

اقتصاد دریا

بندر کنگ

بخش دوم

پیشنهادهای الگوی مسکن بومی در شمال غربی خلیج فارس

مهشاد امینی، دکتر حمیدرضا عامری سیاهویی، صابر زند - بافت تاریخی شهرها قسمت مهمی از هویت فردی و اجتماعی ساکنان آنها را نشان می دهد و جایگاهی برای زنده ماندن و تداوم تاریخ و فرهنگ ملت هاست که اهمیت ندادن و از بین بردن آن خسارت زیادی در همه ی بخش ها برای هر کشور به وجود می آورد. بررسی الگوی معماری غرب استان هرمزگان نشان داده است که در بافت قدیم شهر؛ ساختمان ها به صورت «حیاط مرکزی و نیمه درون گر» جهت استفاده حداکثر از سایه و نوران هوا شکل گرفته اند. ارتفاع اتاق ها زیاد و پنجره ها بلند و ایوان ها و وسیع و بلند می باشند.
فرق عمده ساختمان های حیاط مرکزی این منطقه با ابنیه همانند که ساختمان ها درون گرا هستند، ولی تماس آن ها با فضای بیرون کاملاً بسته نیست. پنجره های بلند و ایوان های عریض رو به فضای بیرون بنا شده اند. برای استفاده از تهویه به سویه هوا در درون اتاق و کم شدن از شدت گرما با باز کردن پنجره های مقابل حیاط از یک سو و پنجره های مقابل به خیابان از سمت دیگر این تهویه صورت می گیرد، سباباط (ایوان) فضای خیلی مهمی در ساختمان به شمار می آید، که معمولاً در گرداگرد حیاط مرکزی و یا در یک یا دو سوی بیرون بنا، تشکیل میگیرند. اتاق ها نیز از بقیه مناطق ایران بلندتر است. ارتفاع آن گاه تا ۴متر و با بیش تر نیز می رسد و پنجره ها در دو ارتفاع تعبیه شده اند شامل درها و پنجره هایی زیر سقف، باد مطلوب که از جنوب می وزد از درها وارد اتاق ها می شود و فضا را خنک می کند و هوای گرم داخل خانه که چکالی پایینی دارد به سمت بالا حرکت می کند و از پنجره ی زیر سقف خارج می شود و به این صورت تهویه هوا انجام می شود.
مشاهده این ویژگی ها در چهره بافت قدیمی این شهرها مؤید این مطلب است که این بناها با توجه ویژه به خصوصیات اقلیمی منطقه ساخته شده اند عوامل مختلفی چون نزدیکی به دریا، عرض جغرافیایی، کم بودن ارتفاع از دریا، در زیاد بودن رطوبت، وجود بادهای مدیترانه ای و موسمی ... و هر یک بر معماری منطقه تأثیر گذارده اند. این در حالی است که چهره توسعه های جدید شهرهای منطقه (بندر لنگه، بندر خمیر بستک)، فاقد هویت یافت های قدیمی بوده و آشفتنگی و بی هویتی معماری توسعه های جدید شهرهای ایران در این منطقه نیز بروز یافته است. به عبارت دیگر سهم شرایط اقلیمی در معماری کنونی بسیار کم رنگ بوده است با توجه به مطالب ذکر شده باید گفت که برای دستیابی به الگوی مناسب باید ترکیبی از الگوهای سنتی و جدید ایجاد کرد در حل کردن ضعف طرفین به الگوی مناسب دست یافت. به عبارتی باید محله های یا محنهای ارزشی و هویتی (مانند الگوی سنتی) در قالبی نو و هماهنگ با نیازها و موقعیت موجود و توجه کامل به بسترآن خلق کرد. این کار زمانی انجام می شود که بتوان خلا موجود بین الگوهای جدید محله و شکل سنتی آن، یعنی تفاوت در نوع شکل گیری را از بین برد. بدین صورت که در کنار حفظ ویژگی های مثبت اصلی محلات امروزی، با تغییر مناسب در فرآیند شکل گیری محلات از راه های مختلف مانند؛ مشارکت دادن ساکنین در شکل دادن محله، استفاده از الگوها و قالب های فرهنگی، کالبدی، اجتماعی و اقتصادی موجود و اضافه کردن کم کم کمبدها و الزامات جدید، یادآوری ارزش های هویتی و کم کردن ضعف الگوهای جدید و زنده کردن دوباره محلات سنتی در قالب امروزی بود.

بررسی بافت تاریخی بندر کنگ

شهر تاریخی بندر کنگ یکی از شهرهای شهرستان بندر لنگه است که به لحاظ موقعیت مکانی در شرق بندر لنگه واقع شده و مرز بین این دو شهر یک خیابان مشترک است. فاصله این شهر از مرکز استان، ۱۶۵ کیلومتر است. این بندر تاریخی در مختصات ۵۳ ۵۴ تا ۵۴ ۵۷ طول شرقی و ۲۶۳۵ تا ۲۶۳۷ عرض شمالی و در مسیر جاده بندر عباس -بوشهر قرار گرفته است. بندر تاریخی کنگ در حاشیه ی خلیج فارس یکی از ارزشمندترین هسته های شکل گیری زندگی جمعی در ایران به شمار می رود. قدمت این هسته ی تاریخی به بیش از ۳۰۰۰سال می رسد و در طول تاریخ بارها دچار تخریب و احیای مجدد شده است آن چه امروز از این هسته ی تاریخی به جای مانده بندری زیبا با معماری منحصر به فرد است که بسا وجود همه ی آسیب های وارد آمده بر آن در طول تاریخ، انسجام و هویت بافت تاریخی آن حفظ شده و مانند نگینی در حاشیه خلیج فارس خودنمایی می کند.

ادامه دارد....



بخش پایانی

از مزیت هاو معضلات تاجهار باره گردشگری ساحلی ایران اقتصادسراآمدبررسی می کند

واکاوی سهم ایران از صنعت گردشگری دریایی

گروه گردشگری دریایی - ناخدا امیرحسین مزینی فر - «گردشگری»

صنعت مهم و ارزآوری است که برخی از کشورها روی آن حساب یک صنعت کامل و اقتصاد پر درآمد باز کرده اند و از آورده های آن استفاده شایان می کنند.

ضرورت سرمایه گذاری دولت

با توجه به مبحث هزینه فایده و با توجه به سنگین بودن هزینه سرمایه گذاری در حوزه صنعت دریایی ایجاد زیر ساخت های لازم توسط دولت و اعطای تسهیلات مناسب و تضمین حداقل سود و سرمایه توسط دولت ضروری است. سرمایه گذاری بلندمدت بخش خصوصی با ریسک بالا همراه است؛ زیرا گردشگری به طور جدی به سیاست ها و رفتارهای دولتی وابسته است. دولت باید ریسک سرمایه گذاری را بپذیرد تا بخش خصوصی شهامت سرمایه گذاری را به دست آورد.

همچنین، به منظور کاهش مشکلات و تامین پایداری صنعت گردشگری و منابع ساحلی که توسط بخش های دیگر استفاده می شود، باید به ادغام گردشگری دریایی در برنامه ریزی های استراتژیک توسعه ای توجه زیادی شود و نوع معماری شهری بنادر ایران به سمت توسعه گردشگری دریایی تغییر یابد. امروزه شاهد نزول گردشگری در ایران بسیار مهم است که بر برنامه ریزی مناسب رشد گردشگری با توجه به ظرفیت ها و امکانات مناطق محلی تاکید شود.

در دسترس بودن سیستم های حمل و نقل، آب آشامیدنی، انرژی، مخابرات، باز یافت زباله و خدمات اساسی بهداشتی و امنیتی اهمیت زیادی برای موفقیت بخش گردشگری دارد. زیر ساخت ها

و برنامه های خدماتی و مدیریتی باید به صورت جامع تدوین شود و وضعیت موجود و تقاضای آینده بخش گردشگری، جامعه محلی و بخش های دیگر را در نظر بگیرد. تدوین دستورالعمل ها و استانداردهای فنی و زیست محیطی برای تاسیسات و موسسات دریایی، برای گردشگری دریایی در حال قدم برداشتن در عرصه های صنعتی و دور شدن از فضا س سنتی است بسیار ضروری به نظر می رسد. موضوع مهم در این بخش کاهش مدت زمان تدوین دستورالعمل ها و شفاف سازی آن برای افزایش استقبال سرمایه گذاری بخش خصوصی است.

پ.ن: به هر روی، ایران دارای ظرفیت بزرگی برای بهره برداری از گردشگری است. آمارها نشان می دهند که ایران جزو ده کشور برتر جهان برای گردشگری است و صنعت گردشگری می تواند برای ایران، درآمدی بیش از نفت داشته باشد؛ آن هم نه یک برابر، بلکه ده برابر نفت. اگر نفت سالانه ۲۰ میلیارد دلار برای ایران عایدی داشته باشد، گردشگری می تواند سالانه ۲۰۰ میلیارد دلار بازدهی داشته باشد. کشور ایران از نظر ظرفیت ها و توان مندی پذیرش گردشگری است؛ اما افسوس که در پی سیاست های غلط و نگرش های اشتباه که در شماره های گذشته روزنامه به آن به صراحت پرداختیم، امروزه شاهد نزول گردشگری در ایران هستیم و برخی شواهد از صفر شدن درآمد ایران از صنعت گردشگری حکایت دارد و این جای افسوس و شرمساری است.

تلاش می کنیم آن چه دکتر امیر بیان کردند را در عباتر هایی با ایشان و دیگر اهل فن صنعت گردشگری، مورد بررسی و کنکاش قرار دهیم شاید تلنگری باشد به مسئولان ذی ربط. و تلاش می

کنیم از مسئولان پرسیم که وعده اسکله ها و بنادر گردشگری چه شد و به کجا رسید.
اواخر سال ۱۴۰۱ است و گویا مانند سال های گذشته، ورود توریسم خارجی نزدیک به صفر است و گردشگری داخلی هم منحصر به حضور پر حجم مردم در سواحل خزر خلاصه می شود. یک سال دیگر بدون برنامه و بدون نتیجه گذشت و گردشگری ایران، یک سال دیگر در جازده ناگفته نماند که هر چه جستیم، سفر دریایی داخلی کمتر یافتیم. هر چه بود گردشگری دریایی به خارج از ایران است و آن هم با تورهایی که ارزان ترین آن ها از ۷ میلیون تومان برای هر نفر حکایت دارد! با برآورد سرانگشتی می توان گفت برای یک خانواده چهار نفره، بسا اضافه کردن تفریحات و خرید و سوغات احتمالی، یک سفر دریایی چند روزه، بالغ بر ۵۰ میلیون تومان پول می خواهد. حال می توانیم پرسسیم که یک کارمند در طول سال چند میلیون درآمد دارد؟ یک کارگر چطسور؟ و آیا می توانیم گفت که گردشگری دریایی یک سفر لاکچری است و به این زودی ها نصیب اکثر ایرانیان نمی شود؟
نصیب گردشگری دریایی ایرانیان منحصر است به همان سواحل خزر و به طور مشخص و فشرده، مازندران و گیلان. سواحل جنوب که شوربختانه فاقد امکانات اولیه است و حتا کناره های بنادر آبادان و خرمشهر، جذابیت و امکانات لازم را ندارد. محدود و بی رمق هستند. می ماند همان سواحل خزر و کناره ساحلی پر از زباله. این تمام گردشگری دریایی ایران است. آیا جای تأسف نیست؟

بسیار مشتاقم که مسئولان گردشگری جوابیه هایی بدهند که تمامی مباحث ما را رد کنند. خبر از توسعه ای بدهند که قولش را داده بودند و ثابت کنند که ما

مدیر کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان

جذب ۶۰۰ نفر نیروی جویای کار بومی در

منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره)

مدیر کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان، با قدردانی از تلاش نیروهای کارگری اینن مجتمع بزرگ بندری دستاوردهای اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان را در صیانت از حقوق کارگران تشریح کرد. به گزارش اقتصادسراآمد، بهروز آقایی در جمع کارگران و کارفرمایان نمونه منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره) با اشاره به اینکه ۴۶۱ شرکت در حوزه های مختلف در این مجتمع بندری مشغول به کار هستند، اظهار داشت: ۱۲ هزار نیرو در بخش های متعدد مجتمع بندری مشغول به کار هستند و به همت و توان این نیروهای پر تلاش فرآیندهای جاری انجام می گیرد که جای دارد از زحمات و تلاش آنان قدردانی کنم. آقائی با بیان اینکه تلاش این اداره کل با پیگیرهای مکرر تلاش کرده است حقوق و مزایای کارگران شاغل در مجتمع بندری اواخر هر ماه پرداخت شود، گفت: غالباً شرکت ها در این خصوص همکاری کرده و حقوق و مزایا را با کمترین تأخیر پرداخت می کنند و معوقات پرداختی به کمترین زمان ممکن رسیده است. وی با اشاره به اهتمام این اداره کل در اجرای طرح طبقه بندی مشاغل گفت: از ابتدای سال جاری طرح طبقه بندی مشاغل از ابتدای سال جاری در ۳۲ شرکت به اجرا در آمده است و با برورسانی های مجدد تلاش می شود حداکثر مطالبات کارگران در این طرح ملاحظه و تأمین شود.
مدیر کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان با اشاره به اینکه بازرسی از شرکت های فعال در این مجتمع بندری به منظور کاهش تضییع حقوق کارگران و کارفرمایان به طور مکرر و مستمر انجام می شود، گفت: با برگزاری دوره های آموزشی ادواری برای کارگران، تلاش شده است نیروهای فعال را نسبت به حقوق و مسئولیت های خود توجیه کرده و آگاهی آنان را از این طریق ارتقاء دهیم آقائی با اشاره به جذب ۶۰۰ نفر نیروی جدید در مجتمع بندری در سال گذشته بیان کرد: اغلب این نیروها از نیروهای بومی جویای کار در منطقه هستند و این موفقیت در حالی به دست آمد کارفرمایان با مسائل و مشکلاتی مختلفی در گیر بودند.



راستاد در مراسم رونمایی از کتاب «توسعه دریایی؛ از ایده تا عمل»

دسترسی به مقصود توسعه دریایی

مستلزم نگاه دقیق و جامع است

مدیر عامل سابق سازمان بنادر و دریانوردی با بیان اینکه شاید هیچ صنعتی به اندازه صنایع دریایی به ارتباطات بین المللی وابسته نیست، گفت: «باید بدانیم که از پشت درهای بسته و دیوارهای غیرقابل نفوذ از داخل به بیرون یا از بیرون به داخل نمی توانیم انتظار داشته باشیم که به توسعه دریایی برسیم.» به گزارش اقتصادسراآمد از سی نیوز، مهندس محمد راستاد در مراسم رونمایی از کتاب «توسعه دریایی؛ از ایده تا عمل» با اشاره به اینکه امروزه نقش دریا در توسعه کشورها بر کسی پوشیده نیست، گفت: «دریامعنی بر شمار از فرصت های متنوع مانند اشتغالزایی، ایجاد ارزش افزوده، رشد اقتصادی و ... محسوب می شود. خوشبختانه در ایران نیز توسعه دریامحور به واژه ای کلیدی تبدیل شده است، اما باید بدانیم که روند رسیدن به سر منزل مقصود توسعه در دریایی، مستلزم نگاه دقیق و جامع به بخش دریایی است.» راستاد با تاکید بر اینکه ایران با داشتن مزیت طبیعی و روند رسیدن به سر منزل مقصود توسعه در دریایی، مستلزم نگاه دقیق و جامع به بخش دریایی است.» راستاد با تاکید بر اینکه ایران با داشتن مزیت طبیعی و دسترسی به دریا، به صورت بالقوه توانایی و پتانسیل تبدیل شدن به قدرت دریایی در سطح منطقه و حتی جهان را دارد، خاطر نشان کرد: «در اسناد کلان کشور و برنامه های بالادستی مواردی درباره توسعه دریایی وجود داشته است و اراده رسیدن به این توسعه نشان داده شده است، اما مهم است که بدانیم به چه طریق می توان این را هدفمند کرد و در مسیر صحیح قرار داد. به ویژه اکنون که با تدوین برنامه هفتم دوباره موضوع توسعه دریایی پررنگ تر شده است؛ بنابراین هدف من در ابتدا این بود که بتوانم شناخت دقیق تر، بهتر و جامع تری برای عام و خاص به ویژه برنامه ریزان و تصمیم گیران کشور نسبت به بخش دریایی ایجاد کنم.» او با بیان اینکه حتی کسانی که در بخش های مختلف مربوط به دریا کار نمی کنند هم می توانند با این کتاب به آشنایی با دریا برسند، اظهار کرد: «امیدوارم همه کسانی که در سطح کلان کشور در برنامه ریزی ها و تصمیم گیری های کلان موثر هستند، به ویژه افرادی که خارج از صنعت دریایی حضور دارند اما نظرشان و رویکرد آنها بر بخش های مختلف صنعت دریایی و توسعه آن موثر است؛ فرصت کنند و این کتاب را مطالعه کنند.» راستاد با اشاره به اینکه ۲۰مورد از مصادیق وابستگی دریایی به ارتباطات بین المللی در این کتاب شناسایی و معرفی شده است، گفت: «شاید هیچ صنعتی به اندازه صنایع دریایی به ارتباطات بین المللی وابسته نیست.



آسوشیتدپرس مدعی شد

نفتکش های توقیف شده توسط

ایران در بندر عباس هستند

خبرگزاری آسوشیتدپرس گزارش داد، تصاویر ماهواره ای جدید نشان می دهد نفتکش هایی که به تازگی توسط ایران توقیف شده اند در بندر عباس لنگر انداخته اند. به گزارش اقتصادسراآمد خبرگزاری آسوشیتدپرس در گزارش خود با استناد به تصاویر ماهواره ای جدید از شرکت آمریکایی Planet Labs PBC اعلام کرد که دو نفتکش نیوی (Niowi) و ادونتیج سوئیت (Advantage Sweet) که به تازگی توسط ایران توقیف شده اند در جنوب بندر عباس در نزدیکی یک پایگاه نیروی دریایی پهلو گرفته اند. ایران کشتنی Advantage Sweet با پرچم جزایر مارشال را که ۳۳ هندی و یک روسی خمه آن بودند در ۲۷ آوریل هنگام سفر در دریای عمان توقیف و سپس اعلام کرد که این نفتکش با کشتی دیگری برخورد کرده است. بنابر گزارش آسوشیتدپرس، Advantage Sweet نفت خام کویت را برای شرکت انرژی آمریکایی شوروون (Chevron) در سن رامون (San Ramon) کالیفرنیا در زمان توقیف حمل می کرد. این اقدام در حالی صورت می گیرد که نفتکش دیگری که ادعا می شود حامل نفت خام ایران بوده، یک سال پس از شناسایی تلاش برای دور زدن تحریم های آمریکا از لنگرگاه سنگاپور ناپدید شد. روزنامه فایننشال تایمز و همچنین شرکت اطلاعات دریایی آمبری هر دو گزارش دادند که یک کشتی به نام سوئز راجان (Suez Rajan) به دستور مقامات آمریکایی توقیف شده است. اما مقامات ایالات متحده و افراد مرتبط با کشتی سوئز راجان به سوالات مربوط به ناپدید شدن این نفتکش در حالی که در مسیری به سمت غرب در حرکت بود، پاسخ ن داده اند. نفتکش نیوی نیز با پرچم پاناما روز چهارشنبه هنگام خروج از اسکله خشک در دب، واقع در امارات متحده عربی به سمت فیجیه در سواحل شرقی امارات توسط نیروهای سپاه پاسداران ایران توقیف شد. داده های شرکت S&P Global Market Intelligence که توسط آسوشیتدپرس مشاهده شده، نشان می دهد که Niowi در ژوئیه ۲۰۲۰ نفت را از کشتنی ای که در آن زمان به نام پراید عمان شناخته می شد، دریافت کرد. به گزارش آسوشیتدپرس، خزانه داری ایالات متحده در اوت ۲۰۲۱، کشتنی عمان پراید و سایر کشتنی های مرتبط با آن را به ادعای «درگیر بودن در یک شبکه بین المللی قاچاق نفت» که از نیروی قدس، واحد اعزامی سپاه پاسداران که در سراسر خاورمیانه فعالیت می کند، هدف تحریم قرار داد.