

## اقتصاد دریا

بندر کنگ

بخش ششم

پیشنهاد 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 می‌دهد و جایگاهی برای زنده ماندن و تداوم تاریخ و فرهنگ ملت‌هاست که اهمیت ندادن و از بین بردن آن خسارت زیادی در همه‌ی بخش‌ها برای هر کشور به وجود می‌آورد.

##### پنجره‌وروزن

پنجره‌ها اکثراً در جهت جریان دایمی هوا و حداکثر بهره‌گیری از نسیم دریا قرار گرفته‌اند. بازشوهایی که رو به روی هم قرار گرفته‌اند، موجب به جریان افتادن بیش‌تر هوا و ایجاد کوران می‌گردند و بدین طریق تهویه طبیعی به بهترین شکل انجام می‌پذیرد. جنس بیش‌تر پنجره‌ها از نوع چوبی است اما پنجره‌های مشبک گچی نیز در بالای درب و پنجره‌ها برای تهویه مناسب استفاده می‌شود. پنجره‌های بخش اندرونی تنها رو به حیاط باز می‌شوند. پنجره‌هایی که به خارج باز می‌شوند، تنها پنجره‌هایی هستند که در طبقه بالای با واقع شده‌اند.

##### بام

بام‌ها به صورت مسطح ساخته شده و کاربری بام‌ها بیشتر در فصل تابستان به منظور خواب در شب می‌باشد. سطح بام‌ها و دیوارها نیز با کاهگل آلوده شده‌اند. مهم‌ترین عناصر بام جان‌پناه است که به شکلهای گوناگون ساخته شده‌اند. جان پناه مشبکی معمولاً از نوعی گچ مخصوص محلی که بسیار محکم است به همراه موی اسب ساخته می‌شود. در قسمت داخلی فضای بام نوعی دست انداز به داخل حیاط مرکزی مشاهده می‌گردد که بسیار ساده می‌باشد و از قطعات بلند و باریک چوب تشکیل می‌گردد. نوع دیگر جان پناه بام به حالت تیغه‌های دو جداره می‌باشد. دو جداره بودن دست انداز سبب می‌گردد جریان هوا از خارج به داخل هدایت شده و نسیم خنک و مطبوعی در فضای بام ایجاد می‌نماید که استراحت ساکنین منزل را به ویژه در شب‌های گرم تابستان لذت‌بخش می‌کند. نوع سوم دست انداز بام که بسیار متداول است، جان پناه یک جداره است که جنس آن همانند دست اندازهای دو جداره می‌باشد اما عمل جریان هوا از داخل آن انجام نمی‌گردد و تنها عملکرد دست انداز ساده را دارد. از نگاهی بر وضعیت کنونی زندگی در شهرهایمان چنین به نظر می‌رسد که ایران معاصر در مرادوت اجتناب ناپذیر زیست – جهان پس از دوران مدرن بیش‌تر منفعل عمل کرده و نتوانسته با معاصر سازی ویژگی‌های خاص هویتی خود، به هویت نظام مند و سازگاری دست یابد. از این رو پرداختن به یک اندیشه جامع و بنیادین که بتواند هویت ارزشمند ایرانی را در ساحت‌های گوناگون صورت بندی کند، ضروری به نظر می‌رسد.

**تحلیل الگوهای خانه‌های سنتی ودستیابی به الگوی جدید**

طراحی این مجموعه با توجه به اقلیم و سبک زندگی مردم غرب هرمزگان صورت گرفته است. با توجه به نکات مطرح شده باید گفت که برای رسیدن به الگوی مناسب باید الگوهای سنتی و جدید را با هم ترکیب کرد تا با برطرف سازی ضعف طرین به الگوی دلخواه دست یافت. به عبارتی باید محله ای با محتوای ارزشی و هویتی (مانند الگوی سنتی) در قالبی جدید و مطابق با نیازها و شرایط موجود و توجه کامل به بستر آن خلق کرد. این امر زمانی محقق می‌شود که بتوان شکاف موجود بین الگوهای جدید محله و شکل سنتی آن، یعنی تفاوت در شیوه شکل گیری را از بین برد. بدین صورت که در کنار حفظ ویژگی های مثبت اصلی و تعریف شده محلات امروزی، با تغییر مطلوب در فرآیند شکل گیری محلات طرق گوناگون مانند: مداخله دادن ساکنین در شکل گیری محله و مشارکت دادن آنان، بهره گیری از الگوها و ساختارهای فرهنگی، کالبدی، اجتماعی و اقتصادی موجود و تزریق تدریجی کاستی‌ها و ملزومات جدید، القای ارزش‌های هویتی را در پی داشت و شاهد کاهش ضعف الگوهای جدید و احیای دوباره محلات سنتی در قالب امروزی بودو در نتیجه به هدف محله گرایی مناسب دست یافت. با توجه به معماری خانه های تاریخی بندر کنگ و معماری منطقه از جمله خانه های تاریخی بستک و الگویی جدیدی برای خانه های این منطقه دست پیدا می‌کنیم. در خانه های سنتی منطقه بازشوها در ۲ ارتفاع قرار دارند درها و بازشوهایی زیر سقف، باد مطلوب از درها وارد می‌شود و به گونه ای است که یک فرد در حالت نشسته نسیم خنک را روی بدن خود احساس می‌کند هم چنین فضای داخل خنک می‌شد و هوای گرم به دلیل سبک بودن بالا قرار می‌گیرد و از بازشو زیر سقف خارج می‌شود.

ادامه دارد...



جنوب مطرح است و یک پال شرقی که از ترکمنستان و قزاقستان عبور می کند و یک مسیر هم دریای خزر است که از طریق ارتباط با بنادر شمالی ایران و کشور روسیه است.

**سال ۲۰۲۲ فقط ۱۷ درصد از ظرفیت بنادر شمالی ایران استفاده شد**

مدرس و محقق باسابقه انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران افزود: ما تاکید داریم که انتقال کالا از طریق دریای خزر بین ایران و روسیه به دلیل اینکه دیگر کشورهایی واسطی مثل آذربایجان، قزاقستان و ترکمنستان دخالتی ندارند، می تواند مسیر مستقیمی باشد. ظرفیت بنادر شمالی ایران ۳۵ میلیون تن است که در سال ۲۰۲۲ فقط از ۱۷ درصد این ظرفیت استفاده شده است، یعنی تقریباً از ظرفیت ۷ میلیون تن استفاده می شود.وی بیان داشت: نکته بعدی این است که جمع کل بنادر تجاری ایران در سال ۲۰۲۲ چیزی حدود ۵۲ میلیون تن بوده است. در سال ۲۰۲۲ تناژ عملکرد بنادر تجاری شمال ایران فقط یک درصد و لحاظ کانتینری ۳۷ درصد رشد کرده است. بنادر انزلی و امیرآباد در این بین بیشترین نقش را در بخش کانتینر و کالا داشته اند و در کنار آن بنادر آستارا، کاسپین، نوشهر و فریدون کنار نیز نقش خود را ایفا می کنند. چشم جهان اظهار داشت: روسیه چهار محور مبادله کالا از سمت دریا دارد؛ محوری به سمت سن پترزبورگ و نووروسیسک، محوری که به سمت ولادی وستوک درشرق واقع شده، بنادر قطب شمال و بنادر دریای خزر. براساس آمار سال ۲۰۲۲ روسیه کلا ۸۴۱ میلیون تن مبادلات تجاری دریایی داشته است که از این مقدار کمتر از یک درصدش در حوزه دریای خزر اتفاق افتاده است. یعنی خود روس ها هم در این مناطق توجه کافی و لازم به تبادلات تجاری خودشان با کشور ما نداشته اند.

دوره شش ماهه انجام بشود. همچنین در راستای توسعه فعالیت ها از بعضی از مداخلاتی که بعضی از مجموعه های دولتی بواسطه اینکه خودشان را قائل به مداخله در امور لجستیکی مرتبط با دریا می دانستند، جلوگیری کردیم.

**به دلیل ساختارهای دولتی کریدور شمال – جنوب نتوانسته حرکت چشمگیری داشته باشد**

روزبه مختاری، عضو هیئت مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران نیز در ادامه درباره فرصت ها و تهدیدات کریدور شمال–جنوب گفت: کالا به دو صورت قله و کانتینری وارد بنادر کشورمان می شود. از سال ۲۰۰۰ تا به امروز همیشه ساختارهای دولتی متولی امر کریدور شمال – جنوب بوده اند و به دلیل وزن و سنگینی موجود کریدور حرکت نتوانسته حرکت واقعی خودش را داشته باشد.

**کریدور شمال –جنوب با نظارت ومديرت بخش دولتی به بخش خصوصی واگذار شود**

وی افزود: پیشنهاد انجمن کشتیرانی این است که کریدور شمال–جنوب با نظارت و مدیریت بخش دولتی به بخش خصوصی واگذار شود؛ یعنی به صورتی که دست اندرکاران بتوانند به شکل درستی روی آن مانور داده و کارکنند.

علیرضا چشم جهان؛ رئیس کمیته مشورتي تخصصی آموزش و تحقیقات نیز درباره اهمیت کریدور شمال–جنوب توضیح داد: این کریدور در طول سال های مختلف فعالیت خود کمتر مورد توجه قرار گرفته است. چون کریدورها و مسیرهای موزای آن به عنوان

رقیبی جایگزین این کریدور شده اند که سه مسیر مهم و عمده آن مسیر جمهوری آذربایجان برای رسیدن به روسیه است که به عنوان یال غربی کریدور شمال–

در باز دید معاون حمل و نقل وزیر راه وشهرسازی از انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران مطرح شد؛

## کریدور شمال –جنوب بانظارت دولت به بخش خصوصی واگذار شود

تاسیس کنسرسیوم کانتینری است که سال گذشته با سرمایه گذاری اولیه بالغ بر ۴۵میلیارد تومان انجام شد که به عنوان یک هلدینگ توسعه و فعالیت برای سرمایه گذاری در شقوق مختلف لجستیکی شناخته می شود.

**گروه ترازیت دریا –** شهریار افندی زاده، معاون حمل و نقل وزیر راه و شهرسازی در راس هیئتی به دعوت دبیرکل و اعضای هیئت مدیره از انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران بازدید کرد.

**انجمن کشتیرانی برترین تشکل صنفی لجستیکی کشور و تاثیرگذارترین در منطقه و غرب آسیا**

دبیرکل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران در حاشیه این بازدید گفت: انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران در سال ۱۳۳۲ در اتاق بازرگانی خر مشهر به ثبت رسید و تا به امروز توانستیم نقش فراینده ای در توسعه خدمات لجستیکی در کشور داشته باشیم. در بدو پیروزی انقلاب اسلامی با توجه به اینکه مجموعه انجمن بصورت سندیکا بود، تغییری در ترکیب انجمن شکل گرفت که تا به امروز استمرار داشته است.

مسعود پل مه اظهار داشت: ما توانسته ایم در ایجاد و توسعه کسب و کار و شناخت و حل و فصل مشکلات اعضا در حوزه لجستیک و بندر و دریا موفق باشیم که امیدواریم رویه گسترش یابشد. چشم انداز حال حاضر بیانگر آن است که انجمن کشتیرانی توانسته به عنوان برترین تشکل صنفی لجستیکی کشور و تاثیرگذارترین NGO منطقه و غرب آسیا تبدیل شود. وی افزود: در حال حاضر انجمن ساختار انجمن متشکل از ۱۲ واحد تشکیل شده است که عبارت از: امور شرکت ها، مرکز آموزش، دپارتمان حقوقی، رسانه و روابط عمومی، خدمات بیمه ای، کمیته های تخصصی و ... خوشبختانه طی ده سال گذشته روند رو به رشد قابل توجهی داشته است.

پل مه بیان داشت: از سال ۱۳۹۰ که ۱۵۶ عضو داشتیم تاکنون این رقم به ۴۰۰ عضو رسیده است که از این بین ۲۵۷ شرکت در تهران مقیم هستند. شرکت های عضو انجمن الزاما باید حداقل در یک بندر، دفتر رسمی و ثبت شده قانونی داشته باشند. طبق آمار و اطلاعات دقیق میدانی که داریم ۷۳۷۳۱ نفر مستقیما در این ۴۰۰ شرکت فعال هستند.

وی گفت: یکی از مهم ترین اقداماتی که انجام دادیم،



**علی نازی: اطلاعات کشتی‌های ایرانی در بنادر چین محرمانه است**

### کشتی‌های تجاری در آب‌های بین‌المللی با اسکور ترداد دارند

معاون سازمان بنادر و دریانوردی گفت: اطلاعات مربوط به پهلوگیری و تردد کشتی‌های ایرانی در بنادر چین محرمانه است.

به گزارش اقتصادسراسرآمد،علی نازی افزود: اسکور ت کشتی‌های تجاری با توجه به بار کشتی و خطوط تردد آن کشتی به لحاظ مساله حضور دزدان دریایی در برخی از نقاط انجام می‌شود. اما اسکور ت از سوی سازمان انجام نمی‌شود و خود آن خط کشتیرانی با توجه به ریسک‌های احتمالی اسکور ت را عهده دار می‌شود.

علی نازی، معاون دریایی سازمان بنادر و دریانوردی درباره اظهارات برخی از صاحبان بار مبنی بر اینکه کشتی‌های ایرانی امکان پهلوگیری در بنادر خصوصی چین را ندارند و تنها امکان پهلوگیری در بنادر دولتی چین برای کشتی‌های ایرانی فراهم است، اظهار داشت: این اطلاعات محرمانه است.

علی نازی معاون سازمان بنادر و دریانوردی در پاسخ به این سوال که آیا در حال حاضر به غیر از نفتکش‌های ایرانی، کشتی‌های تجاری هم در آب‌های بین‌المللی با اسکور ت تردد دارند، گفت: اسکور ت کشتی‌های تجاری با توجه به بار کشتی و خطوط تردد آن کشتی به لحاظ مساله حضور دزدان دریایی در برخی از نقاط انجام می‌شود. اما اسکور ت از سوی سازمان انجام نمی‌شود و خود آن خط کشتیرانی با توجه به ریسک‌های احتمالی اسکور ت را عهده دار می‌شود.

از آنجایی که چین اکثر بنادر و پایانه‌های اصلی را به ویژه حوزه کانتینری را به بخش خصوصی و شرکت‌های خارجی واگذار کرده است، اپراتورهای شرکت‌های خصوصی هم به دلیل تحریم‌ها به کشتی‌های ایرانی اجازه پهلوگیری در این بنادر را نمی‌دهند از این رو کشتی‌های ایرانی تنها مجاز به پهلوگیری در بنادر تحت راهبری کاملاً دولتی چین هستند که اکثر این بنادر از امکانات و تجهیزات خوبی برخوردار نیستند و زمان تخلیه و بارگیری را افزایش پیدا می‌کند. همچنین پهلوگیری در این بنادر، مسافت و زمان تردد کشتی‌ها را هم افزایش می‌دهد و همین عوامل باعث افزایش هزینه خطوط کشتیرانی می‌شوند.



**مدیر کل بنادر و دریانوردی هرمزگان**

### ۷۳ میلیون دلار طرح گردشگری دریایی در هرمزگان اجرایی شود

مدیرکل بنادر و دریانوردی هرمزگان، احداث مجتمع مسافری و گردشگری دریایی در بنادر شهید حقانی، نخل ناخدا و هرمز را به عنوان مهم‌ترین برنامه سال جاری جهت جذب سرمایه‌گذار عنوان کرد و گفت:

این طرح با سرمایه‌گذاری ۷۳ میلیون دلاری اجرایی می‌شود.به گزارش اقتصادسراسرآمد، حسین عباسی نژاد با اعلام این خبر به رسانه‌ها افزود: این طرح دریایی بنادر هرمزگان در قالب احداث اماکن مسافری و گردشگری دریایی، تفریحی، تجاری، فرهنگی، اقامتی و خدماتی شامل احداث اسکله‌های پارکینگ شناورها، اسکله خدمات گردشگری دریایی، تهیه شناور تفریح‌های ورزشی و احداث باشگاه ورزش‌های دریایی انجام خواهد شد.وی، ایجاد اماکن اقامتی و تفریحی همچون (هتل با قابلیت حداقل ۵۰ اتاق، سوئیت‌های مجزا، آل‌اینچ با سیستم‌های خنک‌کننده، رستوران‌های نیمه باز و ایجاد فضاهای گردشگری بر روی یال‌های حوضچه، شهربازی سرویشیده و روباز، بازی‌های آبی، بادی و فکری، رستوران‌های سنتی و مدرن، کافه‌ها، ایستگاه‌های قهوه، چای و نوشیدنی‌های خنک و خودروهای آذیه‌های محلی و اماکن خدماتی، تجاری، فرهنگی، سلامت و تندرستی و اماکن سلامت و بهداشت) را از دیگر فضاهای در نظر گرفته شده در این طرح بزرگ عنوان کرد.مدیرکل بنادر و دریانوردی هرمزگان اظهار کرد: در راستای ایجاد و توسعه زیرساخت‌های مسافری و گردشگری دریایی و ارتقای ایمنی ترددهای دریایی در استان با محوریت و اولویت توسعه بنادر شهید حقانی (بخش غربی)، هرمز و نخل ناخدا در ششم مهرماه سال گذشته تفاهم‌نامه همکاری بین وزارت راه و شهرسازی، میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی و وزارت کشور به امضا رسید.وی ادامه داد: براساس این تفاهم‌نامه، اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان براساس فرآیند و ضوابط اجرایی سرمایه‌گذاری در بنادر اقدام به انتشار آگهی سرمایه‌گذار در دو نوبت در روزنامه‌های کثیرالانتشار کرده که پس از اتمام مهلت تعیین شده و انجام فرایند قانونی وارد مرحله جدیدی از فعالیت شده است.عباس نژاد همچنین انعقاد قراردادهای سرمایه‌گذاری (BOT) در زمینه احداث فرآورده‌های نفتی به مبلغ یکهزار و ۵۰۴ میلیارد ریال، احداث پایانه کانتینری به مبلغ پنج‌هزار و ۴۴۰ میلیارد ریال و احداث سیلو و ترمینال مکانیزه غلات به مبلغ ۱۳ هزار و ۰۸۰ میلیارد ریال را بخشی از اقدام‌های انجام شده اداره‌کل بنادر و دریانوردی هرمزگان در راستای پیاده‌سازی اهداف کلان سازمان بنادر در حوزه توسعه اقتصاد دریامحور و توسعه منطقه ویژه اقتصادی بندرشهید رجایی برشمرد.