

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، بعدی تلاش می گردد به گوشه‌های دیگری از مراسم سنتی عروسی در بندر تاریخی کنگ پرداخته شود. مراسم ازدواج در بندر کنگ در بستر زمان تغییرات داشته است. اما این تغییر نتیجه تدریجی بوده و تحت تاثیر مدرنیته، مسائل اقتصادی و فرهنگی، مسائل اجتماعی و غیره بوده است. از ارتباطات، مدارس، دانشگاه، مراسمات متعدد، رسانه‌های جمعی و غیره بر شیوه ازدواج و آداب و سنن آنها تاثیر گذار بوده است. بندر کنگ هم همانند بسیاری از مناطق جنوب ایران دارای رسوم متعدد برای ازدواج، مراسم نامزدی مراسم عقد است. ازدواج ها در بندر کنگ در گذشته در بسیاری از موارد فامیلی و درون شهری بوده است. با توجه به شناختی که خانواده‌ها از همدیگر داشتند، در بسیار تلاش می کردند تا فرزند خود را در غریب به ازدواج نموده و همسر از اقوام و نزدیکان برای او برگزینند. بر طبق فرهنگ بندر کنگ در گذشته رسم بر این بوده است که پس از انتخاب عروس آینده، بعد از مراسمات مربوط به خواستگاری و نشان نمودن عروس و به قولی نامزدی، دختر و پسر چند روز قبل از ازدواج به عقد یکدیگر در می آمدند و ماندن در دوران عقد را خلاف عرف جامعه می دانستند، چون که دختر و پسر حتی تا قبل از ازدواج کمتر همدیگر را می دیدند و همانند بسیاری از مناطق جنوبی ایران تصمیم گیرنده بزرگتر ها بودند.

در بندر کنگ قدیم اجرائی مراسم عقد بدین صورت است که پدر داماد را برادران خود و از آقایان اقوام آشنا و دوستان دعوت بعمل می آوردند تا در مراسمی که در یکی از آن شب های آتی، به این مناسبت تعیین گردیده و در منزل پدر داماد برگزار می شد، حضور پیاورد و از طرفی پدر عروس همچنین از آقایان اقوام و اشنایان برای حضور در این شب در مجلس عقد دعوت بعمل می آورد تا به این ترتیب مراسمی مردانه را تدارک ببینند. در قدیم انجمن شهر و کنگ خدا هم همیشه در مراسم ها عضو بودند و به منظور احترام بیشتر از آنها دعوت به عمل می آمد. پدر داماد از شیخ شهر که به عنوان قاضی هم در مجلس حضور می یافت دعوت می نمود و در واقع وقت این روز را با وقت عقد تنظیم نموده و از مدتی قبل با ایشان هماهنگ می کرد. و به دعوت مهمان ها و به قولی شاهدان می پردازد. پیش از مراسم حضور شیخ حضورا و با اولی عروس خانم صحبت می نمود و موافقت وی را برای ازدواج و اجرای مراسم عقد از زبان خودش می شنید و پس از اطمینان از وضعیت عروس، در مراسم و مجلس مردانه حضور می یافت. با حضور شیخ در مجلس بافلاصله مراسم آغاز می شد به این صورت که شیخ از داماد میخواست رو به پدر عروس که در کنار شیخ و آقایان دیگر بر پشتی تکیه داده است دو زانو بنشیند و دست در دست پدر زن آینده خوش گفته‌ها و تعهداتی را که شیخ ذکر می نماید، تکرار نماید. لازم به ذکر است که در خواندن صیغه عقد، از جملات عربی استفاده می شد و در آن میزان مهر به تعیین شده توسط پدر عروسی صورت و وقت پدر مادر سفر بودن او توسط برادر بزرگ عروس ذکر می گردید و داماد آن را قبول و تایید می نمود و در قولی تسلیم مینگذارد ذکر شده در خطبه عقد می شد. میزان مهر به در بندر کنگ قدیم کم بوده و در حال حاضر هم بسیاری از خانواده‌ها مهریه را زیاد تعیین نمیکنند و در صورت بالا بودن مهریه بر این اعتقادند که به آن مهریه زکات تعلق میگیرد و داماد موظف است هر ساله زکات مهریه را پرداخت نماید. در غیر این صورت و پرداختن نمودن زکات مهریه بنیان آن زندگی را سبست می دانند. همین نگاه در برخی از مناطق جنوب وجود دارد و مهریه ها معمولاً کم بوده و بیشتر مخارج عروسی با داماد بوده و چیزی به شکل و زیاد را عروس به خانه داماد نمی برد. در حال حاضر برخی از خانواده‌ها در بندر کنگ مهریه را به صورت سکه انتخاب نموده و با توجه به مهاجرت های زیادی که به بندر کنگ صورت گرفته است، افراد مهاجر بنا به سلیقه خود مراسم عروسی بر گزار نموده و میزان مهریه را هم در بر طبق عرف صورت انجام می دهند. به هر صورت در بندر کنگ قدیم پس از خواندن خطبه عقد، داماد ابتدا با شیخ و پدرزن و پدر خویش دست می داد و ایشان به وی تبریک می گفتند. داماد موظف بود با تک تک افراد حاضر در مجلس دست داده و حضارن نیز به وی تبریک می گفتند. بر این نظم شده توسط عاقد، توسط پدر زن و داماد و پدر داماد و بزرگان حاضر در مجلس (شاهدان) اعضای می گردید. پس آن اتمام تمامی تشریفات بلافاصله سفر مفصلی پهن می گردید که از انواع میوه و شیرینی ها و دسرهای خانگی بر این سر این عروسی و به صورت خایه حلبیه، نخود، شورپا و آش هم به جمع میخلفات بالا اضافه گردیده و در بسیاری از موارد به حضارن در عقد غذا هم داده میشود. نوشیدن قهوه و چرخاندن قهوه در بین حضار نیز در گذشته و اکنون در مراسم عقد رایج است. در بندر کنگ قدیم مراسم عقد به صورت خیلی ساده و بدون تشریفات زیاد برگزار می گردید و مهمترین بخش مراسم و دعوت عمومی را برای مراسم عروسی که با آن تماشای می گفتند و همگان دعوت بودند، میگذشتند. عروس و داماد دوران عقد طولانی ندارند و خانواده تلاش داشتند مدت زمان کوتاهی بعد از عقد مراسم عروسی برگزار گردد. مراسم عقد بعد از عقد رسمی بر گزار می شد و در صورتی که قرار بود بعد از مراسم عقد به نزد عروشن برود این مراسم اجرا می گردید که البته از قبل در این مورد بحث و برنامه‌ریزی انجام شده بود. چمدانی محتوی یک دست لباس شلوار و جادو و دمپایی و مقداری طلا با توجه به توان خانواده داماد آماده می نمودند. خانواده عروس مقدمات لازم را تدارک دیده و عروس خانم را با آرایش و لباس مخصوص آماده مراسم می نمودند. و همچنین اتاق و جایگاهی را برای نشستن عروس و داماد تعیین و تزئینات جزئی و جالبی را در پشت جایگاه آنان انجام می دادند.بعد از مراسم عقد داماد به همراه مادر و معمولاً اقوام درجه اول و مهمانانی که جمعیت آنها زیاد نبود مقداری از میوه و شیرینی مراسم را به همراه خودش به منزل عروس می آوردند و داماد در کنار عروس بر روی صندلی قرار می گیرد. سپس رسم بر این بود که خانمی که با داماد مجرم بوده و ممکن بود خواهر یا خاله یا عمه وی باشد. پس از دعوت عروس و داماد به نشستن طبق عرف و سنت آهسته و در سه مرحله، سر عروس و داماد را به هم می زنند و سپس عروس و داماد حلقه های یکدیگر را می پوشانند و ممکن بود بنا به وسع داماد زیورآلات دیگری هم تهیه شده و توسط وی در اختیار عروس قرار گیرد و به دنبال آن صدای هلهله و دست زن بلند میشود و خانم ها یکی پس از دیگری برای تبریک به نزد آنان می آمدند و بر سر آنان پول می ریزند و برای ایشان آرزوی خوشبختی می نمودند. هنوز هم توجه به افراد کهنسال در مراسم عقد در بندرکنگ همانند سایر مناطق جنوب وجود دارد و تلاش دارند تا بزرگان خانواده در صدر مجلس قرار گیرند. در نوشتار عادی تلاش می گردد تا به جنبه‌های دیگری از مراسم عروسی در بندر کنگ و تاثیر و تاثر آن از زمان پر داخت شود.



گسره ترانزیت دریایی – وحیده اسماعیلی –

حمل و نقل دریایی بنادر شمالی دریای خزر، کمبود کشتی و ضعف در تجهیزات لجستیکی و زیرساخت های بندری است. فقدان زیر ساخت های لازم اعم از فنی و تجهیزاتی در بخش توسعه حمل و نقل دریایی در بنادر شمالی کشور موجب شده تجار روسی حمل و نقل در خطوط دیگر دریای خزر را به بنادر ایران ترجیح دهند.

به گزارش اقتصادسرامد – در این میان جنگ روسیه و اکراین در یکسال گذشته بیش ازهمیشه روس ها را نیازمند مسیر ترانزیتی ایران و بهره گیری از بنادر شمالی دریای خزر و خطوط کشتیرانی کرده است. این درحالیست که زیرساخت‌های فرسوده بنادر شمالی و ناوگان دریایی در خزر برای تجار روسی ناکافی است. ازاینرو علیرغم اینکه میزان جابه‌جایی کالاهای صادراتی و وارداتی در خزر طی یکسال گذشته رشد فزاینده یافته است اما به گفته «علی اکبر صفایی» مدیر عامل سازمان بنادر و دریانوردی، تنها طی ۶ ماه گذشته در بندر انزلی با رشد منفی ۴۵ درصدی در میزان جابجایی کالا مواجه بوده ایم. در حال حاضر چالش انباشت طولانی مدت کالاهای صادراتی در انبارها و معطلی کشتی‌های ایرانی در تخلیه و بارگیری موجب انباشت کالاهای ایرانی در بنادر شمالی شده است. این درحالیست که در سوسی دیگری گفته فعالان این حوزه، کشتی های روسی و دیگر کشورهای اخیرا تنها بار خود را در بنادر ایران تخلیه می کنند و در بازگشت حاضر به بارگیری کالاهای صادراتی ایران نمی‌شوند و در نتیجه این موضوع فعالیت کشتی‌های ایرانی در بنادر شمالی را با مشکل مواجه کرده است.

در گفت و گو با برخی از فعالان حوزه حمل و نقل دریایی پرسیدیم: این میزان بار مازاد از چه زمانی در بنادر شمالی انباشته شده و چرا در گذشته این اختلال را در بنادر شمالی استان شاهد نبودیم؟ چرا بارهای ایرانی در اولویت کشتی های روسی برای بارگیری به بنادر روسیه نیستند؟

تاکید تهران و توکیو برای تقویت همکاری‌های بندری و دریایی در خلیج فارس

کازو توشی آیکاوا، سفیر ژاپن در ایران با علی اکبر صفایی، مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی دیدار و گفت‌وگو کرد.به گزارش اقتصادسرامد، علی اکبر صفایی در نشست با سفیر ژاپن در تهران، با اشاره تاریخ طولانی همکاری‌های اقتصادی و تجاری بین ایران و ژاپن به عنوان دو کشور دریایی، بر توسعه همکاری‌های زیرساختی، ترانزیتی و تقویت فعالیت‌های آموزشی با توکیو تاکید کرد.

سفیر ژاپن نیز در این دیدار، با اشاره به بازدید اخیرش از بندر شهید رجایی بر تحکیم و تقویت هر چه بیشتر سطح روابط و همکاری‌های دوجانبه دریایی بین دو کشور تاکید کرد.به گزارش سازمان بنادر و دریانوردی، آیکاوا همچنین توسعه دریامحور را یکی از مهم‌ترین اهداف کشورش عنوان کرد و ابراز داشت: به دنبال آن هستیم هم راستا با هوشمندسازی بنادر همکاری خود را با کشورهای دریایی گسترش دهیم.

دریای خزر؛ کرشمه‌های روسی و دسترسی بازارهای جدید

وضعیت نامساعد حمل‌ونقل کالا در دریای خزر



حمایت بدون کارشناسی کشتیرانی دریای خزر از حمل کانتینری

«حسین ستوده منش» کارشناس حمل و نقل دریایی در پاسخ به سوال مرور، مهمترین دلیل این رخداد را تاکید مدیر عامل سابق کشتیرانی دریای خزر بر حمل و نقل کانتینری در بارگیری و صادرات کالاها می داند.

ستوده منش با تاکید به اینکه تاکنون در بنادر شمالی دریای خزر زیر ساخت های لازم برای خطوط کانتینری فراهم نشده به رد پای رانت و لابی در اخذ این تصمیم اشاره و می گوید: حمایت و تاکید مدیر عامل پیشین کشتیرانی دریای خزر از حمل و نقل کانتینری موجب شد، گرابه های حمل دریایی از ۱۸ تن دلار به تنی ۷۰ دلار افزایش پیدا کند. این تصمیم موجب شد از ۲۴ فروند کشتی در کشتیرانی دریای خزر با کانتینر نداشتند یا با نصف ظرفیت بار حمل کردند. در نهایت حمایت از خطوط کانتینری موجب شد هر تن بار با ۴۰۰ دلار زیان منفی مواجه شود.

وی با اشاره به اینکه در حال حاضر کشتی های خطوط

کانتینری دریای خزر بار پالتی حمل می کنند، دلیل این امر را نامناسب بودن سازه های زیر ساختی و نبود جرثقیل مناسب بار کانتینری در بنادر شمالی دریای خزر بیان کرد. این فعال حوزه حمل و نقل دریایی وجود بار مازاد در بنادر شمالی دریای خزر را معطلی بیش از حد کشتی ها در تخلیه و بارگیری در این بنادر عنوان کرد و می گوید: کشتی های تجاری نمی توانند زمان و روزهای زیادی را در بنادر برای بار گیری و تخلیه صرف کنند. در حالیکه خطوط جدید در دریای خزر در ح ال شکل گیری است و روسیه بروی بازارهای هند و پاکستان سرمایه گذاری کرده و از سوی دیگر ترکیه کریدور خزر- استانبول را در دریای سیاه راه اندازی کرده و دیگر لزومی ندارد کشتی های روسی ۳ماه در بنادر گیلان معطل بار گیری و تخلیه باشند.

ستوده منش با تاکید به اینکه نه تنها از سمت بنادر روسیه بار کانتینر موجود نیست بلکه در بنادر ایران نیز چنین باری وجود ندارد می افزاید: ایران از ابتدای امسال تاکنون حتی ۵۰ کانتینر خالی نتوانسته به بنادر روسیه بارگیری یا از آنجا تخلیه کند.وی دلیل استقبال تجار

برگزیده ها

مدیر کل بنادر و دریانوردی استان گیلان

ارتقای یک بندر در گروی افزایش بهره وری و تقویت نظارت بر امور بندری است



مدیر کل بنادر و دریانوردی استان گیلان، امور بندری را قالب یک بندر توصیف کرد و گفت : اگر بخواهیم یک بندر را با دانش بومی و مهندسی موجود در کشور و استفاده از تکنولوژی‌های سخت افزاری و نرم افزاری جدید، میان بهره‌وری و ارتقاء خدمات بندری را در آنها افزایش دهیم. به گزارش اقتصادسرامد، عادل دریس در سخنان افتتاحیه همایش تخصصی ارتقاء کیفیت ارائه خدمات بندری ضمن تقدیر و تشکر از برگزار کنندگان این همایش اظهار داشت: این همایش برای اولین بار در سطح بندر کشور برگزار شد و امیدوارم با برگزاری اینگونه نشست های تخصصی شاهد بهره وری بیشتر در ارتقاء خدمات رسانی به مشتریان و تجار باشیم. وی با بیان اینکه بنادر باید در حین فعالیت خود موجبات توسعه شهری را نیز فراهم کنند، افزود: عمده موضوعاتی که متخصصین تخلیه و بارگیری روی آن تاکید دارند این است که در دنیای اقتصاد امروز، شناسایی مستمر فرصت ها و استفاده از آنها جزو ضروریات است و بنادر باید تلاش کنند تا با افزایش بهره‌وری، قیمت تمام شده و زمان ارائه خدمات را کاهش داده و همزمان آمی و کیفیت ارائه خدمات را افزایش دهند.مدیر کل با بیان اینکه بنادر با انجام فعالیت های یاد شده به آنچنان توانایی خواهند رسید که حتی بتوانند مسیر کریدورها را تغییر داده تا از فرصت های ایجاد شده نهایت استفاده را ببرند. خاطر نشان کرد: هم اکنون ترانزیت کالا در کریدور شمال به جنوب شروع شده و جمهوری اسلامی ایران به واسطه موقعیت جغرافیایی خوبی که در منطقه خاورمیانه دارد، می تواند با ارائه خدمات بسیار ارزنده در بنادر کشور، سهم خود را از این فرصت به وجود آمده بیشتر کند.مدیر کل امور بندری سازمان بنادر و دریانوردی با اشاره به اینکه با واگذاری بخش ترنمینال اپراتوری بنسادر به بخش خصوصی و همچنین نظارت سازمان بر آنها انتظار می رود با تغییر رویکردها، کیفیت ارائه خدمات به مشتری ها افزایش یابد گفت: همچنین با افزایش سرعت و بروزرسانی شاخص ها، بهره‌وری نیز رشد خواهد یافت. وی ادامه داد: ما باید به سمتی برویم که با دانش بومی و مهندسی موجود در کشور، پایانه های بندری کشور را مهندسی مجدد کرده و با استفاده از تکنولوژی‌های سخت افزاری و نرم افزاری جدید، میان بهره‌وری و ارتقاء خدمات بندری را در آنها افزایش دهیم. درپس با بیان اینکه سال‌هاست که گر فشار چالش هایی از جمله کمبود آب برای تجدید حیات آبریزان، ششکار بی رویه، لایروبی نکردن کانال‌های آبرسان، افزایش تعداد آب‌بندان و مزاح پرورش ماهی در بالا دست شده و این عوامل بر بحرانی شدن شرایط منطقه افزوده و ضرورت تلاش برای حل آن را جدی تر کرده است.



چهارشنبه‌بهمین ۱۴۰۱- شماره ۱۵۶

جذب سرمایه گذار در سواحل مکران با رفع موانع و تقویت زیر ساخت ها



معاون گردشگری کشور گفت: در کنار رفع موانع، اعطای مشوق‌ها و امتیازات ویژه برای جذب سرمایه گذار در سواحل مکران الزامی است و زیرساخت‌ها به موازات این موارد باید تقویت شود.به گزارش اقتصادسرامد، علی اصغر شسالیپایان، معاون وزیر میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی گفت: با توجه به اینکه بهره‌برداری از ظرفیت‌های سواحل مکران در اولویت برنامه ششم توسعه قرار داشت، اما به دلیل نداشتن الگوی توسعه گردشگری، بهره‌برداری از این ظرفیت‌ها مغفول مانده است.معاون گردشگری کشور با بیان اینکه باید الویت‌ها در توسعه سواحل مکران مشخص شود بر ایجاد گفتمان تاکید کرد و افزود: تا زمانی که الگوی توسعه نداشته باشیم و گفتمان ایجاد نشود، دچار اعوجاج خواهیم شد و نباید انتظار توسعه در این منطقه داشته باشیم.وی پیش از تقویت زیرساخت‌ها، رفع موانع برای سرمایه گذاران را مهم عنوان کرد و گفت: تا مادامی که به موانع سرمایه‌گذاری رفع نشود، انگیزه‌ای برای ایجاد زیرساخت‌ها از سوی سرمایه‌گذاران وجود نخواهد داشت. قوانین و آیین‌نامه‌ها متناسب با توسعه بازرگاری نشده‌اند و ساختارهای موجود، سرمایه‌گذاران را دچار مشکل کرده است.معاون گردشگری کشور در کنار رفع موانع، اعطای مشوق‌ها و امتیازات ویژه برای جذب سرمایه‌گذار در این منطقه الزامی عنوان کرد و تقویت زیرساخت‌ها به موازات این موارد مفید دانست.

کروز متنتفی شد: اتوبوس دریایی آمد

پهلوگیری کشتی کروز در خزر متنتفی شد؛ اتوبوس دریایی جایگزین آن شد.مدیر کل میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری مازندران با اشاره به اینکه آمدن کشتی کروز و پهلوگیری آن در ساحل استان متنفی شده است، گفت: به جای آن اتوبوس دریایی به استان آمده است.به گزارش اقتصادسرامد،صادق بزرگ، مدیرکل میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری مازندران در حاشیه ملاقات مردمی مدیران کل در دفتر استانداری واقع در نوشهر به غرب مازندران درباره خرید کشتی کروز گفت: پهلوگیری کشتی کروز در استان متنفی شده و جایگزین آن اتوبوس دریایی شده است.وی با بیان اینکه کشتی کروز اتوبوس دریایی در بندر نوشهر پهلو گرفته است، افزود: این اتوبوس دریایی ۶۰ نفر ظرفیت دارد و پیش بینی می شود از اواخر سال جاری در ساحل استان فعال شود.او با اظهار اینکه اتوبوس دریایی در محدوده آب های استان از کنگ لگاه تا تارامسب تردد خواهد کرد، ادامه داد: برای ورود کروز محدودیت ها و مشکلاتی داشتیم که آمدن آن متنفی شده است.

دوره جدید آموزشی

«عملیات پایانه مسافر دریایی» برگزار شد دوره جدید آموزشی «عملیات پایانه مسافر دریایی» به همت مرکز آموزش انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران برگزار شد.به گزارش اقتصادسرامد،باین دوره آموزشی با حضور ۲۰ نفر از دانش پژوهان مرکز آموزش انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران با تدریس استاد کاپیتان سیامک علی اکبرزاده نصیری برپا شد.لازم به ذکر است مهم ترین سر فصل های آموزشی این دوره شامل مسافربری ۱، رفتارپایانه پایانه مسافربری ۲، مقررات بین المللی پایانه مسافربری ۵، تشریفات ورود و خروج مسافر دریایی ۶، ایمنی در پایانه مسافربری ۷،امپت در پایانه مسافربری ۸،اقلام ممنوعه ۹،سنجش میزان کربایی پایانه مسافربری

تخلیه ۱۹ میلیون تنی کالاهای اساسی در بنادر کشور طی ۱۰ ماه گذشته

طی ۱۰ ماهه نخست سال جاری حدود ۱۹ میلیون تن کالاهای اساسی در بنادر کشور تخلیه شده است. به گزارش اقتصادسرامد، میزان تخلیه کالاهای اساسی شامل گندم، جو، ذرت، سویا، برنج، شکر و روغن و بنادر کشور تا پایان دی ماه سال ۱۴۰۱ معادل ۱۹ میلیون و ۲۷۸ هزار و ۳۱۵ تن بود و در این بین ششکر رشد ۳۷ درصدی داشته است.میزان تخلیه گندم طی ۱۰ ماهه سال ۱۴۰۱ معادل ۴ میلیون و ۲۵۳ هزار و ۴۶۱ تن بود در حالی که تخلیه گندم طی مدت مشابه سال گذشته برابر ۵ میلیون و ۴۲۳ هزار و ۸۰۱ تن بوده است.میزان تخلیه جو تا پایان دی سال جاری نیز معادل ۲ میلیون ۹۹ هزار و ۳۰۰ تن بوده و میزان تخلیه این کالا در مدت مشابه سال گذشته، ۲ میلیون و ۷۸۷ هزار و ۸۰۵ تن بوده است. میزان تخلیه ذرت تا پایان دی سال جاری معادل ۱۰ ماهه نخست سال جاری معادل ۲ میلیون و ۹۲ هزار و ۷۵۵ تن بوده و میزان تخلیه این کالا در مدت مشابه سال گذشته ۷ میلیون و ۴۵۹ هزار و ۶۲۴ تن بوده است.میزان تخلیه سویا تا پایان دی ماه سال ۱۴۰۱ معادل ۳ میلیون و ۱۵۵ هزار و ۴۱۲ تن و تخلیه سویا در مدت مشابه سال گذشته معادل ۳ میلیون و ۹۴۵ هزار و ۹۳۳ تن بوده است.میزان تخلیه برنج نیز تا پایان دی سال جاری معادل ۱۹۱ هزار و ۶۰۸ تن بوده و تخلیه برنج در مدت مشابه سال گذشته برابر ۱۹۸ هزار و ۳۷۸ تن بوده است.میزان تخلیه شکر در بنادر کشور تا پایان دی ماه سال ۱۴۰۱ به ۱ میلیون و ۳۳۵ هزار و ۱۵۷ تن رسیده است.