

نجمه ملک پور بهابادی – بنادر لنگه و کنگ، از بنادر تاریخی و با هویت کناره‌های سواحل خلیج فارس بوده و بافت و سیمای شاخص این بنادر به علل و شرایط شکل‌گیری و تغییراتشان را در طول تاریخ ایجاد کرده است.

جمع‌بندی

بررسی اقدامات و فعالیت های صورت گرفته توسط نهادهای مختلف و مقایسه ی آن با رویکردهای نیاز مبنای و دارایی مبنای نشان می‌دهد اقدامات دولتی در بندر کنگ غالباً بدون توجه به ظرفیت‌های جمعی و منابع و بر مبنای رویکرد نیازمنا صورت گرفته است. در سال‌های اخیر با اقدامات نهادهای دولتی به ویژه شهرداری، سرمایه های کالبدی در بندر کنگ در حال تقویت است اما عدم توجه به دارایی‌های بافت تاریخی اعم از کالبدی، اجتماعی و اقتصادی و بهره‌برداری از آنها امری است که در اکثر طرح‌های شهری به چشم می‌خورد. در این طرح ها و بافت تاریخی به عنوان محدوده‌ای تفکیک شده از شهر مطرح می‌شود که رسیدگی به امور آن بدون تعامل راهگشا بر عهده میراث فرهنگی است. ادامه این روند تاریخی به تصویب هم افزایی و حرکت هدفمند ایجاد می‌کند، به نحوی که سهم تولید ناخالص ملی حاصل از اقتصاد دریا در کل کشور را به شکل گسترده‌ای افزایش بدهیم.

از طرفی در برنامه‌های دولتی، تقویت سرمایه‌های اجتماعی با وجود فعالیت‌های چشمگیر مردمی، جایگاهی ندارد. با این وجود مشارکت‌های مردمی در بافت تاریخی هر چند به صورت ناخودآگاه، بر مبنای شناخت سرمایه های فرهنگی، تاریخی و کالبدی و تلاش برای حفظ و معرفی این دارایی‌ها است. تاریخچه و هدف مشترک به مثابه دارایی، به اجتماعات محلی کمک می‌کنند تا باهم رابطه برقرار کنند. این روابط سطوح متفاوتی از مشارکت و پیوندهای اجتماعی را به دنبال دارد. برعکس سیاست دولتی نیاز مبنای پیامدهای نهایی و تکیه دارد و به نیازهای خاص نظیر برابری درآمد، آموزش و مراقبت های بهداشتی می‌پردازد. سابقه‌ی تاریخی درخشان دریانوردان کنگی،، پایبندی ساکنان بافت به پیشینه تاریخی سرزمینشان و تعلق خاطر آنان به دریا و مواهب آن دارای محیطی از مهمترین دلایل تلاش و مشارکت در حفظ بافت است. همجواری با دریا به عنوان دارایی منحصر به فرد شهر، مواهب زیادی را به همراه داشته که اکنون در برنامه های دولتی بهره مند شدن از این مواهب برای رسیدن به توسعه‌ای پایدار مورد غفلت قرار گرفته است.

ارائه راهکارها و پیشنهادها

در بافتی که مهمترین ویژگی اجتماعی آن اصالت یا قناعت ساکنان است، همواره رضایت نسبی حکمفرماست؛ اما این رضایت کافی نیست؛ بلکه آرامش و اطمینان و آینده به ویژه برای نسل جدید امری حیاتی است. در بافت تاریخی توسعه به معنای گذار از این مرحله تاریخی به مرحله دیگر نیست بلکه به معنای تداوم و شناخت ارزش های گذشته و تلاش برای حفظ و احیای آن متناسب با نیازهای امروز است. از آنجا که این بافتن همچنان زنده و پویاست، توسعه آن به معنای بالا بردن کیفیت زندگی ساکنان از طریق بهبود بخشیدن به وضعیت کالبدی بافت و بهره گیری از فضاهایی خالی و بلا استفاده موجود جهت رفع نیازهای شهر و انتقال برخی کاربری های عمومی به درون بافت است. این امر علاوه بر کمک به پویایی بافت، پیوند بین بافت تاریخی و شهر را مستحکم تر می‌کند. در بافت تاریخی سرمایه گذاری بر روی سرمایه کالبدی به منظور جبران فرسایش کالبدی الزامی است. با وجود این سرمایه کالبدی به عنوان ابزاری برای رسیدن به دیگر اهداف، قادر است سرمایه اجتماعی را افزایش دهد. افزایش سرمایه کالبدی هم می‌تواند با تبدیل زمین های خالی به کاربری های جدید، استفاده مجدد سازگار با بناهای قدیمی، تعمیر راه های قدیمی و غیر صورت بگیرد.

گسترش بافت در لبه ی خط ساحلی و موقعیت مناسب با آن امتیاز دیگری است که ناگزیر اهالی شهر و ساکنان سایر محلات را به این بافت می‌کشاند پس تقویت این لبه و تعریف آن به عنوان شریان اصلی بندر علاوه بر کمک به احیای بافت، در توسعه گردشگری بندر نیز موثر است. سرمایه اجتماعی به شکل نهادهای محلی برای سرمایه کالبدی و سرمایه انسانی جهت داشتن تأثیری ماندگار، مکملی ضروری به حساب می‌آید. وقتی به مردم اختیاراتی داده می‌شود، آنها به طور طلبانه در فرایند تصمیم‌گیری شرکت می‌کنند.

ادامه دارد....



شده است «ایجاد ۲۷ شهر ساحلی با رویکرد اقتصاد دریا محور است خبری که در صورت اجرای شسدن آن گام بزرگی در راستای توسعه شهرها در استان های ساحلی رخ خواهد داد به طوری که کمترین تبعات آن می تواند تثبیت اقتصاد جامعه و معیشت خانواده ها که مهاجرت معکوس به استان های ساحلی می تواند باشد.

بدرپاش در همین راستا گفته است: پیگیری برای ایجاد ۲۷ شهر ساحلی به ویژه در نوار جنوبی کشور هستیم که با رویکرد اقتصاد دریا محور در دستور کار قرار گرفته است. بدرپاش افزوده است: طبق قانون جهش تولید باید ۲۰ درصد تسهیلات بانک‌ها به بخش مسکن اختصاص یابد و طبق تاکید رئیس جمهور باید همه بانک‌ها به این قانون عمل کنند به جز بانک‌های دارای تراز منفی که مقرر شد با حضور رئیس سازمان برنامه و بودجه، وزیر اقتصاد و رئیس کل بانک مرکزی روش های تامین مالی جدید در این خصوص طراحی شود.

وی با تاکید بر این که صدور مجوز تامین زیرساخت‌ها از منابع داخلی و صندوق ملی مسکن ارائه و وزارت نیرو مکلف شد این زیرساخت‌ها را تامین کند، گفته: در حوزه تخصیص اراضی، برخی از دستگاه‌ها عملکرد خوبی داشته اند که در حال حاضر ۴ هزار و ۹۰۰ هکتار الحاق شده است، مقرر شد با دستگاه‌های کم‌کار مکاتبه شود تا زمین‌های باقی مانده تخصیص یابد.

نتیجه‌گیری: روزنامه دریایی اقتصادسراسر آمدن خبرهای شادی آفرین را به فال نیک می‌گیرد ضمن پی‌گیری این موضوعات مطرح شده به عنوان یک مطالبه عمومی از وزارت راه و شهرسازی، به نوبه خود از شخص دکتر بدرپاش، وزیر راه و شهرسازی به خاطر نگرش بنیادین در حوزه اقتصاد دریا محور سپاسگزاری می‌کند.

حوزه دریا، بندر و ساحل در دولت سیزدهم با اعتباری بالغ بر ۱۸۰ هزار میلیارد ریال در حوزه دریا و ساحل اجرا کرده، به بهره‌برداری رسانده و به مردم تحویل داده است.

پروژه های زیربنایی و روبنایی باعتبار ۴۴ هزار میلیاردی در حمل و نقل دریایی اجرایی می‌کند

همچنین با تعریف پروژه های جدید با اعتباری بالغ بر ۴۴۰ هزار میلیارد ریال در زیربناها و روبناهای حمل و نقل دریایی، تکالیف حوزه دریا را بر اساس فرمایش مقام معظم رهبری اجرایی می‌کند.

وزارت راه و شهرسازی به دنبال ایجاد ساختار نهادی اقتصاد دریا در برنامه هفتم

وزارت راه و شهرسازی مصرانه به دنبال آن است ساختار نهادی اقتصاد دریا را در برنامه هفتم به صورت شورای عالی دریایی به تصویب برسانند که بسا حضور کلیه وزارتخانه‌های مرتبط با حوزه دریا و ساحل و سازمان برنامه و بودجه و تحت نظر مستقیم ریاست جمهوری تشکیل شود که به صورت یک سیاست گذاری یکپارچه و مدیریت منسجم حوزه دریا هم افزایی و حرکت هدفمند ایجاد می‌کند، به نحوی که سهم تولید ناخالص ملی حاصل از اقتصاد دریا در کل تولید ناخالص ملی کشور را به شکل گسترده ای افزایش بدهیم.

۲۷ شهر ساحلی با رویکرد اقتصاد دریا محور ایجاد می‌شوند

خبر امیدآور کننده وزیر راه و شهرسازی در حوزه اقتصاد دریا که در جلسه شورای مسکن رسانه ای

کورسوی امید در برنامه های وزیر راه و شهرسازی اقتصاد سرآمد گزارش می‌دهد

از تهیه سند توسعه اقتصاد دریا محور تا ایجاد ۲۷ شهر ساحلی

گروه اقتصاد دریا محور – فیروز

اسماعیلی – ماحصل برگزاری دو نشست باحضور مهرداد بذرپاش، وزیر راه و شهرسازی انتشار خبرهای امید بخش در حوزه اقتصاد دریا محور است. دو نشست در آغاز سال جدید برای بررسی برنامه ها و ارائه چارچوب فکری این وزارتخانه برای مشخص کردن راهبر های آن در جلسه شورای مسکن و همچنین در نشست با مدیرعامل و اعضای هیئت مدیره سازمان بنادر و دریانوردی برنامه های مدون وزارت راه و شهرسازی در حوزه اقتصاد دریا محور. درباره این دو نشست خبرهای خوبی روی خروجی رسانه ها درج شده؛ برنامه هایی از جنس امید و آرزو که برای این روزهای کشورمان واجب و عینی است.

گفته شده در راستای مقام معظم رهبری مبنی بر اقتصاد دریا محور نشست وزیر راه و شهرسازی با مدیرعامل و اعضای هیئت مدیره سازمان بنادر و دریانوردی، برگزار و برنامه های پیش رو برای سال ۴۰۲ ابررسی و مقرر شده است که سند توسعه اقتصاد دریا در وزارت راه و شهرسازی تا دو ماه آینده تهیه شود. در همین راستا بر اساس فرمایش مقام معظم رهبری مبنی بر اقتصاد دریا محور، علی اکبر صفایی مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی همراه بسا هیئت مدیره برای سال ۴۰۲ را به صورت مبسوط همراه با بودجه و اعتبار و برنامه زمان بندی به مهرداد بدرپاش وزیر راه و شهرسازی ارائه کرده است که ماحصل آن در رسانه ها منتشر شده است.

طی این جلسه و گفت و گوهای صورت گرفته، در زیرفصل راهبردهای توسعه ترانزیت و رشد ارتباط اقتصادی با کشورهای همسایه، توسعه ناوگان، توسعه دریانوردی، اقتصاد دریا، تجهیز بنادر، ارتقاء ایمنی، امنیت و حفظ محیط زیست دریایی حاصل از عملیات کشتی ها در ظرفیت های دولت صاحب بندر، پرچم و ساحل برای وزیر راه و شهرسازی تشریح شد. در

وزارت راه و شهرسازی ۳۰۰ پروژه در حوزه دریا، بندر و ساحل در دولت سیزدهم اجرایی و به مردم تحویل داده است

این وزارتخانه با تعریف بیش از ۳۰۰ پروژه اجرایی در

بانتاب



عملیات لایروبی اسکله قدیم بندر خمیر برای ایمنی تردد های دریایی و تحقق مطالبات شناورداران سنتی در حال انجام است

عملیات لایروبی اسکله قدیم بندر خمیر به منظور ارتقای ضریب ایمنی تردهای دریایی و تحقق مطالبات مردمی و شناورداران سنتی در حال انجام است. به گزارش اقتصادسراسرآمد، حسین عباس‌نژاد در این باره گفت: به دنبال کاهش چشمگیر عمق اسکله گمرک بندرخمیر که در گذشته نقش مهمی در تجارت دریایی منطقه داشته، کار لایروبی اسکله قدیم بندرخمیر در دستور کار سازمان بنادر قرار گرفته است. حسین عباس‌نژاد در گفت‌وگو با ایرنا افزود: تغییرات اقلیمی منجر به رسوب لای ناشی از سیلاب‌های سهمگین از یک سو و نیز رعایت نکردن حریم لازم از سازه‌های موثر بر رسوب‌گذاری مجاور از سوی دیگر دلایل کاهش عمق اسکله قدیمی بندر خمیر است. وی با اشاره به لایروبی اسکله قدیم بندرخمیر را از ۲۷ اسفندماه سال گذشته گفت: این اقدام اداره کل بنادر استان در راستای تحقق خواسته‌های مردمی و مسئولان شهرستان خمیر و با هدف افزایش ظرفیت پهلوگیری شناورهای سنتی و ارتقای ضریب ایمنی تردهای دریایی در این اسکله آغاز شده است. مدیرکل بنادر و دریانوردی هرمزگان رونق تخلیه و بارگیری شناورهای سنتی (لنج‌ها) و امکان ماندگاری شناورهای سنتی در ساعات مختلف شبانه‌روز و در شرایط جزر و مد را از دیگر اهداف عملیات لایروبی اسکله قدیم بندرخمیر برشمرد. عباس‌نژاد افزود: مطالعات لازم از جمله هیدروگرافی و شناخت توپولوژی منطقه، بررسی جنس بستر و ارزیابی، هماهنگی شیوه برداشت و تعیین محل لای‌ریزی از ابتدای سال گذشته با هماهنگی سازمان‌های مربوطه انجام و پیمانکار مورد اعتماد در این مورد نیز مشخص شد. به گفته وی؛ در مرحله نخست با استفاده از یک بیل مکانیکی دوزیست دارای دکل ۱۸ متری انجام لایروبی پای اسکله به میزان ۱۶ هزار متر مکعب و حمل لای به خشکی آغاز و در مرحله نهایی نیز تا میزان ۲۵ هزار متر مکعب لایروبی از طریق افزایش ظرفیت و توان بیل مکانیکی دارای دکل ۲۴ متری برای اطمینان از ترابری ایمن شناورها برنامه‌ریزی شده است.