

اقتصادس‌ر آم‌د پیگیری می‌کند:

آیا کشتی سازمان به سمت توسعه مکران می‌رود؟

با گذشت ۵۰ سال از طرح توسعه فرانسوی ها اخیرا سازمان توسعه سواحل مَکران آغاز به کار کرد ؟!

خبر خوبی مخابره شد و دهقان اعلام کرد که سازمان توسعه مکران مصوب و بودجه آن نیز تأمین شده و این سازمان در همین دوره ریاست جمهوری رئیسی شروع به کار خواهد کرد. خبری امیدبخش، مسرت‌بخش و امیدوارکننده. مایلم به این سازمان نگاهی داشته باشیم و بخشی از انتظارات و مطالبه اهالی دریا و علاقه‌مندان به توسعه مکران و کشف گنج پنهان را طرح کنیم.

از شورا به سازمان - به گوشم

از شورای توسعه مکران، چندان نتیجه‌ای حاصل نشد و اگر دو مورد از فعالیت این شورا برداریم، یک مجموعه نهی خواهیم داشت. یکی ارائه پیشنهاداتی است به مجمع تشخیص مصلحت نظام که تا کنون هشت بند آن مصوب شده است. البته فقط مصوب شده و مباحث کلان و راهبردی که معمولا هم آن قدر کلی هستند که هم به راحتی مصوب می‌شوند و هم به راحتی اجرا نمی‌شوند. نمونه روشن آن، موضع‌گیری سازمان برنامه و بودجه در حذف مفاد اقتصاددریاپایه از برنامه و بودجه برنامه هفتم توسعه بود که البته امیداست که مجلس شورای اسلامی اصلاح کند. دیگری پیگیری تأسیس همین سازمان برای توسعه مکران است که بسیار دیر اما کارساز خواهد بود و ما به این امر امیدوار هستیم.

از سازمان به توسعه - به گوشم

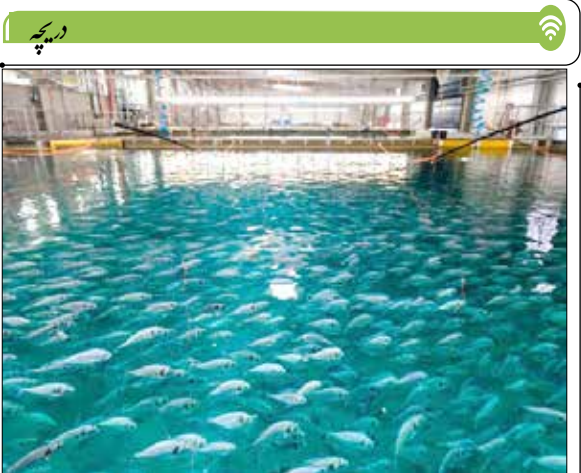
به گوشیم و به هوشیم که بدینم سازمان توسعه مکران چه می‌کند. این سازمان ماهیت و ریشه دولتی خواهد داشت و همین نکته اولین ضربه به امیدها و آرزوهای ما برای تحقق منویات مقام معظم رهبری برای کشف گنج پنهان می‌زند؛ از سازمان‌های دولتی شایسته‌ها و شخصیت‌هایی دارند که به طور معمول زمان از دست می‌دهند و در پیچ و خم بروکراسی چنان گیر می‌کنند که آدم را یاد غروب‌های اتویان همت می‌اندازد با آن ترافیک سنگین و حرکت کند. با این همه، راهی جز امیدواری نداریم؛ زیرا هر چه باشد، سازمان‌ها بسیار



مدیر شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی منطقه هرمزگان

سه‌میه سوخت شناورهای صیادی هرمزگان، برقرار است

مدیر شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی منطقه هرمزگان با بیان اینکه وظیفه ما خدمت به مردم و جامعه صیادی است، گفت: آمادگی داریم به همه شناورهای دارای مجوز، سهمیه سوخت مورد نیاز را تحویل دهیم و هم‌اکنون این سهمیه برقرار است. به گزارش اقتصادس‌رآمد، احمد سالاری‌فر به ایرنا افزود: صیادان این استان از میزان بنزین و گازوئیل اختصاص یافته به آنان راضی بوده و تاکنون در دیدارهای مردمی و دیگر موقعیت‌ها، شکایت و گلایه‌ای در این زمینه نداشته‌اند. احمد سالاری‌فر مدیر شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی منطقه هرمزگان بیان کرد: طی ماه‌های فروردین و اردیبهشت‌ماه امسال، ۳۵ میلیون و ۲۹۱ هزار و ۴۲۴ لیتر گازوئیل به شناورهای صیادی استان داده شده است. مدیر‌شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی منطقه هرمزگان، میزان بنزین تحویل شده به قایق‌های صیادی سبک در همین مدت را حدود چهار میلیون و ۹۸۹ هزار لیتر اعلام و اضافه کرد: میزان بنزین تحویلی به هر فروند قایق با قدرت ۵۵ اسب بخار به طور میانگین ماهانه یک‌هزار و ۲۰۰ لیتر است. به گفته سالاری‌فر مدیر شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی منطقه هرمزگان، سهمیه گازوئیل شناورها نیز براساس یک فرمول مشخص که در آن شاخص‌هایی مانند قدرت موتور، میزان پیمایش و ظرفیت و مجوز صید با هماهنگی بنادر و دریانوردی و شیلات داده می‌شود. مدیر شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی منطقه هرمزگان یادآورشد: تعداد قایق‌های صیادی مجاز که در استان سهمیه بنزین می‌گیرند حدود یک‌هزار و ۴۰۰ فروند و تعداد شناورهایی که سهمیه گازوئیل می‌گیرند حدود سه هزار و ۳۰۰ فروند است. سالاری‌فر مدیر شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی منطقه هرمزگان خاطر‌نشان کرد: البته این آمار همیشه یکسان و بدون تغییر نیست و هر ماه تعدادی شناور مهمان از سایر نقاط کشور، بر اساس معرفی و تایید بنادر و دریانوردی در سامانه، سهمیه سوخت می‌گیرند و تعدادی هم ممکن است به دلیل تعمیرات و نداشتن پیمایش دریایی در یک مدت مشخص، سهمیه نداشته باشند.



رئیس اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی چهارمحال و بختیاری

برق شیلات‌های چهارمحال و بختیاری تابستان امسال قطع نمی‌شود

رئیس اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی چهارمحال و بختیاری گفت: با پیگیری اتاق بازرگانی استان و هماهنگی با شرکت توزیع برق استان امیدواریم در تابستان امسال برق شیلات و مزارع آبرزی‌پروان استان قطع نشود. به گزارش اقتصادس‌رآمد، شهرام زارع در اولین جلسه کمیسیون کشاورزی، صنایع تبدیلی، آب، منابع طبیعی و محیط زیست استان گفت: سال گذشته صنعت استان نسبت به سایر استان‌ها بیشترین همکاری را در صرفه‌جویی مصرف برق داشته است. رئیس اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی چهارمحال و بختیاری ادامه داد: اگر برنامه‌ریزی مدونی در حوزه صنایع، کشاورزی و بخش خانگی داشته باشیم و بتوانیم از سامانه‌های نوین و کارا استفاده کنیم قطعاً می‌توانیم از قطعی برق جلوگیری کنیم. وی افزود: با پیگیری اتاق بازرگانی استان و هماهنگی با شرکت توزیع برق استان امیدواریم در تابستان امسال برق شیلات و مزارع آبرزی‌پروان استان قطع نشود. زارع با اشاره به تأثیر خاموشی برق و آثار مخرب آن در حوزه کشاورزی و آبیزان، اضافه کرد: این اختلالات برق، تولید را در بخش کشاورزی با مشکل مواجه کرده و به تأسیسات کشاورزی نیز آسیب جدی وارد می‌کند از طرفی تجهیزات برقی را تحت تأثیر قرار داده و عمر تأسیسات را به شدت کاهش می‌دهد و سبب به خطر افتادن امنیت غذایی می‌شود. حسینبرزگر، مدیرکل جهاد کشاورزی چهارمحال و بختیاری در ادامه این نشست گفت: همکاری در حل مشکلات برق کشور به صورت هوشمندانه همت همه دستگاه‌های مربوطه را می‌طلبد. وی ادامه داد: جهت تصمیم‌گیری بهتر باید چالش‌های موجود در چاه‌های مزارع، الکتروموتورها و پمپ‌های مورد استفاده برای بخش‌های باغات و شیلات شناسایی شود تا اقدام مناسب صورت گیرد.برزگر افزود: ۴۲۰ مزرعه فعال در زمینه شیلات در استان وجود دارد که آب آنها به صورت پمپاژ و غیرپمپاژ تأمین می‌شود و به علت هم مسیر بودن این شیلات‌ها امکان تفکیک جهت قطعی برق وجود ندارد.وی ادامه داد: وجود برق در شیلات‌های پمپاژی بسیار حیاتی است و قطعی برق حتی به مدت کوتاه موجب تلف شدن آبیزان می‌شود.



این سازمان فعال شده است و برنامه‌های توسعه مکران را به پیش برده است.

از دولت به اصل ۴۴ - به گوشم

راه میان بر، راه موثر، راه مطمئن و موفق، همان اصل ۴۴ است. اصلی که دولتی‌ها از آن واهمه دارند و آن را هوی خود می‌دانند. طبق اصل ۴۴ قانون اساسی که این روزها زیاد از آن یاد نمی‌شود، می‌توان فعالیت‌ها را به بخش خصوصی سوق دارد. نظر به دقت و بهره‌وری بالای بخش خصوصی، بهتر است که این سازمان نوپا، راهبردموثری اتخاذ کند و بر این پایه عمل کند:

طراحی و اجرا را به بخش خصوصی واگذار کند و خود در جایگاه واقعی خود بنشیند؛ یعنی ارزیابی و نظارت دقیق. در غیر این صورت، شورا همان سازمان و سازمان همان شورا خواهد بود و جز جلسه پشت جلسه چیزی از درون آن بیرون نخواهد آمد زیرا در کوزه همان برون تراود که در اوست.

از ما به سازمان - به گوشم

از ما به سازمان نورسیده تبریک با این دو شرط او را گرامی می‌داریم: اول: رئیس سازمان بهتر است از اهالی دریا باشد که توسعه مکران را به عنوان یک ساحل -دریایی بکر و عالی درک کند؛ اقتصاد دریا را بشناسد، انگیزه توسعه مکران و بسه ویژه بندر آزاد و غیر تحریم و آقیانوسی چاپهار را داشته باشد.

دوم: از رئیس جدید سازمان جدید تعهد گرفته شود که به رسم دولتی‌ها «نه شعار بدهد و نه آمارسازی» کند؛ بلکه با بخش خصوصی دست بدهد و سرمایه‌ها را به مکران جذب و توسعه را با سرعت اما با برنامه آغاز کند. این نشود که رئیس سازمان بنادر و دریانوردی در برنامه صف اول سیما گفت: «من منتظر برنامه‌ها نشدم

و خودمان شروع کردیم!» که عین بی‌توجهی به برنامه است و نشان می‌دهد که دولت سیزدهم واقعا دولت بی‌برنامگی است که یک مدیر عالی او افتخار می‌کند که برای کار و فعالیت و توسعه منتظر برنامه‌ها نشده است!

از سازمان جدید به ما - به گوشیم

ما به عنوان روزنامه اقتصاد س‌رآمد، به عنوان تنها روزنامه دریایی کشور و به عنوان روزنامه نمونه دریایی کشور، کاملاً به گوشیم تا فرمان سازمان جدید را اطاعت و اجرا کنیم و در نوع و حد خود در توسعه مکران سهمیم باشیم. توسعه مکران، به معنای توسعه ایران است. اگر این گنج پنهان به همه ایرانیان تعلق دارد و سهمش به همه منطقه آباد شود، کانه ایران آباد شده است؛ زیرا کشف گنج پنهان توسعه چاپهار است و اوج چاپهار به معنای می‌رسد. بندر چاپهار به عنوان بندر بندر آقیانوسی ایران که معاف از تحریم هم هست، بزرگ‌ترین و بهترین فرصت طلایی است که راه نفی ایرانیان را باز کند و فشار تحریم را بی‌اثر یا کم‌اثر کند. توسعه مکران به معنای توسعه چاپهار است و اوج چاپهار به معنای پرواز ایرانیان است. این است که س‌راپا به گوشیم و آماده همکاری. نه، ما، بلکه همه ارکان دریایی کشور و تمامی علاقه‌مندان به اقتصاد دریایپایه آماده و به گوش هستند تا فرامین را بشنوند و با جان و دل همراهی و عمل کنند؛ مشروط بر این که سازمانش، سازمان باشد. سازمان یعنی موفق در تصمیم‌سازی، مقتدر در تصمیم‌گیری، دقیق در طراحی و جهادی در اجرا. غیر از این، نه سازمان جدیدی است نه رویه جدید. همان آش و همان کاسه می‌شود. ما از این سازمان‌ها زیاد داریم. سازمان‌هایی که برای عده‌آی نان شده است اما برای ایرانیان آب نه. انتظار روشنشن و منطقی این است که کشتی سازمان نوپای توسعه مکران به سمت توسعه مکران برود؛ و گر نه، هر جا که برود، برای دیگران رفته است و هیچ فایده‌ای نخواهد داشت.



رئیس سازمان شیلات مطرح کرد

صدور بر خط مجوز صید، همزمان با حفظ ذخایر دریایی

رئیس سازمان شیلات بر لزوم حراست از ذخایر دریایی کشور همزمان با تسهیل و تسریع روند صدور مجوزهای صید و صیادی تأکید کرد. به گزارش اقتصادس‌رآمد، سید حسین حسینی، با دفاع از عملکرد سازمان شیلات در روند صدور مجوزهای صید و صیادی و ارائه خدمات بصورت برخط و الکترونیک، گفت: صدور مجوزبی رویه الزاما به معنی ایجاد شغل نیست و برداشت از ذخایر دریایی بیش از ظرفیت، به نابودی آنها منجر خواهد شد. رئیس سازمان شیلات با تأکید بر اینکه مقررات زدایی به معنی مراقبت زدایی و بی ضابطه بودن نیست، باره سر نوشت مجوزهایی که اخیرا در هرمزگان و از طریق نهادهای استانی صادر شده است، گفت: همه کسانی که مجوز قانونی دارند می‌توانند نسبت به ثبت شناور و انجام صید اقدام کنند. حسینی گفت: از ۹ مجوز شناسه دار این حوزه در بخش‌های سفر صیادی، تأمین شسناور، انتقال و جایگزینی، پروانه صید شناورهای موجود و همچنین پروانه‌های صید جدید، ۸ مورد از آنها ب‌سه صورت ثبت مجور به پنجره واحد متصل هستند. وی با بیان اینکه صدور مجوزهای سفرهای صیادی از سال ۹۷ به سامانه متصل بوده، افزود: شیلات فهرست مجوزهای خود را اسفند ۱۴۰۰ در پنجاه و هشتمین نشست هیئت مقررات زدایی ارائه کرده بود که در مصوبه ۲۷ فروردین ۱۴۰۱ این هیئت نیز ذکر شده است. حسینی با اشاره به اهمیت حراست از ذخایر و توجه به محدودیت‌های برداشت، بر لزوم مدیریت صید تأکید کرد و گفت: بر اساس بررسی‌ها و توجه به ظرفیت‌های موجود حدود ۱۵۰۰ مجوز صید برای قایق‌ها و لنج‌ها صادر شد، اما از آنجایی که اغلب درخواست‌ها برای صید در مناطق کم عمق است، تصمیم گرفته شد که مجوزها به صیادان بومی هر منطقه داده شود. وی افزود: برای صدور مجوزهای صید بر اساس بررسی توانایی، تجهیزات و مقدمات و امکانات دیگر، مطالعات زیادی انجام شد و در این زمینه، حذف امضا‌های طلایی و رعایت دقیق ضوابط مورد توجه قرار گرفت و در نهایت روز ۶ خرداد این خدمات در سامانه سماک رونمایی شد. رئیس سازمان شیلات بررسی دقیق و همه جانبه را یکی از دلایل مطول شدن این روند عنوان کرد و گفت: قصد ما هرگز این نبوده که مجوزی صادر نشود، بلکه به دنبال این بودیم که با توجه به شرایط، خدمات به درستی و سهل ارائه شود.



دوشنبه - ۲۲ خرداد ۱۴۰۲ - سال هفتم - شماره ۱۶۵۷

اقتصاد دریا

بندر کنگ

بخش اول

تداوم سفرهای دریایی در بندر کنگ و دلایل آن

دکتر محمد حسن‌نیا - سفرهای دریایی در بندر کنگ از گذشته‌های دور تا کنون امتداد دارد. یکی از شیوه‌های امرار معاش مردم بنادر خلیج فارس و مناطق همجوار سفرهای دریایی و حمل و نقل کالا و مسافر بوده است. همواره این سنوال به ذهن افراد متبادر می‌شود که چرا سفرهای دریایی در بندر کنگ نسبت به بنادر دیگر تداوم بیشتری داشته و حتی در حال حاضر که سفرهای دریایی از بسیاری از بنادر صورت نمی‌گیرد، در بندر کنگ هنوز سفرهای دریایی به کشورهای حوزه جنوبی خلیج فارس صورت می‌گیرد. برای پاسخ به این سنوال نیاز به تحلیل مباحث متعدد می‌باشد و نیاز به مصاحبه‌های متعدد است که توسط نگارنده صورت گرفته است. سفرهای دریایی که در گذشته از بندر هنوز سفرهای دریایی به کشورهای حوزه جنوبی خلیج فارس صورت می‌گیرد. برای پاسخ به این سنوال نیاز به تحلیل مباحث متعدد می‌باشد و نیاز به مصاحبه‌های متعدد است که توسط نگارنده صورت گرفته است. سفرهای دریایی که در گذشته از بندر هنوز سفرهای دریایی به کشورهای حوزه جنوبی خلیج فارس صورت می‌گیرد. برای پاسخ به این سنوال نیاز به مصاحبه‌های متعدد است که توسط نگارنده صورت گرفته است. جمعیت بندر کنگ در گذشته هم نسبتا زیاد بوده و خاندان دریانورد زیادی در این بندر زندگی می‌کردند که کار آن‌ها سفرهای دریایی، لنج‌سازی و صید و صیادی بود. در مصاحبه‌های صورت گرفته با دریانوردان قدیمی بندر کنگ بسیاری از آن‌ها عنوان می‌داشتند که نیاز مالی و عدم زمینه‌های اشتغال باعث انجام سفرهای دریایی به بنادر دور و نزدیک می‌گردید. سود حاصل از سفرهای دریایی دریانوردان بندر کنگی را قانع می‌کرد که هر سال سفرهای دریایی خود را شروع نموده و در بسیاری از موارد ۹ ماه در سال در سفر دریایی باشند. برخی از این دریانوردان در بنادر مقصد نظیر بندر کالیکوت با زنان هندی ازدواج نموده و حاصل ازدواج آن‌ها فرزندان‌ای بود که باعث ترغیب سفرهای دریایی بیشتر آن‌ها هم می‌گردید. سفرهای دریایی از بیشتر بنادر خلیج فارس به مقاصد متعدد و به ویژه به هند و آفریقا صورت می‌گرفت. اما کشف نفت در کشورهای حوزه جنوبی خلیج فارس و ازدیاد ثروت در آن کشورها باعث گردید تا بسیاری از آن‌ها دریانوردی را رها نمایند در این ارتباط با ناختا حاج علی هنری معروف به علی حاجی از ناخدایان، لنج‌داران و دریانوردان با تجربه و با دانش بندر کنگ مصاحبه‌هایی متعددی صورت گرفت. ایشان خاطرات دریانوردی زیادی از سفرهای دریایی به هند و آفریقا دارند و چون خوشان و اجدادشان دریانورد بودند، به کنه مسایل دریانوردی پرداخته و به خوبی مسایل دریانوردی را تحلیل می‌نماید. ایشان در مصاحبه خود به مناسبات دریانوردی بین بندر کنگ و کویت پرداخته و عنوان نمودند که لنج‌بوم در کویت و بندر کنگ کاربرد زیادی داشته است. دریانوردان کویتی و بندرکنگی مناسبات خوبی با همدیگر داشته و کویتی‌ها در زمینه آموزش دریانوردی از دریانوردان بندر کنگی کمک می‌گرفتند. برخی از ناخدایان و دریانوردان بندر کنگی در لنج‌های کویتی کار می‌کردند. در بندر کنگ مسجد کویتی وجود دارد که نشان از مناسبات دریانوردی مردم بندر کنگ با کویتی‌ها دارد. در سفرهای دریایی نیز در بسیاری از موارد لنج‌های کویتی و بندرکنگی با هم نیز می‌رفتند. بسیاری از دریانوردان بندر کنگی بعد از کشف نفت در کویت، کار دریانوردی را رها نموده و به کارهای تجاری و اداری در کویت مشغول گردیدند و پس از مدتی به بندر کنگ برگشته و دوباره دریانوردی را شروع نمودند. کشف نفت ضربه بزرگی را به دریانوردی و سفرهای دریایی در کویت زد. دریاد ثروت حاصل از کشف نفت در کویت باعث گردید بسیاری از لنج‌داران لنج‌های خود را فروخته و به کارهای اداری و تجاری در کویت مشغول گردند و دریانوردان زیادی هم کارهای پرخطر سفرهای دریایی را رها کرده و در شرکت نفت کویت مشغول به کار گردیدند. در صورتی که لنج‌داران بندر کنگی بر خلاف دریانوردان کویتی به تعداد لنج‌های خود افزودند و چون تبحر و تجربه در دریانوردی داشتند به سفرهای دریایی خود به شدت و حدت ادامه دادند. کشف نفت در کویت باعث گردید که قیمت لنج‌های بوم در این کشور کاهش پیدا نموده و بسیاری از دریانوردان بندر کنگی لنج‌های بوم از کویت خریداری نمودند. کشتور کاهش پیدا نموده و بسیاری از دریانوردان بندر کنگی لنج‌های بوم از کویت خریداران داده می‌شود و این نشان از عدم صرفه اقتصادی دریانوردی برای کویتی‌ها بعد از کشف نفت در این کشور داشت. ناخدا هنری در ادامه عنوان می‌دارند که کویتی‌ها ناخدا داشتند، اما معلم لنج و راهنمای سفر دریایی را از بندر کنگ و بندر سور عمان برای آموزش به کویت می‌بردند.

سفرهای دریایی در بندر کنگ نسبت به بنادر دیگر تداوم بیشتری داشته و حتی در حال حاضر که سفرهای دریایی از بسیاری از بنادر صورت نمی‌گیرد، در بندر کنگ هنوز سفرهای دریایی به کشورهای حوزه جنوبی خلیج فارس صورت می‌گیرد. برای پاسخ به این سنوال نیاز به مصاحبه‌های متعدد است که توسط نگارنده صورت گرفته است. جمعیت بندر کنگ در گذشته هم نسبتا زیاد بوده و خاندان دریانورد زیادی در این بندر زندگی می‌کردند که کار آن‌ها سفرهای دریایی، لنج‌سازی و صید و صیادی بود. در مصاحبه‌های صورت گرفته با دریانوردان قدیمی بندر کنگ بسیاری از آن‌ها عنوان می‌داشتند که نیاز مالی و عدم زمینه‌های اشتغال باعث انجام سفرهای دریایی به بنادر دور و نزدیک می‌گردید. سود حاصل از سفرهای دریایی دریانوردان بندر کنگی را قانع می‌کرد که هر سال سفرهای دریایی خود را شروع نموده و در بسیاری از موارد ۹ ماه در سال در سفر دریایی باشند. برخی از این دریانوردان در بنادر مقصد نظیر بندر کالیکوت با زنان هندی ازدواج نموده و حاصل ازدواج آن‌ها فرزندان‌ای بود که باعث ترغیب سفرهای دریایی بیشتر آن‌ها هم می‌گردید. سفرهای دریایی از بیشتر بنادر خلیج فارس به مقاصد متعدد و به ویژه به هند و آفریقا صورت می‌گرفت. اما کشف نفت در کشورهای حوزه جنوبی خلیج فارس و ازدیاد ثروت در آن کشورها باعث گردید تا بسیاری از آن‌ها دریانوردی را رها نمایند در این ارتباط با ناختا حاج علی هنری معروف به علی حاجی از ناخدایان، لنج‌داران و دریانوردان با تجربه و با دانش بندر کنگ مصاحبه‌هایی متعددی صورت گرفت. ایشان خاطرات دریانوردی زیادی از سفرهای دریایی به هند و آفریقا دارند و چون خوشان و اجدادشان دریانورد بودند، به کنه مسایل دریانوردی پرداخته و به خوبی مسایل دریانوردی را تحلیل می‌نماید. ایشان در مصاحبه خود به مناسبات دریانوردی بین بندر کنگ و کویت پرداخته و عنوان نمودند که لنج‌بوم در کویت و بندر کنگ کاربرد زیادی داشته است. دریانوردان کویتی و بندرکنگی مناسبات خوبی با همدیگر داشته و کویتی‌ها در زمینه آموزش دریانوردی از دریانوردان بندر کنگی کمک می‌گرفتند. برخی از ناخدایان و دریانوردان بندر کنگی در لنج‌های کویتی کار می‌کردند. در بندر کنگ مسجد کویتی وجود دارد که نشان از مناسبات دریانوردی مردم بندر کنگ با کویتی‌ها دارد. در سفرهای دریایی نیز در بسیاری از موارد لنج‌های کویتی و بندرکنگی با هم نیز می‌رفتند. بسیاری از دریانوردان بندر کنگی بعد از کشف نفت در کویت، کار دریانوردی را رها نموده و به کارهای تجاری و اداری در کویت مشغول گردیدند و پس از مدتی به بندر کنگ برگشته و دوباره دریانوردی را شروع نمودند. کشف نفت ضربه بزرگی را به دریانوردی و سفرهای دریایی در کویت زد. دریاد ثروت حاصل از کشف نفت در کویت باعث گردید بسیاری از لنج‌داران لنج‌های خود را فروخته و به کارهای اداری و تجاری در کویت مشغول گردند و دریانوردان زیادی هم کارهای پرخطر سفرهای دریایی را رها کرده و در شرکت نفت کویت مشغول به کار گردیدند. در صورتی که لنج‌داران بندر کنگی بر خلاف دریانوردان کویتی به تعداد لنج‌های خود افزودند و چون تبحر و تجربه در دریانوردی داشتند به سفرهای دریایی خود به شدت و حدت ادامه دادند. کشف نفت در کویت باعث گردید که قیمت لنج‌های بوم در این کشور کاهش پیدا نموده و بسیاری از دریانوردان بندر کنگی لنج‌های بوم از کویت خریداری نمودند. کشتور کاهش پیدا نموده و بسیاری از دریانوردان بندر کنگی لنج‌های بوم از کویت خریداران داده می‌شود و این نشان از عدم صرفه اقتصادی دریانوردی برای کویتی‌ها بعد از کشف نفت در این کشور داشت. ناخدا هنری در ادامه عنوان می‌دارند که کویتی‌ها ناخدا داشتند، اما معلم لنج و راهنمای سفر دریایی را از بندر کنگ و بندر سور عمان برای آموزش به کویت می‌بردند.

