

حفظ هویت و خاطره ی جمعی بندر تاریخی کنگ



نویسندگان دکتر سید مجید هاشمی طغر الجردی – فرشاد ظریف – متین رستمی – اساسی ترین لایه و زیرسازساخت یک جامعه، فرهنگ می باشد و از مهمترین مولفه های هویت بخش آن جامعه، معماری و شهرسازی می باشد.
موقعیت مکانی، وسعت و جمعیت شهر تاریخی بندر کنگ
شهر تاریخی بندرکنگ یکی از شهرهای شهرستان بندرلنگه است که به لحاظ موقعیت مکانی در شرق بندر لنگه واقع شده و مرز بین این دو شهر یک خیابان مشترک می باشد. همچنین فاصله ی این شهر از مرکز استان بندرعباس ۱۶۵ کیلومتر است. این بندر تاریخی در ارتفاع متوسط ۵ متر از سطح آب های خلیج فارس و در مسیر جاده بندرعباس – بوشهر قرار گرفته است.موقعیت قرارگیری ویژه نسبت به جزایر مهم جنوبی؛ بندر کنگ در مرکز مجموعه ی جزیره های قشم، مکنگ، تنب بزرگ، کیش و هندورابی قرار دارد. پایگاه دریانوردی و لنجسازی خلیج فارس جایگاه دوم صید ماهی در بنسادر جنوبی بعد از بندر چابهار است.

سیر تاریخی و بنای شهر کنگ

تاریخ مکتوب اینجا برمیگردد به ۱۸۰۰ مسال پیش که در سه دوره، آباد بوده است. عصر سلجوقیه اید، عهد اتابکان فارس و دوره صفویان، از هر یک از این دوران آثار جدید در بندر کنگ باقی مانده است، اما وج شهرت و رونق تجاری این بندر مربوط به دوره صفویه می باشد. در دوران صفویه پس از اخراج پرتغالی ها از خلیج فارس و جزیره هرمز، شاه عباس بنا به دلایل سیاسی به بازرگانان پرتغالی اجازه اقامت در بندر کنگ را می دهد. در این زمان پرتغالی و هلندی ها در این بندر تجارت خان، لنگرگاه و قلعه ساخته و به تجارت مشغول می شوند. از این دوره بندر کنگ رونق فراوان یافته و نام بیش از پیش در متون تاریخی ذکر شده است.

براساس متون تاریخی و روایت های شفاهی بزرگان شهر، بندر کنگ دارای قدمتی بالغ بر ۳۰۰۰سال است و بارها ویران و مجددا بنا شده است. در طول این دوران حداقل پنج بار هسته ی این شهر تغییر مکان داده است. براساس نقشه شماتیک، شهر اول، در محدوده ی قلعه ی پرتغالی های فعلی در جنوب غربی شهر کنونی قرار داشته که اکنون در زیر خاک مدفون است. کنگ دوم در نزدیکی خورسور در شرق شهر فعلی قرار داشته و بر اساس متون تاریخی شهر در این دوره پررونق و آباد بوده است. بعد از ویرانی کنگ دوم، هسته ی این شهر به قسمت شمالی شهر فعلی، که امروزه هوا جانا نمیده میشود، انتقال می یابد و کنگ سوم در این منطقه رونق می گیرد. رفته رفته هسته ی تاریخی شهر از منطقه هوا جابه مجاورت شهر کنگ در دوره اول بازمی گردد و شهر در این نقطه شروع به رشد و گسترش می نماید و در نهایت کنگ امروز ما بین این منطقه ی کنگ دوم و چهارم بنا نهاده می شود و از جهات مختلف گسترش می یابد. پنجم یا شهر تاریخی امروز با قدمتی بیش از ۴۰۰ سال دارای بافتی سالم، پویا، سرسبزده و ارزشمند بوده و زندگی در آن جاری است. در مورد تاریخ شهر کنگ نقل قول های غیرمستند زیادی وجود دارد. آنچه مسلم است این است که شهر کنگ در دوره ی سلجوقیان بنیاد و بر جود مدور ایجاد شده و در عصر اتابکان فارس، به دنبال تصرف جزیره کیش، تجدید بنا گردیده و رونق یافته است.

هندسه ی معابر در شکل دوره در کنگ در دوره شاه عباس صفوی رونق بندر کنگ با عاملیت پرتغالی ها و هلندی ها آغاز می گردد. در همین دوره است که ساختمان تجارتخانه، قلعه پرتغالی ها، تاسیسات بندری و گمرک در این شهر احداث می گردند. سفارش نادر شاه افشار برای ساخت کشتی های جنگی برای نیروهای ایران در خلیج فارس حکایت از رونق کشتی سازی این شهر و در نتیجه بندر آن را دارد. در دوره های زندگی و قاجاریه نیز شهر کنگ از رونق خاصی برخوردار بوده است.

ساختار فعلی شهر کنگ

شهر تاریخی و بندری کنگ دارای ساختار دو تکه ولی در هم تنیده است. با یک نگاه کلی به نقشه شهر و بر اساس تراکم توده و فرم حیطادار بناهای تاریخی به راحتی می توان شهر را به دو بخش اصلی تقسیم نمود. بخش تاریخی که به رنگ نارنجی تیره در عکس هوایی نشان داده شده است و بخش نوسازی و توسعه شهر که به رنگ زرد روشن به نمایش در آمده است.

هندسه ی معابر در شکل شهر، ارگانیک و تابع میدان اصلی شهر که همان قلب بافت تاریخی است، شکل گرفته است. میدانی که امروزه میدان انقلاب نام دارد. بخشی از بافت تاریخی بندر کنگ با مساحتی بالغ بر ۵۸ هکتار که در تقریبا ۱۲،۱ از مساحت کل شهر بندر کنگ را شامل میشود، به شماره ۶۳۰۳ به تاریخ ۸۱/۰۷/۰۷ در فهرست آثار ملی کشور به ثبت رسیده است.

براساس طرح تفصیلی شهر کنگ تهیه شده در سال ۱۳۸۷، مساحت کنگ در محدوده ی شهر ۱۶۰۱ هکتار است. بررسی وضعیت شهر از نظر کاربری های مختلف در وضع موجود نشان می دهد که مساحت کاربری های شهری در داخل محدوده ۲۹۵،۶ هکتار است. در بین کاربری های مختلف، شبکه معابر با در اختیار داشتن ۱۸،۱۸ درصد از کل مساحت شهر و ۵۰ درصد از مساحت با کاربری شهری بیشترین سهم را دارا است که این امر ناشی از ویژگی های خاص اقلیمی این شهر می باشد. در شهر کنگ اغلب واحدهای مسکونی قدیمی شهر به منظور بهره مندی از نسیم دریاطوری ساخته شده اند که از چهار طرف به فضای باز و شبکه ی معابر منتهی میشود. پس از آن کاربری مسکونی با ۳۸،۵ درصد از کاربری های شهری و ۱۷،۴ درصد از کل مساحت شهر در رده ی دوم قرار دارد.

فناeilت های اجتماعی در بافت تاریخی شهر کنگ

برخلاف سرمایه های کالبدی که با گذشت زمان فرسوده می شوند، سرمایه های اجتماعی نظیر اعتماد و رابطهی متقابل با باورهای اجتماعی با گذشت زمان و بر اثر تداوم پایدارتری می شوند. اما اگر در این مسیر خللی ایجاد شود، احیای این سرمایه ها به مراتب سخت تر از سسر سرمایه های کالبدی است. از جمله عواملی که موجب ایجاد اختلال می شود عبارتند از: مهاجرت افراد بومی و یا برعکس ورود مهاجران به بافت؛ که باعث کاهش اعتماد در میان افراد می شود، جابجایی افراد و ترک بافت توسط آنان و اسکان در سایر مناطق شهر، ورود وسایل ارتباطی جدید بدون کنترل و نظارت کافی.

از جمله فعالیت های مردمی که با مشارکت اهالی بافت تاریخی و مستقل از نهادهای دولتی صورت گرفته، ایجاد موزه ی مردم شناسی در بندر کنگ است. در سه سال های اخیر عده ای از اهالی اقدام به جمع آوری برخی لوازم و وسایل مرتبط با آیین ۱۸۰۰ هار، آداب و رسوم مردم منطقه نموده و با انتخاب خانه های مناسب در لیه خیابان ساحلی (در محدوده بافت تاریخی) این ملک به عنوان محل موزه ی مردم شناسی تعیین ششد. به گفته بنیان موزه، با توجه به پایبندی مردم کنگ به سنت ها و رسوم گذشته و آداب اجداد خود، هدف از ایجاد موزه حفظ این آداب و رسوم و نمایش و معرفی آن به گردشگران است. به طور کلی بیشترین لوازم موجود در موزه، وسایل و ادوات مربوط به دریانوردی است که از قرن ها پیش، حرفه و سنت مردم منطقه بوده است. اگرچه امروز دریانوردی به تجارت به صورت سنتی وجود ندارد، اما اهالی و حتی جوانان با پسباری از سنتهای دریانوردی از جمله ستاره شناسی و نحوه ی استفاده ی ناخداها از ادوات و وسایل دریانوردی آشنا بوده و در حفظ آن می کوشند. از جمله موارد با ارزش موجود در موزه، اسناد مربوط به سفرهای دریایی در یانوردان کنگی در دوره ی تسلط انگلیسی ها بر این بندر (دوره ی قاجار و پهلوی اول) و نقشه های قدیمی از راه های دریای خلیج فارس و بندار شمالی آن می باشند.



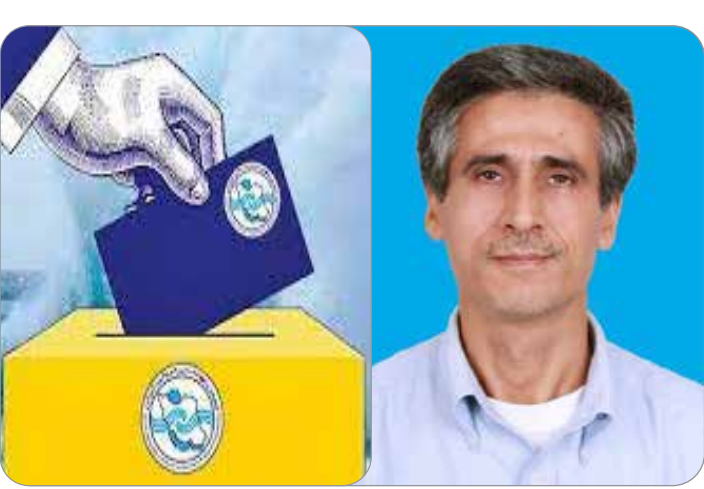
ارتقای توان رزم دریایی سپاه با تجهیز شناور ها به موشک های نقطه زن

فرمانده نیروی دریایی سپاه از ارتقای سطح توان رزم دریایی با تبدیل شناورهای راکت انداز به موشک اندازهای نقطه زن خبر داد.به گزارش اقتصادسراسرآمد، دریادار پاسدار تنگیسری در آئین الحاق شناورهای کلاس های مختلف موشک انداز به سازمان رزم نیروی دریایی سپاه گفت: با الحاق این تجهیزات تخصصی دریا پایه، نیروی دریایی سپاه با هدایت فرمانده ولایی، رشید، بصیر و شجاع سپاه پاسداران انقلاب اسلامی سرلشکر پاسدار حسین سلامی و تلاش دانشمندان و مهندسان جوان و متعهد انقلابی توانسته گام مهم و مؤثری در ارتقای سطح توان رزم دریایی با تبدیل شناورهای راکت انداز در کلاس شناورهای عاشورا و طارق به موشک اندازهای نقطه زن با برد موشکی حداقل ۱۰ و حداکثر بیش از ۱۸۰ کیلومتر برد مفید دارد که به نوعی در جهان بی سابقه و برای اولین بار توسط «لاوران از جان گذشته جمهوری اسلامی» اتفاق می افتد.دریادار تنگیسری افزود: در این مرحله الحاق تجهیزات، شناور پشتیبان رزم به نام «شهید عبدالله قربانی» و ناو اقیانوس پیمای «شهید نادر مهلوی» که شناوری سنگین، چند منظوره و دور برد با قابلیت حمل و عملیاتی کردن انواع بالگره، پهپادها، شناورهای تندرو موشک انداز و سامانه های موشکی، پدافندی و راداری به سازمان رزم نیروی دریایی سپاه انجام شده است.

اعضای ارشد انجمن مهندسی دریایی ایران در گفت وگو با«اقتصاد سراسرآمد»

انجمن مهندسی دریا اگر به هم گرایی روی آورد آینده اش روشن می شود

اقدامات روز نامه اقتصاد سراسرآمد مفید فایده واقع می شود



سید گروه اقتصاد دریا- در سلسله گفتو

گوهایی که با اعضای انجمن مهندسی دریایی ایران در خصوص وضعیت کنونی و روبه جلوی آن داریم، در تلاشیم تا با تبیین وضعیت جاری آن، ظرفیتهای نهان آن برای بهره برداری، هم برای اعضای آن و هم برای کشور عزیزمان ایران، ممکن و میسر گردد. در گفت و گوی پیش رو با دو تن از اعضای ارشد انجمن؛ یعنی تورج بزدانی و حسن آبین، وضعیت جاری، اقدامات و انتظارات از انجمن را پی گرفتیم:

تورج بزدانی:

انجمن مهندسی دریایی ایران باید پیگیر منافع صنفی هم باشد

اقتصاد سراسرآمد: نظر شما درباره اهمیت و جایگاه انجمن مهندسی دریایی ایران چیست؟
بند و وجه مثبتی در فعالیت های انجمن ندیدم
تورج بزدانی: در واقع به صراحت باید بگویم که بند و وجه مثبتی در فعالیت های انجمن ندیدم؛ برای ما به عنوان متخصص کشتی سازی و صنایع دریایی، فعالیت ملموس و با جریان تأثیر گذاری که انتظار داشتیم ببینیم را متأسفانه شاهد نبودیم.

اقتصاد سسرآمد: انجمن یک گروه با اهداف و منافع مشترک به حساب میاید و اهداف صنفی، علمی و تخصصی و ... را پیگیری می کند، به نظر شما انجمن مهندسی دریایی ایران، در رسالت خودش موفق نبوده است؟

تورج بزدانی: انجمن باید بیشتر کارهای صنفی را انجام دهد. هر چند مسائل علمی و تخصصی برای افراد متخصص دغدغه است، اما مسائل صنفی، کاری، رفاهی ... این افراد هم حائز اهمیت زیادی است و افراد متخصص باید از طریق تخصص خود، امرار معاش کند؛ به لحاظ صنفی ما اثر مثبتی از جانب انجمن برای اعضا دیده نشده است.

در زمینه کشتی سازی رتبهای در سازمان برنامه و بودجه نداریم که پروژه های مطالعاتی و اجرایی انجام دهیم

برای نمونه در مناقصه پروژه های صنایع دریایی و کشتی سازی به مهندسین مشاورین بازرسی و یا سازهای دریایی که رتبه دارند درجاء میشود و ما در زمینه کشتی سازی و شناورها اصلا رتبهای در سازمان برنامه و بودجه کشور نداریم که بتوانیم پروژه های مطالعاتی و اجرایی آن ها را انجام دهیم. این یکی از زمینه ها و کارهایی بود که انجمن می توانست برای جامعه دریایی کشور فراهم کنند. در وضعیت الان، چند مهندس با سابقه و تخصص خوب کشتیسازی نمیتواند مانند بقیه جامعه مهندسین برای خودشان شرکت مشاوره مهندسی راه بیندازند که دارای رتبه باشد.

انجمن در حال حاضر، به نظر می رسد به جلسات سالانه مجمع و انتخاب هیأت رئیسه محدود شده است که این اقدامات فعالیت خاصی برای جامعه دریایی کشور محسوب نمیشود.

اقتصاد سراسرآمد: بر این اساس، شما آینده انجمن را چگونه ارزیابی میکنید؟

به نظرم اتفاق خاصی نیفتاده که دلیلی بر تغییر روندهای موجود باشد و این انجمن فکر می کنم حداقل بیست سالی باشد که راه اندازی شده است و در تمام این مدت اتفاق خاصی را شاهد نبودیم و بنابراین، آینده بر مبنای گذشته پیش خواهد رفت و در بر همان پاشنه خواهد چرخید. البته باید روندهای این انجمن آسیب شناسی شود تا مسائل و مشکلات آن پیدا شود تا ببینم چگونه می توان برای آن چاره جویی کرد.

اقتصاد سراسرآمد: شما در این وصف، شما در انتخابات بیست و چهارم اسفند سسال جاری شرکت میکنید؟

تورج بزدانی: نه شرکت نخواهم کرد؛ چرا که کسی از نامزدهای هیأت رئیسه رانمی شناسم.

اقتصاد سراسرآمد: توصیه ای برای پویاتر شدن انجمن دارید؟

تورج بزدانی: فکر می کنم فعالیت ها و اقدامات رسانه شما مفید فایده واقع شود. با اعضای مختلف انجمن گفت و گو و منعکس بشود و یا دور هم در نشست های، مسائل و مشکلات را واکاوی و بررسی کنند تا راه کارهای برون رفت از این وضعیت رکود را پیدا کنند و خدمتی برای

برگزیده ها

مدیرعامل اتحادیه تعاونی ماهیان سردابی

بازار قزل آلا در خارج داغ تر از بازار داخل!



مدیرعامل اتحادیه تعاونی ماهیان سردابی گفت: با توجه به اینکه قیمت ماهی قزل آلا در توان خرید مردم نیست تقاضای خرید آن در داخل بسیار کم است و بازار داخلی جذاب نیست، لذا بازار صادرات این محصول خوب شده و کشورهای جنوب خلیج فارس، عراق و روسیه مشتریان این محصول هستند.به گزارش اقتصادسراسرآمد، آرش نبی زاده بیان اینکه امسال حدود ۱۰۰ هزار تن ماهی قزل آلا در کشور تولید شده است، به اینسا گفت: پیش بینی می شود سال آینده حدود ۳۰ تا ۴۰ درصد تولید افزایش یابد، زیرا بازارهای صادراتی خوبی ایجاد شده و انگیزه تولیدکنندگان نیز بالا رفته است.وی ادامه داد: اگر بتوانیم بازارهای صادراتی را حفظ کنیم و آنها را توسعه دهیم میزان تولید ماهی قزل آلا تا ۱۴۰ هزار تن هم خواهد رسید. البته بارندگی های امسال نیز در بسیاری از مزارع امیدواری ایجاد کرده است، زیرا مشکل کم آبی وجود ندارد.مدیرعامل اتحادیه تعاونی ماهیان سردابی اضافه کرد: سال گذشته بیشترین صادرات ماهی قزل آلا به روسیه بود ولی امسال کشورهای جنوب خلیج فارس و عراق نیز بازارهای هدف صادراتی ما شده اند.وی با بیان اینکه تقاضای خرید ماهی قزل آلا در داخل بسیار کم است و بازار داخلی جذاب نیست، گفت: قیمت این ماهی در توان خرید مردم نیست. همچنین قیمت ماهی قزل آلا در بازار داخلی حتی به اندازه قیمت تمام شده تولید نیست، به همین دلیل تولیدکنندگان تمایل دارند محصولات خود را صادر کنند.به گفته وی، حتی هیچ حرکت فرهنگی برای مصرف ماهی نمی شود. نبی زاده در پاسخ به اینکه چرا قیمت ماهی قزل آلا متناسب با توان خرید مصرف کنندگان نمی شود، گفت: ۶۰ تا ۷۰ درصد قیمت تمام شده تولید مربوط به خوراک است. وقتی خوراک بر اساس نوسانات از تغییر می کند و حمایتی از این بخش نمی شود تولیدکنندگان مجبور می شوند خوراک آبیزان خود را از بازار آزاد خریداری کنند که طبیعا قیمت محصول نهایی نیز بالا می رود.وی در پاسخ به این سوال که آیا شیلات کمکی به تولیدکنندگان در راستای کاهش هزینه های آنها نمی کند، گفت: قیمت مزروع ۱۰۰ تنی که مزروع متوسطی هم حساب می شود حدود پنج میلیارد تومان هزینه خوراک دارد. شیلات کاری که برای آبیزی پروران در نظر گرفته شده نمی تواند حتی بخش کوچکی از این هزینه ها را هم تأمین کند و مختص به مزارع کوچک و خانگی است.وی در پایان گفت: در حال حاضر قیمت عمده فروشی سر مزارع ماهی قزل آلا ی معمولی بسته به نوع و اندازه آن حدود ۱۰۸ تا ۱۱۲ هزار تومان و قیمت عمده فروشی در تهران ۱۱۵ تا ۱۱۷ هزار تومان است. قزل آلا سالمون نیز سر مزروع با وزن کمتر از ۱،۵ کیلو، ۱۲۰ تا ۱۲۳ هزار تومان و قیمت عمده فروشی در تهران نیز حدود ۱۳۰ هزار تومان است.

شدن از احوال سایر اعضا جماعه دریایی را ممکن می کند. باید جمع های این چنینی که با تلاش مشترک باعث هم افزایی و تلاش مشترک می شوند را بهاداد و با مشارکت و فعالیت مستمر برای آن اهمیت قائل شد؛ هر چند که خودم به دلیل بعد مسافت از محل انجمن نمی توانم در جلسات آن حاضر باشم؛ اما سایر اعضا ما را در جریان آخرین اتفاقات و اقدامات انجمن قرار می دهند.

اقتصاد سراسرآمد: به نظر شما، انجمن توانسته تمام رسالت های مورد انتظار را بر آورده کند و یا هنوز برای رشد باید تلاش مجدانه کند؟

حسن آبین: واقعیت این است که در کشور ما زمانی بوده است که صحبت درباره فعالیت های دریایی به چند شغل و پیشه مشخص محدود می شده است و رشته های مهندسی دریایی، کشتی سازی و ... خیلی شناخته شده نبود و فعالیت های انجمن، سبب شده تا این رشته ها تا حدودی شناخته شود؛ اما باز هم ما جای کار وجود دارد که آن شاه الله با هم فکری و همراهای، اعضا و رفغ اختلافات موجود بتوان ظرفیت های حداکثر انجمن را فعال کرد و به نتیجه مثبت و مؤثر رسید.

اقتصاد سسرآمد: درباره آینده انجمن، نظر شما چیست؟

حسن آبین: به نظرم اگر اختلافات داخلی انجمن حل و فصل گردد و به جای واگرایی به هم گرایی و یبایوری و همدگر با تقویت کنیم، آینده انجمن روشن خواهد بود.

اقتصاد سراسرآمد: شما در انتخابات پیش رو شرکت خواهید کرد؟

تورج بزدانی: با توجه بهه اینکه فاصله ما از مرکز قابل توجه است، امکان حضور در جلسه مجمع را ندارم و اگر از دوستان مورد وثوق کسی حضور داشته باشد، به صورت وکالتی شرکت خواهم کرد.

شما چه مواردی را برای پویاتر شدن انجمن می توانید پیشنهاد کنید؟

حسن آبین: اول از همه، کنار گذاشتن اختلافات بسیار اهمیت دارد. همچنین باید از یکجروی و نگاه از بالا به پایین به سایر اعضا خودداری بشود؛ چرا که انجمن به معنی تلاش همه اعضاست. با توجه به ظرفیت های دریا و فعالیت های دریایی که باعث اقتدار کشورهای قدرتمند در دنیا طبی سدهای اخیر شده است، اگر بخوایم کشور ما نیز از مواهب آن برخوردار شسود، باید با حل اختلاف اعضای هیأت رئیسه و سایرین، این فرصت را برای کشور و هم وطنان برای رشد حداکثری فراهم کنیم.

مدیرعامل شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران:

سرمایه گذاری ۹۰میلیون دلاری در حمل و نقل دریایی شمال



مدیرعامل شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران گفت: با هدف افزایش مأموریت کشتیرانی در کردیدور شمال – جنوب امسال ۹۰ میلیون دلار سرمایه گذاری حمل و نقل دریایی در شمال عملیاتی شده است. به گزارش اقتصادسراسرآمد، محمدرضا مدرس خیابانی در آیین شروع عملیات ساخت ۲ فروند کشتی چند منظوره در شرکت صدرا بهشهر در حضور وزیر تعاون، کار و رفاه اجتماعی افزود: اکنون قرارداد حدود ۶۰میلیون دلار با شرکت دریایی ایران (صدرا) بهشهر برای ساخت ۴ فروند شناور برای ناوگان کشتیرانی خزر منعقد شده است.وی با بیان این که حدود ۱۰ میلیون دلار نیز قرارداد توسعه ای و تجهیزاتی در بندر روسیه منعقد شده است، بیان داشت: ۱۷ میلیون دلار نیز برای خرید یک فروند کشتی روسی را نیز امسال با هدف تقویت جابجایی حمل و نقل کالاهای اساسی در دریای شمال عملیاتی شده است.وی با بیان این که کشتی رانی با ۱۵۰ فروند و با ظرفیت ۵میلیون تن نقش مهمی در جابجایی کالا دارد، ادامه داد: تقویت کشتی رانی در شمال کشور مورد تاکید دولت سیزدهم است و به همین دلیل امسال حدود ۹۰ میلیون دلار سرمایه گذاری عملیاتی شده است. مدرس خیابانی به ارایه گزارشی از عملکرد گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران پرداخت و افزود: در بخش کانتری چهاردهمین خط بزرگ دنیا و در خاورمیانه نیز بزرگترین خط کشتیرانی هستیم که در حمل فله، محموله کانتری و بانکرنگ فعالیت داریم.مدیرعامل شرکت کشتیرانی گفت: سال گذشته رکوردهای تاریخی را ثبت کردیم و توانستیم ۲۷ میلیون تن کالا را جابه جا کنیم که رشد ۴۷ درصدی نسبت به سال قبل داشت. وی با بیان اینکه امسال نیز با رشد پنج درصدی میزان حمل و نقل دریایی به حدود ۳۰ میلیون تن رسیده است، اظهار داشت: توسعه حمل نقل دریایی بر اساس سیاست دولت با گسترش ناوگان در شمال برنامه ریزی شده است.وی با ذکر این نکته که نیاز امکانات و تجهیزات زیر ساختی در کشتی رانی زیاد است و برای جبران آن به تسهیلات ارزی نیاز داریم، گفت: کشتی رانی برای توسعه باید از صندوق توسعه ملی حمایت مالی خوبی دریافت کند.وی ادامه داد: طبق برنامه بنا داریم سالیانه یک فروند به ظرفیت کشتی رانی کشور اضافه شود.مدیرعامل شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران توسعه همسان و متوازن را در کشتی رانی مهم توصیف کرد و گفت: اکنون خطوط و نمایندگی را در بنادر کشورهای حاشیه دریای خزر را توسعه دادیم و ساختار تکنیکی در ارتباطات اداری شکل گرفته است.مدرس خیابانی با بیان این که لجستیک دریایی را از دریای چین و هند به سمت کشورهای دریای خزر گسترش داده شده است، گفت: خط و نژوتلا را شکل داده ایم که برای رونق این خط تجار باید برنامه یزی داشته باشند.

اقتصاد دریایی



شنبه ۲۰ اسفند ۱۴۰۱- شماره ۱۵۹۵

با بنادر دریانوردی

نوروز امسال ۱۷هیمیار ناجی با بندادر دریانوردی کیش همکاری دارند



رییس اداره بادر و دریانوردی کیش گفت: ۱۷ مجموعه به عنوان همیار ناجی با ایسن اداره در ایام نوروز برای تسریع در عملیات امداد و نجات همکاری دارند.به گزارش اقتصادسراسرآمد، مهدی امامدادی به ایرنا اظهار کرد: ایسن مجموعه با هلی اضای تفاهم نامه های مشترک این اداره با ۹ کلوب غواصی و دریایی، چهار شناور دریایی و چهار شناور فرا ساحل امضا شده تا در مواقع بحرانی همیار این اداره در عملیات امداد و نجات باشند.وی افزود: ایام نوروز ۱۴۰۲ نیز تمام این مجموعه ها با آمادگی ۱۰۰ درصد در کنار دستگاه ها و نهادهای امداد و نجات جزیره هستند و در عملیات های احتمالی بر حسب نزدیکی به محل حادثه و امکانات لجستیکی فراخوان می شوند.رییس اداره بنادر و دریانوردی کیش با اشاره به برگزاری مانور مشترک جستجو، امداد و نجات دریایی با هدف ارزیابی و افزایش آمادگی و هماهنگی در حوادث دریایی در این جزیره در روز گذشته اظهار کرد: در این مانور ۱۲ نهاد از جمله سازمان منطقه ای، جمعیت هلال احمر، دریابانی فرماندهی انتظامی، نیروی دریایی سپاه و بندرگاه جزیره مشارکت داشتند.وی گفت: در این مانور تسوان تجهیزاتی و منابع پشتیبانی کننده موجود و هماهنگی بین ارگان های دریایی در هنگام مواجهه با سوانح دریایی به ویژه در ایام نوروز مورد ارزیابی قرار گرفت.امامدادی گفت: بر اساس سناریوی تعیین شده و به محض دریافت پیام و اعلام شرایط اضطرار از سوی مرکز (MRCC)، عملیات جستجو و امداد و نجات بر شناور حادثه دیده در محدوده ۲ مایلی بندرگاه کیشبا استفاده از شناور ناجی و لایف رافت و با مشارکت فعال ارگان های مرتبط انجام شد.

سفرارش ساحل عاج برای ساخت ۵۰فروند شناور مسافری به یک شرکت ایرانی

تفاهم نامه ی ساخت ۵۰ فروند تاکسی دریایی میان ایزوایکو و حوزه حمل و نقل ساحل عاج منعقد شد.به گزارش اقتصادسراسرآمد، در جریان اجلاس بین المللی همکاری های علمی اقتصادی ایران، و کشورهای غربی آفریقا، تفاهم نامه ساخت ۵۰ فروند شناور مسافری میان ایزوایکو و ساحل عاج با حضور محمد منیر معاون اول رئیس جمهور امضا شد. گفتنی است، ۲۰۰ سند توافق دیگر نیز میان ایران و کشور های غرب آسیا در حوزه های مختلف به امضا رسید.سفرارش ساحل عاج برای ساخت ۵۰ فروند شناور مسافری به یک شرکت ایرانی مجتمع کشتی سازی و صنایع فراساحل ایران (ایزوایکو) در سال ۱۳۵۲ با طراحی شرکت آلمانی «بلوند فوس» در ۳۷ کیلومتری غرب بندرعباس احداث و پس از پیروزی انقلاب اسلامی بهمرور بخش های مختلف آن به عنوان طرح توسعه ایجاد شد.در این مدت این شرکت با ساخت و تحویل موفقیت آمیز سه کشتی اقیانوس پیما توانست توانایی خود را درزمینه ی ساخت این کلاس از شناورها به اثبات برساند. از سال ۱۳۹۶ با راه اندازی حوض های خشک (درای داک)، ایزوایکو به بالاترین ظرفیت ساخت و تعمیرات شناورها دست یافت. ایزوایکو طی این سال ها با طراحی و ساخت سکوهای نفت و گاز نقش استراتژیک خود را در کشور به اثبات رسانیده؛ تا جایی که امروز با زیربنایی بالغ بر ۱۱۰۰ هکتار و بسا بهره جویی از امکانات منحصربه فرد و کارکنانی متخصص به عنوان بزرگترین سازساخت صنایع دریایی در کشور شناخته می شود.هم اکنون ایزوایکو با دارا بودن سیستم های مختلف از آب گیری و به آب اندازی توانا را ساخت و تعمیرات نوع شناوری در دنیا را دارد.

راه اندازی پایگاه های امداد و نجات در سواحل بندرعباس

دبیر ستاد اجرایی خدمات سفر در هرمزگان از راه اندازی ساحل شهر بندرعباس خبر داد.به گزارش اقتصادسراسرآمد، محمد محسنی گفت: با رسیدن ایام پیک سفر در استان و با توجه به نا آشنایی مهمانان و گردشگران از رفتار و جریان طبیعی آب در دریا در سواحل و پهنه خاکی محدوده جز و مدی محلات ساحلی راه اندازی پایگاه های امداد و نجات در سواحل بندرعباس ضروری است.وی با شمعیت هلال احمر، هیات غواصی ورزش های آبی و با محوریت مدیریت شهری شهرستان استقرار مدیریت شدند.دبیر ستاد اجرایی خدمات سفر هرمزگان این تصمیم بر اساس تاکید و دستور ریس ستاد اجرایی خدمات سفر و استاندار هرمزگان برای ایجاد زیرساخت های خدماتی به ویژه در سواحل شهرهای ساحلی است که فرمانداران و شهرداران شهرهای ساحلی آن را به عنوان یک اولویت در دستور کار اجرایی ستادهای شهرستانی خدمات سفر قرار دهند.