

در راستای دسترسی به شهر مرزی گواتر سیستان و بلوچستان صورت گرفت

احداث راه ساحلی مکران یک اولویت است

www.Eghtesadsaramad.ir

از کانال سوئز گزارش می دهد

اهمیت کانال سوئز و خط سومد برای ترانزیت انرژی

کانال سوئز، خط لوله سومد و تنگه باب المندب مسیرهای استراتژیک تجارت نفت و گاز طبیعی در جهان هستند که از خلیج فارس به قاره اروپا و آمریکای شمالی متصل می شوند. براساس داده های اخیر، این سه مسیر حدود ۱۲ درصد از کل نفت حمل شده از طریق دریا در نیمه نخست سال جاری (۲۰۲۳) را به خود اختصاص می دهد. همچنین، ۸ درصد از تجارت جهانی گاز مایع (LNG) را منتقل می کنند. در این میان، کانال سوئز و خط لوله سومد (SUMED) در مصر که دریای سرخ و مدیترانه را به هم متصل می کند، از اهمیت ویژه برخوردار است. در نیمه نخست سال ۲۰۲۳، حجم جریان نفت عبوری از کانال سوئز و خط سومد به ۹.۲ میلیون بشکه در روز رسید، در حالی که این میزان در سال ۲۰۲۲ تقریباً ۷.۲ میلیون بشکه در روز بود و افزایش ۹.۷ درصدی در مقایسه با ۵.۳ میلیون بشکه در سال ۲۰۲۰ را ثبت کرد. در این میان، محموله های نفتی ارسالی به اروپا از طریق کانال سوئز و خط سومد بین سال های ۲۰۱۸ تا ۲۰۲۰ کاهش و مجموع عرضه از ۶.۴ میلیون به ۵.۳ میلیون بشکه در روز افت کرد.

صفحه ۶

بررسی ائتلاف آمریکایی-صهیونیستی و هزینه های تقابل نظامی با یمن

عرصه تنگ تر برای کشتی های اسرائیلی از تنگه باب المندب دریای سرخ

@Eghtesadsaramad eghtesadsaramad

سه شنبه ۲۸ آذر ۱۴۰۲ سال هفتم- شماره ۱۸۱۱- قیمت: ۲۰۰۰۰ تومان



افتتاح هفتمین نمایشگاه بین المللی حمل و نقل لجستیک و صنایع وابسته

وزارت راه به دنبال تکمیل کلان پروژه ایران راه

«بذریاش: اولویت ما در سواحل جنوب ساخت ۲۷ شهرک ساحلی است

«اتصال ریلی» دریا به دریا» در دهه فجر امسال

۲

مدیرعامل سازمان بندر و دریانوردی:

دولت در حال تهیه و تدوین سند توسعه دریامحور است



معاون استانداری بوشهر خبر داد:

حضور ۶۰ شرکت در نمایشگاه بین المللی صنایع دریایی و دریانوردی بوشهر

۴

مدیرکل شیلات هرمزگان:

شناورهای صیادی بندر عباس ساماندهی می شوند



۴

یادداشت

زبان ملی و دفاع از حاکمیت ایران

«بحرین کو؟»

محمدجعفر محمدزاده- مطالعه اسناد مطبوعاتی و ورق زدن صفحه های مطبوعات ایران از گذشته تا امروز، یکی از ملزومات کار نگارش دانشنامه مطبوعات ایران است که سالیانی است بخش قابل توجهی از وقت و عمر نگارنده را مصروف خود کرده است و در هر جست و جو یافته هایی ارزشمند به دست می دهد.

نشریه ای به نام پیام به مدیریت سیدحسن شکوهی یزدی در سال های ۱۳۰۱ و ۱۳۰۲ در تهران چاپ می شده است. این نشریه در شماره ۱۴۷ خود در ۴ مرداد ۱۳۰۲ مقاله ای دارد با نام «بحرین کو؟» که در آن از اوضاع بحرین، تضعیف زبان ملی، دخالت های کنسولگری انگلیس و بی توجهی دولت مرکزی به محرومیت ساکنان آنجا انتقاد کرده است.

در عمر مطبوعات ایران، هفته نامه دیگری وجود دارد که در سال های ۱۳۳۰ و ۱۳۳۱ با رویکرد سیاسی، اجتماعی و انتقادی با نام بحرین ما و به صاحب امتیازی و مدیریت ابراهیم صمصای شیرازی در تهران، با هدف دفاع از حاکمیت ایران بر بحرین، از ۷ دی ۱۳۳۰ منتشر شده است.

محتوای کلی این هفته نامه نقد دخالت های انگلیس در امور بحرین است. بر بالای سر لوحه این هفته نامه، این شعار به عنوان سیاست کلی نشریه درج شده است: «قیام برای استرداد خاک ایران که بدون هیچ گونه قرارداد و معاهده در تصرف اجانب است».

هفته نامه بحرین ما در صفحه اول شماره نخست خود مقاله ای با این عنوان دارد:

«دخالت انگلیس در امور بحرین: ۱۲۰ سال است که انگلیسی ها در امور بحرین دخالت می کنند».

همچنین در مقاله دیگری در صفحه اول شماره ۸ از دولت دکتر مصدق خواسته شده که درباره آزادسازی بحرین از چنگال اشغالگران خون آشام اقدام کند و فوراً استاندار و نیروی نظامی به بحرین بفرستد.

متناسب با رویکرد و سیاست گردانندگان، صفحه اول بیشتر شماره های بحرین ما به مسئله بحرین اختصاص یافته است. براین پایه حساسیت درباره حاکمیت ملی و تمامیت ارضی ایران، از جمله مسئله بحرین، در برخی مطبوعات در دوره هایی بازتاب و بروز داشته است.

روشن است که جدایی بحرین و سایر مناطق ایران جزئی از برنامه و نقشه درازمدت تجزیه ایران و در دستور کار استعمارگران به ویژه انگلیس بوده است و شواهد موجود این توطئه که القا کنند ایرانستان برای منافع آنها بهتر از ایران زمین است از دوره صفویه تا به امروز قابل مطالعه، رصد و تحلیل است. فهم این مهم ضروری است که برای تجزیه ایران، حذف زبان ملی و تشویق اقوام به جایگزینی زبان های محلی و قومی با بشمار زبانی «حق زبان مادری» به جای زبان ملی همواره در سر فصل برنامه های تجزیه ایران بوده است؛ آن گونه که در بحرین در دست کم پنجاه سال پیش از جدایی از ایران، زبان فارسی دچار آسیب شده بود و در آنجا به تبع زبان ملی، عربی ملی نیز از بین رفته بود.

وقتی مردم زبان ملی را شناساند و نتوانند به وسیله آن با دیگر هم میهنان خود در مناطق دور و نزدیک ارتباط برقرار کنند، نه تنها ارتباط از بین می رود، بلکه اتحاد و انسجام ملی هم تخریب می شود و مردم دور افتاده از آن پس، دیگر مفاهیم وطن دوستانه را با نمی شنوند و با نمی فهمند و همدلی و هم آوایی مردم در مفاهیمی مانند «ای ایران ای مرز پر گهر»، «چو ایران نباشد تن من مباد»، «ما گل های خندانیم، فرزندان ایرانیم» و «دریغ است ایران که ویران شود» و... از بین می رود و خاطره جمعی ملت به دست فراموشی سپرده می شود. اگر زبان ملی آسیب دید، علاوه بر سرودها، داستان های ملی و تاریخ ملی هم محل رجوع و گفت و گو و همدلی نخواهد بود و در ماجرای جدایی بحرین از ایران، آنچه بیش از دیگر علل سهم داشت همین بود که باعث شد بشود آنچه نباید می شد. اگر در اسناد، سفرنامه ها و برخی مطبوعات به تاریخ و جزئیات جدایی قفقاز، هرات، بخش هایی از بلوچستان و بخش هایی از آسیای میانه و فرارودان بسا دقت نگاه کنیم، خواهیم دید که اسباب ریز و درشت متعدد تجزیه و جدایی پاره های وطن، از این سه عامل عمده بیرون نیست: تضعیف زبان و فرهنگ ملی، دخالت بیگانگان (به ویژه انگلیسی ها که حتی در جدایی ۱۷ شهر قفقاز و الحاق آن به روسیه تزاری دخالت داشتند) و ضعف حکومت های مرکزی در رسیدگی به نیازهای مناطق جداشده از ایران.

تاریخ پر از درس و عبرت است اگر اهل آموختن باشیم.

نوبت سوم

نقل و انتقال لنج باری شماره ۱۱۰۱۷ بندر عباس



به استناد رونوشت سند شماره ۱۳۶۳۴۸ مورخ ۱۴۰۲/۰۵/۲۳ با

شناسه سند ۱۳۵۰۰۱۳۴۵۵۷۵۳۰۰۱ دفتر اسناد رسمی ۲۴

قشم آقای ابراهیم دیودل فرزند حسن تمامی شش دانگ سهام

خود در مالکیت لنج باری به شماره ثبت ۱۱۰۱۷- بندر عباس را

به آقای علی ملاحی لافتی فرزند محمد انتقال قطعی داده است.

مراتب به استناد ماده ۲۵ قانون دریایی ایران آگهی می گردد.

شناسه آگهی: ۱۶۱۵۹۵۱

IRAN MARITIME EXHIBITION

اولین نمایشگاه تخصصی

صنایع دریایی و دریانوردی ایران

محل دائمی نمایشگاه های بین المللی بوشهر
Bushehr International Permanent Fairground

۱۲ الی ۱۵ دی ماه ۱۴۰۲
January 02nd - 05th, 2024

با حضور ارکان دریایی کشور: سازمان بندر و دریانوردی- پایانه های نفتی ایران شرکت نفت و گاز پارس- سازمان صنایع دریایی- پارک علم و فناوری و فعالان حوزه دریایی از جمله انجمن کشتیرانی و صنایع وابسته ایران- شرکت ماد باتری کیش- شرکت صنعت آموزش نوین پارسی - شرکت خدمات بندری ایران- آکادمی سیراف- بیمه ایران- بیمه البرز- بیمه معلم و شرکت رنگسازی روناس

۰۹۱۹۸۲۱۶۵۳۰۰۲۱-۸۶۰۴۷۵۹۶۰۲۱-۸۸۷۶۹۲۲۷

همایش اقتصاد دریامحور ایران
کریدور شمال - جنوب ۳ و ۴ بهمن ۱۴۰۲
IRAN MARITIME ECONOMY FORUM
NORTH-SOUTH CORRIDOR 23-24 Jan 2024
imeforum.com secretariat@imeforum.com

+98 21 22 03 73 83

+98 21 22 04 88 59

+98 90 4 651 31 54

+98 21 88 94 76 46

دبیرخانه علم همایش

+98 21 88 90 65 72