

اقتصاد

سه شنبه ۴ بهمن ۱۴۰۱ - شماره ۱۵۶۰

بیانیه انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران درباره حق استفاده کشتی‌های ایرانی از پرچم پاناما



انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران با سابقه‌ای ۷۰ ساله و به عنوان تشکیل ملی کشتیرانی ایران که همواره حضوری فعال و موثر در مجامع و سازمان‌های داخلی و بین المللی داشته اقدامات اخیر مقامات دولت پاناما را محکوم نموده و اعلام می‌دارد به استناد مواد ۱ و ۲ کنوانسیون ایجاد سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) که دولت های ایران و پاناما نیز عضو آن هستند،به گزارش اقتصادسرآمد در ادامه این بیانیه آمده است: کشورهای عضو این نهاد بین المللی وابسته به سازمان ملل متعهد شده‌اند که از ایجاد هر گونه محدودیت در امور کشتیرانی تجاری و و رفتار تبعیض آمیز خودداری کنند.لذا نتیجه این اقدام دولت پاناما درخصوص سلب حق استفاده کشتی‌های ایرانی از پرچم پاناما، با اصول آزادی تجارت بین‌الملل و با روح حاکم بر کلیه قراردادهای بین‌المللی دریایی که به تشویق دولت‌ها به همکاری باهم تأکید می‌کند، کاملاً مغایرت دارداز سوی دیگر انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران به دستگاه دیپلماتی وزارت امورخارجه و امور بین‌الملل سازمان‌ها و ارگان‌های متولی امور بندری دریایی کشور توصیه می‌کند از طریق رایزنی‌ها و گفتگوهای دیپلماتیک با سازمان‌های بین‌المللی مسئول بویژه سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) و نیز اداره دریانوردی پاناما این بندر مهم را در دستور کار ویژه خود قرار دهند تا آسیب های کمتری از ناحیه تحریم کشتیرانی متوجه کشور شود. در همین راستا تشکیل ملی کشتیرانی ایران بر خود فرض دانسته از تمامی ظرفیت‌های ممکن تجاری و مردم‌نهاد بین‌المللی برای جلوگیری از این بدعت پیکیزی لازم را امیذول دارد.

پایان عملیات تصویربرداری زیر آبی در بندر گاه خمیر

معاون دریایی اداره کل بنادر و دریانوردی هرزگان گفت: در راستای تأمین ایمنی دریانوردی در بندرگاه خمیر، عملیات سایداسکن سونار بستر دریا (تصویربرداری زیرآبی) با موفقیت به پایان رسید.به گزارش اقتصادسرآمد، اسماعیل مکی‌زاده اظهار داشت: به منظور اطمینان از ایمن بودن مسیر دسترسی دریایی به بندرگاه جدید بندرخمیر و افزایش دقت در انتخاب موقعیت استقرار علامت کمک ناوبری، عملیات سایداسکن سونار بستر دریا انجام شـکـسـد.وی ادامه داد: این عملیات به مدت سه روز به همت اداره فنی و نگهداری اداره کل بنادر و دریانوردی هرزگان و با نظارت مقیم واحد دریایی این اداره کل انجام شد.معاون دریایی اداره کل بنادر و دریانوردی هرزگان، انجام هیدروگرافی کانال مجاور بندرگاه و به‌دست آوردن اطلاعات هیدروگرافی مسیرهای جنوب غربی از خمیر تا ممتیله ابله جنوب غربی جزیره قسم و مسیر شرقی از خمیر تا بندر پل با هدف جانمایی مسیر تردد را از دیگر اقدامات تأمین ایمنی دریانوردی در بندر خمیر عنوان کرد.مکی‌زاده گفت: بر اساس برنامه‌ریزی تدوین شده بازگشایی مسیری به عرض ۳۰۰ متر و طول ۱۰ کیلومتر سایت اسکن انجام شده و همچنین پنج فروند بویه لثral در نیمه شرقی مسیر مستقر و ۶ دستگاه بویه نیز در نیمه غربی تا زویروی بندرگاه کوش می‌شود.وی افزود: عملیات سایداسکن سونار، فرآیندی است که طی آن تصویر محذوه در عرض تعریف شده‌ای از بستر دریا، با زیر خطر سیر شناور حامل سامانه مربوطه و با استفاده از فن آوری امواج قابل مشاهده روی صفحه مانیتور بوده و ابعاد، موقعیت منابع و عوارض زیرسطحی قابل رویت است. «تصویربرداری سوناری، روش تصویربرداری است که در آن آشکارسازی و مکان‌یابی هدف با استفاده از سونار فعال و امواج صوتی انجام می‌شود.

بندرگاه‌های مسافری لافت و پهل نیاز به افزایش توان خدماتی دارند

رییس هیات مدیرعامل سازمان منطقه آزاد قشم بر ایمنی و استانداردسازی خدمات به گردشگران به‌عنوان اولویت نخست ستاد نوروزی پیش رو تأکید کرد.به گزارش اقتصادسرآمد، افشار فتح‌الله در سومین جلسه ستاد اجرایی خدمات سفر قشم، اظهار کرد: تعیین تکلیف بودجه کمیت‌ها باهدف ارتقا خدمات به گردشگران در زمینه های جاده‌ها، تابلوهای راهنما و اطلاع‌رسانی، ایمنی سازی راه‌ها، نقل‌وانتقال گردشگران در بندرگاههای مسافری و گردشگری هرچه زودتر نهایی شود.وی بر لزوم بهینه‌سازی امکانات در حوزه گردشگری دریایی تأکید کرد و افزود: علاوه بر تأمین زیرساخت‌های لازم جهت ارائه خدمات شایسته به گردشگران در این حوزه، باید ضوابط و استانداردهای لازم نیز احصا شده و عملیاتی شود.به گفته فتح‌الله، با توجه به هوای مساعد جزیره در ماه‌های اخیر و استقبال گردشگران از انتخاب قشم به‌عنوان مقصد سفر در این روزها به‌ویژه در تعطیلات پایان هفته و ماه جاری، بندرگاه‌های لافت و پهل نیاز به افزایش توان خدماتی دارند.مدیرعامل سازمان منطقه آزاد قشم همچنین به موضوع ایمن‌سازی سواحل با نصب تابلوهای اطلاع‌رسانی و تقویت تیم‌های غریق نجات در سواحل پارک زیتون و اناز اشاره کرد و گفت: حفظ امنیت سکان و گردشگران در جاده‌ها و سواحل از اولویت‌های این ستاد است.به گزارش ایسنا، در این جلسه ووسای کمیت‌های ستاد اجرایی خدمات مسافر قشم در سال ۱۴۰۲ به ارایه عملکردهای خود پرداختند و پیشنهادهای برای ارزیاب خدمات هرچه بهتر به گردشگران جزیره، ارائه کردند.

تأکید بر رفع موانع سرمایه‌گذاران در سواحل مکران

معاون گردشگری وزارت میراث فرهنگی و اعطای مشوق‌ها برای جذب سرمایه‌گذار از الزامات توسعه گردشگری و تأمین امنیت در سواحل مکران است.به گزارش اقتصادسرآمد، پنجمین پیش نشست همایش توسعه گردشگری دریایی به منظور بررسی مشکلات اصلی توسعه گردشگری دریایی مکران و هم‌افزایی برای بهره‌برداری از ظرفیت‌های این منطقه دوشنبه ۳ بهمن ۱۴۰۱ برگزار شد.شالیاخیان به اهمیت امنیت و زیرساخت‌های ایجاد شده از سوی نیروی دریایی در ۲۵ سال اخیر اشاره کرد و افزود: نیروی دریایی ارتش در این سال‌ها بی‌ادعا و مؤثر پیش از وظایف خود در این حوزه فعالیت کرده و امنیت را در سواحل مکران برقرار کرده است.وی به بکر بودن و مزیت‌های منحصر بفرد مکران اشاره کرد و گفت: با توجه به اینکه بهره‌برداری از ظرفیت‌های سواحل مکران در اولویت برنام‌ه ششم توسعه قرار داشت اما به علت نداشتن الگوی توسعه گردشگری، بهره‌برداری از این ظرفیت‌ها مغفول مانده است.شالیاخیان افزود : تا مادامی که موانع سرمایه‌گذاری رفع نشود، انگیزه‌ای برای ایجاد زیرساخت‌ها از سوی سرمایه‌گذاران وجود نخواهد داشت.

تلنگری از «اقتصاد سرآمد»؛ جانای وزارت گردشگری جان آدم می‌گیرد

سوخت یارانه‌ای شناورهای گردشگری در آمپاس!



وزارت خانه تحت مسئولیت خودش، این همه شگفتانده تحویل می‌دهد، جای سوال است. البته نگارنده فکر می‌کند که وزیر محترم شاید این موضوع را نشنیده است یا کسی به ایشان انتقال نداده است، کارشناسان امر یبایستی این موضوعات را حل و فصل کنند یا اینکه به معاونین و شخص وزیر نقصان را منتقل کنند چرا که عدم اطلاع از این ایراد بزرگ دلیل قابل قبولی نیست!

خلاصه جانا جان می‌گیرد.لج می‌کند. با لانی آید. خطا شناس است و تند و تند خطا می‌دهد. جانای جان معتقد است که برای هر شناور باید یک شرکت تأسیس شود و هر شرکت هم یک مدیر عامل مستقل، و تند و تند خطا می‌دهد. جانای جان معتقد است که برای هر شناور باید یک شرکت مستقل و... داشته باشد و خلاصه اسمی در مجموعه یک مدیر عامل باشد! آرزو می‌کنیم که جانا کمی خطا کمتر بدهد.

انجام می‌دهد و منظورش ایجاد اشتغال است تا به جای مسکن، به سالی یک میلیون پرسد! آرزو می‌کنیم که جانا کمی خطا کمتر بدهد. جانای جان، کمی به سرعت کارها بیفزاید و خودش گره کور امور نشود. جز آرزو چه می‌توان کرد؟ البته می‌شود به یکی از زیباترین اشعار سعدی که وزیر این وزارت خانه عجیب به مصاحبه و توثیت هم علاقه دارد و پی گیر مسائل گردشگری دریایی است. اما چرا

این از عجایب روزگار است که البته فقط در وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی رخ می‌دهد. بگذراید یک مثال ملموس بزنیم مثلا شرکت کشتیرانی والفجر – که اتفاق خودش یک شرکت دولتی است که در حوزه گردشگری دریایی با خدمات مسافری فعالیت موثر دارد – یک شرکت است که چندین شناور دارد که از دیگر اجازه ندارند ادامه دهد! همان یک شناور پس است! زیرا جانا به یک شرکت اجازه نمی‌دهد و شناور ثبت کند و در صورتی که شما بیشتر سعی کنید، جانا بیشتر خطا می‌دهد!

نکته اینجااست که جانا، اطلاعات تکراری را نمی‌پذیرد و به محض ورود اطلاعات تکراری، سریع و بدون فوت وقت، خطا می‌دهد و صفحه را قفل می‌کند! این است که یک شرکت فقط می‌تواند یک شناور را ثبت کند. و برای ثبت شناور بعدی، با خطا مواجه می‌شود؛ زیرا، اطلاعات شناور دومی تکرار تشخیص داده می‌شود!

شناور اولی، متعلق است به شرکت الف با مدیر عاملی آقای ب. شناور دومی هم به طور طبیعی متعلق است به شرکت الف، و به مدیر عاملی همان آقای ب. اما جانا می‌گوید نه! اطلاعات تکراری است! یعنی هر شناور باید متعلق به یک شرکت دیگر با مدیر عاملی شخص دیگری باشد.

برگزیده ها

بر گزارش گزارشی از نشریه مریتام ساخت نخستین کشتی الکتریکی بزرگ مسافری جهان



«اینکت» سازنده کشتی‌های کاتاماران با سرعت ۲۱۰ کیلومتر در ساعت، بالا در استرالیای اعلام کرده است در حال مذاکره با اپراتور آمریکایی مرزهای گذشتار Buquebus. این شرکت قصد داریم ایسن اقتدار را در همه مرزهای آبی خودمان نشان دهیم.

به گزارش اقتصادسرآمد، امیر شهرام ایرانی فرمانده نیروی دریایی ارتش در جشنواره دانش و پژوهش نیروی دریایی ارتش که در ستاد این نیرو برگزار شد، با بیان اینکه با توجه به تأکیدات رهبر انقلاب، اقتدار در جهان حرف اول را می‌زند، گفت: اگر همه قدرت‌ها را داشته باشیم اما اگر آن‌ها به اقتدار نرساییم یک گام عقب‌تر هستیم.

وی افزود: ما امروز به عنوان نیروی دریایی ارتش در حال گذشت‌زنی در سواحل هستیم و این مأموریت محوله به خود مسافر و ۲۲۶ وسیله نقلیه را خواهد داشت و تحویل آن برای سال ۲۰۲۵ میلادی تعیین شده است که قرار است در محدوده آرژانتین و اروگوئه با مسافت ۱۵۰ مایلی تـسـر د کند. «رابرت کلیفورد»، رئیس و مؤسس گروه اینکت، در این خصوص یادآور شد: بدیهی است نیاز به تأمین انرژی کافی در بنداری که کشتی از آن‌ها تردد خواهد داشت وجود دارد، اما این روند مثبت است.

ما در حال کار با تأمین کنندگان هستیم تا اطمینان حاصل شود می‌توانند فناوری مورد نیاز شارژ باتری‌ها و موتورهای الکتریکی را در بازه زمانی مورد نیاز ارائه دهند. یادآور می‌شود، با توجه به اینکه صنعت دریایی به دنبال آینده‌ای با انتشار صفر صفر چشم دوخته است، کشتی‌های الکتریکی به عنوان بخشی از توانمندسازی برای کربن زدایی صنعتی در نظر گرفته می‌شوند.

اینکت معتقد است که بازار کشتی‌های الکتریکی سبک وزن در حال رشد است و با این وجود نیروی کار و امکانات تولید نیز یبایستی افزایش یابد. گفتنی است، پروژه‌های ساخت کشتی‌های الکتریکی در سراسر کارخانه‌های کشتی‌سازی بزرگ در جهان در حال افزایش است. سال گذشته، MS Medstraum، که به عنوان اولین کشتی مسافری سریع تمام الکتریکی و بدون آلاندگی جهان شناخته می‌شود، به بندر اصلی خود در استواناگر، نروژ تحویل داده شد. این کشتی تقریباً ۹۰ فوت طول دارد و حداکثر ظرفیت ۱۴۷ مسافر را دارد.

مدیرکل بنادر و دریانوردی استان گیلان سابقه ۳۰۰ ساله بندرانزلی در زمینه تجارت دریایی



فرمانده نیروی دریایی ارتش با اشاره به گسترش دامنه ژئوپلتیکی کشورمان، گفت: امروز در حوزه ژئوپلتیک مرزهای خودمان را گسترش داده‌ایم و قصد داریم ایسن اقتدار را در همه مرزهای آبی خودمان نشان دهیم.

به گزارش اقتصادسرآمد، امیر شهرام ایرانی فرمانده نیروی دریایی ارتش در جشنواره دانش و پژوهش نیروی دریایی ارتش که در ستاد این نیرو برگزار شد، با بیان اینکه با توجه به تأکیدات رهبر انقلاب، اقتدار در جهان حرف اول را می‌زند، گفت: اگر همه قدرت‌ها را داشته باشیم اما اگر آن‌ها به اقتدار نرساییم یک گام عقب‌تر هستیم.

وی افزود: ما امروز به عنوان نیروی دریایی ارتش در حال گذشت‌زنی در سواحل هستیم و این مأموریت محوله به خود مسافر و ۲۲۶ وسیله نقلیه را خواهد داشت و تحویل آن برای سال ۲۰۲۵ میلادی تعیین شده است که قرار است در محدوده آرژانتین و اروگوئه با مسافت ۱۵۰ مایلی تـسـر د کند. «رابرت کلیفورد»، رئیس و مؤسس گروه اینکت، در این خصوص یادآور شد: بدیهی است نیاز به تأمین انرژی کافی در بنداری که کشتی از آن‌ها تردد خواهد داشت وجود دارد، اما این روند مثبت است.

ما در حال کار با تأمین کنندگان هستیم تا اطمینان حاصل شود می‌توانند فناوری مورد نیاز شارژ باتری‌ها و موتورهای الکتریکی را در بازه زمانی مورد نیاز ارائه دهند. یادآور می‌شود، با توجه به اینکه صنعت دریایی به دنبال آینده‌ای با انتشار صفر صفر چشم دوخته است، کشتی‌های الکتریکی به عنوان بخشی از توانمندسازی برای کربن زدایی صنعتی در نظر گرفته می‌شوند.

اینکت معتقد است که بازار کشتی‌های الکتریکی سبک وزن در حال رشد است و با این وجود نیروی کار و امکانات تولید نیز یبایستی افزایش یابد. گفتنی است، پروژه‌های ساخت کشتی‌های الکتریکی در سراسر کارخانه‌های کشتی‌سازی بزرگ در جهان در حال افزایش است. سال گذشته، MS Medstraum، که به عنوان اولین کشتی مسافر دریایی سریع تمام الکتریکی و بدون آلاندگی جهان شناخته می‌شود، به بندر اصلی خود در استواناگر، نروژ تحویل داده شد. این کشتی تقریباً ۹۰ فوت طول دارد و حداکثر ظرفیت ۱۴۷ عوزیمان انجام دهیم.

مدیرکل بنادر و دریانوردی استان گیلان سابقه ۳۰۰ ساله بندرانزلی در زمینه تجارت دریایی



مدیرکل بنادر و دریانوردی استان گیلان در نخستین همایش تخصصی ارتقای کیفیت ارائه خدمات بندری که برای نخستین بار در سطح بندر کشور در بندر و دریانوردی استان گیلان برگزار شد به سابقه ۳۰۰ ساله بندرانزلی در زمینه تجارت دریایی و زیرساخت‌های خوب این بندر در سال‌های اخیر اشاره کرد.

به گزارش اقتصادسرآمد، حسین یونسی در همایش تخصصی ارتقای کیفیت ارائه خدمات بندری در اداره کل بنادر و دریانوردی استان گیلان با بیان اینکه بندرانزلی سابقه‌ای ۳۰۰ ساله در زمینه تجارت دریایی دارد، اظهار کرد: در سال‌های اخیر زیرساخت‌های خوبی در بندرانزلی ایجاد شده است.وی با اشاره به اینکه در گذشته بندرانزلی یک بندر تک منظوره به عده کالای آهن آلات و چوب بود، افزود: در ۶ سال اخیر با توجه به زیرساخت‌های خوبی که در این بندر ایجاد شد، کالاهایی که وارد آن می‌شود متفاوت شده و هم‌اکنون می‌توانیم کشتی‌های حامل کالاهای اساسی از جمله غلات را نیز پذیرش کنیم.

مدیرکل بنادر و دریانوردی استان گیلان با اشاره به اینکه هم‌اکنون در حدود ۳۵۰ هزار تن در سال ظرفیت انبارش غلات را در سیلوه‌ها و انبارهای بندرانزلی داریم، گفت: کشتی‌هایی که در بندر شمسالی از جمله بندرانزلی وارد می‌شود تا ظرفیت ۶ هزار تن است.

یونسی با بیان اینکه به دنبال سرمایه‌گذار جهت ارتقای ظرفیت بنادر هستیم، تصریح کرد: امور بندری قلب یک بندر است و اگر بخواهیم یک بندر را ارتقا دهیم باید از ایسن طریق اقدام کنیم تا بتوانیم بهره‌وری را بالا ببرده و با کاهش زمان ماندگاری کشتی‌ها در بنادر بتوانیم از ظرفیت ناوگان تجاری کشور نیز استفاده بیشتری داشته باشیم.

وی با بیان اینکه نظارت فقط مختص بازدید میدانی نیست بلکه باید نظارت را با جانشنی خلاقیات در حوزه تجهیزات و تعرفه به کار ببریم، افزود: در گذشته میانگین تخلیه و بارگیری روزانه ۴ هزار تن بود اما از وقتی که کنترل و نظارت روزانه خود بر نرم‌ها را بیشتر کردیم این مقدار حتی تا ۱۰ هزار تن در روز نیز رسیده است.مدیرکل بنادر و دریانوردی استان گیلان با بیان اینکه بندر انزلی بیش از ۱۰ میلیون تن ظرفیت تخلیه و بارگیری دارد، گفت: با ارتقای نرم تخلیه و بارگیری می‌توانیم این ظرفیت را افزایش دهیم.به گزارش فارس، همایش تخصصی ارتقای کیفیت ارائه خدمات بندری به مدت سه روز در اداره کل بنادر و دریانوردی استان گیلان برگزار خواهد شد.



اندیشکده بندرکنگ

بخش اول

نگاهی به مراسم عروسی در بندر کنگ قدیم و رسوم مربوط به آن



دکتر محمد حسن نیا– مراسم عروسی در بندر کنگ از گذشته تاکنون تغییرات زیادی به خود داشته است، با وجود این هنوز هم بسیاری از ارکان عروسی نظیر حجله عروس و غیره در بندر کنگ با برجا است. اگر چه به دلیل تغییر وضعیت اقتصادی، برخی از عادات و آداب و روسی قدیم کم شده اما هنوز پایبندی به سنت ها در آن مشهود است و این نشان از قدمت شـسـادی و نقش آن در روحیه مردم در بندر کنگ دارد. در این اواخر برخی از زوجین با ازدواج های آسان و حتی گروهی با مراسم مولودخوایی و غیره مراسم خود را بر گزار می‌کردند و با مصاحبه های صورت گرفته با مردم کهنسال بندر کنگ به خوبی مشخص گردید که شیوه برگزاری مراسم بستگی به اندیشه صاحب عروسی داشت و از زمان های قدیم هم بسیاری از خاندان متمول بندرکنگ مراسم عروسی خود را با مولودخوایی برگزار می‌کردند. برخی از خانواده‌ها هم موسیقی محلی و رقص محلی در عروسی را اجرا می‌کردند. در قدیم عروسی زیاد شدن حس همگرایی در بین مردم شده و اگر یک عروسی چند شبانه روز بود، بسیاری از مایحتاج عروسی از جمله چوب برای آتش زدن دیگ، آوردن آب از برکه، درست کردن نان و غیره توسط مردم بندر صورت می‌گرفت و حتی پس از هم رسیدن دو زوج جوان خیلی از افراد مقداری کمک مالی و غیره به آن‌ها هدیه می‌کردند.

یکی از رسوم جالب در عروسی های قدیم بندر کنگ رسم سهرای بود که این مراسم را در مناطقی نظیر بستک سر تراشون می‌گفتند. در مراسم سهرای در بندر کنگ که همراه با اصلاح سر داماد بود، بزرگان شهر و اقوام نزدیک دور داماد حلقه زده آزاد را متعدد ی خوانده می‌شد. در این بین یک سجاده سبز نیز در جلوی داماد پهن بود که هر فردی با توجه به توان مالی نزدیک قومی، رفاقت و دوستی که با داماد داشت مقداری پول در آن سجاده می‌انداخت. معمولاً افراد متمول دعوت شده به عروسی کمک بیشتری به داماد می‌کردند پس از پایان مراسم سهرای داماد، کمک انجام شده به او با جمع کرده و برای شروع زندگی مشترک آن کمک مالی را به کار می‌گرفت. این رسم به غیر از رسمی بود که در آن بر سر داماد پول ریخته و معمولاً بچه‌های کوچک جمع می‌کردند. در حال حاضر است رسم سهرای که نوعی کمک مهمی که مانع ازدواج جوانان در بندر کنگ است مسئله مالی و تأمین هزینه‌های اقتصادی مراسم ازدواج می‌باشد. رسم و رسومی نظیر سهرای و غیره نشان دهنده کوچ گوشتی‌ای از توجه به جامعه قدیم به جوانان جهت ازدواج بوده است. مراسم ازدواج در بندر کنگ در گذشته و اکنون تحت تأثیر وضعیت مالی و تأمین هزینه‌های آن بوده است. برخی از خانواده‌ها مراسم مفصل گرفته و چندین روز از آغاز تا پایان طول می‌کشد و برخی هم خیلی ساده برگزار می‌کنند.

در مجموع آیین ازدواج در بندر کنگ اگر به شکل سنتی آن اجرا گردد، یکی از جالب ترین و منحصر به فرد ترین نمونه‌ها برای احیای میراث فرهنگی کشور خواهد بود. شکل اجرای مراسم در بندر کنگ بسیار جالب است به طوری که حتی گردشگران داخلی و با افراد عادی غریبومی که به دایلی معمولاً اقتصادی وارد شهر می‌گردند، اگر صدای مراسمی از مراسمات عروسی را بشنوند و یا ناخواسته از نزدیک شاهد یکی از این مراسمات باشند، تمایل پیدا می‌نمایند تا در مراسم و جشن عروسی شرکت نمایند و از نزدیک مشاهده گر امورات و جنب و جوش های بین افراد باشند. به طوری که از تماشاگر مشاهده ر یا طرز پوشش زنان محلی در عروسی و حتی تربینات به خصوص داخل منزل عروس، به وجد می‌آیند و حجله بند کنگ در یک مناطق خلیج فارس و کشور ایران زیانده همگان است. جالب است بدانید در گویش محلی به عروسی «گاوو» و به داماد «دومار» و به مراسم عروسی تماشا یا عروسی می‌گویند و در لا به لای مطالب، ششما با کلمات و الفاظ محلی دیگری روبرو می‌شوید که برای روشن شدن معنا و یا کارایی آنان در جای خود به شرح آنان پرداخته می‌شود. برخی از عبارات نظیر رزیف، سسره‌ای، مولودی و غیره در عروسی در بندر کنگ جایگاه خاصی دارد. عروسی در بندر کنگ همانند سایر مناطق نیاز به تهیه مقدمات آن دارد. در تمام ماه های سال در عروسی برگزار نمی‌شود تلاش مردم بندر کنگ بر این است که در فصلی که هوا معتدل است، مراسم را برگزار نمایند تا برای اجرای مراسم نیاز به وسایل بردونی، پخ و غیره نباشد و از سوی دیگر دست اندرکاران عروسی بتوانند در ششرا بپخت مقدمات عروسی را فراهم نمایند. اما در گذشته در فصلول پاییز، زمستان و بهار بیشتر مردان بندرکنگ در سفرهای دریایی بودند، معمولاً عروسی‌ها در فصل تابستان انجام می‌گرفت. آماده شدن برای مراسم عروسی در حدود یک سال برای خانواده‌ها زمان لازم دارد؛ این زمانی که برای تهیه تدارکات عروسی صرف می‌شود. تصمیم گیری درباره زمان عروسی بیشتر توسط خانواده داماد انجام می‌گیرد، شاید دلیل این امر این است که کلیه تدارکات عروس باید توسط آنها انجام گیرد. اما نظر خانواده عروس هم در این ارتباط مهم بوده است. به ویژه اگر نزدیکان عروس با داماد وقت می‌کردند، مراسم برای مدتی به تعویق می‌افتاد. خیلی از عروسی‌ها در ماه ربیع الاول برگزار می‌شد. ازدواج های فامیلی در بندر کنگ قدیم همانند بیشتر مناطق جنوبی ایران زیاد بوده و برخی انجام ازدواج های فامیلی رفتن به خواستگاری و غیره زیاد زمان بر بوده و برخی از افراد از کودکی به نام هم بودند و در ادامه هم با هم ازدواج میکردند. برای مراسم خواستگاری رواج به این صورت بود که یکی از بزرگان خانواده پسر برای دختر نزد خانواده‌وی می‌رفت، پس از چند روز که پاسخ مثبت خانواده عروس اعلام می‌شد، بزرگان خانواده داماد با حلقه انگشتری که همراه ساعت و طلا به خانه عروس می‌رفتند. در همین روز درباره مهریه و تعداد لباس های عروس توافق می‌شد. نقش زنان در پیدا کردن همسر برای فرزندان خود به مراتب بیشتر بود. آنها در مراسم ایستاد و متعهد دختران را می‌دیدند و در مورد آنها سوال و پرسش بیشتری می‌کردند. اما در حال حاضر مانند سایر مناطق ایران در بسیاری از موارد پسر و دختر زوج مردم و دلخوا خود را خودشان پیدا می‌کنند. اما باز نقش خانواده در انتخاب همسر برای فرزندان خود زیاد است. چون برخی از ازدواج ها در سنین پایین صورت می‌گیرد در خانواده‌ها ابتدا در مورد دختر یا پسر که در آینده عروس و داماد آنها خواهد شد به خوبی تحقیق می‌کنند. در گذشته ازدواج های دور شهر ی بیشتر بوده و برخی از مردان بندر کنگ در سفرهای دریایی که به هند میرفتند، در بندر کالیکوت با زنان کالیکوتی ازدواج می‌کردند و در آنجا رسم و رسوم ازدواج آسان تر بود و خواستگاری هم به کمک دیگر دوستان دریانورد صورت می‌گرفت و در صورتیکه دریانوردان بندر کنگ نمی‌توانستند سفرهای دریایی دیگری به بندر کالیکوت بروند، با فرستادن مهریه زن خان خود مقداری هزینه دیگر، آنها را از راه دور طلاق می‌دادند و این رسم در بندر کالیکوت هند پذیرفته شده بود و اگر چندین سال بعد به بندر کالیکوت میرفتند، میتوانستند دوباره با یک دختر دیگر ازدواج نمایند. معمولاً وقتی دریانوردان بندر کنگیی ازدواج کرده و در بندر کالیکوت به کالیکوت می‌رسیدند، در مدت اقامت در آنجا یک خانه اجاره نموده و زن خود را به خانه می‌بردند و گاهی هم در خانه پدرخانم خود زندگی می‌کرده و به پدرخانم خود کمک مالی می‌نمودند. اما زمانی که آنها در کالیکوت نبودند، خانه اجاره ای را تحویل داده و زن خود را به خانه پدرش می‌فرستادند. به صورت سالانه نیز هزینه‌ای به زنان خود در بندر کالیکوت می‌دادند. برخی از زنان کالیکوتی به همراه مردان خود به بندر کنگ آمده و در این بندر برای مدتی زندگی میکردند، اما تعداد آنها بسیار اندک بوده است. در حال حاضر ناخداان قدیمی در بندر کنگ زندگی می‌کنند که هم همسران بندرکنگ داشته و هم همسران کالیکوتی دارند و با فرزندان خود در بندر کالیکوت در ارتباط هستند.