



فعالان حوزه در یاد باره خرید کشتی های کهنه روس می گویند؟

بخش پایانی

سازمان بنادر کشتی های دست دوم را برای تردد در دریای خزر تضمین می کند؟

خرید شناورهای جدید دریای خزر نیازمند مسیر عقلانی است

گروه اقتصاد دریا - وحیده اسماعیلی - خبر خرید ۳۱ کشتی جدید در راستای افزایش ناوگان تجاری دریای خزر از آن رو قابل توجه است که با افزایش ظرفیت حمل کالا در این بخش فرصت های بیشتری برای نقش آفرینی ایران با استفاده از ظرفیت های حمل و نقل ترکیبی در مسیر کریدور شمال به جنوب فراهم می شود. اتصال قریب الوقوع خط ریلی بنادر گیلان به کریدور شمال به جنوب در آینده نزدیک افزایش ترانزیت کالا از بنادر جنوبی و ارسال آن ها از طریق بنادر شمالی به کشورهای حاشیه دریای خزر را به همراه دارد که این مزیت، ظرفیت بنادر شمالی کشور در سال های آتی را به حدود ۵۰ میلیون تن خواهد رساند. در حال حاضر ظرفیت حمل کشتیرانی در دریای خزر در بخش فله به ۱۳۰ هزار تن و در بخش کانتینر به ۱۰۰ هزار تنی یورسیده است.

مدیرعامل سابق کشتیرانی خزر با بیان اینکه برای ما باید محیط زیست مهمتر از حمل و نقل در دریا باشد می افزاید: با خرید کشتی های جدید و برای تامین منافع عده ای متصل به دستگاه های دولتی نباید محیط زیست کشور را به خطر بیندازیم.

وی خطاب به کسانی که قصد دارند این کشتی ها را وارد دریا خزر کنند با صراحت می گوید: اگر هنر کردید با این کشتی ها و با پرچم ایران از ولگا عبور کنید آن وقت می توانید در دریای خزر تعیین کننده قیمت و نرخ حمل و نقل باشید.

چالش بنادر خزر با عمق آبخوار است نه تعداد کشتی ها

سید رضا حسینی، مدیرعامل شرکت امیر آروین صدرا نیز در گفتگو با ما تأکید به اینکه شرح وظایف سازمان بنادر، تلاش برای افزایش ناوگان نیست بلکه وظیفه این سازمان حاکمیت بر دریا است می افزاید: دریای خزر یک دریا بسته و تردد و افزایش حمل و



به روسیه و دریای خزر است و همیشه بار برای حمل کشتی ها وجود دارد اما در کشور ما دستگاه ها با یکدیگر هماهنگ نیستند و ضعف خدمات بین دستگاہی در حمل و نقل ترکیبی به شدت وجود دارد. وی ادامه می دهد: سازمان بنادر با افزایش کشتی ها به دنبال کاهش تعرفه است اما در مقابل با فعالیت شرکت های خصوصی ایراتور در بنادر مواجه هستیم که برای تامین هزینه ها و پرداخت دستمزد و مطالبات نیرویهای عملیاتی خود باید پاسخگو باشند. در واقع در بنادر حقوق بگیران غیر دولتی داریم که با کاهش کرایه حمل و نقل و سایر هزینه ها ممکن است توانیم جوابگوی آنها باشیم.

مدیرعامل شرکت امیر آروین صدرا با اشاره به ضعف در زیر ساخت های بندری می افزاید: باید زیر ساخت های بندری ما آماده پهلویی برای تعداد کشتی های بیشتر باشند. الان به اندازہ ای کافی ظرفیت نداریم. نرخ تخلیه و بارگیری و خواب کشتی ها در بنادر ما طولانی است و در انبارها و سوله ها با ترافیک ماندگاری بالای کالا مواجه هستیم که هزینه های زیادی بروی دست صاحبان کالا می گذارد. این موضوع بروی کرایه های حمل اثر گذار است. این مسایل با متغیرهای کرایه حمل و نقل کالا در دریای خزر است که باید به آنها توجه شود.

ساخت شناورهای کم آبخور در بنادر روسیه

علیرضا نوبری، مدیرعامل شرکت دریای طلایی پارسیان نیز با تأکید به اینکه قطعاً افزایش تعداد ناوگان



حال که سازمان بنادر با افتخار از افزایش تعداد کشتی ها یاد می کنند، آیا در خرید کشتی ها، سمن آنها را برای تردد در دریای خزر تضمین می کنند؟ آیا قوانین مارپل و کنوانسیون سولاس و تامین سوخت کم سولفور را در خرید این کشتی ها را در نظر می گیرند؟

اقتصاد دریا

بندر کنگ

همگرایی فرهنگی سواحل خلیج فارس

دکتر محمد داری - خلیج فارس بسا فرهنگ و هیت تاریخی اصیل و مشخص خود در ذهن پژوهشگران به عنوان یک منطقه با تمامی تعاریف ارائه شده برای آن شناخته می شود، اما امروزه این منطقه شاهد واگرایی در میان کشورهای ساحلی است. این در حالی است که بررسی های تاریخی این منطقه، تا پیش از عصر استعمار، نشان از نوعی وحدت رویه و هم گرایی در میان قدرت های ساحلی دارد. طی دو قرن اخیر، منطقه خلیج فارس شاهد مداخلات سیاسی و اقتصادی قدرت های فرامنطقه ای و استعمارگر بوده که نوعی شکاف و واگرایی هویتی و فرهنگی را در منطقه ایجاد، و از آن به نفع خود بهره برده اند. امروزه با وجود آگاهی روزافزون نسبت به ماهیت تلاش های غرب، گذر زمان موجب رفع واگرایی فرهنگی در این منطقه نشده است به گونه ای که شکاف عمیقی میان عناصر ایرانی و عرب در این منطقه بروز یافته که موجب فراموشی فرهنگ اصیل و پیوستگی های تاریخی ساحل نشینان این منطقه شده است. این مقاله سعی بر آن دارد تا مولفه های مشترک فرهنگی سواحل و جزایر خلیج فارس را بر شمارد. چه بسا تأکید بر این اشترکات می تواند موجب بروز امنیت و آسایش هر چه بیشتر مردم و کشورهای حاشیه این آبراه حیاتی جهان شود.

لباس و پوش

چند ده سال قبل چنانچه در دو سوی خلیج فارس قدم می زدید، تفاوت محسوسی را در نوع لباس مردمان دو کرانه مشاهده نمی کردید. مردان اکثر آکنوره یا دشدانه به تن داشتند و با فانیله (نوعی تیشرت نازک) و لنگو ته (لنگ). زنان هم همگی با اکثر نشان شیله و عبا به را به عنوان پوش بر روی لباس خود می انداختند. با توجه به نوع اقلیم و آب و هوا پوشش با عمداً نعلین یا نعل بود. این همگرایی متأثر از اقلیم و جغرافیا، فرهنگ و آداب و رسوم و سنن دینی مردم می باشد و تا سالیان درازی این همگرایی ادامه داشته است، هر چند که در سال های اخیر به دلیل گسترش رسانه ها و نفوذ فرهنگ غربی در هر دو سوی خلیج فارس کمی واگرایی در این مقوله دیده می شود.

ب موسیقی

اگر به موسیقی بدون کلام یا کارائوکه (karaoke) یک آهنگ مربوط به کرانه های خلیج فارس گوش بدهید، احتمالاً متوجه نخواهید شد که این آهنگ مربوط به ناصر عبداللهی و رضا صادقی هرگز نامی است یا میچند حمد اماراتی و یا علی عبدالستار قطری. علت آن هم این است که آهنگ ها و نغمه و همه شبیه هم و متأثر از یک وحدت فرهنگی هستند حال آنکه با توجه به تفاوت زبان ها در دو کرانه، در کرانه شمالی وازگان فارسی و بندری سوار بر آهنگ می شوند در کرانه های جنوبی وازگان عربی. یکی دیگر از خصوصیه های موسیقی سواحل خلیج فارس تأثیر گرفتن آن از موسیقی آفریقایی به واسطه داد و ستد و مسافرت های فراوان مردمان خلیج فارس به سواحل آفریقا و برده داری قدیم در این سواحل بوده که باعث شده است آفریقایی تباران زیادی در دو در سوی خلیج فارس زندگی کنند و موسیقی خودشان را به همراه خودشان بیاورند. موسیقی این نژاد با هبان به همراه طبل یا دهل و کُسر (کاسه) موسیقی پر طر فادار این سواحل است که عمدتاً در شادی ها و مراسم عروسی از آن ها استفاده می شود. افرادی چون خماس جزایری، مقامی، خلفان خیری، بزو (ابراهیم)، احمد جزایری و معدود جزایری ایرانیان آفریقایی تباری هستند که در هر دو سوی خلیج فارس دارای معروفیت و محبوبیت زیادی هستند و در نواختن این نژاد مهارتی وصف ناشدنی دارند.

ج-معماری

بار دیگر جغرافیا و اقلیم تأثیر خود را بر یکی دیگر از جنبه های مختلف زندگی مردم این ناحیه گذاشته است. خانه های دو کرانه خلیج فارس عمدتاً شبیه هم بودند. خانه های افراد دارای تمکن مالی عمدتاً با یادگیری های ششان متمایز بودند. لیوان یا لیوان در جلوی اتاق ها شکل معمول اکثر خانه ها بود. در درون اتاق ها پارچیشی وجود داشت که قطعی (کله پیه) یا حمام را تشکیل می داد. به دلیل آداب و رسوم و سنن موجود در منطقه، مجلس به طوریکه مهمان خانه در ابتدای ورودی حیاط قرار داشت به طوری که بعضی از مجلس ها یک در به بیرون حیاط و در دیگری به داخل حیاط داشت. شکل و فرم پنجره ها برای گردش هوا طراحی شده بود. در هر دو سوی خلیج فارس اتاق ها معمولاً دارای چند پنجره بزرگ در پایین بودند و در بالای دیوار اتاق ها نزدیک به سقف در زیر هر پنجره بزرگی، پنجره ها با دریچه های کوچکی وجود داشت که اجازه خروج هوای گرم، گردش هوا و تهویه آن اتاق را به بهترین شکل می داد.

مصلح ساختمانی شامل مصالح موجود در آن منطقه بود که عبارتند از سنگ و گل یا خشت. سقف خانه ها عمدتاً چوبی بود که از چوب چندل همراه با شاخ و برگ درخت نخل که به طرز ماهرانه ای کنار هم بافته می شد و بر روی آن ملات گل و کاه بکن می شد تا هم نقش حفاظتی در برابر باران را داشته باشد و هم نقش علق حرارتی در برابر گرمای منطقه را به بهترین وجه ایفا کند. در دهه های اخیر به واسطه ظهور ماشین آلات، استفاده از چوب مربع و تخته های چوب یا پلپوست وارداتی مرسوم شد.

محله بستیکه دبی از جمله محله هایی است که تأثیر سواحل شمالی خلیج فارس را بر سواحل جنوبی نشان می دهند، جایی که بستیکه های مهاجر از کرانه های شمالی خلیج فارس ساکن شدند و خانه های خود را به همان طرز از خانه های کرانه های شمالی ساختند و معمار کرانه های جنوبی را ارتقا دادند.

در شماره آتی به سایر جنبه های شباهت های دو کرانه خلیج فارس از جمله غذا، هنر های مردمی، اعیاد و مناسبت ها، افسانه ها، زبان و دریانوردی در دو کرانه خلیج فارس پرداخته خواهد شد.

مدیر کل امور دریایی سازمان بنادر خبر داد:

آغاز اجرای طرح سفر و گردشگری دریایی تابستان ۱۴۰۲

مدیرکل امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی با اعلام اجرای طرح سفرهای دریایی و گردشگری دریایی در تابستان سال جاری توسط این سازمان، گفت: تمرکز اجرای طرح مذکور بر تمامی بنادر موجود در نوار ساحلی شمال کشور است. به گزارش اقتصادسراسر، مهدی فرمهینی فراهانی درباره طرح و برنامه سازمان بنادر به منظور انجام سفرهای دریایی و گردشگری دریایی در تابستان سال ۱۴۰۲، اظهار داشت: ایمنی سفرهای دریایی و گردشگری فقط مربوط به نوروز نیست و مدیریت ایمن سفرهای دریایی در تمامی فصول سال در دستور کار سازمان بنادر و دریانوردی قرار دارد. وی افزود: با تشکیل کمیته خدمات حمل و نقل دریایی با مسئولیت سازمان بنادر همانند نوروز ۱۴۰۲، سومین جلسه این کمیته نیز در راستای ایجاد انسجام و تعامل و همکاری سازمان هایی که در حوزه مدیریت سفرهای دریایی مشارکت دارند، برگزار شد. مدیرکل امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی با بیان اینکه هدف از تشکیل این جلسات، بررسی آمادگی و هماهنگی سازمان های مربوطه و در اختیار داشتن تجهیزات و منابع کافی است، ابراز امیدواری کرد با تلاش های صورت گرفته و نیز با هماهنگی و همکاری سازمان بنادر و دریانوردی در قالب دستورالعمل مدیریت سفرهای دریایی، شاهد رشد سفرهای دریایی و رشد هر چه بیشتر و بهتر سفرهای دریایی در سال جاری باشیم. فراهانی با اشاره به اینکه شیوع و پیروس کرونا در چند سال گذشته به عنوان یک مانع در حوزه سفرهای دریایی و گردشگری دریایی همانند بسیاری از شقوق حمل و نقل، فعالیت ها را محدود کرده بود، خاطر نشان کرد: خوشبختانه با فروکش کردن این ویروس، استقبال مردم از ظرفیت های حوزه دریایی در حال افزایش است و در نوروز سال جاری نیز شاهد رشد چشمگیر سفرهای دریایی بودیم و امیدواریم این روند در تابستان نیز ادامه یابد. وی ادامه داد: در تابستان با توجه به گستردگی تعطیلات، پیک سفرهای دریایی و گردشگری دریایی پیش بینی نمی شود اما آمادگی لازم و کافی از سوی سازمان بنادر و دریانوردی به منظور مدیریت هرچه بهتر فعالیت ها، وجود دارد. مدیرکل امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی با بیان اینکه تمرکز سفرهای دریایی و گردشگری دریایی با توجه به متبوع بودن آب و هوا در نوار ساحلی شمالی کشور نسبت به جنوب ایران بر بنادر شمالی اختصاص یافته است.



نماینده مردم نوشهر، چالوس و کلاردشت در مجلس

بندر نوشهر ظرفیت گردشگری دریایی را دارد

نماینده مردم نوشهر، چالوس و کلاردشت در مجلس شورای اسلامی با اشاره به ظرفیت های بزرگ نوشهر در حوزه گردشگری گفت: به همین منظور از چند سرمایه گذار دعوت به همکاری کردم. ضمن اینکه حل و رفع مسائل و مشکلات، گردشگری دریایی نوشهر در دستور کار قرار گرفته گزارش اقتصادسراسر، محمدعلی محسنی درباره رونق بندر نوشهر با رویه گردشگری بیان اینکه بندر نوشهر یک فرصت بی نظیر اقتصادی برای غرب استان به ویژه نوشهر محسوب می شود که سابقه ۹۲ساله دارد به فارس اظهار کرد: امروزه بسیاری از بنادر پر درآمد کشور، سال ها و دهه ها بعد از بندر نوشهر فعال شدند اما به دلیل محدود بودن فضای بندر نوشهر، از یکسو در کرانه ساحل و از سوی دیگر نزدیکی به شهر، نتوانسته آن چنان که باید رشد کند و توسعه یابد. وی با اشاره به جا ماندن تقریبی بندر نوشهر از کورس رقابت با دیگر بنادر استان و کشور، گفت: غفلت مسئولان در دهه های گذشته نیز در رخداد چنین وضعیتی نقش داشته است. با این حال باید به سمتی برویم که هم اراضی بیشتری در اختیار این بندر قرار گیرد و هم کالاهای با حجم کم اما با ارزش آوری بالا جایگزین کالاهای پر حجم شوند. نماینده مردم نوشهر، چالوس و کلاردشت در مجلس شورای اسلامی تصریح کرد: در دولت های گذشته قرار بود ۲۰۰ هکتار به وسعت بندر نوشهر اضافه شود و این بندر از پس کرانه وسیع تر و جاده ترانزیتی برخوردار شود اما به دلیل موانع موجود، فقط ۶ هکتار آن محقق شده بود. محسنی پندبی از پیگیری موضوع توسط معاون وزیر راه و شهرسازی و رئیس سازمان بنادر و دریانوردی کشور طی بازدید حضور از این بندر و بخش های مختلف آن سخن گفت و افزود: در نشست پیرامون رفع مسائل بندر مقرر شد که نخست، اقداماتی عاجل برای لایروبی ورودی بندر نوشهر صورت پذیرد. وی ادامه داد: انباشت گل و لای در طول این سال ها موجب محدود شدن تردد کشتی های حامل بارهای مختلف شده و مشکلاتی در این زمینه ایجاد کرده بود. دوم اینکه موضوع افزایش وسعت بندر نوشهر مورد بررسی قرار گرفت و از باقیمانده ۲۰۰ هکتاری اراضی حوالی بندر حدود ۵۰ هکتار، نهالستان است و بقیه در اختیار سایر دستگاه ها قرار دارد که مقرر شد نشست دیگری در این باره برگزار شود و بررسی شود که چه مقدار از این ۱۹۰ و خوردهای هکتار قابل الحاق است. نماینده مردم نوشهر، چالوس و کلاردشت در مجلس شورای اسلامی با اظهار اینکه می توان از طریق رایزنی ها در سطح هیأت دولت و دستگاه های اجرایی حتی بخش خصوصی، اعتبارات لازم جهت خرید پس کرانه و افزایش فضای عرصه بندر را محقق سازیم.



رئیس شورای شهر بوشهر

سرمایه گذاری ۷۰ میلیارد تومانی در ساخت پروژه فانوس دریایی بندر بوشهر

رئیس شورای شهر بوشهر از ساخت پروژه فانوس دریایی بندر بوشهر خبر داد و گفت: این پروژه با مشارکت بخش خصوصی با سرمایه گذاری ۷۰ میلیارد تومان اجرا می شود. به گزارش اقتصادسراسر، وحید نیک روش در بوشهر، با بیان اینکه تکمیل طرح های نیمه تمام در اولویت قرار دارد، به تسسینم اظهار داشت: در این راستا از بودجه مصوب بندر بوشهر ۷۰ درصد آن مربوط به بخش عمران و خدمات شهری است. وی از اسفالت معابر خاکی در شهر بوشهر خبر داد و بیان کرد: در این راستا امسال ۴۰ میلیارد تومان برای اسفالت کوچه ها و معابر شهری مصوب شده است. رئیس شورای شهر بوشهر از ساخت پروژه فانوس دریایی بندر بوشهر خبر داد و گفت: این پروژه با مشارکت بخش خصوصی با سرمایه گذاری ۷۰ میلیارد تومان اجرا می شود و اکنون در حال آماده سازی منطقه مورد نظر در ساحل بوشهر است. نیک روش از ساخت گذر در محلات بین تنگک اول تا سوم بوشهر خبر داد و بیان کرد: برای این گذر با عرض ۳۵ متر ۳۰۰ میلیارد تومان مصوب شده است.

رئیس شورای شهر بوشهر وحید نیک روش دیگر از طرح ها دانست و تصریح کرد: برای اجرا طرح های عمران شهری در بافت تاریخی بوشهر از جمله تکمیل کف سازی ۷ میلیارد تومان تخصیص یافته استرئیس شورای شهر بوشهر به حفاری های صورت گرفته در سطح شهر برای توسعه شبکه آبرسانی پرداخت و خاطر نشان کرد: ششورا و شهرداری برای تسریع در خدمات رسانی به شهروندان به ویژه در زمینه تأمین آب مصرفی و توسعه شبکه فاضلاب بیشترین همکاری با شرکت آب و فاضلاب دارند. نیک روش تأکید کرد: از دستگاه های خدمات رسان درخواست می شود در زمان تهیه اسناد مناقصه پروژه های خود، هزینه درخواست مجوز و ترمیم اسفالت را هم در نظر بگیرند تا شهروندان دچار مشکلات نشوند.

رئیس شورای شهر بوشهر وحید نیک روش با بیان اینکه طولانی شدن زمان عملیات حفاری و ترمیم ها سبب بروز مشکلاتی برای شهروندان شده است از مجریان و دست اندر کاران خواست بر اساس برنامه زمان بندی شده عملیات حفاری و ترمیم انجام دهند.