اقتصاد سرآمد
شنبه ۶ اسفند ۱۴۰۱ - شماره ۱۵۸۴

اندیشکده بندرکنگ

نوبت سوم

بررسی عناصر معماری بناها در بافت قدیم بندر کنگ

طیبه حسین آخوندی معمار- بندر کنگ یکی از بنادر تاریخی کشور محسوب می‌شود. این بندر در حاشیه ساحلی خلیج فارس و یکی از شهرهای شهرستان بندرلنگه میباشد. بافت تاریخی و قدیمی بندر کنگ همانند دیگر شهر های طبیعی تاریخی ایران دارای ساختار پیوسته منسجم و هماهنگ است.

خصوصیات کالبدی شهر کنگ:

سیمای محیطی:

بندر کنگ شهری است که بر پهنه اراضی پس ساحلی و دور از بارندگی های کوهستان ها، در کنار ساحل خلیج فارس قرار گرفته و هیچ گونه عارضه مشخص طبیعی در محوطه و پیرامون آن دیده نمی شود. به جز بستر خشک مسیلی که در سمت شرق شهر، سیلاب ها را به دریا می رساند. در تمامی دشت ها از بوته‌زارهای تنگ و درختان کهور، کنار، ... پوشیده شده است.

بادگیر در حقیقت تکامل یافته ترین اختراع معماری سنتی این نواحی است. در واقع به عنوان مطمئن ترین وسیله و به منظور مقابله با هوای ناسازگار و گرم جنوب به وجود آمده است. معمولاً بادگیر در فرم ها و اندازه های مختلف و بر فراز آخرین طبقه استوار می گردند.

در تمام فصول باد مرطوب دریا شهر را آرام میکند. در تابستان شدت رطوبت هوا، گرما را طاقت فرسا می کند و دریا مهمترین عنصر و منظر محیط طبیعی شهر به شمار می‌رود.

در اغلب بناها فضای سبزی که در وسط حیاط مرکزی که مشتمل بر درختان بومی منطقه، درخت نخل، کنار، گارمزنگی دیده می‌شود که هم به کیفیت زندگی به لحاظ سرانه ی فضای سبز هر واحد و هم به کیفیت بصری بافت بندر کنگ با درختان سر به فلک کشیده ی نخل خط آسمانی موزون را در بافت قدیم آن خلق نموده است.

سیمای کالبدی:

اگر از ارتفاع بالا به شهر نظاره کنیم، حجم یکنواخت و کم ارتفاعی از بناهای خاکی رنگ را بادگیرهای روبروی شیب ملایمی از جلگه ساحلی در دامن گسترده و به سوی بلندی‌های کوهپایه روبرو پیشرفت است خواهیم دید. معماری ساده، خانه های یک طبقه بابام های کاهگلی مسطح، بادگیر های کوتاه و بلند، کوچه های کم عرض و در زیر گرمای آفتاب جنوب کاهگلی به نظر می‌رسد. بیشتر بناها و مجزا از هم و به طور نامنظم پراکنده شده‌اند. بافت قدیم در نزدیکی ساحل آرمیده است و نسبتاً فشرده تر و دانه های آن به هم چسبیده اند و بافتی موزون و هماهنگی را ایجاد نموده است.

عناصر و المان های معماری سنتی بافت قدیم بندر کنگ:

ورودی: عامل دعوت کنندگی به فضا، عنصری شاخص که ریتم یکنواخت جداره‌های خارجی بنا را در مکثی دلپذیر می کشند و ما را به درون خانه فرا می خواند. یک گشایش و پیش آمدگی و عقب‌نشینی، گاه سکویی و سایبانی، همه و همه در تشدید این عامل ایفاگر نقش اند. تزیینات زیبا بر روی ورودی های چوبی خود ارزش و اهمیت آن را نزد سازندگان و استفاده کنندگان از آن را آشکار می دارد. هر دری با نقوش زیبا حرف تازه و آهنگ نویی است که از روح و جان هنرمند سازنده اش تراویده است.

در ورودی ساختمان ها و درگاه اتاق های داخلی عموماً از چوب و غالباً کنده کاری شده است و چوب درها معمولاً از نوع کهور است که در مقابل حرارت و رطوبت مقاومت فراوانی دارد و در واقع استفاده از چوب های منقوش و مشبک در بناهای حوزه خلیج فارس یکی از عوامل مهم اصلی زیبایی بناهایی است که در معماری های سنتی جنوب ایران رواج کامل دارد.

پیش آمدگی سردر و سکوهای بیرون زده در تعریف ورودی نقش موثری را ایفا می کند که در معماری امروز اثری از آن نمی بینیم. این تضاد را در مقایسه دو ورودی دیروز و امروز هویدا است. پیش آمدگی سردر و سکوهای بیرون زده در تعریف ورودی نقش مؤثری را ایفا می کند که در معماری امروز اثری از آن نمی بینیم. این تضاد را در مقایسه ورودی دیروز و امروز به وضوح قابل رویت است.

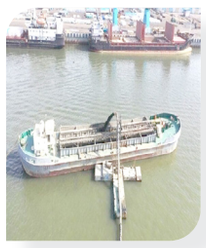
بادگیر: یکی از عناصر قالب و چشمگیر در معماری بافت قدیم کنگ بادگیر است. این عنصر اصلی ترین سیمای کوچه ها، خانه ها و منظر شهری است. این عنصر که در جهت جریان غالب و مطبوع هوا به سمت دریا عمل می کند، در واقع حامل نیروی تدافعی ساختمان در برابر گرما می باشد. بادگیر و عناصر تفکیک ناپذیر خانه‌های کنگ است که جریان هوا را به داخل اتاق ها هدایت می کنند. آنچه در معماری بومی هنوز ناب است تعدیل و در اختیار آوردن هوا در محیط خانه بدون استفاده از تکنولوژی جدید است. بادگیرها برج هایی هستند مربع مستطیل شکل که سطح قاعده آن معمولاً ۳ تا ۳/۵ متر و ارتفاع آن ها ۳ تا ٤ متر و گاها ۵ متر از سطح بام است که از داخل به جز در طبقه همکف توسط دو تیغه ضربدری به چهار بخش تقسیم میشود. قسمتی که بیرون از پشت بام است از هر چهار طرف دارای روزنه هایی است که از هر طرف باید با آن برخورد می نماید، جریان هوا کانالیزه شده و به سمت پایین حرکت می کند و به علت سنگین بودن هوای خنک به محض ورود آن، هوای گرم داخل اتاق از اطراف خارج می‌شود و این عمل همیشه در حال تکرار است و محیط زیر بادگیر نسبت به بیرون، محیطی دلپذیر و مطبوع تر خواهد بود. بیشترین بادها در طول روز به علت گرمی سطح زمین نسبت به دریا از خشکی به سمت دریا و در شب بالعکس از دریا به خشکی می باشد که این بادهای محور شمالی- جنوبی مطلوب ترین بادهای این منطقه می باشد.

میدان ها: گسستگی بافت، جهت گیری رو به دریا، کنج های شکسته بر آب راهه های موجب شکل دادن به فضاهای خالی میدان مانند می گردند. باریکه های اطراف بناها که در فواصل کوتاه به هم متصل می شوند، فضاهای عمومی شهر را به صورت شبکه ای از فضای به هم پیوسته در قسمت هایی از بافت قدیمی باز تر می -کند و میدانچه های نامنظم با ابعاد بی قواره ایجاد می کند که برخی از آنان مرکز محله یک محله به وجود می آورند. معمولاً در فواصل هر سه یا چهار ساختمان بزرگ، میدان کوچکی وجود دارد و این شیوه معماری در تمام محلات قدیم یک از مشخصات شکل گیری این ناحیه است که به طور عموم در تمام بافت قابل مشاهده می گردد.

تناسب صحیح میان بناها و کوچه ها باعث شده تا سایه در بیشتر ساعات روز مهمان کوچه ها باشد و از تابش مستقیم آفتاب بر جداره بناها محفوظ بماند.

تناسب مناسب و انسانی به همراه منظره زیبا از درختان نخل، چشم را در انتهای پیچ کوچه به لطافت سبزی می نشاند تا از پس آن آبی آسمان را ارزانی نماید.

ریتم موجود در جان پناه ها در کوچه ها به همراه تناسبات مناسب و عقب‌نشینی جداره ها در ابتدای ورودی در معابر، دعوت کنندگی زیبایی را در معبر ایجاد نموده که رهگذر را به درون می کشد و تا انتهای معبر می- برد. سمفونی هماهنگ خط آسمان این مجموعه معماری، آهنگی خاص را تداعی می کند، هماهنگی بادگیرها، المان شاخص مسجد، نخل های سبز، همگی در تنوع و زیبایی این خط سهیم اند.



نخستین شناور لایروب‌ها پر بارج کشور در بندر نوشهر ساخته می‌شود

مدیرکل بنادر و دریانوردی استان مازندران از برنامه ریزی برای آغاز عملیات اجرایی ساخت نخستین شناور لایروب هاپر بارج کشور در بندر نوشهر خبر داد.به گزارش اقتصادسرآمد، سعید کیاکجوری مدیر کل بنادر و دریانوردی استان مازندران با اشاره به اینکه یکی از بزرگ‌ترین چالش‌های بنادر شمالی بویژه بندر نوشهر موضوع لایروبی است، اظهار داشت: با حمایت‌های سازمان بنادر و دریانوردی کشور، طراحی این لایروب از حدود ٦ ماه پیش آغاز شده و عملیات ساخت این پروژه توسط شرکت صدرا در حال انجام است.وی افزود: این لایروب که نخستین دستگاه هاپر بارج چند منظوره ساخت داخل کشور به شمار می‌رود با دانش کاملاً بومی و بهره گیری از توانمندی‌های داخلی طراحی و ساخته می‌شود.مدیر کل بنادر و دریانوردی استان مازندران خاطرنشان کرد:بر اساس پیش‌بینی‌های صورت گرفته، کار ساخت نخستین لایروب هاپر بارج کشور در نیمه نخست سال ۱٤۰۳ نهایی و تا پایان همان سال در بندر نوشهر به بهره‌برداری خواهد رسید و این یکی از بزرگ‌ترین دستاوردهای اداره کل بنادر و دریانوردی استان مازندران است.به گزارش اداره کل بنادر و دریانوردی استان مازندران، گفتنی است که یکی از ویژگی‌های مهم این لایروب، اجرای عملیات نامحدود لایروبی در داخل و بیرون حوضچه بندر نوشهر به شکل بسیار مطلوب است و از همه تکنیک‌ها و دانش‌های لایروبی در آن استفاده شده است.

برای کشف گنج پنهان بسیج شویم؛اقتصادسر آمد گزارش می دهد

درمان اقتصاد ایران با داروی مکُران

سرآمد گروه دریا محور - زهرا عسکری- سواحل بکر و دست‌نخورده مکران (ماکوران) –از استان هرمزگان تا استان سیستان و بلوچستان- بزرگ‌ترین فرصت سرمایه‌گذاری خرد و کلان و تولید و برداشت اقتصادی کشور است. از ۱۳۸۷ که رهبر جمهوری اسلامی ایران بر آن تأکید کرد و همه نگاه‌ها را به آن سمت متوجه ساخت تا کنون حدود ۱۵سال می گذرد و هیچ حرکت مثبت و چشمگیری در طول سواحل مکران (ماکوران) رخ نداده است.

این در حالی است که مقام معظم رهبری طی این سال‌ها بارها به موضوع اشاره و تاکید داشته‌اند؛ اما آن روندی که نیاز و شایسته است شکل نگرفته است. معظم له در دیدار با جمعی از فرماندهان نیروی دریایی فرمودند: « در چند سال گذشته بحث توسعه سواحل مکران مطرح شد و دولت‌ها هم از آن استقبال کردند اما پیشرفت جدی در این موضوع نیازمند فرهنگ‌سازی است.»

پیشرفت جدی نیازمند فرهنگ سازی است. این می‌تواند نصب‌العین قرار گیرد و در سطح وسیع به مقوله مکران (ماکوران) ورود کرد؛ اما باید قبول داشت که کم کاری بزرگی رخ داده است. ۱۵ سال زمان صرف شده و هنوز در ابتدای راه هستیم و این چیزی نبود که مد نظر معظم له بوده است.

شاخص ۲۵ساله ایران و چین

اگر به تفاهم ۲۵ ساله ایران و چین نگاه کنیم و آن را به عنوان یک تفاهم نامه اقتصادی بسیار بزرگ بدانیم و شاخص قرار دهیم، می بینیم که پیش از نیمی از زمان این تفاهم نامه برای توسعه مکران از بین رفته است.

طی این ۱۵سال، مکران باید حداقل ۵۰ درصد پیشرفت و سازندگی داشت که اگر چنین بود؛ الان تمام کشور مکران را می شناختند و اتفاقا همین عید امسال، بار و بندیل می بستند برای یک تفریح دریایی به یادماندنی در سواحل مکران. اما آیا چنین است؟ می‌دانیم که اکثر مردم ایران حتا نام مکران یا ماکوران را نشنیده اند و این همان نکته ای است که رهبر فرزانه ما به آن اشاره‌ای داشتند. اگر طی این ۱۵ سال کار می‌شد، اکنون مکران یک فرهنگ اقتصادی، صنعتی و گردشگری بزرگ شده بود.

۱۵سال عمر بزرگی است که از دست داده ایم. ما منکر زحمت‌ها و خون‌دل خوردن مسئولان نیستیم؛ آن‌ها را فرزندان دل‌سوز این آب و خاک و مریدان پیر فرزانه خود می دانیم؛ اما این باعث نشود که کم‌کاری‌ها را نبینیم و گوشزد نکنیم.

مثلا، سواحل مکران بعد از ۱۵ سال هنوز «مدیریت واحد» ندارد! و این عجیب ترین نکته و پاشنه آشیل ماجراست. در چنین صورتی، چگونه می توان انتظار حرکت داشت؟

شورای توسعه مکُران

سال ۹۸ شورایی متشکل از معاون اول رئیس جمهور، رئیس ستاد کل نیروهای مسلح، وزیران امور اقتصادی و دارایی، کشور، راه و شهرسازی و نفت، رئیس سازمان برنامه و بودجه کشور، رئیس سازمان حفاظت محیط زیست و... تشکیل شد تا به توسعه این مناطق مهم سرعت داده شود؛ اما سرعت‌دهی خاصی ملاحظه نشد. تا افق ۱٤۱۵ باید سواحل مکران به نقطه اوج خود برسند و اکنون فقط حدود ۱۳سال با این افق فاصله داریم در حالی که بیش از ۱۵ سال را از دست داده‌ایم. تغییر ساختار و تشکیل شورای توسعه ماکوران نیز درمان درد نشد و همچنان ضعف مدیریت و نبود مدیریت واحد دو عامل اصلی رکود و سکون توسعه ماکوران است.

موسسه مطالعات و تحقیقات بین المللی ابرار معاصر تهران در مطالعات خود نوشته است:

« اگرچه از سال ۱۳۹۰ طرح‌ها و پروژه‌های گوناگونی از جمله احداث مخازن ذخیره سازی نفت خام و میعانات گازی یا احداث پالایشگاه و صنایع پتروشیمی برای این منطقه تصویب شده تا با اجرای این پروژه‌ها جاسک به قطب نفتی کشور تبدیل شود، تاکنون در عمل موفقیتی در این زمینه به دست نیامده است، سرمایه‌گذاری قابل توجهی نیز در این بندر انجام نشده و اغلب پروژه‌ها در بلاتکلیفی به‌سر می‌برند. »

نگاه درست اما غلط!

سواحل مکُران با طول بیش از ۷۰۰کیلومتر علاوه بر سواحل چهار شهرستان جنوبی سیستان‌وبلوچستان یعنی دشت یاری، کنارک، چابهار و زرآباد، سه شهرستان ساحلی در استان هرمزگان شامل سیریک، میناب و جاسک را هم در بر می گیرد که همه آن‌ها به دریای عمان و آب‌های آزاد جهان راه دارند.

بندر اقیانوسی چابهار در استان سیستان و بلوچستان، تنها مسیر ورود ایران به آب‌های آزاد جهان و واصل اقیانوس هند و کشورهای آسیای شرقی و هند و چین به آسیای میانه است. به همین دلیل بندرچابهار مورد توجه بین‌الملل، از تحریم ها معاف و بهترین وارزان‌ترین مسیر به سمت آسیای میانه است.

این نکته باعث شده که اکثر نگاه‌ها به سمت چابهار باشد و روی این مزیت‌ها تاکید شود. این نگاه درستی است؛ چابهار واقعا ظرفیت و قابلیت‌های بزرگی برای ایران می‌تواند داشته باشد؛ اما بی توجهی با سایر مزیت‌ها و قابلیت های سواحل ماکوران غلط است.

سواحل مکُران از ابعاد مختلف صاحب مزیت است که ارتباط بندری با آب های بین المللی و آزاد فقط یکی از آن مزیت‌هاست نه همه آن.

مسئولان نه تنها همه مزایای سواحل مکُران را ندیده‌اند بلکه آخرین اسکله ساخته شده در همان بندر چابهاری که همه توجه‌ها را به خود معطوف داشته، طبق اطلاع همان موسسه مطالعاتی، مربوط به سال ۱۳۸۳ بوده و بعد از آن هیچ اسکله جدیدی به بندر چابهار اضافه نشده است.

این در حالی است که هر نقطه از سواحل مکُران، مزیت‌های بزرگ مهاجر پذیری، تاسیس کارخانجات بزرگ آب بر، گردشگری دریایی و... دارد.

۱۲سال فرصت باقی مانده

از ابتدای فرمایش رهبری در باره مکُران و نامیدن آن تحت عنوان «گنج پنهان» سال‌ها می گذرد. از آن که بگذریم و برای فرصت‌های از دست رفته حسرت بخوریم، بیش از سه سال از طرح توسعه ماکوران در افق ۱٤۱۵ هم گذشت و این داغ دل را تشدید می‌کند. چرا در شرایطی از وضعیت تحریم و اقتصادی که داریم، مساله مهم توسعه ماکوران عقب می‌افتد؟ اکنون کمتر از ۱۲ سال فرصت داریم تا گنج پنهان را نه تنها کشف کنیم، بلکه آن را به سهام ملی تمامی ایرانیان تبدیل کنیم و اقتصاد ایران را نجات دهیم. اقتصاد ایران بیمار است و سواحل مکُران بهترین دوا و درمان برای آن است.

شورای توسعه سواحل مکُران باید بداند که انجام چنین کار بزرگی، به آسانی و به تنهایی امکان پذیر نیست. باید بداند که باید به فرمایشات رهبری دقت بیشتری بکند. باید بداند که «فرهنگ‌سازی» که رهبر فرمودند در این مسیر بسیار حائز اهمیت است و با فرهنگ‌سازی می‌توان به باور و بسیج عمومی ایرانیان برای توسعه مکُران رسید و جزاین یا زمان از دست می‌دهیم و یا مجبوریم دست به روی بیگانگان دراز کنیم. با فرهنگ سازی، یک ایران برای کشف آن‌ها را پیر فرزانه خود می‌دانیم؛ اما این باعث نشود که کم‌کاری‌ها را نبینیم و گوشزد نکنیم.

مثلا، سواحل مکران بعد از ۱۵ سال هنوز «مدیریت واحد» ندارد! و این عجیب ترین نکته و پاشنه آشیل ماجراست. در چنین صورتی، چگونه می توان انتظار حرکت داشت؟

شورای توسعه مکُران

سال ۹۸ شورایی متشکل از معاون اول رئیس جمهور، رئیس ستاد کل نیروهای مسلح، وزیران امور اقتصادی و دارایی، کشور، راه و شهرسازی و نفت، رئیس سازمان برنامه و بودجه کشور، رئیس سازمان حفاظت محیط زیست و... تشکیل شد تا به توسعه این مناطق مهم سرعت داده شود؛ اما سرعت‌دهی خاصی ملاحظه نشد. تا افق ۱٤۱۵ باید سواحل مکران به نقطه اوج خود برسند و اکنون فقط حدود ۱۳سال با این افق فاصله داریم در حالی که بیش از ۱۵ سال را از دست داده‌ایم. تغییر ساختار و تشکیل شورای توسعه ماکوران نیز درمان درد نشد و همچنان ضعف مدیریت و نبود مدیریت واحد دو عامل اصلی رکود و سکون توسعه ماکوران است.

موسسه مطالعات و تحقیقات بین المللی ابرار معاصر تهران در مطالعات خود نوشته است:

« اگرچه از سال ۱۳۹۰ طرح‌ها و پروژه‌های گوناگونی از جمله احداث مخازن ذخیره سازی نفت خام و میعانات گازی یا احداث پالایشگاه و صنایع پتروشیمی برای این منطقه تصویب شده تا با اجرای این پروژه‌ها جاسک به قطب نفتی کشور تبدیل شود، تاکنون در عمل موفقیتی در این زمینه به دست نیامده است، سرمایه‌گذاری قابل توجهی نیز در این بندر انجام نشده و اغلب پروژه‌ها در بلاتکلیفی به‌سر می‌برند. »

نگاه درست اما غلط!

سواحل مکُران با طول بیش از ۷۰۰کیلومتر علاوه بر سواحل چهار شهرستان جنوبی سیستان‌وبلوچستان یعنی دشت یاری، کنارک، چابهار و زرآباد، سه شهرستان ساحلی در استان هرمزگان شامل سیریک، میناب و جاسک را هم در بر می گیرد که همه آن‌ها به دریای عمان و آب‌های آزاد جهان راه دارند.

بندر اقیانوسی چابهار در استان سیستان و بلوچستان، تنها مسیر ورود ایران به آب‌های آزاد جهان و واصل اقیانوس هند و کشورهای آسیای شرقی و هند و چین به آسیای میانه است. به همین دلیل بندرچابهار مورد توجه بین‌الملل، از تحریم ها معاف و بهترین وارزان‌ترین مسیر به سمت آسیای میانه است.

این نکته باعث شده که اکثر نگاه‌ها به سمت چابهار باشد و روی این مزیت‌ها تاکید شود. این نگاه درستی است؛ چابهار واقعا ظرفیت و قابلیت‌های بزرگی برای ایران می‌تواند داشته باشد؛ اما بی توجهی با سایر مزیت‌ها و قابلیت های سواحل ماکوران غلط است.

سواحل مکُران از ابعاد مختلف صاحب مزیت است که ارتباط بندری با آب های بین المللی و آزاد فقط یکی از آن مزیت‌هاست نه همه آن.

مسئولان نه تنها همه مزایای سواحل مکُران را ندیده‌اند بلکه آخرین اسکله ساخته شده در همان بندر چابهاری که همه توجه‌ها را به خود معطوف داشته، طبق اطلاع همان موسسه مطالعاتی، مربوط به سال ۱۳۸۳ بوده و بعد از آن هیچ اسکله جدیدی به بندر چابهار اضافه نشده است.

این در حالی است که هر نقطه از سواحل مکُران، مزیت‌های بزرگ مهاجر پذیری، تاسیس کارخانجات بزرگ آب بر، گردشگری دریایی و... دارد.

۱۲سال فرصت باقی مانده

از ابتدای فرمایش رهبری در باره مکُران و نامیدن آن تحت عنوان «گنج پنهان» سال‌ها می گذرد. از آن که بگذریم و برای فرصت‌های از دست رفته حسرت بخوریم، بیش از سه سال از طرح توسعه ماکوران در افق ۱٤۱۵ هم گذشت و این داغ دل را تشدید می‌کند. چرا در شرایطی از وضعیت تحریم و اقتصادی که داریم، مساله مهم توسعه ماکوران عقب می‌افتد؟ اکنون کمتر از ۱۲ سال فرصت داریم تا گنج پنهان را نه تنها کشف کنیم، بلکه آن را به سهام ملی تمامی ایرانیان تبدیل کنیم و اقتصاد ایران را نجات دهیم. اقتصاد ایران بیمار است و سواحل مکُران بهترین دوا و درمان برای آن است.

شورای توسعه سواحل مکُران باید بداند که انجام چنین کار بزرگی، به آسانی و به تنهایی امکان پذیر نیست. باید بداند که باید به فرمایشات رهبری دقت بیشتری بکند. باید بداند که «فرهنگ‌سازی» که رهبر فرمودند در این مسیر بسیار حائز اهمیت است و با فرهنگ‌سازی می‌توان به باور و بسیج عمومی ایرانیان برای توسعه مکُران رسید و جزاین یا زمان از دست می‌دهیم و یا مجبوریم دست به روی بیگانگان دراز کنیم. با فرهنگ سازی، یک ایران برای کشف

برگزیده

فرمانده نیروی دریایی سپاه خبرداد

تجهیز نیروی دریایی سپاه به ۹۰ شناور موشک انداز دیگر

سرآمد فرمانده نیروی دریایی سپاه گفت: نیمه اسفند امسال، ۹۰ فروند شناور موشک انداز و راکت انداز با برد عملیاتی بسیار زیاد و توان عملیاتی بالا، به ناوگان این نیرو اضافه می شود . به گزارش اقتصادسرآمد، دریادار تنگسیری افزود: خلیج فارس خانه ماست و متعلق به ایران و کشورهای مسلمان جنوب حاشیه خلیج فارس است، الان در خلیج فارس ترددها به صورت عادی صورت می گیرد، همانطور که مستحضر هستید آب راه‌های ورودی و خروجی در آب‌های ایران است، بیشترین عمق آب را ما در خلیج فارس سمت ایران داریم، ترددهای کشتی ها عموماً نفتکش که بالغ بر ۸۵ نفتکش از آنجا عبور می کند که امنیت کامل در خلیج فارس برقرار است، قبل از اینکه بیگانه‌ها هم بیایند در خلیج فارس این امنیت برقرار بوده، با آمدن آنها که مخل امنیت هستند و مشکلاتی را برای مردم منطقه ایجاد می کنند، اما الان سعی و تلاش مان بر این است که منطقه را امنیت کامل برقرار کنیم و کشتی های ما کشتی ها دنیا از این آب راه عبور کند که الحمدالله وضعیت اکنون عادی است.فرمانده ناوگان پنجم مای کوپر اعلام کرد ما به این رسیدیم که ورود ناوهای هواپیما بر و بالگردبر، برای این بود که ایرانی ها از ما بترسند و فکر می کردند که با حجم ناوهایی که در منطقه می آورند ما وحشت می کنیم، کوپر اعلام کرده بود که قایق های تند رو این ها ما را مسخره می کنند و یک قایق می آید جلوی ناو هواپیما بر ما می گوید مسیر را باید جدا کنید، ما همان ابتدای کار، چون آبراه بین المللی است، اما از آب‌های ما عبور می کند موظف هستند رعایت اصول کنند، وقتی وارد خلیج فارس می‌شوند موظف هستند قانون کنترل باند را رعایت کنند، باند ورودی را ایران از این ها سوال و جواب می کند، جالب است به صورت فارسی این ها مجبور هستند در خلیج فارس صحبت کنند، هر چند بچه‌های ما کاملا مسلط به زبان لاتین هستند، زبان لاتین یکی از زبان‌های نیروی دریایی است باید حتماً مسلط باشند، اما ما می خواهیم به این ها بفهمانیم که اینجا خلیج فارس است، ما ٦ کشور را اجازه نمی‌دهیم از این آبراهی که بین جزایر ما عبور کنند، مجور هستند وقتی وارد خلیج فارس می‌شوند بروند به سمت جنوب خلیج فارس و از آب‌های همسایه عبور کنند، الحمدالله الان کاملاً تسلط داریم، امریکایی ها اکنون تمام ناوهای بزرگ را از منطقه خارج کردند و الان تعدادی ناوچه را (پی سی و دیبلو پی سی آ) که این ها به نوعی ناوچه‌های کوچک بدون موشک در خلیج فارس استفاده می کنند، طول ناوچه‌ها در حد ٦۰ متر خیلی کوچک هستند. ناو هواپیما بر ۳۱۰ متر است، ۱۱ متر آب خور دارد، ۷۵ فروند هواپیما بر رویش است، در زمان طاغوت ناوی می آمد الحمدالله الان اقتدار هم نیروی دریایی سپاه و هم ارتش قهرمان ما در دریای عمان و خلیج فارس به گونه‌ای است که این ها را به هیچ می‌پندارند، زمانی یک ناو می آمد یک بوق می‌زد و حکومتی را عوض می کرد، یک ناوهواپیما بر می‌آبد با ۷۵ فروند هواپیما بچه‌ها این ها را مسخره می کنند، خود کوپر اعلام کرد که ما به این رسیدیم که راهبرد ترس در دل ایرانی ها با ناوهای بزرگ هیچ عملی نبود لذا همه آن‌ها را بردند، ما، چون اعتقادمان به خداوند و اتکایمان به خداوند است از هیچ کس نمی ترسیم، ما در مقابل هیچ کس زانو نمی‌زنیم فقط در مقابل خدا، چون ملت ما ملت آزاده‌ای است ملت ما حماسه‌های ۲۲ بهمن این چنینی ایجاد می کند ما به عنوان سربازان ملت و نماینده مردم ایران قطعاً در مقابل دشمنان در دریا کم نمی آوریم، این ها فرزند همین ملت شجاع هستند که ٤٤ سال در مقابل حالا به نوعی ابرخباثت ایستادند و مبارزه کردند و امروز هم پرچم سه رنگ و مقدس جمهوری اسلامی در خلیج فارس، دریای عمان و در دریاهای دور دست بلند است.دریادار علیرضا تنگسیری فرمانده نیروی دریایی سپاه گفت : یک هدیه است به مناسبت ولادت با سعادت امام حسین (ع) و روز پاسدار به مردم قهرمان، همانطور که مستحضرید ۹ الحاق را برگزار کردیم این توفیق نصیب ما شد خداوند عنایت کرد و ٦۵۰ فروند شناور را ظرف سه سال وارد سازمان نیروی دریایی سپاه کردیم، شناورهای مختلف با بردها و سرعت‌های مختلف، سرعت شناور ما ۵۵ نات بود الان شناورهای جدید ۹۰ نات و ۷۵ نات، که هر نات ۱۸۵۳ متر که ضربدر ۹۰ کنیم سرعت بسیار بالایی است که در آینده ۱۱۰ نات، آمریکایی ها بالاترین سرعتی که در شناورهای رزمی شان دارند ۳۰ تا ۳۵ نات است که شناورهای ما سه برابر سرعت شناورهای موشک انداز امریکایی، سرعت دارد، سرعت بسیار بالا، آبخور بسیار کم، جثه کوچک، گریز راداری، این ها قابلیت‌های این شناور است، ما در آینده نزدیک انشاءالله شهید سلیمانی دو که شناور منحصر به فردی است از لحاظ بدنه و طراحی داخلی است، ایده و طراحی این شناور به صورت داخلی در نیروی دریایی سپاه صورت گرفته است، جوانانی که ۳۵ سال دارند این ها را طراحی کرده اند.فرمانده نیروی دریایی سپاه: رادار گریز هستند، اژدر خور و موشک خور نیستند، بدنه از نوع کربن است، چون سرعت خیلی بالاست، از موشک‌هایی برای این ها استفاده شده که بر دشان خیلی بالاست، موشک‌ها هم در درون کشور ساخته می‌شود تاب آوری این شناورها بسیار بالاست، اما در مورد الحاق، ما انشاءالله در آینده خیلی نزدیک در همین امسال دو الحاق داریم، یک الحاق که خیلی مهم است شهید سلیمانی دو که به نام شهید حسن باقری است در بوشهر الحاق می‌شود و به ناوگان نیروی دریایی سپاه منطقه دوم نیروی دریایی اضافه می‌شود، شهید سلیمانی شناوری دو بدنه است، ناوشکن‌های امریکایی اگر موشک بخورد در پاشنه شان موتور آب بگیرد از تحرک می‌افتند، شهید سلیمانی شناوری است اولاً ۵ هزار مایل دریایی برد دارد یعنی می‌تواند به هند برود و به چابهار برگردد، این شناور اقیانوس پیماست، این شناور کشتی‌های ما را همپایی می‌تواند کند در اقیانس ها، این شناور اولین شناور جمهوری اسلامی است که موشک عمود پرواز داخلی بر رویش نصب شده، ۱۲ فروند موشک نواب بر روی آن است و ٦ فروند موشک صیاد ۳ با ۱۵۰ کیلومتر برد، جنگال و تجهیزات جنگ الکترونیکی به روزی بر روی آن است، این شناور اگر یک سمتش موشک بخورد یک موتور خانه از بین برود این شناور باز هم عملیاتی است، هم برق دارد و هم موتور تحرک دارد و می‌تواند عملیات انجام دهد، دومین الحاق در همین امسال در نیمه اسفندماه ما ۹۰ فروند شناور موشک انداز و راکت انداز را وارد سازمان می‌کنیم یعنی به آن ٦۵۰ فروند اضافه می‌شود. دریادار در ادامه افزود: شناور اقیانوس پیمای شهید مهدوی را رسماً وارد سازمان می‌کنیم، شناور شهید مهدوی ۱۸ گره سرعت دارد، کشتی است با طول ۲۴۰ متر، ۲۱ متر ارتفاع، ساختمان ۸ طبقه که آسانسور دارد، ما این کشتی های بزرگ را به عنوان پایگاه‌های متحرک استفاده می‌کنیم.فرمانده نیروی دریایی سپاه: در اقیانوس‌ها همپایی می‌کند در آب‌های دور دست، چون ابلاغی که از فرمانده معزز کل قوا به ما شده، به راحتی می‌تواند تا سریلانکا، آمریکا و دریاهای دور دست حضور پیدا می‌کند، بر روی این شناور موشک است، موشک‌هایی با برد ۷۵۰ کیلومتر و ۳۰۰ کیلومتر می‌توانیم داشته باشیم، این شناور چهار فروند موشک دارد که هر بار موشک را آماده می‌کند و شلیک می‌کند، سه بالگرد می‌تواند بر روی این شناور بنشیند، این شناور در هر امواج دریا و اقیانوسی می‌تواند حضور پیدا کند برای همپایی و به عنوان پایگاه متحرک یک شناور بسیار چابک و مناسبی است.دریادار علیرضا تنگسیری فرمانده نیروی دریایی سپاه: ما سه فروند شناور اقیانوس پیما داریم، یکی شهید رودکی، شهید مهدوی و در آینده شهید بهمن باقری پهباد بر است، باندی دارد ۱۸۰ متر طول دارد هواپیما با چرخ بر روی این شناور می‌نشیند و با چرخ هم تیک آف می‌کند، زیر آن حدود ۳۰ فروند شناور موشک انداز کلاس عاشورا می‌تواند در خودش حمل کند، تا الان شناورهای ما کلاس عاشورا و طاروق بر روی آن‌ها راکت انداز ۱۰۷ بود کار جدیدی که صورت می‌گیرد در واقع ما ارتقاء می‌دهیم شناور عاشورا را از راکت انداز به موشک ۱۲ کیلومتر برد، و طاروق کلاس ما با موشک ۱۸۰ کیلومتر برد برای شناور ۱۳ متری که در دنیا وجود ندارد این کار هم موشک و هم شناورش در نیروی دریای سپاه ساخته شد، هم دانش بنیان‌ها به ما کمک کردند و هم در مجموعه ساخت شناورهایمان در و اقع مرکز تخصصی شناوری ما ساخته شده است، شناور شهید حسن باقری از نوع کلاس شهید سلیمانی، این شناور از صفر تا صد در نیروی دریایی سپاه ساخته شده است، ما در آنجا هم شناورهایی را می‌سازیم که کشور ما نیاز داشت و از کشورهای غربی می‌خرید با این تحریم‌ها فروش نکردند آنها آمدند با ما قرارداد بستند الان ما ۱۳ فروند شناور را برای شرکت بنادر ما این کار را می‌کنیم که این یک قابلیت است.

بنادر دریانوردی

تدارک ۱۱ هزار شناور تفریحی برای سفرهای نوروز

به گفته مدیرکل امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی، طرح سفرهای دریایی نوروزی از ۲۵ اسفندماه آغاز می‌شود و ۱۱ هزار فروند شناور تفریحی با ظرفیت مجموع ۱۸ هزار صندلی آماده خدمت‌رسانی به مسافران نوروز است.به گزارش اقتصادسرآمد، مهدی فرمهینی فراهانی با اشاره به اقدامات سازمان بنادر و دریانوردی برای سفرهای نوروزی ۱٤۰۲، بیان کرد: نقش اساسی سازمان بنادر در حوزه سفرهای دریایی نوروزی ارتقای ایمنی و تسهیل مسافرت‌های دریایی است و از منظر اینکه اسکله‌ها و پایانه‌های مسافری، شناورها و مسیرهای دریایی تردد شناورها ایمن باشد، این سازمان اقدامات چشمگیر و برنامه‌ریزی شده به عمل آورده است.وی ادامه داد: در این مدت ستاد تسهیل سفرهای دریایی نوروزی را با حضور و همکاری ارگان‌های ذی‌ربط کشوری و لشکری دخیل در حوزه ارتقا ایمنی سفرهای دریایی تشکیل دادیم و نسبت به ابلاغ شرح وظایف این ارگان‌ها به منظور همکاری موثر با سازمان بنادر اقدام کردیم. مدیرکل امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی کشور، طراحی این لایروب از حدود ٦ ماه پیش آغاز شده و عملیات ساخت این پروژه توسط شرکت صدرا در حال انجام است.وی افزود: این لایروب که نخستین دستگاه هاپر بارج چند منظوره ساخت داخل کشور به شمار می‌رود با دانش کاملاً بومی و بهره گیری از توانمندی‌های داخلی طراحی و ساخته می‌شود.مدیر کل بنادر و دریانوردی استان مازندران خاطرنشان کرد:بر اساس پیش‌بینی‌های صورت گرفته، کار ساخت نخستین لایروب هاپر بارج کشور در نیمه نخست سال ۱٤۰۳ نهایی و تا پایان همان سال در بندر نوشهر به بهره‌برداری خواهد رسید و این یکی از بزرگ‌ترین دستاوردهای اداره کل بنادر و دریانوردی استان مازندران است.به گزارش اداره کل بنادر و دریانوردی استان مازندران، گفتنی است که یکی از ویژگی‌های مهم این لایروب، اجرای عملیات نامحدود لایروبی در داخل و بیرون حوضچه بندر نوشهر به شکل بسیار مطلوب است و از همه تکنیک‌ها و دانش‌های لایروبی در آن استفاده شده است.

تعمی