



شنبه ۹ اردیبهشت ۱۴۰۲ - سال هفتم - شماره ۱۶۲۲

## اقتصاد دریا

بندر کنگ

بخش ششم

### جایگاه اجتماعی زنان در شکل گیری نظام خانه های بندر گنگ

دکتر حسین سلطان زاده، ناعمه دبیری نژاد - احساس آسایش خاطر و مطلوبیت مکان به ویژه برای جنس مؤنث از دغدغه و اهداف معماران از دیرباز بود؛ زنان با استفاده از سرشت خاص خود ویژگی و نیازهای متفاوت، منجر به خلق فضا و ارتباط فضایی شدند که در راستای مطلوبیت و برطرف کردن نیازهایشان است.

در برخی خانه ها چند ورودی متعدد بسته به شیوه زندگی و نوع معیشت اهالی خانه وجود دارد؛ اغلب ورودی ها در جهه شرقی و جنوبی قرار دارند و به دلایلی از جمله تعدد، خانسوار، ورودی مهمانان و اهالی منزل جد می شود (به جز خانه های کوچک و تک خانواری)، علاوه بر این عوامل دیگری در تعداد ورودی دخیل است به طور مثال در خانه علی گلپتان که دارای فضای تجاری در قسمت جنوبی است، چندین درب برای مراجعه کنندگان وجود دارد تا لوازم مورد نیاز خود را تهیه نمایند، همان طور که در نقشه این خانه می بینیم فضای تجاری از فضای اصلی خانه مجزا و ورودی اهالی منزل از درب دیگری است. اتاق میهمان نیز در فضای تجاری جای گرفته است که به نوعی ایجاد فضای اندرونی و بیرونی شده است.

#### اتاق میهمان

در خانه های بندر کنگ در عین داشتن احترام و حرمت مهمان، حریم اهالی خانه نیز حفظ می شود و آرامش درونی برای اعضای خانه و میهمان فراهم می شود. اتاق مجلسی در خانه بزرگ تر از سایر اتاق ها است. دو نوع اتاق مهمان وجود داشت، اتاقی که مربوط به مهمانان مرد است در سمت ورودی قرار گرفته و ارتباط آن با حیاط و فضای اندرونی خانه، جدا است و دیگر اتاق مهمانی آشنایان است که مختص مراسمات آیینی و رسم و رسوم زنان، از جمله مراسم چهاردهی و یا دورهمی های خانوادگی و ... که در فضای اصلی خانه قرار داشت.

#### مطبخ (آشپزخانه)

مطبخ مهمترین عرصه حضور زن در خانه است. تفکیک عرصه ها در خانه های گنگ کاملاً مشهود است تا زن در خانه به راحتی فعالیتهای خود را انجام دهد، مطبخ از دید ورودی و اتاق مجلسی محفوظ است و به ورودی نزدیک و با انبار و سایر فضاهای مورد نیاز ارتباط دارد، عموماً در جبهه ها واقع شده اند که ورودی نیز در همان سمت است تا به محض ورود افراد به حیاط، آشپزخانه کمترین دید را داشته باشد.

در خانه علی گلپتان مطبخ در کنار ورودی اعضای خانه (ورودی جبهه غربی) قرار گرفته است و ورودی مهمانان و مراجعه کنندگان (ورودی جنوبی) دید بر روی آن داشته (در جبهه جانبی)، شاهد عقب رفتگی مطبخ هستیم تا محرمیت در این فضا بهتر ایجاد شود.

فضای مطبخ به دلیل حرارت زیاد در جایی از خانه قرار می گرفت که تهویه در آن به خوبی صورت گیرد و بعضی کارها بر روی سسکوها در حیاط و فضای سایه انداز سباباط (ایوان) میگرفت اما در بعضی از خانه ها شاهد مطبخهای فصلی در پشت بام هستیم تا زنان در فصول گرم با تهویه مطبوع به انجام کارهای خود بپردازند. آشپزخانه های فصلی در معماری مرکزی ایران مشاهده نمی شود و از دستاوردهای این ناحیه با توجه به اقلیم و اهمیت زن و منزلت او در خانه است.

در برخی خانه ها دو مطبخ وجود دارد که عوامل مختلفی در ایجاد آن دخیل است از جمله استفاده از مطبخ جداگانه برای آماده سازی غذای مهمان و اجاره دادن اتاقها به غریبه ها که نیاز به یک آشپزخانه مجزا داشت؛ اگر اهالی از یک خانواده باشند زنان به نوبت غذا درست کرده و کارهای خانه را تقسیم و سر یک سفره غذا می خوردند.

#### حمام

خانه های این منطقه برخلاف سایر شهرها دارای حمام بود. در شهرهای کویری ایران شاهد حمامهای عمومی هستیم، در شهرهای جنوبی نیز مردم اکثر از حمام عمومی استفاده می کردند و کمتر خانهای بود که دارای حمام باشد. خانه های گنگ از خانه های اعیانی محسوب میشد و وجود حمامهای متعدد در اتاقها اهمیت به آراستگی را نشان میدهد در گذشته های دور اهل سنت بر این عقیده بودند که وجود حمام درون خانه مکروه است و حمام را به وسیله «پیش مخ» (برگهای درخت خرما) یا سقف «سوند» (حصیر بافته شده از برگ درخت خرما) در حیاط خانه می ساختند با گذشت زمان و استعمار این مناطق و روند اقتصادی و مسافرت به کشورهای دور و نزدیک به مرور بر روی باورها و فرهنگ و به طبع فضای خانه تأثیر گذاشت و حمام به داخل خانه راه یافت.

ادامه دارد.....



بررسی چالش های پیش روی ترانزیت کالا از بندر چابهار در گفت و گو

بامعاون بندار و دریانوردی سیستان و بلوچستان:

## شاخص پایین ضریب دسترسی به حمل و نقل بین المللی در بندر اقیانوسی چابهار!

به گونه ای انجام شود که انتقال دریایی کالا و کانتینر از طریق بندر چابهار به مبادی و مقاصد مصرف با کاهش زمان و هزینه انجام شود. البته تأخیر در اجرای پروژه اتصال ریلی چابهار به شبکه ریلی سراسری کشور و از همه مهم تر مشکلات ناوگان حمل و نقل زمینی هم از نظر تعداد ناوگان متردد به بندر چابهار و هم کرایه حمل زمینی از چالش های عمده پیش رو در جابه جایی کالا از بندر چابهار به داخل کشور یا پایانه های مرزی برای کالاهای ترانزیتی خواهد بود.

**کدام بخش به نظر شما اولویت بیشتری دارد توسعه ریلی یا جاده های بندر چابهار؟**

**حسین شهدادی:** بیشترین نگرانی بنده به عنوان کارشناس حمل و نقل دریایی عدم تناسب بین ظرفیت حمل و نقل جاده ای با ظرفیت های ایجاد شده در بندر چابهار است. صرف نظر از زیرساخت جاده ای تعداد کم، عمر بالای ناوگان، هزینه های بالای تأمین ناوگان و اقلام مصرفی و افزایش مستمر هزینه حمل از چالش های اصلی این حوزه است که لازم است سریعاً برای آن برنامه ریزی شود. البته راه آهن چابهار به زاهدان در حال احداث است که در حال حاضر پیشرفت آن حدود ۶۵ درصد است و یک قطعه به طول ۱۶۰ کیلومتر (خاش - زاهدان) به بهره برداری رسیده است. کل کالاهایی که از طریق بندر چابهار تخلیه و بارگیری شده و توسط ناوگان حمل زمینی با استفاده از زیرساخت حمل جاده (جاده های دو طرفه) انجام می شود. همانطور که قبلاً انجام شد با وجود دو سند بالادستی «طرح توسعه محور شرق» و «توسعه سواحل مکران» علی رغم تکمیل زیرساخت ها در حوزه بندری و ساخت و تجهیز بندر زیرساخت های لجستیکی به خصوص در حوزه راه متناسب با ظرفیت های بندری توسعه پیدا نکرده است.

**در این میان نقش گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران یا همان ناوگان ملی در توسعه بندر چابهار را چگونه ارزیابی می کنید، چون این گروه به تازگی اقدامات متعددی را در راستای توسعه فعالیت های خود در این بندر انجام داده است.**

**حسین شهدادی:** رویکرد اصلی در بندر چابهار افزایش بهره وری از ظرفیت های ایجاد شده و ایجاد جذابیت برای بخش خصوصی در سرمایه گذاری در حوزه فعالیت های لجستیکی و حمل و نقل دریایی است. گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران با برخورداری از ظرفیت قابل توجه در بهره مندی از ناوگان و تعداد کانتینر یکی از پیشران های توسعه حمل و نقل کانتینری در بندر چابهار خواهد بود. در این راستا و به منظور افزایش ترافیک کالا و کشتی از جمله در حوزه های صادرات، ترانزیت و ترانزیت همکاری ها و هماهنگی های اداره کل بندار و دریانوردی استان سیستان و بلوچستان و گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران ایجاد شده است. عقد تفاهم نامه همکاری و تعهد سازمان بنادر و دریانوردی در ارائه تخفیفات در حقوق، عوارض و هزینه های دریایی وارده بر کشتی و کانتیر به کشتی های کانتینری متعلق به گروه کشتیرانی که به صورت منظم به بندر چابهار تردد می کنند، بخشی از همکاری های طرفین برای توسعه فعالیت های کانتینری در بندر چابهار است.

#### در پیچ



مدیرعامل منطقه آزاد چابهار خبر داد:

### توسعه منطقه آزاد چابهار با جذب هشت میلیارد دلار سرمایه گذاری شتاب گرفته است

**مدیرعامل سازمان منطقه آزاد چابهار** گفت: این سازمان با جذب هشت میلیارد دلار سرمایه گذاری با سرعت بیشتری به سمت رشد اقتصادی در حال حرکت است و این رشد؛ رشد شهر، روستاها و صنایع مختلف پروژه گردشگری را به همراه دارد. به گزارش اقتصادسراسرآمد، امیرمقدم در دومین نشست برنامه ریزی و هماهنگی بین بخشی با دهیاران و روسای شوراها با تأکید بر لزوم همراهی و اتحاد بین بخش های مختلف، اظهارداشت: سال گذشته با مشکلات قانونی مواجه بودیم ولی امسال با همراهی شما و تداوم برگزاری این جلسات، کتابچه توسعه روستاهای محدوده منطقه آزاد چابهار را با اهداف احصای نیازها و اولویت بندی خدمات را تدوین می کنیم. وی ادامه داد: محاصل این نشست ها می تواند به توسعه یافتگی منطقه و روستاهای تحت پوشش کمک کند و با رعایت عدالت، زیرساخت های اجتماعی و آموزشی را متحول سازد. مدیرعامل سازمان منطقه آزاد چابهار بر انسجام نهاد دهیاری با سازمان منطقه آزاد تأکید کرد و افزود: سیاست ما تأمین مالی، اولویت بندی و بازگردن گردهای قانونی بخششی از پروژه های مورد نیاز روستاها با محوریت اجرای شدن آن ها به دست دهیاران است. وی به مشکلات این منطقه در حوزه تأمین آب و سرانه های آموزشی - ورزشی اشاره کرد و افزود: نتیجه جلسات هم اندیشی و هماهنگی، مبنای برای حل و فصل این مشکلات بر اساس میزان نیاز هر روستا خواهد بود که برنامه آن در اختیار هیات منتخب روستاها، بخشدار و دهیاران قرار می گیرد. مقدم ضمن امیدواری برای عملکر مثبت این جلسات در پایان سال گفت: سازمان با جذب سرمایه گذاران به سمت رشد اقتصادی با سرعت در حال حرکت است و این رشد، رشد شهر، روستاها و صنایع مختلف پروژه گردشگری را به همراه دارد. وی توجه ویژه به مساله نشاط و سلامت جوانان را خواستار شد و تأکید کرد: یکی از سیاست های مهم امسال سازمان، ارتقای زیرساخت های اجتماعی متناسب با نیاز و خواست جامعه محلی است. مدیرعامل سازمان منطقه آزاد چابهار از تحقق بیش از هشت میلیارد دلار سرمایه گذاری در اسفندماه سال گذشته خبر داد و گفت: با سرمایه گذاری دیگری که در حوزه گردشگری خواهیم داشت، سال ۱۴۰۲ برای این منطقه با تحولات خوبی همراه می شود.

**گروه اقتصاد دریا** - آخرین وضعیت بندر چابهار را باید از حسین شهدادی معاون امور بندری و اقتصادی اداره کل بندار و دریانوردی سیستان و بلوچستان جویا می شدیم. وی از جمله مدیران این بندر است که طی سال های اخیر در توسعه بندر چابهار نقش داشته و کماکان در این بندر فعال است. در سال ۱۳۹۶ وقتی فاز اول بندر چابهار افتتاح شد امیدهای زیادی به این بندر بسته شده بود. آینده این بندر درخشان دیده می شد و به نظر می رسید فاز دوم آن به سرعت آغاز شده و اجرای فازهای بعدی نیز در دستور کار قرار گیرد. اما سال بعد و با تغییر سیاست های جهانی و اعمال تحریم ها بر ایران این امیدها به آرامی رنگ باخت. هر چند بندر اکنون فعال است و در همین وضعیت نیز نرم های تخلیه و بارگیری مناسبی ثبت می کند. بر این اساس مانا از شهدادی تازه ترین وضعیت این بندر را پرسیده است که در ذیل می خوانید:

**بندر چابهار چگونه بندر چابهار شد؟ از این نظر می رسم که سرمایه گذاری بزرگی از سوی دولت برای ساخت فاز اول این بندر صورت گرفته است. حسین شهدادی:** برنامه ریزی و مطالعات توسعه بندر شهید بهشتی چابهار در قالب طرح توسعه بندر چابهار به صورت کامل در ۵ فاز با ظرفیت حداقل ۸۰ میلیون تن در سال توسط شرکت های بزرگ مشاور دریایی و بندری داخلی و خارجی انجام گرفت. بر پایه همین مطالعات عملیات اجرایی فاز اول طرح توسعه بندر چابهار آغاز و فاز اول طرح توسعه بندر چابهار در سال ۹۶ به صورت کامل به بهره برداری رسید. هم زمان پس اجرای فاز اول بخش عمده ای از عملیات اجرایی فاز دوم انجام شد و همچنین با اجرای کامل بخش زیرساخت بیش از ۵۰۰ میلیون دلار از منابع سازمان بنادر و دریانوردی برای فاز اول بندر چابهار هزینه شده است. علاوه بر هزینه های اجرایی فاز اول، پروژه های بزرگ ایجاد دیوار حفاظت ساحلی، کریدور لجستیکی و سیلوی ۱۰۰ هارتنی غلات از پروژه های شاخص در حال اجرا در بندر چابهار هستند. با اقدامات خوب انجام شده در توسعه فیزیکی بندر چابهار ضمن افزایش ظرفیت بندر به ۸۰۵ میلیون تن در فاز اول ورود و خروج انواع شناورها از نظر ساین و نوع کشتی و تخلیه و بارگیری انواع گروه های کالایی بدون محدودیت در بندر چابهار انجام می شود.

**با این حال شاهد هستیم که توسعه بندر به واسطه افزایش کُند ترده به آن به آرامی پیش می رود، علت چیست؟**

**حسین شهدادی:** مشکل عمده بندر چابهار مشابه سایر بنادر کشور پایین بودن شاخص «ضریب دسترسی» به چرخه حمل و نقل بین المللی است. به طوری که محدودیت های موجود بین المللی مانع ترده خطوط کشتیرانی خارجی به بنادر کشور از جمله بندر چابهار از یک طرف و محدودیت های ناوگان ملی کشتیرانی برای ترده به سایر بنادر منطقه و دیانت است. پر واضح است علی رغم افزایش قابل توجه در عملیات تخلیه و بارگیری بعد از بهره برداری از فاز اول طرح توسعه بندر شهید بهشتی ضرورت دارد اقدامات لازم در توسعه فیزیکی از قبیل تشویق ترده خطوط کشتیرانی کانتینری اعم از کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و سایر خطوط، دعوت از صاحبان کالا و کانتینر با ارائه تخفیفات تشویقی و تسهیل امور

#### بانتاب



معاون اداره کل بندار و دریانوردی گیلان

### تخلیه و بارگیری در مجتمع بندری انزلی ۵۲ درصد افزایش یافت

**معاون امور بندری و اقتصادی اداره کل بندار و دریانوردی گیلان** از رشد ۵۲ درصدی میزان تخلیه و بارگیری در مجتمع بندری انزلی خبر داد و گفت: در فروردین ماه امسال ۵۸ هزار و ۱۸۳ تن کالای نفتی و غیرنفتی در این مجتمع بندری تخلیه و بارگیری شده است. به گزارش اقتصادسراسرآمد، مجتبی نظری به ایرنا افزود: در فرودین ماه امسال با ورود ۵۲ فروند کشتی به این مجتمع بندری در این شاخص رشد ۵۳ درصدی را شاهد بودیم. معاون امور بندری و اقتصادی اداره کل بندار و دریانوردی گیلان اضافه کرد: صادرات کالا نیز با رشد پنج درصدی روبرو بود و طی یک ماه گذشته ۲۴ هزار و ۳۵۵ تن انواع کالای نفتی و غیر نفتی از بندرانزلی به کشورهای حاشیه دریای خزر صادر شد. به گفته وی، بندرانزلی در ترانزیت کالا نیز رشدی ۱۸۶ درصدی داشته و ۶ هزار ۱۵۶ تن کالا به کشورهای همسایه ترانزیت شد. نظری به رشد ۱۳۴ درصدی میزان تخلیه و بارگیری کانتینر (TEU) در فروردین امسال نیز اشاره و اظهار کرد: طی ماه گذشته ۷۸۳ کانتینر (TEU) در این بندر تخلیه و بارگیری شده است. مجتمع بندری انزلی با سابقه ۳۰۰ ساله در عرصه حمل و نقل دریایی همواره منطقه مورد توجه بازرگانان و تجار کشور بوده است و امروز با ۱۷ پست اسکله و امکان تخلیه و بارگیری ۱۰ میلیون تن کالا در سال بزرگترین و مجهزترین مجتمع بندری ایرانی حاشیه دریای خزر محسوب می شود. این مجتمع بندری یکی از پرسابقه ترین بنادر ایران و از مهمترین و بزرگترین بنادر شمال کشور محسوب می شود که با قرار گرفتن در گذر تجاری بین المللی از قبیل کریدور ترانزیتی بین المللی شمال - جنوب و تراسیکا و غیره از دیرباز عهده دار نقش برجسته در صنعت حمل و نقل دریایی با کشورهای حاشیه دریای خزر و اروپایی بوده است. بندر چند منظوره آستارا نیز با ۶۰ هکتار وسعت نخستین بندر بخش خصوصی کشور و نزدیک ترین و مقرون به صرفه ترین مسیر تجارت و حمل و نقل کالا بین آسیا، آفریقا و اروپا برای تخلیه و بارگیری کشتی های ۲ هزار و ۵۰۰ تنی طراحی شده است.



مشکل عمده بندر چابهار مشابه سایر بنادر کشور

پایین بودن شاخص «ضریب دسترسی» به

چرخه حمل و نقل بین المللی

است، به طوری که محدودیت های موجود

بین المللی مانع ترده خطوط

کشتیرانی خارجی

به بنادر کشور از یک طرف و محدودیت های

ناوگان ملی کشتیرانی برای ترده

به سایر بنادر منطقه و دیانت است

بانتاب

معاون اداره کل بندار و دریانوردی گیلان

تخلیه و بارگیری در مجتمع بندری انزلی ۵۲ درصد افزایش یافت

معاون امور بندری و اقتصادی اداره کل بندار و دریانوردی گیلان

تخلیه و بارگیری در مجتمع بندری انزلی ۵۲ درصد افزایش یافت

معاون امور بندری و اقتصادی اداره کل بندار و دریانوردی گیلان

تخلیه و بارگیری در مجتمع بندری انزلی ۵۲ درصد افزایش یافت

معاون امور بندری و اقتصادی اداره کل بندار و دریانوردی گیلان

تخلیه و بارگیری در مجتمع بندری انزلی ۵۲ درصد افزایش یافت

معاون امور بندری و اقتصادی اداره کل بندار و دریانوردی گیلان

تخلیه و بارگیری در مجتمع بندری انزلی ۵۲ درصد افزایش یافت

معاون امور بندری و اقتصادی اداره کل بندار و دریانوردی گیلان

تخلیه و بارگیری در مجتمع بندری انزلی ۵۲ درصد افزایش یافت

معاون امور بندری و اقتصادی اداره کل بندار و دریانوردی گیلان

تخلیه و بارگیری در مجتمع بندری انزلی ۵۲ درصد افزایش یافت

معاون امور بندری و اقتصادی اداره کل بندار و دریانوردی گیلان

تخلیه و بارگیری در مجتمع بندری انزلی ۵۲ درصد افزایش یافت

معاون امور بندری و اقتصادی اداره کل بندار و دریانوردی گیلان

تخلیه و بارگیری در مجتمع بندری انزلی ۵۲ درصد افزایش یافت

معاون امور بندری و اقتصادی اداره کل بندار و دریانوردی گیلان

تخلیه و بارگیری در مجتمع بندری انزلی ۵۲ درصد افزایش یافت

معاون امور بندری و اقتصادی اداره کل بندار و دریانوردی گیلان

تخلیه و بارگیری در مجتمع بندری انزلی ۵۲ درصد افزایش یافت

معاون امور بندری و اقتصادی اداره کل بندار و دریانوردی گیلان

تخلیه و بارگیری در مجتمع بندری انزلی ۵۲ درصد افزایش یافت

معاون امور بندری و اقتصادی اداره کل بندار و دریانوردی گیلان

تخلیه و بارگیری در مجتمع بندری انزلی ۵۲ درصد افزایش یافت

معاون امور بندری و اقتصادی اداره کل بندار و دریانوردی گیلان

تخلیه و بارگیری در مجتمع بندری انزلی ۵۲ درصد افزایش یافت

معاون امور بندری و اقتصادی اداره کل بندار و دریانوردی گیلان