اقتصاد سرآمد
یکشنبه ۹ بهمن ۱۴۰۱ - شماره ۱۵۶۴

ناوگروه نیروی دریایی ارتش به آمریکای لاتین رسید

جانشین فرمانده نیروی دریایی ارتش گفت: ناوگروه نیروی دریایی ارتش در غرب آمریکای لاتین پرچم ایران را به اهتزاز در آورده است.به گزارش اقتصادسرآمد، امیر دریادار حمزه علی کاویانی جانشین فرمانده نیروی دریایی ارتش در مراسم چهلمین روز شهادت شهید امنیت محمد پور مختاری در چالوس گفت: قدرت ایران اسلامی با همه فشارهایی که در چهل و چهار سال گذشته علیه کشورمان اعمال شده است روز به روز در حال افزایش است.وی با بیان اینکه بیشتر تجهیزات دفاعی مورد نیاز کشور اکنون در داخل تولید می شود، افزود: ناوگروه نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی در غرب آمریکای لاتین پرچم ایران اسلامی را به اهتزاز در آورده است و در شمال اقیانوس هند نیز ناوگروه های ارتش حضور قدرتمندانه دارند.جانشین فرمانده نیروی دریایی ارتش، قدرت و عزت امروز ایران اسلامی را به برکت خون شهدا و رزمندگان دانست و ادامه داد: هدف دشمنان در بیش چهار دهه اخیر سرنگونی ایران اسلامی بود و می گفتند انقلاب اسلامی چهل سالگی خود را نخواهد دید اما به هدف خود نرسیدند و نظام اسلامی هر روز قدرتمندتر از پیش شده است.امیر دریادار کاویانی گفت: هر توطئه ای که در ایران از ۳۰۰ سال گذشته تاکنون اتفاق افتاده است ردپای انگلیس و آمریکا در آن دیده می شود چونکه آنها خطر اسلام و تفکر استکبار ستیزی را علیه خود احساس کرده اند.

بندر انزلی رو به افول؛ «اقتصادسرآمد» تحلیل می‌کند

مصائبی که بر سر بندر انزلی آوار می‌شود

گروه بنادر و دریانـــوردی - امید متین

– خبرها می رســد از بندر انزلی. بندری که یکی از خاطره انگیزترین بنادر ایران اســت و اغلب ایرانی ها در گردش های خود، خاطره خوبی از این بندر دارند.خبرها حکایت های ناخوشایندی دارند. وضعیت بندر انزلی رو به بحران نیست؛ بلکه رو به فاجعه است. فاجعه ای غیر قابل بازگشت و خسارتی غیر قابل جبران. روزگاری وقتی می گفتیم بندر انزلی، دریایی از نشاط و شادی و زیبایی به ذهن متبادر می شد؛ اکنون نام بندر انزلی مرا یاد واقعه اســفبار دریاچــه ارومیه می اندازد! تخریب را می شود دید. خشکی را می شود احساس کرد و فاجعه زیست محیطی و زیان ملی اقتصادی را می شود برداشت کرد.نگاهی گذرا به مجموع خبرهای رسیده و گزارش خبرنگاران روزنامه دریایی اقتصاد سرآمد – خبر از مصائبی می دهد که قرار است بر سر بندر انزلی آوار شود. مواردی را بر می شمریم به امید که مسئولان ذیربط، جوابیه ای یا خبرهای خوش برای ما داشــته باشند تا به مخاطبان ارجمند عرضه بداریم:

مصیبت زیست محیطی:

اولین نکته ای که مایلم به آن اشاره و تاکید کنم و نکاتی در باره آن بنویسم، مساله زیست محیطی بندر انزلی است که دیگر مساله نیست و از مساله گذشته، از مشکل گذشته و رسیده به معضل و دارد می دود به سمت فاجعه. سواحل بندر انزلی که نشــانی از نظافت محیطی به عنوان اولین موردی که به چشم مشــاهده گر می رسد و ساده ترین کاری که به راحتی می شود آن را انجام داد. سواحل آن قدر رها شده و بی نزاکت شده اند که یک قدم زدن ساده را به کوهی از عصبیت و ناراحتی تبدیل می کند. کناره های آب بندر انزلی، نیز وضعیتی مانند ساحل دارند. زباله ها موج سواری می کنند و خود را در برابر چشمان ما با مضحکه به ساحل می کوبند و باز بر می گردند به آب که دور دیگری بزنند.

تالاب انزلی در حال خفگی است. علف های هرزی که معلوم نیست از کجا آمده اند، نیلوفرآبی تمام تالاب را در خود فورت داده اند. میلیون ها بلکه میلیاردها تومان هزینه جمع آوری آن ها می شود، اما با سرعت رشدی که دارند، مانند برق و باد بر می گردند و دامن تالاب را می گیرند و هیچ کس نیســت تا یک فکر اساسی برای ریشــه کن کردن این معضل هرزه انجام دهد. به طور کلی، وضعیت زیست محیطی تالاب انزلی، به هیچ وجه خوب نیست و به بیماری بزرگی برای این بندر تبدیل شده است که هم حال بندر را آشفته کرده و هم روح مردم محلی و مسافران را مانند خوره می خورد. تالاب انزلی که روزگاری به جهانیان فخر می فروخت، اکنون به اغما رفته اســت. «این تالاب دیگر بستر حیاتی آبی و ذخیره گاه زیستی شناخته شده جهان نیست و اعتبار خود را در فهرست بین المللی تالابهای جهان از دست داده است.» اگر این فاجعه نیست؛ پس فاجعه چیست و چگونه رخ می دهد؟ آیا باید اتفاق ناگوارتری بیفتد که نام فاجعه را به کار ببریم؟

وضعیت گردشگری:

بندر انزلی یکی از مهمترین بنادر گردشگری ایران بود. این وضعیت اکنون به سامان نیست و میزان گردشگران در بندر انزلی رو به کاهش نهاده و هر ســاله از تعداد آن کاسته می شود. همه جا سخن از رشد و ترقی است، به بندر انزلی که می رســد، همه جا نشان از افت و کاستی است. می شــد این بندر را به دلیل جاذبه های دریایی و تالاب زیبایش به بندر گردشــگری ایران تبدیل کرد. چیزی که حتا جزیره ای مانند کیش ندارد. آن قدر طبیعت انزلی زیباست که هر کشوری آرزوی داشتن آن را دارد. اما امروزه، رنگ رخسار گردشگری انزلی زرد زرد است. انگار انزلی دیگر حوصله خود را هم ندارد تا برســد به گردشــگر. حال در این گیر و دار، وزارت گردشگری چه می کند، خدا می داند! نه از اسکله های گردشگری مناسب خبری هست و نه از کشتی کروز ، حتا از کشتی اتوبوسی اش هم خبری نیست. همه چیز در انزلی انگار متوقف شده اســت تا جایی که قایق های معمولی که گردشگران را می برد در آب بندر دوری می زد و بر می گشت هم خبرهای معناداری نیســت. چه شده ؟ این همه عقب گرد؟

وضعیت بندر:

بندرگاه انزلی، فرسوده و بی رمق. صدای جیر و جیر آن آدم را یاد جیرجیرک ها می اندازد. بندرگاهی که قرار بود وسعت بگیرد و محل توقف کشتی های بزرگ و کوچک باشد، آن قدر لاغر و نحیف شده است که به زور روی پای خودش ایستاده است. خودش را تحمل نمی کند تا برسد به وزن کشتی و بار اضافه. به همین خاطر است که چندان دل و دماغ پذیرش کشــتی ها را ندارد و حمل و نقل در بندر به حداقل رسیده است.

کشتی ها هم از حال و روز انزلی با خبرند و می دانند که حوصله انزلی سر رفته است؛ به همین خاطر سکان می چرخانند به سمت بندر امیرآباد. دیگر کمتر به بندر انزلی سر می زنند.می گویند تعدادی کشتی هم که به بندر آمده اند، ماه هاست برای تخلیه یا بارگیری ، در صف مانده اند. این که ایران روزانه چقدر جریمه توقف کشتی ها را می دهد یک چیز است و این که بارها تخلیه نمی شوند چیز دیگر. واقعا قلم درمانده می شود که چه بنویسد. چگونه فریاد بزند که حق انزلی را ادا کرده باشد نمی داند!

وضعیت کشتیرانی:

به نظر می رسد کشتیرانی در انزلی به صورت غیر رسمی تعطیل شده است. فقط مانده یک تابلو بزنند که کشتیرانی در انزلی ممنوع!انبوهی کشتی پهلو گرفته اند و مانند انبار اسقاطی ها روی هم تل انبار شــده اند. خبری از کشتی های شیک و زیبایی که قبلا ساعت ها منتظر می شدیم تا رد بشوند و از تماشای آن ها لذت ببریم نیست. از تردد پر حجم قایق هایی که خانواده ها را به این سو آن سو می بردند هم خبری نیست و گاهی قایقی رد می شود بدون هیجان و فریاد شادی خانواده ها.برخی کشتی ها در انزلی لنگر انداخته است و ساکت و راکد.قرار انقلاب اسلامی، «حرکت جهادی» است. «تلاش مضاعف» است. آیا این نشانه ها از «حرکت انقلابی و تلاش مضاعف» حکایت می کنند؟بدون شک، اگر وضع این باشد که گزارش می شــود، کم کاری زیادی در بندر انزلی رخ داده است و مستحق است که مورد پیگیری و پیگرد مسئولان و قانون قرار گیرد.اگر این کم کاری ها موجب یاس و نارضایتی مردم نمی شــود، پس چه چیزی عامــل تحریک مردم است؟بندری که گل سرسبد بنادر ایران و خاورمیانه و حتا جهان می توانست باشد، چرا در چنین وضع اسف باری دست و پا می زند و فریاد می کشد و فریادش هم به جایی نمی رسد. امیدواریم مســئولان ذیربط، با ارائه گزارش ها و جوابیه های مستند و قوی، ضمن رد این گزارش، واقعیات خوشایندی را با افکار عمومی در میان بگذارند.

برگزیده ها

نماینده مردم اراک، کمیجان و خنداب در مجلس

صنایع اراک ظرفیت تولید انواع شناور برای دریای خزر را دارند

نماینده مردم اراک، کمیجــان و خنداب در مجلس شــورای اســلامی گفت: واحدهای صنعتی اراک ظرفیت برجسته‌ای در تولید شناور به ویژه شناورهای کفی برای دریای خزر را دارند.

به گزارش اقتصادســرآمد، علی‌اکبر کریمی در نشست شورای گفت و گوی دولت با بخش خصوصی اســتان مرکزی، افزود: شورای عالی صنایع دریایی مبتنی بر قانون صنایع دریایی است و در هشت سال فعالیت دولت گذشته توجهی به این شورا نشد اما در دولت سیزدهم شورای عالی دریا تشکیل و فعالیت خود را توسعه داده است.

علی‌اکبر کریمی نماینــده مردم اراک، کمیجــان و خنداب در مجلس شــورای اســلامی بیان کرد: اســتان مرکزی به سبب بهره‌مندی از صنایع مادر تخصصی، ظرفیت بالایی دارد و با توجه به سابقه‌ای که این استان دارد، می‌تواند در حوزه صنایع دریایی نقش آفرین باشــد.نماینده مردم اراک، کمیجــان و خنداب در مجلس شورای اسلامی گفت: صنایع استان مرکزی در ساخت تاسیســات بندری، ســاخت دکل، تولید جرثقیل‌های سنگین بندری در منطقه ویژه اقتصادی عســلویه تجربه و ظرفیت لازم را کسب کرده است.

نماینده مردم اراک ،کمیجان و خنداب افزود: آخرین نمونه‌ای که استان در حوزه دریایی نقش آفرین بوده است، تولید لوله برای خط انتقال نفت خام به جاســک به طول یک هزار کیلومتر بود که ۵۰ درصد تجهیزات مورد نیاز آن از واحدهای تولیدی استان تامین شــد.علی‌اکبر کریمی اظهار کرد: باید نقش آفرینی استان در این حوزه به گونه‌ای تعریف شود تا استان مرکزی به جایگاه برتری برسد.

نماینده مردم اراک، کمیجان و خنداب در مجلس شورای اسلامی در ادامه با اشاره به نقش شــرکت‌های دانش بنیان، گفت: روند اقتصاد جهان به سوی توسعه شــرکت‌های دانش بنیان است و این رویکرد منجر به توسعه خواهد شد.علی اکبرکریمی افزود: در اقتصاد دانش بنیان با کمتریــن مواد اولیه و هزینه‌ها، می‌توان بالاترین ارزش افزوده را ایجاد کرد.

وی بیان کرد: اســتان مرکــزی باید از ظرفیت‌هایــی که برای شرکت‌های دانش بنیان در ســطح ملی فراهم می‌شود به موقع اســتفاده کند تا نتایج بهتری برای استان رقم زده شود.بیش از ۲ هزار و ۹۰۰ واحد صنعتی کوچک، متوســط و بزرگ در مناطق مختلف استان مرکزی فعالیت می‌کنند.استان مرکزی دومین قطب صنایع مادر تخصصی و چهارمین مرکز صنعت کشور است.

مدیر کل امور اقتصادی و مناطق سازمان بنادر و دریانوردی

جذب ۲۰۰ هزار میلیارد تومان سرمایه گذاری در بنادر کشور

مدیر کل امور اقتصــادی و مناطق ســازمان بنادر و دریانوردی گفت: با توجه به قیمت روز تا کنون بالغ بر ۲۰۰ هزار میلیارد تومان ســرمایه گذاری در بنادر کشور جذب شده است.به گزارش اقتصادسرآمد، حسین یداللهی مدیر کل امور اقتصادی و مناطق ســازمان بنادر و دریانوردی این سازمان را از صنایع پیشرو در جذب سرمایه گذاری عنوان کرد و اظهار داشت: با توجه به قیمت روز تا کنون بالغ بر ۲۰۰ هزار میلیارد تومان سرمایه گذاری در بنادر کشــور جذب شده است.یداللهی افزود: این سرمایه گذاری در قالب ۳۵۰ فقره قرارداد در زمینه‌های متعدد در راستای ارتقاء نسل بندی بنادر، انبارش انواع کالا (روغن خوراکی، انواع فرآورده های نفتی و کالاهای اساسی) و فعالیتهای ارزش افزوده و تولیدی انجام شــد تا فضای مناسبی را در بنادر کشور تجربه کنیم.وی سازمان بنادر و دریانوردی را در خصوص سرمایه گذاری در بنادر تجاری و گردشگری مجتمع بندری انزلی و چمخاله وظیفه محور دانســت و گفت: در راستای وظایفی که دولت به عهده وزارت خانه‌ها گذاشته فازهای توسعه‌ای در این زمینه برنامه ریزی شده و همکاری‌های مناســبی بین دستگاه‌ها شکل گرفته است.مدیر کل امور اقتصادی و مناطق سازمان بنادر و دریانوردی خاطرنشان کرد: بندرانزلی به لحاظ فضای عملیاتی و توسعه حمل و نقل دریایی و بندری از بنادر پیشرو در کشور است و طی سال‌های اخیر در راستای هم‌افزایی با نهادها فضای گردشگری بندرانزلی و چمخاله، ســرمایه گذاری قابل توجهی در این بنادر شکل گرفت که تلاش می شود از فضاهای موجود برای ارتقای این بنادر استفاده شــود.یداللهی با بیان اینکه شرکت سرمایه‌گذار در این بنادر مذاکرات نهایی را انجام داده و امیدواریم طی ماه‌های آتی بتوانیم قرارداد گردشــگری با نگاه دریا محور را شکل دهیم، تاکید کرد: مجتمع بندری انزلی نیز متناسب با تغییرات استراتژیکی و تغییر رویکرد زیرساخت‌هایی با نگاه سرمایه گذاری بلند مدت ایجاد کرد و تلاش بنادر طی دهه اخیر احداث سیلوهای مناسب توســط بخش خصوصی برای غلات بود که در بندرانزلی شاهد تحقق این موضوع هستیم.به گزارش اداره کل بنادر و دریانوردی استان گیلان، وی ادامه داد: در سایر بنادر شمالی هم این امر محقق شده است و با بررســی تاریخچه تردد کالاهای اساسی در بنادر شمالی در ۱۵ سال اخیر متوجه می شویم این مسیر شکل گرفته و فضای انبارش کالا از این منظر تخصصی تر ایجاد شده است ولی در کنار آن طراحی ریسک هم باید صورت پذیرفت تا در صورت تغییر رفتار بازار و تقاضا در منطقه، بندر بتواند استفاده بهینه‌ای از دیگر فضاها همچون انبارها داشته باشیم.

تاکید دریادار ایرانی بر ظرفیت‌های دریایی کشور و حرکت به سوی ایجاد تمدن دریایی

رونمایی از بالگردهای جدید دریایی در آینده نزدیک

فرمانده نیروی دریایی ارتش جمهوری اســلامی گفت: بالگردهای جدید دریایی تولید شده است که در فرصت مناسب از آن‌ها رونمایی خواهد شد.به گزارش اقتصادسرآمد، امیر دریادار شهرام ایرانی با تاکید بر ظرفیت‌های دریایی کشــور و حرکت به سوی ایجاد تمدن دریایی اظهار داشت: دریا می تواند محور توسعه و پیشرفت کشور ما باشد. البته یک فرصت بســیار بزرگ برای توسعه کشــور از طریق دریا برای ما وجود دارد و ســواحل مکران به‌عنوان دروازه این دسترسی برای توسعه دریا محور است.

فرمانده نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی امیر دریادار شــهرام ایرانی افزود: بهره‌مندی از دریا بــرای ما یک مزیت ژئوپلیتیک است و کسانی که از این ظرفیت برخوردار نیستند، دچار یک خفگی ژئوپلیتیکی هستند. در تمدن نوین اسلامی و بیانیه گام دوم انقلاب نیز ســهم و نقش آفرینی ارگان‌های دریایی می تواند بســیار مؤثر و حتی تاریخ‌ساز باشد. ما باید برای ساخت ایران بزرگ جهاد بزرگی هم انجام دهیم و این موضوعی اســت که رهبر انقلاب هم در بیانیه گام دوم بر آن تأکید کرده‌اند.

فرمانده نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی اظهار داشت: ارتش هرکجا که حضور داشــته اســاس کارش بر توسعه و پیشرفت آن منطقه بوده است. اولین اقدامی که بعد از فرمان فرمانده معظم کل قوا انجام شــد، ایجــاد حداقل امکانات در منطقه جاســک و مکران بود تا بتوانیم نیروی انســانی و تجهیزات را به این منطقه انتقال دهیم.

امیر دریادار شــهرام ایرانی فرمانده نیروی دریایی ارتش، با اشــاره به ایجاد مرکز بین‌المللی امنیــت دریایی در کنارک، خاطرنشان کرد: مرکز بین المللی امنیت دریایی واقع در کنارک و سواحل جنوب شرق کشور توانسته ارتباط خود را با سایر مراکز امنیت در منطقه برقرار کند و بــا همکاری ارگان‌های دریایی داخلی و کشورهای منطقه یک تسلط اطلاعاتی کامل و کافی را در منطقه در حوزه امنیت و ایمنی دریانوردان دارد.

امیر دریادارشــهرام ایرانــی فرمانده نیــروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ادامه داد: هرگونه رخداد در سطح دریا از ســاده‌ترین آن‌ها که تردد در دریا است، در این مرکز رصد و درباره آن تبادل اطلاعات صورت می گیرد. اگر شــناوری در حالت اضطرار قرار بگیرد آن‌گاه اطلاعاتش به ســرعت در این مرکز مورد پایش و پالایش قرار گرفته و به سرعت به آن امدادرسانی می‌شود.

اخبار

امضای تفاهم نامه سازمان منطقه آزاد قشم و کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در آینده نزدیک

بر اساس نشســت حضوری معاون اقتصادی و ســرمایه‌گذاری سازمان منطقه آزاد قشم و معاون بازرگانی کشــتیرانی جمهوری اسلامی ایران در حاشیه نمایشگاه صنعت نفت و انرژی این منطقه توافقات لازم برای ارائه ظرفیت‌های تجاری منطقه آزاد قشم و کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در قالب تفاهم‌نامه فراهم شد.به گزارش اقتصادسرآمد، معاون اقتصادی و سرمایه‌گذاری سازمان منطقه آزاد قشــم با اعلام این خبر گفت: بر اساس مذاکرات به‌عمل آمده فی‌مابیــن و تبیین ظرفیت‌هــای طرفین، مقدمات همکاری متقابل در حد تفاهم‌نامه بین این ســازمان و کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران باهدف راه‌اندازی خط کشتیرانی مســتقیم و ارتقای حوزه بازرگانی و اقتصادی جزیره قشم فراهم خواهد شد.مختار گرشاسبی ادامه داد: با امضای ایــن تفاهم‌نامه خط حمل‌ونقل کالاهــای تخصصی و مواد اولیه کارخانه‌ها تولیدی داخل کشور از مبدأ خارج از کشور به مقصد قشم راه‌اندازی خواهد شد.گرشاسبی تصریح کرد: با توجه به شرایط استراتژیک قشــم و قرارگیری در یکی از مهم‌ترین آبراه‌های بین‌المللی و همچنین برخورداری از اسکله‌های مناســب همچون اسکله بهمن و کاوه که امکان پهلوگیری کشتی‌های بزرگ را فراهم می‌کند، راه‌اندازی این خط کشتیرانی کمک شایانی به توسعه اقتصادی قشم و کشور خواهد داشت.به گفته وی، استقرار منطقه آزاد در جزیره قشــم و برقراری قوانین تسهیل گر در حوزه انبارداری، تخلیه و بارگیری و سایر خدمات مالی و اداری، این جزیره را به یکی از نقاط جذاب برای ارتقای تجارت دریایی تبدیل کرده است.

۱۰ میلیون تومان، جزای شرکت آلوده کننده دریای خارگ

رئیس اداره حقوقی اداره کل حفاظت محیط زیســت اســتان بوشــهر از محکومیت قطعی یکی از شــرکت‌های مســتقر در جزیره خارگ به دلیل آلوده کردن دریا و صدور جریمه ۱۰ میلیون تومانــی خبر داد.به گزارش اقتصادسرآمد، ســیروس کرمی از محکومیت قطعی یکی از شرکت‌های مستقر در جزیره خارگ به دلیل آلوده کردن دریا در دادگاه تجدیدنظر استان بوشهر خبر داد و اظهار کرد: با توجه به شــکایت این اداره کل از شرکت مذکور به دلیل آلوده کردن دریا بر اثر نشت مواد نفتی و پذیرش این موضوع از سوی آن شرکت، دادگاه تجدیدنظرخواهی، حکم بر محکومیت شرکت مذکور و پرداخت صد میلیون ریال جزای نقدی به نفع صندوق دولت صادر و اعلام کرده است.وی تصریح کرد: حکم بدوی این پرونده در شعبه اول دادگاه عمومی بخش خارگ مبنی بر برائت متهم بوده است اما در ادامه روند تجدیدنظرخواهی، شــعبه چهارم دادگاه تجدیدنظر استان بوشهر حکم بر محکومیت شرکت مذکور داده است.به گزارش ایســنا و به نقل از روابط عمومی اداره کل حفاظت محیط زیســت استان بوشهر، طبق ماده ۹ قانون حفاظت از دریاها و رودخانه‌های قابل کشتیرانی در مقابل آلودگی به مواد نفتی چنین اســت: ماده ۹ ـ آلوده کردن آب‌های موضوع این قانون به مواد نفتی ممنوع اســت و مرتکب یا مرتکبان در صورت آلوده کردن عمدی به حبس از شش ماه تا دو سال یا جزای نقدی از ۲۰ میلیون ریال تا پنج میلیارد ریال و یا هر دو مجازات و در صورت آلوده کردن غیرعمدی به جزای نقدی از ده میلیون ریال تا یک میلیارد ریال محکوم می‌شوند.

ساختمان مرجع دریایی بندر ابوموسی ۳۸ درصد پیشرفت فیزیکی دارد

مدیرکل مهندسی عمران ســازمان بنادر و دریانوردی گفت: کار احداث ساختمان مرجع دریایی بندر ابوموسی که از اســفند ماه ۱۴۰۰ آغاز شده درحال حاضر ۳۸ درصد پیشرفت فیزیکی دارد.به گزارش اقتصادسرآمد، جمشید عباسی‌راد افزود: این ســاختمان دارای ۲ طبقه اداری و یک طبقه تکنیکال و یک طبقه برج کنترل اســت.وی ادامه داد: فضاهای پیش بینی شــده این ســاختمان مرجع دریایی به ارتفاع ۲۵ متــر و در چهار طبقه با زیربنای یکهزار و ۲۹۸ متر شــامل یک طبقه خدمات رفاهــی و به متراژ ۵۱۷ متر (همکف)، یــک طبقه اداری به متراژ ۴۱۱ متــر (طبقه اول)، یک طبقه اتاق تکنیکال به متراژ ۱۸۵ متر و هم‌چنین یک طبقه ســاختمان برج کنترل به متراژ ۱۸۵ متر مربع دربالاترین طبقه ســاختمان اســت.مدیرکل مهندسی عمران سازمان بنادر و دریانوردی گفت: با احداث این ساختمان علاوه بر افزایش ایمنی تردد دریایی و تســریع در امداد و نجات دریایی با تجمیع فضاهای مورد نیاز اداری و رفاهی نقش مهمی در بهبود خدمات به شهروندان ابوموسی و شــناورهای منطقه دارد.عباسی‌راد با بیان اینکه این ساختمان به گونه‌ای طراحی شده که ســاختمان‌های برج کنترل در ارتفاع مناسب جهت کنترل بصری ترددهای دریایی و ورود و خروج تجهیزات به حوضچه بندر ابوموســی اســت، افزود: با اجرای طرح‌های موازی در این بندر زیرساخت‌های لازم برای ارتقای خدمات تجاری و گردشگری شهر ابوموسی تامین خواهد شــد.وی پیش بینی کرد عملیات اجرایی این ساختمان تا نیمه دوم سال ۱۴۰۲ به اتمام برسد.

تخلیه و بارگیری ۱۸۱ میلیون تن کالا در بنادر ایران طی ۱۰ ماهه

میزان تخلیه و بارگیری کالا در بنادر مالکیتی و حاکمیتی ســازمان بنادر و دریانوردی طی ۱۰ ماهه سال جاری، معادل ۱۸۱ میلیون و ۵۵ هزار و ۸۱۱ تن بوده که در قیاس با مدت مشابه سال گذشته، رشد ۹ درصدی را نشان می‌دهد.به گزارش اقتصادســرآمد، میزان تخلیه کالاهای نفتی تا پایان دی ۱۴۰۱ در بنادر مالکیتی و حاکمیتی ســازمان بنادر و دریانوردی معادل ۲۳ میلیون و ۲۸۳ هزار و ۳۱۵ تن، میزان تخلیه کالاهای غیرنفتی ۴۲ میلیون و ۱۲۹ هزار و ۷۲۹ تن و مجموع تخلیــه کالاهای نفتی و غیرنفتی معادل ۶۵ میلیون و ۴۱۳ هزار و ۴۴ تن بوده که حاکی از رشد ۱۲ درصدی در بخش تخلیه کالاهای نفتی، رشد ۳ درصدی در بخش تخلیه کالاهای غیرنفتی و رشــد ۶ درصدی در بخش تخلیه کالاهای نفتی و غیرنفتی نسبت به مدت مشابه سال گذشته است.میزان بارگیری کالاهای نفتی در بنادر مالکیتی و حاکمیتی سازمان بنادر و دریانوردی طی ۱۰ ماهه نخست سال جاری معادل ۶۷ میلیون و ۸۲۱ هزار و ۶۲۸ تن، میزان بارگیــری کالاهای غیرنفتی ۴۷ میلیون و ۸۲۱ هزار و ۱۳۹ تن و مجموع بارگیری کالاهای نفتی و غیرنفتی معادل ۱۱۵ میلیون و ۶۴۲ هزار و ۷۶۷ تن بوده است که در مجموع حاکی از رشد ۱۹ درصدی در بخش بارگیری کالاهای نفتی و رشد ۱۰ درصدی در بخش بارگیری کالاهای نفتی و غیرنفتی نسبت به مدت مشابه سال گذشته اســت.جمع تخلیه و بارگیری کالاهای نفتی تا پایان دی ۱۴۰۱، معادل ۹۱ میلیون و ۱۰۴ هزار و ۹۴۳ تن و جمــع تخلیه و بارگیری کالاهای غیرنفتی ۸۹ میلیون و ۹۵۰ هزار و ۸۶۸ تن بوده؛ همچنین مجموع تخلیه و بارگیری کالاهای نفتی و غیرنفتی در مدت مذکور معــادل ۱۸۱ میلیون و ۵۵ هزار و ۸۱۱ تن بوده که حاکی از رشــد ۱۷ درصدی در بخش تخلیه‌وبارگیری کالاهای نفتی، رشد ۱ درصدی در بخش تخلیه‌وبارگیری کالاهای غیرنفتی و رشــد ۹ درصدی در بخش تخلیه و بارگیری کالاهای نفتی و غیرنفتی، نسبت به مدت مشابه سال گذشته است.

اندیشکده بندر کنگ

بخش اول

درس هایی از معماری بومی بندر لنگه

مهســا پیشــداد، دکتر عبدالکریم قائدی – بنادر لنگه و کنگ از بنــادر تاریخی و با هویت کناره های ســواحل خلیج فارس بوده و بافت و ســیمای شاخص این بنادر لزوم توجه به علل و شرایط شکل گیری و تغییراتشان را در طول تاریخ ایجاب کرده است. به جز تغییراتی که در خیابان کشــی ها و بدنه های اصلی به خصوص بعد از طرح جامع ۱۳۴۵ (به عنوان اولین طرح جامع در ایران) و طرحهای توسعه بندی در حوزه بلافصل خیابان ها ایجاد شده، تغییرات محسوس در محله های قدیمی بندر لنگه پدید نیامده و این محلات الگوی بومی و هویتی خویش را حفظ کــرده اند. به طور کلی می توان بافت شــهری فعلی بندر لنگه و بندر کنگ را «خیابان های نو در بافتی تاریخی» نامید. در پس از خیابانهــا که مانند خیابانهای سایر شهرهای کشور است بافتی بســیار شاخص و با هویت بر جای مانده که لزوم توجه به الگوی هایش را مورد توجه قرار می دهد. هدف از این مقاله پوششی بر تبیین و شناسایی بافت شهری، محلات عرفی، معماری بومی، المان ها و جزئیات شاخص در بنادر کنگ و لنگه اســت. از آنجا که عوامل فرهنگی و اجتماعی از عوامل فیزیکی و کالبدی شــهر جدا نبوده و تاثیری مستقیم بر بافت و سیمای شهر دارد، در این مقاله با استفاده از روش مروری بر تغییرات و تحولات تاریخی و عوامل اجتماعی و فرهنگی در منابع کتابخانه‌ای به تحلیل و بررسی چهره امروزین بندرلنگه و بندر کنگ پرداخته شده است. یکی از یافته های مهم مقاله این اســت که ایــن بنادر دارای هویت ویژه ای هستند که از رهگذر بررسی‌های تاریخی می توان به آن دســت یافت. روش دیگــر بازدیدهای میدانی است و بر اســاس آن، این یافته حاصل شد که بســیاری از ویژگیهای بومی این بنــادر، در گذر تاریخ حفظ شده است و لزوم توجه بیشتر در حفاظت و ارتقاء آنها وجود دارد. در انتها نیز در بر ایــن مبنا، تعدادی از راهکارهای کاربردی طراحی شهری در زمینه حفاظت از هویت بومی و تاریخی آنها پیشنهاد می گردد.

بندرلنگه در کنار خلیج فارس یکی از شهرستای استان هرمزگان به شمار می رود. شهر کنگ از توابع شهرستان بندرلنگه می باشــد که بافت تاریخی آن همانند دیگر شهرهای طبیعی – تاریخی ایران دارای ساختاری پیوسته و منسجم است. تشکیل بافت دیم متاثر از تمامی عوامل جغرافیایــی و اقلیمی و فرهنگــی و اعتقادی اقتصادی و سیاسی اســت. مهمترین عنصر طبیعی موثر در شکل گیری شهر درپاست به نحوی که همه کوچه ها و گذرها روبه دریا شکل گرفتند تا بتوانند کریدوری برای عبور جریان هوای خنک کننده از دریا به خشکی و از خشکی به دریا را شکل بخشند. ســایه اندازی در گذرهای رو به دریا عامل مهمی در تعیین عرض این گذرها بوده است. با وجود پیشینه تاریخی بســیار کهن استان هرمزگان، هنوز بررسی معماری کافی در این منطقه صورت نگرفته اســت و با وجود توجه به افزایش بــی رویه جمعیت شهرها، مخصوصاً شهرهای بندری استان هرمزگان بعد از پیروزی انقلاب اسلامی، فرســوده بودن بافت های قدیمی که اکثراً ساختمان های سنتی را در بر می گیرد و عدم توجه شهرداری ها به مرمت و احیای این بافت‌ها و پرداختن به عمران و آبادی بافت های جدید که در اثر آماده سازی و واگذاری اراضی شهری توسط مسکن و شهرسازی انجام شده و از یکســو و تجاری شدن اکثر مراکز تاریخی این شهرها بواسطهی متصل بودن به مراکز اقتصادی از سوی دیگر متاسفانه در اکثر شهرهای بندری مخصوص بندرعبــاس و بندرلنگه کلیه ی ســاختمان های سنتی و قدیمی تخریب و از بین رفته اند. لذا برای آنکه شکل ترکیب و عملکرد فضاهای این ساختمان ها برای نسل‌های آینده الگوبرداری کرده باشیم. این شش ساختمان به عنوان نمونه موردی که بر اساس این منطقه طراحی و اجرا شده‌اند مورد بررسی قرار داده ایم. در این پژوهش به شناســایی انواع فضاهای مسکونی به لحاظ ساختار و نوع کارکرد با توجه ویژگی های اقلیمی محلی استان هرمزگان پرداخته شده است. برای این منظور به ارزیابی خصوصیات مورد نظر، در نمونه هایی پرداخته شــده که پس از بررســی و مطالعه، انتخاب شده‌اند و معرفی معماری بومی آن منطقه میباشند.

تحقیق حاضر در راســتای شــناخت نــکات بومی و اقلیمی اجرا شده در معماری بومی خانه های مسکونی بندرکنگ میباشد. ساختار کلی پژوهش شامل سه بخش می باشد که در قسمت اول در مورد شرایط اقلیمی بحث شده و در قســمت دوم تحقیق، خانه هایی از شهرستان بندرلنگه انتخاب شــده و مورد تحلیل و بررســی قرار گرفته‌اند و در قســمت پایانی نیز نتایج بر پایه تجزیه و تحلیل های صورت گرفته که به تفصیل بیان می شــود. نمونه ها خانه ی گلســتان و خانه یونسی واقع در بندر کنگ و خانه فاروق در بندرلنگه می‌باشند که اکنون جز آثار تاریخی شناخته شده اند. در این مقاله سعی شده که به ویژگیهای اقلیمی این بناهای بومی هرمزگان که باعث منحصر به فرد بودن بناهای این اقلیم شده است پرداخته شود. از جمله ایوان های وسیع و بادگیرهای چهار طرفه که خاص اقلیم گرم و مرطوب است و پنجره های مشبک و فضاهای نیمه‌باز جهت کوران هوا و غیره.