

پند و اندرز

سال چهارم • پاییز ۱۴۰۴ • شماره ۳۳۵

آخرین لنج؟

با گذشت نزدیک به ۱۵ سال از ثبت جهانی لنج و لنج‌سازی ایران در یونسکو، هنوز قدمی برای احیای این هنر - صنعت و جلوگیری از نابود شدن کارگاه‌های اندک ساخت لنج در جنوب برداشته نشده است. این وظیفه بر عهده چه سازمان‌ها یا دستگاه‌هایی است؟ آیا زمان آن نرسیده برای حفظ یکی از کهن‌ترین فنون دریایی جهان کاری انجام شود؟ آیا باید انقراض یک میراث ۶ هزار ساله را به تماشا نشست؟



شرکت مبشر نور دریا



MOBASHER
NOOR DARYA

ارائه خدمات بندری در پایانه اختصاصی
این شرکت واقع در بندر شهید رجایی:

- نگهداری و تخلیه و بارگیری کانتینرهای پر وارداتی و صادراتی
- نمایندگی خطوط کشتیرانی و صدور بارنامه دریایی
- حمل کالا از بنادر مختلف جهان به ایران و بالعکس
- دپو و نگهداری کانتینرهای خالی خطوط کشتیرانی
- ارائه خدمات مهندسی راهسازی و ساختمان
- استریپ کانتینرهای وارداتی و نگهداری در انبار مسقف
- و استافینگ کالاهای صادراتی



نشانی: بندر عباس، مجتمع بندری شهید رجایی،

اراضی پشتیبانی، پایانه اختصاصی

شرکت تعاونی مبشر نور دریا

تلفن: ۰۷۶. ۳۳۵۱۴۱۵۷. ۹

فاکس: ۰۷۶. ۳۳۵۱۴۱۶۰

کدپستی: ۷۹۱۷۱. ۸۳۷۹۷

www.mobasherco.com





(سهامی خاص)

شرکت بین المللی توسعه ساحل و فراساحل نگین کیش

وابسته به شرکت سرمایه گذاری غدیر (سهامی عام)

شرکت ایران مارین سرویسز

- خدمات حوزه حمل و نقل جاده‌ای
- خدمات بندری
- حمل انواع بار داخلی، بین‌المللی و ترانزیت
- انبارداری، خن کاری، تخلیه و بارگیری
- حمل محصولات مرتبط با سیمان: مارل، کلینکرو سیمان فله‌ای و کیسه‌ای
- حمل مواد معدنی: سنگ آهن، کنسانتره آهن، گندله، آهن اسفنجی و مقاطع فولادی
- حمل محصولات پتروشیمی: کود اوره مایع UAN، اوره گرانول، MTBE

شرکت دریابان جنوب ایران کیش

- ارائه خدمات فنی و مدیریت کشتی
- چارترینگ و بروکرینگ
- تکمیل زنجیره‌های لجستیکی کریدور شمال-جنوب
- حمل محصولات پتروشیمی: متانول، اوره گرانول

شرکت توسعه حمل و نقل ریلی پارسیان

- مالکیت ۱۲۰۰ دستگاه واگن مخزن‌دار حمل مواد سوختی
- فعالیت ترانزیتی در گستره ملی و بین‌المللی
- تکمیل زنجیره‌های لجستیکی کریدور شمال-جنوب
- حمل مواد معدنی: سنگ آهن، کنسانتره آهن، گندله، آهن اسفنجی و مقاطع فولادی
- حمل محصولات پتروشیمی: کود اوره مایع GAN، اوره گرانول
- حمل محصولات مرتبط با سیمان: کلینکرو کیسه‌ای
- احداث خطوط آنتنی ریلی



تلفن: ۰۲۱-۷۵۴۶۲

تهران . خیابان نلسون ماندلا . خیابان گلخانه . پلاک ۳۶

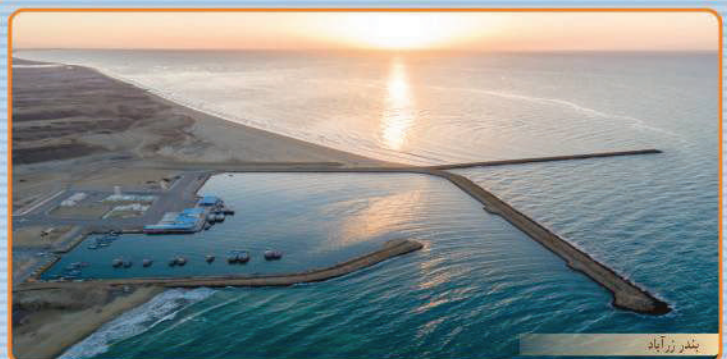
info@neginkco.com WWW.Neginekish.com

صلاحیتهای کاری :

- پایه یک در رشته آب
- پایه یک در رشته راه و ترابری
- پایه دو در رشته ساختمان

فعالیت ها :

- طرح و اجرای سازه های دریایی
- اجرای پروژه های راهسازی
- اجرای محوطه و تاسیسات زیر بنایی
- ابنیه ، تاسیسات برقی و مکانیکی





بندر و دریا

ماهنامه بندر و دریا

پاییز ۱۴۰۴

سال چهارم

شماره ۳۳۵

صفحه ۱۲۸

قیمت: ۵۰۰ هزار تومان

صاحب امتیاز: سازمان بنادر و دریانوردی

مدیر مسئول: حسین خوشبخت

سر دبیر: دانش پور شفیعی

با سپاس از همکاری و همراهی: سامان مراد حسینی، مجید فدایی، رضا ایلاتی

حسین صاحبی، مهدی قائم مقامی، سعید جعفری، سیاوش رضوانی

اعضای تحریریه: اسدالله خسروی، رامین جهان پور

طراح گرافیک: حمیدرضا یزدان فرجی | طراح جلد: سعید خیراله

ویراستار: حسین رستمی الموتی | عکاس: امیررضا آهنگر

امور آگهی‌ها: سجاد رفیعی

 bandarvadaryaa

 bandarvadaryaa

Bandarvadarya.ir

دفتر مرکزی: تهران، بلوار نلسون ماندلا، خیابان کیش، پلاک ۴۰، طبقه اول شرقی

کدپستی: ۱۵۱۸۸ ۱۴۱۱۱ صندوق پستی: ۱۵۸۷۵ ۳۷۱۳

تلفکس: ۸۸۱۹۰۶۳۰-۲، ۸۸۱۹۰۶۳۰-۴۰

لینتوگرافی، چاپ و صحافی: ایران چاپ

حق چاپ و انتشار، نقل مطالب و استفاده از نوشته‌ها برای ماهنامه «بندر و دریا» محفوظ است.
«بندر و دریا» در ویرایش، کوتاه کردن، درج یا رد مطالب آزاد است.

نمایشگاهی که خصوصی شد	۸-۱۷
اقتصاد دریامحور؛ دیپلماسی دریایی ایران	۱۸-۲۵
گام بلند سازمان بنادر و دریانوردی برای تأمین مسکن کارکنان واجد شرایط	۲۶-۳۱
کشتی ایرانی از سندباد تا کریستف کلمب	۳۲-۳۳
شروه‌ای برای آخرین لنج‌های ایران	۳۴-۳۵
ثبت جهانی لنج، لنج‌سازی و خلیج‌فارس در یونسکو با یک پرونده	۳۶-۴۱
شناور فلزی بسازید، حمایت می‌کنیم	۴۲-۴۹
رونق بخشی اقتصاد دریایی از مسیر گردشگری	۵۰-۵۲
پوست‌اندازی و بازآفرینی گردشگری ایران	۵۴-۵۵
گردشگری دریایی؛ راهبردی‌ترین گزینه توسعه کرانه‌های خلیج‌فارس و مکران	۵۶-۶۰
«شوز بندر» و «حرا شیخ‌اندرابی»، پیوند کودکان با جنگل‌های حرا	۶۲-۶۳
فراموشی «نوروز دریا» و گاهشماری دریایی در عصر دریاگریزی	۶۴-۷۱
آکتائو؛ مقصد جدید سرمایه‌گذاری چینی‌ها	۷۴-۷۵
ایران؛ حلقه اتصال لجستیک منطقه‌ای سازمان همکاری شانگهای	۷۶-۷۸
بندر آستارا؛ شاه‌کلید نقشه راه تجارت جهانی ایران	۷۹-۸۰
نجات جان ۴ دریانورد در عملیات چپرو	۸۲-۸۳
نگارش نخستین قانون مدون دریایی ایران با کمک روس‌ها	۸۴-۸۷
آیونز؛ پلی برای صلح و تاب‌آوری دریایی	۸۸-۹۲
بیمه‌های الزامی کشتی‌ها، تضمین ایمنی آبراه‌های جهانی	۹۴-۱۰۲
اقتصادآبی و بنادر پاک، استراتژی جدید توسعه دریایی ایران	۱۰۴-۱۰۹
شناسایی کالاهای خطرناک در بنادر با بهره‌گیری از فناوری پهباده‌ها	۱۱۰-۱۱۵

خطر انقراض لنج ایرانی



[دانش پورشفیعی]

○ سردبیر

خلیج فارس به نام ایران و تنها ایران به ثبت جهانی رسیده و واقعیت آن است که دانش لنج سازی و دریانوردی هم در خلیج فارس و هم در دریای عمان بوده است. نکته آنکه تولید لنج ویژه سواحل شمالی خلیج فارس است و در حاشیه جنوب خلیج فارس و دریای عمان هیچ وقت لنج سازی نبوده است.

در ماه های اخیر یکی از آخرین لنج های ساخته شده با سرمایه گذاری بخش خصوصی و حمایت معنوی سازمان بنادر و دریانوردی به آب انداخته شد و اکنون فقط ۲ لنج در حال ساخت باقی مانده است که در صورت عدم حمایت، آخرین استادکاران این هنر - صنعت نیز از دنیا خواهند رفت و آخرین لنج ها در ساحل خواهند پوسید و ایران یکی از قدیمی ترین میراث دریایی جهان را برای همیشه از دست خواهد داد و نسل لنج ایرانی منقرض خواهد شد.

دانش سنتی ایرانیان در دریانوردی شامل تکنیک هایی از جمله ساخت و به آب انداختن لنج، ناوبری، کشف بادهای موسمی، اختراع فانوس دریایی و ساخت بادبان های سه گوش است. حکمرانی ایرانیان بر دریاها از خلیج فارس، دریای عمان و دریای کاسپین تا دریاهای حاشیه اقیانوس اطلس، یعنی دریای مدیترانه و کرانه های دریای سیاه و کرانه های اقیانوس هند در مصب رودخانه ایندوس، تا دریای سرخ و باب المندب گسترش داشته است. این دانش خود شامل آداب و رسوم خاص و ادبیات شفاهی، اشعار، اصطلاحات دریانوردی به زبان های بومی و کتاب های خطی راهنمای دریانوردی است که هویت دریانوردی ایران را شکل می دهد.

مگر می شود یک تکه از تاریخ کشوری را کنار گذاشت؟! ندید؟! به حساب نیاورد؟! فراموش کرد و نقطه آغاز را بر جای دیگری گذاشت؟! که اگر چنین شود، آن نقطه دیگر آغاز نیست، پایانی بر یک تاریخ کهن است. لنج و لنج سازی در پیشینه ایران و ایرانی - از تمدن هرمز و سیراف تا سواحل مکران و قشم - مانند یک تکه از جورچین تاریخ چند هزار ساله دریانوردی است که اگر نباشد، این تاریخ کهن کامل نمی شود.

ایرانیان یکی از قدیمی ترین تمدن های دریانورد جهانند و قدمت لنج سازی در این سرزمین به بیش از ۶۰۰۰ سال می رسد. صنعتی با این سابقه، گنجینه ای شناخته شده در دنیاست. هر چند دیر اما نزدیک به ۱۵ سال پیش در یونسکو، پرونده «مهارت های سنتی ساخت و دریانوردی با لنج ایرانی در خلیج فارس» در فهرست میراث ناملموس جهان به ثبت رسید ولی متأسفانه در این سال ها دستگاه های مسئول اقدامی عملی در جهت حفظ این میراث گرانبها نکرده اند و شیب از بین رفتن این میراث ناملموس ایرانی سرعت بیشتری گرفته تا آنجا که پایان عمر نسل استادکاران ایرانی و کاهش کارگاه های لنج سازی، همواره آن را در زمره میراث در خطر انقراض نگه داشته است.

شاید کمتر کسی بداند که بزرگ ترین محصول صنایع دستی ایران که منقول هم هست، لنج چوبی است که کار دست گل افان قدیم ایرانی است. لنج سازی در جنوب، میراثی زنده است و نباید آن را از سازندگانش و مردمی که با آن زندگی کردند و می کنند، گرفت.

دانش دریانوردی کهن ایرانی و لنج سازی

گزارش «بندر و دریا» از نهمین نمایشگاه بین‌المللی حمل‌ونقل، لجستیک و صنایع وابسته

نمایشگاهی که خصوصی شد

افتتاحیه نمایشگاه با حضور «فرزانه صادق» وزیر راه و شهرسازی برگزار شد و در طول ۴ روز برگزاری نمایشگاه نیز «سعید رسولی» معاون وزیر و مدیرعامل سازمان بندر و دریانوردی، «رضا اکبری» معاون وزیر و رئیس سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای، «مهران قربانی» معاون حمل‌ونقل، «جبارعلی ذاکری» معاون وزیر و مدیرعامل شرکت راه‌آهن، «هوشنگ بازوند» معاون وزیر و مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل‌ونقل کشور، «ابوذر شیروودی» معاون وزیر و سرپرست سازمان هواپیمایی کشوری، «طاهر عبدالحی» مدیرعامل شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران (هما)، «غزال راهب» رئیس مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی، «سحر تاجبخش» معاون وزیر و رئیس سازمان هواشناسی کشور و «امین ترفع» مشاور وزیر و رئیس مرکز امور بین‌الملل در جمع خبرنگاران حاضر شدند و به پرسش‌های آنها پاسخ دادند.



سازمان بندر و دریانوردی کشور تمام تلاش خود را برای بهره‌برداری حداکثری از ظرفیت‌های موجود به کار می‌گیرد، چرا که طبق تکالیف برنامه هفتم پیشرفت، در مسیر توسعه دریامحور، ظرفیت‌های جدیدی برای کشور فراهم خواهد شد تا بتوانیم از نعمت ارزشمند موقعیت جغرافیایی ایران با بیش از ۵۸۰۰ کیلومتر نوار ساحلی و دسترسی به آب‌های آزاد بهره‌مند شویم

امسال نهمین نمایشگاه بین‌المللی حمل‌ونقل، لجستیک و صنایع وابسته بدون حضور وزارت راه و شهرسازی و سازمان‌ها و شرکت‌های زیرمجموعه آن برگزار شد. وزارت راه و شهرسازی بنا را بر این گذاشت که نمایشگاه آذر ۱۴۰۴ بدون حضور دولتی‌ها و صدورصد در اختیار بخش خصوصی و خصولتی‌ها باشد. این عدم حضور و شرکت اما باعث نشد این وزارتخانه ارتباط خود را با این نمایشگاه تخصصی قطع کند، بلکه معاونان و مدیران سازمان‌های خود را مکلف کرد ضمن بازدید از نمایشگاه و دیدار با صاحبان غرفه‌ها و گفت‌وگو با فعالان صنعت و صنف حمل‌ونقل، دیدگاه‌ها، مشکلات و پیشنهادات آنها را بشنوند و بتوانند آنها آشنا شوند. پس از بازدید هم هر یک از مدیران وزارتخانه در نشستی خبری برای پاسخ به پرسش‌های خبرنگاران حاضر در نیم‌طبقه شبستان مصلای امام خمینی (ره) که مرکز ارتباطات و اطلاع‌رسانی وزارت راه و شهرسازی هماهنگی آن را بر عهده داشت، حاضر شدند.



نیاز بنادر توسعه یافته به حمل و نقل ریلی

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی در نشست خبری نهمین نمایشگاه حمل و نقل، لجستیک و صنایع وابسته ضمن گرامیداشت ۲۶ آذر، روز حمل و نقل، این روز را به همه فعالان حوزه حمل و نقل به ویژه همکاران خود در خانواده بزرگ راه و شهرسازی، همچنین بخش غیردولتی که نقشی مهمی در توسعه حمل و نقل و لجستیک کشور دارند، تبریک گفت و از تلاش های اهالی رسانه در انتقال مطالب حوزه حمل و نقل به جامعه و انعکاس دیدگاه های مردم به مسئولان قدردانی کرد.

سعید رسولی تأکید کرد: سازمان بنادر و دریانوردی کشور در راستای سیاست های وزارت راه و شهرسازی تمام تلاش خود را برای بهره برداری حداکثری از ظرفیت های موجود به کار می گیرد، چرا که طبق تکالیف برنامه هفتم پیشرفت، در مسیر توسعه دریامحور، ظرفیت های جدیدی برای کشور فراهم خواهد شد تا بتوانیم از نعمت ارزشمند موقعیت جغرافیایی ایران با بیش از ۵۸۰۰ کیلومتر نوار ساحلی و دسترسی به آب های آزاد بهره مند شویم. این موقعیت، ایران را در اتصال کشورهای حوزه CIS و مسیر کریدور شمال - جنوب به جایگاهی راهبردی رسانده و می تواند بیشترین خدمت را به اقتصاد کشور کند.

معاون وزیر راه و شهرسازی ضمن تقدیر از رانندگان، شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران و شرکت های حمل و نقل ریلی گفت: هماهنگی بسیار خوبی در زمینه خروج کالا از بنادر وجود دارد و حجم تخلیه و بارگیری در سطح مطلوبی قرار دارد. حتی در جریان جنگ ۱۲ روزه، رکورد تخلیه بار از بنادر شکسته شد. درباره پروژه رورو - ریلی بندر امیرآباد هم باید گفت این پروژه بسیار مهم است و از آن زمان که در راه آهن مسئول بودم، چشم انتظار بهره برداری از آن هستم. یکی از اصلی ترین مسائلی که این پروژه را معطل گذاشته، تغییرات نرخ ارز است که مدل اقتصادی پروژه را تغییر داده است. اگرچه این پروژه متوقف شده اما پیشرفت هایی داشته است. اکنون در معاونت فنی سازمان بنادر و دریانوردی پیگیرییم که کار انجام شود. اکنون به مدل جدیدی رسیده ایم و احتمالاً در سال جاری آغاز عملیات اجرایی را خواهیم داشت.



ساخت بندار جدید متناسب با کاهش تراز آب خزر

مدیرعامل سازمان بندار و دریانوردی در بخش دیگری از سخنان خود به وضعیت دریای خزر اشاره کرد و گفت: ۵ کشور در حاشیه خزر حضور دارند و در مجموع ۵۰۰ فروند شناور در این دریا فعالیت می‌کنند که جمهوری اسلامی ایران با ۱۰۴ فروند شناور تحت پرچم ملی، با فاصله بسیار زیاد از سومین کشور، رتبه دوم را در میان کشورهای حاشیه خزر دارد. اکنون ایران از نظر تعداد کشتی‌های حامل پرچم ملی در میان ۲۰ کشور نخست جهان قرار گرفته است.

رسولی سپس به روند کاهش سطح آب دریای خزر اشاره و عنوان کرد: این موضوع در نشست مشترک ۵ کشور ساحلی که اواخر سال گذشته در تهران برگزار شد، به عنوان یکی از محورهای اصلی مورد بررسی قرار گرفت و تصمیم گرفتیم مطالعات و اقدامات خود را به اشتراک بگذاریم تا هم‌افزایی بیشتری در رویارویی با این پدیده داشته باشیم. در ایران مطالعات مستمر هیدروگرافی و عملیات مستمر لایروبی به طور مداوم در حال انجام است تا کانال‌های بندار شمالی کشور باز نگه داشته شوند. خوشبختانه به تازگی با سرمایه‌گذاری



موضوع حمل‌ونقل ریلی و مزایا و امتیازاتش، اهمیت زیادی برای اقتصاد کشور دارد. ما نمی‌توانیم بندار توسعه یافته با ظرفیت بالا داشته باشیم اما راه آهن و حمل‌ونقل جاده‌ای ما توانایی پشتیبانی از آن را نداشته باشد. بنابراین ما اکنون در تعاملی نزدیک با دیگر زیرمجموعه‌های وزارت راه و شهرسازی ظرفیت‌ها را با هم توسعه می‌دهیم

رسولی در ادامه یادآور شد: موضوع حمل‌ونقل ریلی و مزایا و امتیازاتش، اهمیت زیادی برای اقتصاد کشور دارد. ما نمی‌توانیم بندار توسعه یافته با ظرفیت بالا داشته باشیم اما راه آهن و حمل‌ونقل جاده‌ای ما توانایی پشتیبانی از آن را نداشته باشد. بنابراین ما اکنون در تعاملی نزدیک با دیگر زیرمجموعه‌های وزارت راه و شهرسازی ظرفیت‌ها را با هم توسعه می‌دهیم. در همین راستا خط ریلی زاهدان - چابهار با سرعت خوبی در حال ساخت است و تا پایان سال به بهره‌برداری خواهد رسید. به طور همزمان، توسعه ریلی در داخل بندر چابهار را انجام می‌دهیم و همزمان با اتصال ریل در داخل بندر، شاهد تخلیه کالا و بارگیری آن روی ریل خواهیم بود. در بندر امیرآباد بازسازی و نوسازی شبکه ریلی و در بندر شهید رجایی و بندر امام خمینی (ره) نیز بخشی را که به عنوان سازمان بندار و دریانوردی مسئول آن هستیم، پیش می‌بریم. اجرای این پروژه علاوه بر افزایش ظرفیت تخلیه و بارگیری کالا موجب ارتقای جایگاه بندر چابهار در کریدورهای بین‌المللی و بهره‌برداری حداکثری از موقعیت ژئوپلیتیک ایران خواهد شد.

جمله تردد بارهای سنگین، خسارت به زیرساخت‌های شهری، ترافیک یا حتی تصادفات روبه‌رو می‌شوند. بنابراین عمل به مسئولیت‌های اجتماعی را رسالت و تکلیف خود می‌دانیم به طوری که علاوه بر موضوعات فرهنگی، آموزشی و بهداشتی، تمرکز ما بر حوزه‌های زیرساختی است؛ از جمله تسهیل ترافیک شهرها در مسیر بندر یا منتهی به بندر، ایجاد آزادراه‌ها و بزرگراه‌های منتهی به بندر و خطوط ریلی، همچنین کریدور ساحلی که موضوعی بسیار مهم برای رونق سواحل کشور به‌ویژه در جنوب و توسعه مکران است.

لجستیک یک موجود زنده است

مدیرعامل سازمان بندر و دریانوردی درباره نقش خط ریلی رشت - آستارا در توسعه اقتصادی بندر شمال کشور، اینچنین توضیح داد: انجام این پروژه یا هر پروژه دیگری که منجر به ساخت بندر یا راه آهن می‌شود، به این معنا نیست که بلافاصله به طور خطی افزایش چشمگیر حمل‌ونقل لجستیک رخ دهد. لجستیک یک موجود زنده است که اجزای مختلف آن باید به طور همزمان توسعه یابد و موضوع مهمی که می‌تواند به توسعه آن کمک کند، یکپارچه‌سازی و هوشمندسازی سامانه‌هایی است که در حوزه لجستیک کار می‌کنند. این موضوع مهم در دستور کار ماست. موضوع ارتقای ظرفیت مسیر از آستارا تا بندر جنوبی کشور توسط همکاران بنده در دیگر بخش‌های وزارت راه و شهرسازی دنبال می‌شود. همین‌طور اتصال شبکه ریلی به بندر کاسپین و امیرآباد پیش‌تر انجام شده که همه اینها سرمایه‌گذاری‌هایی است که انجام شده و باید در تعامل با بخش غیردولتی و صاحبان کالا از این ظرفیت‌ها استفاده کرد تا سهم ایران را در ترانزیت منطقه و جابه‌جایی بار افزایش دهیم.

رسولی در این باره اضافه کرد: سال گذشته رکورد ۲۰ میلیون تن ترانزیت در قلمرو جمهوری اسلامی ایران ثبت شد که این عدد ۴ میلیون تن بیشتر از تکلیف برنامه هفتم پیشرفت برای سال اول برنامه بود. سهم بخش جاده‌ای در این عدد، ۱۷,۵ میلیون تن و سهم حوزه ریلی ۲,۵ میلیون تن بود که از این بارها حدود ۱۴,۵ میلیون تن از مسیر دریایی ترانزیت شده است. این آمار نشان می‌دهد اگر ما در یک هم‌افزایی با هم باشیم و گلوگاه‌ها را شناسایی کنیم، می‌توانیم با همین زیرساخت‌های فعلی نقش ترانزیت در اقتصاد کشور را افزایش دهیم.



سال گذشته رکورد ۲۰ میلیون تن ترانزیت در قلمرو جمهوری اسلامی ایران ثبت شد که این عدد ۴ میلیون تن بیشتر از تکلیف برنامه هفتم پیشرفت برای سال اول برنامه بود. سهم بخش جاده‌ای در این عدد، ۱۷,۵ میلیون تن و سهم حوزه ریلی ۲,۵ میلیون تن بود که از این بارها حدود ۱۴,۵ میلیون تن از مسیر دریایی ترانزیت شده است



یکی از موضوعاتی که به طور جدی در دستور کار قرار گرفته، طراحی و ایجاد بندر جدید متناسب با شرایط کاهش سطح آب خزر است که جلسات متعددی در این زمینه برگزار شده و مطالعات بیشتری نیز در این خصوص در حال انجام است. امیدواریم با سرمایه‌گذاری بخش غیردولتی این پروژه‌ها عملیاتی شود

بخش غیردولتی، بزرگ‌ترین شناور لایروبی دریای خزر وارد چرخه فعالیت شده و اکنون بزرگ‌ترین کشتی لایروب خزر در اختیار کشور قرار دارد. وی خاطر نشان کرد: یکی از موضوعاتی که به طور جدی در دستور کار قرار گرفته، طراحی و ایجاد بندر جدید متناسب با شرایط کاهش سطح آب خزر است که جلسات متعددی در این زمینه برگزار شده و مطالعات بیشتری نیز در این خصوص در حال انجام است. امیدواریم با سرمایه‌گذاری بخش غیردولتی این پروژه‌ها عملیاتی شود. به هر حال کاهش سطح آب خزر تهدیدی برای فعالیت‌های حمل‌ونقل دریایی و ظرفیت‌های تجاری بندر شمالی است و مدیریت این شرایط نیازمند همکاری‌های منطقه‌ای و سرمایه‌گذاری‌های هدفمند خواهد بود.

اولویت با بندر کوچک است

معاون وزیر راه و شهرسازی با اشاره به اهمیت پدافند غیرعامل در حوزه حمل‌ونقل دریایی تصریح کرد: این موضوع از گذشته در دستور کار وزارت راه و شهرسازی و سازمان بندر و دریانوردی بوده و اکنون با شدت بیشتری دنبال می‌شود. در این راستا، توجه ویژه به بنادر کوچک نیز در اولویت برنامه‌های ما قرار گرفته و یکی از تصمیمات مهمی که به‌تازگی ابلاغ شده، اجرای عملیات لایروبی بیش از یک و نیم میلیون مترمکعب در بندر کوچک استان بوشهر است. این اقدام در راستای افزایش ایمنی و ارتقای ظرفیت عملیاتی بندر انجام می‌شود.

وی با اشاره به اقدامات انجام‌شده در بندر شمال کشور، از بندر آستارا سخن گفت که پس از سال‌ها تعطیلی بازگشایی شده و اکنون شناورها در این بندر در حال پهلوگیری، تخلیه و بارگیری هستند. همچنین در دیگر بندر نیز موضوع لایروبی و توسعه ظرفیت‌ها از جمله تطویل اسکله‌ها، ایجاد اسکله‌های جدید و افزایش تجهیزات تخلیه و بارگیری در دستور کار قرار دارد.

به تأکید رسولی، همه سازمان‌ها و شرکت‌ها موظفند در قبال محیطی که در آن فعالیت می‌کنند مسئولیت اجتماعی خود را ایفا کنند: بسیاری از بندر کشور در مجاورت یا درون شهرها قرار دارند و بندر، شهر - بندر هستند. مردم این شهرها هم از مواهب فعالیت‌های بندر بهره‌مند می‌شوند و هم گاهی با مشکلاتی از



■ رضا اکبری، رئیس سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای

سرمایه‌گذاری قزاق‌ها در بنادر ایران جدی است

معاون وزیر راه و شهرسازی با اشاره به روابط حمل و نقلی ایران و قزاقستان گفت: مسائل مطرح شده در برخی خبرها مبنی بر چالش جدی در همکاری‌های ۲ کشور صحت ندارد و چنین موضوعی تاکنون منعکس نشده است. در حوزه کشتیرانی، ریلی و جاده‌ای گاهی تعاملات مالی میان شرکت‌ها و خطوط حمل و نقل پیش می‌آید که مسائل زودگذری است و در همان چارچوب حل و فصل می‌شود. این موارد به هیچ عنوان چالش جدی محسوب نمی‌شود و چنین چالشی را با طرف قزاق نداشتیم. ما روزانه با طرف قزاقستانی در حال مذاکره هستیم تا سطح تعاملات را ارتقا دهیم و به تازگی نیز در سفر رئیس‌جمهور شاهد امضای چند سند تفاهمنامه همکاری حمل و نقلی بودیم که به‌ویژه در حوزه بنادر اهمیت زیادی دارد. یکی از این تفاهمنامه‌ها مربوط به سرمایه‌گذاری قزاقستان در بنادر ایران است و همان‌طور که پیش‌تر اعلام شد، به‌زودی شاهد امضای قرارداد سرمایه‌گذاری و حضور عملیاتی طرف قزاق در بنادر کشور خواهیم بود.

ترافیک راه‌اندازی سامانه‌های جدید در سازمان راهداری

رئیس سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای از دیگر مدیرانی بود که در نشست خبری نهمین نمایشگاه حمل و نقل حضور پیدا کرد. نشست خبری رضا اکبری همزمان با مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی برگزار شد.

اکبری در این نشست با تشریح بخشی از اقدامات دولت چهاردهم در سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای از احداث ۳۶۴۸ کیلومتر راه روستایی، بهسازی و آسفالت ۱۲ هزار کیلومتر راه و بهسازی و آسفالت جاده‌های شریانی اصلی به میزان ۲۹۰۷۶ کیلومتر خبر داد و اصلاح ۹۷۹ نقطه حادثه‌خیز جاده‌ای در کشور را یادآور شد. معاون وزیر راه و شهرسازی با اشاره به فعالیت ۳۵۰ سامانه هوشمند نظارتی و تصویری در کشور و اینکه امسال تمرکز بر هوشمندسازی جاده‌هاست، ادغام چندین سامانه و راه‌اندازی چند سامانه جدید را در این راستا ارزیابی کرد. بر این اساس بازنگری سامانه صدور بارنامه در حال انجام است و این هوشمندسازی به طور حتم می‌تواند در تحول سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای نقش ایفا کند و اثرات آن را هم در پایانه‌های مرزی و هم مسافری شاهد خواهیم بود. همچنین سامانه سپهنت تا پایان ۱۴۰۴ برای همه اتوبوس‌ها به منظور افزایش ایمنی تردد و پایش رفتار رانندگان فعال خواهد شد. البته سامانه سپهنت در دهه ۹۰ برای نظارت بر رفتار رانندگان اتوبوس شکل گرفت اما بعدها به دلیل اختلافات با پیمانکار پروژه دچار اشکالاتی شد. امروز ۷ هزار اتوبوس فعال در کشور داریم که تنها نیمی از آنها به سامانه سپهنت مجهزند. علاوه بر این سامانه سپهنت نیز تا شب عید برای همه اتوبوس‌ها فعال می‌شود و برای کنترل رفتار رانندگان و وسایل نقلیه، ناوگان اتوبوسی و ناوگان باری نیز به دنبال راه‌اندازی سامانه «تاپوگراف هوشمند» هستیم.

اکبری در ادامه با بیان اینکه در دولت چهاردهم ۸۱۳ تن جابه‌جایی کالا و ۱۷۷ میلیون نفر جابه‌جایی مسافر انجام شده و ترانزیت نیز به میزان ۲۰ میلیون و ۶۰۰ هزار تن کالای ثبت شده است، درباره نوسازی ناوگان توضیح داد: قرار است ۱۲۰۰ دستگاه ماشین‌آلات سنگین نوسازی شود که نوسازی حدود ۸۰۰ دستگاه ماشین‌آلات انجام شده و نوسازی ۴۰۰ دستگاه ماشین‌آلات هم تا پایان سال انجام خواهد شد. در بخش ناوگان اتوبوسی نیز تاکنون تفاهمنامه سه‌جانبه با ۵ کارخانه تولید داخل و قرارداد تأمین ۱۲۵۰ اتوبوس با کارخانجات تولید اتوبوس داخل منعقد شده است و حدود ۲۰۰۰ اتوبوس نیز از طریق واردات تأمین خواهد شد.

رئیس سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای، مهم‌ترین مانع برای نوسازی ناوگان حمل بار را خارج کردن ناوگان فرسوده از چرخه حمل و نقل عنوان کرد.



سامانه سپهنت تا پایان ۱۴۰۴ برای همه اتوبوس‌ها به منظور افزایش ایمنی تردد و پایش رفتار رانندگان فعال خواهد شد. البته سامانه سپهنت در دهه ۹۰ برای نظارت بر رفتار رانندگان اتوبوس شکل گرفت اما بعدها به دلیل اختلافات با پیمانکار پروژه دچار اشکالاتی شد. امروز ۷ هزار اتوبوس فعال در کشور داریم که تنها نیمی از آنها به سامانه سپهنت مجهزند.



■ جبارعلی ذاکری، مدیرعامل شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران

را به ترکیه متصل می کند و شاخه جنوبی کریدور شرق به غرب را تکمیل خواهد کرد. در شمال کشور هم نقاط اتصال جلفا، آستارا، بندر کاسپین، بندر امیرآباد، اینچه برون و سرخس فعال هستند. همچنین با توجه به اتصال ریلی مرز لطف آباد به ترکمنستان، تسهیلات جدید موجب افزایش ورود بار از این مسیر شده است.

وی به شرق کشور هم سر زد و گفت: پروژه راه آهن خواف - هرات با تلاش همکاران فعال شده و میزان مبادلات ریلی ایران و افغانستان از ۱۵ هزار تن در سال گذشته به حدود ۴۰۰ هزار تن در سال جاری رسیده است که پیش بینی می شود این رقم در سال ۱۴۰۵ به ۱,۲ میلیون تن برسد. در خصوص پروژه های ریلی پاکستان نیز دولت این کشور برای بهسازی خطوط ریلی خود پروژه های را تعریف کرده و در داخل کشور نیز ساخت خط زاهدان - میرجاوه در حال اجراست تا امکان تبادل واگن ها فراهم شود. پروژه راه آهن چابهار - زاهدان هم در صورت تکمیل ریل گذاری تا پایان سال، در نیمه نخست ۱۴۰۵ به بهره برداری خواهد رسید و به طور قطع نقش مهمی در ترانزیت کشور ایفا خواهد کرد. معاون وزیر راه و شهرسازی این نکته را هم اضافه کرد: امسال با استفاده از سپرده گذاری خاص دولت، حدود ۱۵ هزار میلیارد تومان به بخش خصوصی اختصاص یافت که منجر به خرید یا بازسازی ۸۰ لکوموتیو و ۱۳۰ واگن مسافری خواهد شد که این ظرفیت جدید بخش خصوصی می تواند به افزایش حجم جابه جایی و تحقق اهداف برنامه هفتم پیشرفت کمک کند.



امسال با استفاده از سپرده گذاری خاص دولت، حدود ۱۵ هزار میلیارد تومان به بخش خصوصی اختصاص یافت که منجر به خرید یا بازسازی ۸۰ لکوموتیو و ۱۳۰ واگن مسافری خواهد شد که این ظرفیت جدید بخش خصوصی می تواند به افزایش حجم جابه جایی و تحقق اهداف برنامه هفتم پیشرفت کمک کند

و گفت: مطابق تکلیف برنامه هفتم، ۱۱۰ هزار ناوگان اتوبوس، کامیون و کشنده تا پایان برنامه باید نوسازی شود. اکنون ۷ هزار دستگاه اتوبوس فعال کشور، متوسط عمر ۱۸ سال دارند و نیاز داریم با ۷ تا ۸ هزار دستگاه اتوبوس نو جایگزین شوند.

اکبری درباره قاچاق سوخت هم خاطرنشان کرد: مصرف روزانه گازوئیل در حمل و نقل جاده ای کشور ۴۲ میلیون لیتر است که بیش از ۹۸ تا ۹۹ درصد آن تحت پوشش و نظارت سازمان راهداری است. برای این منظور، تخصیص سوخت بر اساس بارنامه و پیمایش این خودروها انجام می شود. همچنین این بارنامه ها و میزان پیمایش توسط ۴ سامانه کنترل شده و سوخت بر همان اساس تخصیص داده می شود. البته برای مقابله با بارنامه های صوری، بازنگری در سامانه صدور بارنامه ها آغاز شده و تا چندی دیگر صدور بارنامه الکترونیکی انجام خواهد شد که روی گوشی تلفن همراه رانندگان با یک پیامک و تأیید راننده قابل چاپ است.

تأکید بر دیپلماسی ریلی و ترانزیت ریل پایه

حمل و نقل ریلی از دیگر حوزه هایی بود که در روز سوم برگزاری نمایشگاه حمل و نقل موضوع نشست رسانه ای بود. مدیرعامل شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران با تشریح برنامه های توسعه ریلی کشور از تلاش برای وارد کردن مفاهیم دیپلماسی ریلی و ترانزیت ریل پایه به گفتمان مشترک و مذاکره با راه آهن های کشورهای همسایه سخن گفت تا کشور بتواند از ظرفیت شبکه ریلی خود برای افزایش حجم مبادلات بهره ببرد.

به باور جبارعلی ذاکری، شاخص فعالیت های حمل و نقل نباید صرفاً بر ترانزیت متمرکز باشد، بلکه باید مجموع بارهای صادراتی، وارداتی و ترانزیتی را در نظر گرفت. این رویکرد بر اقتصاد شرکت های حمل و نقلی، تولید کنندگان و فعالان لجستیک اثرگذار خواهد بود.

ذاکری با اشاره به ضرورت تکمیل نقاط مرزی کشور، با بیان اینکه در شرق و غرب نیازمند اقدامات جدی هستیم، توضیح داد: پروژه اتصال شلمچه به عراق آغاز شده و مسیر کرمانشاه تا اسلام آباد غرب نیز به زودی بهره برداری خواهد شد تا دومین نقطه اتصال ریلی ایران به عراق از طریق مرز خسروی فراهم شود. در مرز ترکیه نیز پروژه تبریز - مرند - چشمه ثریا در حال اجراست که سرخس

آن شمال - جنوب و ۵ مسیر شرقی - غربی است. در بخش آزادراهی نیز ۷ کریدور با مشارکت دولت و بخش خصوصی در حال اجراست که یکی از مهم‌ترین آنها کریدور دریای خزر - خلیج فارس است که از چالوس تا ماهشهر امتداد دارد و حدود ۵۳ درصد آن توسط بخش خصوصی ساخته می‌شود. همچنین طرح کمر بند پیرامونی کشور در قالب کریدور غرب تعریف شده و از مرز بازرگان آغاز می‌شود و به شلمچه، سپس چابهار و سرخس می‌رسد و دوباره به مرز بازرگان بازمی‌گردد. از این میان ۴ کریدور بزرگراهی نقش مهمی در ارتباط ایران با کشورهای همسایه دارند و تکمیل آنها نیازمند احداث مسیرهای آنتنی به طول حدود ۷۷۰ کیلومتر است که در دستور کار قرار دارد.

به گفته مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل‌ونقل، سال ۱۴۰۴ سال مهمی برای تکمیل پروژه‌های ریلی و آزادراهی کشور خواهد بود، چرا که قرار است امسال در بخش ریلی، حدود ۴۷۰ کیلومتر مسیر خاش - زاهدان تا اسفندماه به بهره‌برداری برسد. همچنین پروژه راه‌آهن اردبیل - میانه به طول ۱۷۴ کیلومتر پس از ۲۲ سال تکمیل شده و در اسفندماه افتتاح خواهد شد. از سوی دیگر کنارگذر ماهشهر به طول ۲۳ کیلومتر در حال آماده‌سازی برای افتتاح است که حلقه اتصال کریدور غرب از مرز بازرگان تا بندر امام خمینی (ره) را فعال و نقش مهمی در شبکه بزرگراهی کشور ایفا می‌کند.

وی در ادامه پروژه راه‌آهن رشت - آستارا را یکی از طرح‌های مهم دولت چهاردهم دانست که در آن، پیمانکاران ایرانی نقش‌آفرینی می‌کنند و پیمانکار اصلی نیز ایرانی است: تاکنون حدود ۷۰ درصد قرارداد راه‌آهن رشت - آستارا مورد موافقت ما قرار گرفته و اختلاف جدی وجود ندارد. برای پروژه راه‌آهن کرمانشاه - خسروی - بغداد نیز در سال ۱۴۰۴ عملیات ریل‌گذاری از کرمانشاه به اسلام‌آباد آغاز شده و پیش‌بینی می‌شود تا سال ۱۴۰۶ این مسیر به شبکه ریلی کشور متصل شود. البته برای حل چالش اتصال مسیر پس از خسروی، تفاهنامه‌ای تنظیم و به وزارت امور خارجه ارائه شده تا میان وزرای خارجه ایران و عراق امضا شود که بر اساس این تفاهنامه، همزمان با اجرای پروژه در ایران از کرمانشاه تا خسروی، دولت عراق نیز مسیر خانقین تا بغداد را بازسازی و تکمیل خواهد کرد. این مسیر در زمان حمله داعش تخریب شده بود و اکنون دولت عراق متعهد به بازسازی آن است. همچنین احداث مسیر خانقین تا خسروی به طول ۱۷ کیلومتر نیز در برنامه قرار دارد.



■ هوشنگ بازوند، مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل‌ونقل

تعیین تکلیف ۲۷ کریدور حمل‌ونقلی کشور

مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل‌ونقل کشور نیز در جمع خبرنگاران از تعیین تکلیف کریدورها سخن گفت؛ یعنی ۹ کریدور ریلی، ۷ کریدور آزادراهی و ۱۱ کریدور بزرگراهی که هم‌الزام قانونی و هم ضرورت ملی است و با تأکید رئیس جمهوری، وزیر راه و شهرسازی و در چارچوب سیاست‌های ابلاغی مقام معظم رهبری در حوزه حمل‌ونقل در دستور کار دولت قرار گرفته و امروز یکی از اولویت‌های دولت چهاردهم محسوب می‌شود.

هوشنگ بازوند با اشاره به اینکه کریدورها می‌تواند در آینده به عنوان یکی از منابع مهم درآمدی کشورها و جایگزین نفت و انرژی شود، اظهار داشت: طبیعی است با چنین رویکردی باید تکلیف کریدورهای کشور روشن شود و در این میان، کشورهای همسایه نیز به طور جدی در حال توسعه کریدورهای خود هستند. به عنوان نمونه کریدور شمال - جنوب شامل خطوط ریلی، آزادراهی و بزرگراهی از آستارا به چابهار یا از آستارا به بندرعباس است. عراق نیز به عنوان رقیب منطقه‌ای، کریدورهایی در بندر ام‌القصر ایجاد کرده است. پس نتیجه می‌گیریم کریدورها صرفاً مسیرهای جابه‌جایی بار و مسافر نیستند، بلکه مزیت‌های فراوانی دارند و می‌توانند در حوزه‌های اقتصادی و سیاسی نقش‌آفرین باشند.

معاون وزیر راه و شهرسازی یادآور شد: در حوزه ریلی تاکنون ۹ کریدور شامل مسیرهای شمال - جنوب و ۳ کریدور شرقی - غربی تعریف شده است؛ شاخص‌ترین مسیر شمال - جنوب، کریدور آستارا - چابهار است. همچنین ۱۱ کریدور بزرگراهی طراحی شده که ۶ مسیر

امروز ۹ کریدور ریلی، ۷ کریدور آزادراهی و ۱۱ کریدور بزرگراهی که هم‌الزام قانونی و هم ضرورت ملی است و با تأکید رئیس جمهوری، وزیر راه و شهرسازی و در چارچوب سیاست‌های ابلاغی مقام معظم رهبری در حوزه حمل‌ونقل در دستور کار دولت قرار گرفته، یکی از اولویت‌های دولت چهاردهم محسوب می‌شود.

گزارش تصویری نهمین نمایشگاه بین‌المللی حمل‌ونقل و لجستیک





بازدید سعید رسولی
معاون وزیر راه و شهرسازی
و مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی
از نهمین نمایشگاه بین‌المللی
حمل و نقل و لجستیک





«بندر و دریا» از سی و چهارمین اجلاس مجمع سازمان جهانی دریانوردی گزارش می‌دهد

اقتصاد دریامحور؛ دیپلماسی دریایی ایران

سازمان بنادر و دریانوردی، سیدعلی موسوی، سفیر ایران در انگلیس و نماینده دائم کشورمان در آی‌مو حضور پیدا کردند.

انتخاب اعضای شورای آی‌مو برای مدت ۲ سال، بررسی و تصویب رهنمودهای استراتژیک ۶ ساله آی‌مو و برنامه اقدام دوسالانه آن، بررسی و تصمیم‌گیری درباره گزارش‌ها و پیشنهادهای شورا و کمیته‌های اصلی، تعیین بودجه آی‌مو، ایراد سخنرانی توسط رؤسای هیئت‌های کشورهای عضو و رسیدگی به موضوعات مهم و روز دریانوردی جهان از جمله کاهش گازهای گلخانه‌ای، مهم‌ترین دستور کارهای نشست مجمع آی‌مو در این دوره از اجلاس بود.



در نشست یک‌ساعته رؤسای هیئت‌های نمایندگی ۱۷۶ کشور عضو آی‌مو در آغازین روز اجلاس، سفیر فرانسه در آی‌مو به عنوان رئیس دوره‌ای اجلاس سی و چهارم مجمع آی‌مو برای یک دوره دوساله انتخاب شد. همچنین سفرای کشورهای مراکش و مالدیو به ترتیب به عنوان نواب رئیس اول و دوم مجمع انتخاب شدند.

سی و چهارمین اجلاس مجمع سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) از روز دوشنبه سوم آذر ۱۴۰۴ به مدت ۲ هفته در مقر این سازمان در لندن برگزار شد؛ اجلاسی که مقامات عالی دریایی کشورهای عضو در آن گرد هم آمدند تا درباره ایمنی، حفظ محیط زیست، امنیت در عرصه دریانوردی، آینده صنعت حمل‌ونقل دریایی، سیاست‌گذاری‌ها، مقررات و چالش‌های پیش روی این حوزه بحث و تصمیم‌گیری کنند.

در این اجلاس، سعید رسولی، معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی به همراه علی‌اکبر مرزبان، معاون امور دریایی و علی فتحی، معاون مهندسی و توسعه امور زیربنایی



افتتاحیه سی و چهارم



در آیین افتتاحیه سی و چهارمین اجلاس مجمع سازمان بین‌المللی دریانوردی در لندن، آرسنیو دومینگز، دبیر کل آیمو با اشاره به دستور کارهای مجمع در رابطه با اهداف، مأموریت‌ها و چشم‌اندازهای آیمو و تصویب چندین قطعنامه در حوزه‌های مختلف مأموریت آیمو به‌ویژه سمت و سوهای راهبردی و اجرای درست الزامات دریایی، از تلاش‌های مهم کمیته ایمنی دریانوردی و کمیته حفظ محیط زیست دریایی در ۲ سال گذشته در حوزه ارتقای ایمنی دریانوردی و کاهش آلودگی دریانوردی قدردانی کرد. دومینگز بر تعهد آیمو به اهداف خود و حمایت از همه کشورهای عضو و لزوم همکاری فنی کشورهای عضو این سازمان برای کاهش کربن سوخت کشتی‌ها تأکید کرد.



در نشست یک‌ساعته رؤسای هیئت‌های نمایندگی ۱۷۶ کشور عضو آیمو در آغازین روز اجلاس، سفیر فرانسه در آیمو به عنوان رئیس دوره‌ای اجلاس سی و چهارم مجمع آیمو برای یک دوره دوساله انتخاب شد. همچنین سفرای کشورهای مراکش و مالدیو به ترتیب به عنوان نواب رئیس اول و دوم مجمع انتخاب شدند. نمایندگان کشورهای باربادوس و تایلند نیز به عنوان رؤسای کمیته‌های اول و دوم متشکله در خلال اجلاس مجمع آیمو انتخاب شدند.

نقش فعال ایران در پیشبرد اهداف و برنامه‌های آیمو



مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی چهارشنبه ۵ آذر ۱۴۰۴ در صحن اصلی اجلاس سی و چهارم مجمع سازمان جهانی دریانوردی بر آمادگی جمهوری اسلامی ایران در راستای ارتقا و توسعه همکاری‌های بین‌المللی در حوزه ترانزیت، حمل‌ونقل دریایی، ایمنی، آموزش و حفاظت از محیط زیست دریایی تأکید کرد.

سعید رسولی در ادامه ضمن تبیین مواضع اصولی و راهبردی جمهوری اسلامی ایران در حوزه دریایی ملی، منطقه‌ای و بین‌المللی اظهار داشت: جمهوری اسلامی ایران با دارا بودن بیش از ۵۸۰۰ کیلومتر خط ساحلی در خلیج فارس، دریای عمان و دریای خزر، نیز با داشتن ناوگانی بزرگ از کشتی‌های تحت پرچم که در میان ۲۰ کشور برتر جهان قرار دارد، به عنوان

دیدار رسولی با دومینگز؛ آغاز فصل جدید همکاری‌ها

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی پنجشنبه ۶ آذر ۱۴۰۴ در دیدار با آرسنیو دومینگز، دبیر کل آیمو که سیدعلی موسوی، سفیر و نماینده دائم ایران در سازمان بین‌المللی دریانوردی نیز در این جلسه حضور داشت، درباره توسعه همکاری‌ها و روابط دوجانبه در زمینه آموزش، حمل‌ونقل و ایمنی دریایی بحث و تبادل نظر کرد.

سعید رسولی در تشریح دیدار خود با دومینگز توضیح داد: در این دیدار علاوه بر تشریح سیاست‌های کلان ایران در حوزه دریا، درباره مسائل ناشی از تحریم‌ها که دریانوردان ایرانی با آن دست به گریباند، مشکلات را بیان کردیم و از وی خواستیم از ظرفیت آیمو برای کمک به حل این مسائل استفاده کند. همین‌طور در ارتباط با بحث‌های آموزشی و تربیت دریانوردان و تحقیقات و مطالعات در حوزه دریانوردی صحبت کردیم.

معاون وزیر راه و شهرسازی اضافه کرد: دبیر کل ابراز تمایل کرد از ظرفیت آیمو برای برگزاری دوره‌ها و انجام مطالعات استفاده کند و قرار شد شرکت‌های مشاور معتبری را که در حوزه دریا و دریانوردی وجود دارند، از طریق کمیته‌های فنی به همکاران ما و نماینده سازمان بنادر و دریانوردی در آیمو معرفی کند و ما فصل جدیدی از توسعه همکاری‌ها را با سازمان بین‌المللی دریانوردی داشته باشیم.

رسولی خاطرنشان کرد: دومینگز با ظرفیت‌ها و توانمندی‌های کشورمان به‌خوبی آشناست. او سال‌ها در این سازمان حضور داشته، ایران را به‌خوبی می‌شناسد و طی بازدید هم که از کشورمان داشته در جریان ظرفیت‌های آن قرار گرفته و از فعالیت سازمان بنادر و دریانوردی در آیمو ابراز خشنودی کرده است.

گفتنی است سازمان بین‌المللی دریانوردی در طول بیش از ۷ دهه فعالیت مستمر خود توانسته حدود ۵۰ کنوانسیون و دستورالعمل بین‌المللی و بیش از یک‌هزار دستورالعمل و توصیه‌نامه در رابطه با ایمنی و امنیت دریانوردی، جلوگیری از آلودگی آب‌ها، بهره‌وری کشتیرانی و موضوعات مرتبط دیگر به تصویب برساند. جمهوری اسلامی ایران نیز با بیش از ۲۸۰۰ کیلومتر مرز دریایی، نقش پررنگی در مجامع بین‌المللی دریایی



جمهوری اسلامی ایران با دارا بودن بیش از ۵۸۰۰ کیلومتر خط ساحلی در خلیج فارس، دریای عمان و دریای خزر، نیز با داشتن ناوگانی بزرگ از کشتی‌های تحت پرچم که در میان ۲۰ کشور برتر جهان قرار دارد، به عنوان یکی از اعضای مؤسس سازمان بین‌المللی دریانوردی و از کشورهای پیشرو در حوزه حمل‌ونقل دریایی، همواره تلاش می‌کند ظرفیت‌های ملی خود را در تعاملات منطقه‌ای و بین‌المللی ارتقا بخشد



در حال حاضر مبنای توسعه جامع در ایران، ظرفیت‌های دریایی به‌ویژه ارتقای بنادر، توسعه خدمات دریایی، ترانزیت و رونق بخشی به نوار ساحلی کشور قرار گرفته است. بنابراین ایران با تکیه بر نیروی انسانی متخصص و موقعیت ممتاز جغرافیایی و قوانین مترقی حمایت‌کننده از سرمایه‌گذاری‌های داخلی و خارجی، می‌تواند نقش فعال‌تری در پیشبرد اهداف و برنامه‌های آیمو ایفا کند

یکی از اعضای مؤسس سازمان بین‌المللی دریانوردی و از کشورهای پیشرو در حوزه حمل‌ونقل دریایی، همواره تلاش می‌کند ظرفیت‌های ملی خود را در تعاملات منطقه‌ای و بین‌المللی ارتقا بخشد.

وی ادامه داد: در راستای اجرای وظایف جست‌وجو و نجات دریایی کشورهای ساحلی، جمهوری اسلامی ایران در سال‌های ۲۰۲۴ و ۲۰۲۵ میلادی، در مجموع ۳۷۸ عملیات جست‌وجو و نجات دریایی انجام داده که منجر به نجات جان ۲۱۵۰ نفر شده و اکنون با افتخار اعلام می‌کنیم یکی از کشتی‌های تحت پرچم جمهوری اسلامی ایران در تاریخ ۷ ژوئیه ۲۰۲۵ در دریای مدیترانه، جان ۷۳ نفر را نجات داد.

رسولی با بیان اینکه ایران در چارچوب کنوانسیون‌های MARPOL و SOLAS و STCW، ایمنی دریانوردی، عملیات کشتیرانی و حفاظت از محیط زیست دریایی را موضوعاتی بسیار مهم و تخصصی می‌داند، تصریح کرد: معتقدیم باید از مداخله و اعمال هرگونه ملاحظات غیرتخصصی پرهیز شود. در این راستا جمهوری اسلامی ایران از همه دولت‌های عضو که بر اساس اصل همکاری سازنده و مفاد ماده یک کنوانسیون آیمو به تعهدات خود پایبندند، تقدیر می‌کند و با توجه به اینکه هر اقدامی که موجب ایجاد محدودیت در همکاری‌ها و عملیات دریانوردی شود با اهداف آیمو در تعارض است، لازم می‌داند موانع موجود برای اجرای کامل الزامات فنی برطرف شود.

معاون وزیر راه و شهرسازی با اشاره به اینکه در برنامه ۵ ساله توسعه جمهوری اسلامی ایران، اقتصاد دریامحور یکی از اولویت‌های اصلی است، گفت: در حال حاضر مبنای توسعه جامع در ایران، ظرفیت‌های دریایی به‌ویژه ارتقای بنادر، توسعه خدمات دریایی، ترانزیت و رونق بخشی به نوار ساحلی کشور قرار گرفته است. بنابراین ایران با تکیه بر نیروی انسانی متخصص و موقعیت ممتاز جغرافیایی و قوانین مترقی حمایت‌کننده از سرمایه‌گذاری‌های داخلی و خارجی، آمادگی خود را برای ارتقا و توسعه همکاری‌های بین‌المللی در حوزه‌های ترانزیت، حمل‌ونقل دریایی، ایمنی، آموزش و حفاظت از محیط زیست دریایی اعلام کرده و می‌تواند نقش فعال‌تری در پیشبرد اهداف و برنامه‌های آیمو ایفا کند.



ایفا می‌کند. ایران بیش از ۵۸۰۰ کیلومتر نوار ساحلی، ۱۶ میلیون تن ناوگان تحت پرچم و بیش از ۱۳۰ هزار دریانورد دارد و جزو ۳۰ کشور اول دنیا در این حوزه به حساب می‌آید. ایران عضو بیش از ۳۵ کنوانسیون و پروتکل در حوزه حمل‌ونقل دریایی است و از طریق عقد تفاهمنامه با افزون بر ۲۵ کشور معتبر دریایی در حوزه شناسایی گواهینامه‌های دریانوردی، جزو کشورهای مؤثر و پیشرو در حوزه آموزش و تربیت دریانوردان به شمار می‌آید. همچنین جزو نخستین کشورها در پیوستن به معاهدات، کنوانسیون‌ها و پروتکل‌های بین‌المللی دریایی و از داوطلبان اولیه ممیزی آیمو درباره میزان اجرای قوانین و مقررات این سازمان بوده است.

در مجمع آیمو چه گذشت؟

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی با تشریح اهمیت حضور ایران در سی‌وچهارمین اجلاس مجمع سازمان جهانی دریانوردی، آن را فرصتی برای تثبیت نقش جمهوری اسلامی ایران در تصمیم‌سازی‌های بین‌المللی این حوزه برشمرد و گفت: برای ما به عنوان کشوری با سابقه طولانی و ظرفیت‌های گسترده در حوزه دریانوردی و بندری، حضور فعال در این اجلاس اهمیت ویژه‌ای دارد، زیرا فرصت مناسبی است تا مواضع جمهوری اسلامی ایران را در بالاترین سطح بیان و نقش سازنده خود را در تصمیم‌سازی‌های جهانی تثبیت کنیم و در مسیر ارتقای جایگاه دریایی کشور گام برداریم.

سعید رسولی درباره دستور کارهای این دوره از اجلاس مجمع آیمو اظهار داشت: یکی از مهم‌ترین محورهای این دوره، انتخاب اعضای شورای آیمو برای ۲ سال آینده است؛ شورایایی که در ۳ دسته A، B و C تشکیل می‌شود و در آن به ترتیب کشورهای با بزرگ‌ترین ناوگان کشتیرانی، کشورهای با بیشترین سهم در تجارت دریابرد و کشورهای که دارای منافع ویژه دریایی و نقش منطقه‌ای هستند، حضور دارند و در عمل سیاست‌ها و تصمیمات کلیدی سازمان در سال‌های پیش رو را هدایت می‌کنند.

رسولی تصریح کرد: رسیدگی به گزارش‌ها و پیشنهادها و شور و کمیته‌های اصلی آیمو در زمینه‌هایی همچون ایمنی دریایی، جلوگیری از آلودگی، حمل‌ونقل کالا، استانداردهای فنی و آموزش دریانوردان از دیگر بخش‌های مهم این اجلاس به شمار می‌رود و تصمیماتی که در این سطوح گرفته



دیپلک ابراز تمایل کرد از ظرفیت آیمو برای برگزاری دوره‌ها و انجام مطالعات استفاده کند و قرار شد شرکت‌های مشاور معتبری را که در حوزه دریا و دریانوردی وجود دارند، از طریق کمیته‌های فنی به نماینده سازمان بنادر و دریانوردی در آیمو معرفی کنند و ما فصل جدیدی از توسعه همکاری‌ها را با سازمان بین‌المللی دریانوردی داشته باشیم



برای ما به عنوان کشوری با سابقه طولانی و ظرفیت‌های گسترده در حوزه دریانوردی و بندری، حضور فعال در این اجلاس اهمیت ویژه‌ای دارد، زیرا فرصت مناسبی است تا مواضع جمهوری اسلامی ایران را در بالاترین سطح بیان و نقش سازنده خود را در تصمیم‌سازی‌های جهانی تثبیت کنیم و در مسیر ارتقای جایگاه دریایی کشور گام برداریم

می‌شود، به طور مستقیم بر نحوه فعالیت بنادر، شرکت‌های کشتیرانی و نظام آموزش دریانوردی در کشورهای مختلف از جمله ایران اثر خواهد گذاشت. معاون وزیر راه و شهرسازی با اشاره به اهمیت جنبه مالی اجلاس تصریح کرد: تعیین بودجه آیمو نیز از موضوعات کلیدی مجمع است، زیرا نحوه تخصیص منابع مالی این سازمان، بر اجرای برنامه‌های عملیاتی، پروژه‌های همکاری فنی و میزان بهره‌مندی کشورهای در حال توسعه از ظرفیت‌های آیمو تأثیر مستقیم می‌گذارد.

رسولی پرداختن به موضوعات روز حوزه دریانوردی به‌ویژه کاهش انتشار گازهای گلخانه‌ای را از دیگر محورهای برجسته اجلاس عنوان کرد و گفت: کاهش کربن و حرکت به سمت حمل‌ونقل دریایی سازگارتر با محیط‌زیست، از مهم‌ترین دغدغه‌های جهانی است و صنعت دریانوردی نقش عمده‌ای در تحقق اهداف بین‌المللی کاهش انتشار دارد؛ به همین دلیل، نحوه تنظیم مقررات و زمان‌بندی اجرای این تعهدات برای کشورهایی مانند ایران که هم ناوگان فعال و هم ظرفیت‌های بندری مهم دارند، اهمیت ویژه‌ای دارد.

آغاز دوره جدید همکاری و سرمایه‌گذاری

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی با اشاره به ابعاد دیپلماسی این رویداد خاطر نشان کرد: مجموع مباحث مطرح‌شده در مجمع آیمو و دیدارهای دوجانبه لندن، از تعهد ایران به اجرای کنوانسیون‌های دریایی تا برنامه‌های جذب سرمایه‌گذاری و گسترش همکاری با آیمو، نشان می‌دهد «فصل جدید همکاری ایران با سازمان بین‌المللی دریانوردی» آغاز شده و جمهوری اسلامی ایران نقش پررنگ‌تری در حکمرانی دریایی و اقتصاد دریا در سطح منطقه‌ای و جهانی ایفا خواهد کرد. ما به صراحت اعلام کردیم جمهوری اسلامی ایران کشوری متعهد و پایبند به اصول و قوانین بین‌المللی است و کنوانسیون‌های آیمو را به رغم مشکلاتی که به دلیل تحریم‌ها با آن روبه‌روست، اجرا می‌کند.

سعید رسولی اضافه کرد: افزون بر مباحث رسمی، حضور در چنین اجلاسی فرصت بسیار ارزشمندی برای توسعه «دیپلماسی دریایی» است که از جمله سیاست‌های ابلاغی مقام معظم رهبری در حوزه سیاست‌های دریامحور به شمار می‌رود. در مجمع عمومی

سرمایه‌گذاری خارجی و داخلی در دست انجام است و تا پایان سال ۱۴۰۴ هم نزدیک به ۱۷ همت سرمایه‌گذاری جدید اضافه خواهد شد. بنابراین ما فرصت‌های زیادی را برای توسعه اقتصادی در ناحیه دریا و دریانوردی داریم.

دیدارهای دوجانبه

در حاشیه این دوره از اجلاس مجمع سازمان جهانی دریانوردی، دیدارهای دوجانبه‌ای میان هیئت ایرانی با وزرا و معاونان وزرای حمل‌ونقل چندین کشور برگزار و موضوعات دوجانبه مطرح شد. برای هر یک از این جلسات و گفت‌وگوها، برنامه‌های اجرایی در نظر گرفته شد. افرادی از ۲ طرف برای پیگیری تصمیمات و مصوبات نشست‌ها مشخص شدند و مباحث و موضوعات به طور عملیاتی پیش رفت.

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی در تشریح برخی دیدارهای دوجانبه به مذاکرات با چین، عربستان، قطر، هند و پاکستان اشاره کرد و این گفت‌وگوها را در امتداد پروژه‌های در دست اجرا دانست.

رسولی توضیح داد: درباره پروژه‌هایی که با برخی کشورها از جمله چین داریم، با معاون وزیر حمل‌ونقل چین گفت‌وگو کردیم. با عربستان سعودی هم ملاقات داشتیم. با قطر نیز ملاقات کردیم و در ارتباط با پروژه‌های مهمی از جمله سرمایه‌گذاری در بنادر ۲ کشور و توسعه کشتیرانی مسافری، همچنین ساخت و احداث تونل که از قبل مطرح بوده به صورت عملیاتی‌تر گفت‌وگو کردیم. با هندی‌ها نیز درباره برخی مسائل جدی مثل توسعه سرمایه‌گذاری‌های آنها و خطوط کشتیرانی منظمی که الان جریان دارد و باید تقویت شود، مذاکره کردیم.

وی درباره نتایج گفت‌وگو با طرف پاکستانی نیز یادآور شد: با وزیر دریایی پاکستان ملاقات کردم و چون چندی پیش نیز به همراه وزیر راه و شهرسازی سفری به پاکستان داشتم و آنجا موضوعات مهمی با طرف پاکستانی مورد تفاهم قرار گرفته بود، در این نشست ما آنها را پیگیری کردیم و طرف پاکستانی اعلام کرد به‌زودی حمل‌ونقل دریایی بین بنادر کراچی، گوادر، چابهار و شهید رجایی را برقرار خواهد کرد. بنابراین در مجموع دستاوردهای خوبی در این اجلاس هم در بخش اصلی دستور جلسه و هم در دیدارهای دوجانبه به دست آوردیم.



حضور در این اجلاس فرصت بسیار ارزشمندی برای توسعه «دیپلماسی دریایی» است که از جمله سیاست‌های ابلاغی مقام معظم رهبری در حوزه سیاست‌های دریامحور به شمار می‌رود. در مجمع عمومی اعلام کردیم توسعه دریامحور که در دستور کار کشور قرار گرفته و در برنامه هفتم تأکید زیادی روی آن شده، فصل نوینی را در توسعه کشورمان با توجه به اقتصاد دریامحور زده است



ما با رویکردی فعال، سازنده و مبتنی بر تعامل مؤثر در این اجلاس حضور پیدا کردیم و پیام اصلی ما تأکید بر ظرفیت‌های گسترده ایران در حوزه دریایی، نقش محوری کشور در کریدورهای بین‌المللی و آمادگی برای حضور پررنگ‌تر در تصمیم‌گیری‌های جهانی است تا از این طریق، منافع ملی و حقوق دریایی جمهوری اسلامی ایران در بالاترین سطح ممکن پاسداری و تقویت شود

اعلام کردیم توسعه دریامحور که سال ۱۴۰۲ طی ۹ بند ابلاغیه مقام معظم رهبری در دستور کار کشور قرار گرفته و در برنامه هفتم تأکید زیادی روی آن شده، فصل نوینی را در توسعه کشورمان با توجه به اقتصاد دریامحور زده است. در این رابطه، درباره همکاری‌های آموزشی، همکاری‌های پژوهشی - تحقیقاتی و تربیت دریانوردان، همچنین درباره زیرساخت‌ها گفت‌وگوهایی کردیم.

وی توضیح داد: در نگاه توسعه دریامحور، فقط بنادر و ناوگان مد نظر نیست، بلکه تقویت شیلات و انتقال تدریجی صنایع آب‌بَر به سواحل نیز به عنوان راه‌حلی برای بحران آب و استقرار نامتوازن صنایع در نقاط خشک کشور دیده می‌شود؛ اینکه دولت چهاردهم مبنای کار خود را توجه به دریا گذاشته و مقام معظم رهبری نیز در ابلاغ سیاست‌های کلی بر آن تأکید کرده‌اند، یک انتخاب نیست، یک ضرورت است و ما باید از این ظرفیت الهی نهایت استفاده را ببریم.

رسولی تأکید کرد: ما با رویکردی فعال، سازنده و مبتنی بر تعامل مؤثر در این اجلاس حضور پیدا کردیم و پیام اصلی ما تأکید بر ظرفیت‌های گسترده ایران در حوزه دریایی، نقش محوری کشور در کریدورهای بین‌المللی و آمادگی برای حضور پررنگ‌تر در تصمیم‌گیری‌های جهانی است تا از این طریق، منافع ملی و حقوق دریایی جمهوری اسلامی ایران در بالاترین سطح ممکن پاسداری و تقویت شود. به‌ویژه در شرایطی که تحولات دریایی و حمل‌ونقل جهانی بسیار سریع و رقابتی شده، این تعاملات می‌تواند مسیر توسعه بنادر، افزایش سهم ایران در حمل‌ونقل بین‌المللی، جذب سرمایه‌گذاری و بهره‌گیری از کریدورهای مهم ترانزیتی را هموارتر کند و جایگاه کشور را در زنجیره تأمین جهانی ارتقا دهد.

معاون وزیر راه و شهرسازی درباره موضوع مشارکت در سرمایه‌گذاری هم یادآور شد: در این اجلاس اعلام کردیم جمهوری اسلامی ایران با قوانین مترقی که در حمایت از سرمایه‌گذاری بخش‌های خارجی و داخلی دارد، از هر گونه سرمایه‌گذاری در توسعه بنادر و دریانوردی کشور حمایت می‌کند و این رویکرد بخشی از سیاست کلی توسعه دریامحور است که در اسناد بالادستی کشور نیز مورد تأکید قرار گرفته است.

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی با اشاره به حجم سرمایه‌گذاری‌های در حال انجام در بخش دریا و بندر افزود: در حال حاضر بیش از ۱۷۰ همت



گزارش تصویری
دیدارهای دوجانبه
هیأت ایرانی با وزرا و معاونان وزرای
حمل و نقل برخی کشورها
در حاشیه اجلاس مجمع آیمو





گزارش اختصاصی «بندر و دریا» از مراسم امضای تفاهنامه میان ۲ سازمان تابعه وزارت راه و شهرسازی

گام بلند سازمان بنادر و دریانوردی برای تأمین مسکن کارکنان واجد شرایط

ماده ۱۹ آیین‌نامه یادشده و بند ۴ مصوبات چهاردهمین جلسه شورای عالی مسکن - ابلاغی مورخ مرداد ۱۴۰۳ - میان ۲ سازمان ملی زمین و مسکن به نمایندگی علی نبیان، معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل سازمان ملی زمین و مسکن و سازمان بنادر و دریانوردی به نمایندگی سعید رسولی، معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی به امضا رسید.

هدف از این تفاهنامه، استفاده از همه ظرفیت‌های ۲ سازمان برای تأمین مسکن کارکنان واجد شرایط سازمان بنادر و دریانوردی، بر اساس نیازسنجی‌های انجام‌شده و در چارچوب حمایت‌های قانونی موجود است.



تفاهنامه تأمین زمین و احداث مسکن کارکنان واجد شرایط سازمان بنادر و دریانوردی در راستای اجرای قانون جهش تولید مسکن، قانون ساماندهی و حمایت از تولید و عرضه مسکن و بند ۴ مصوبات چهاردهمین جلسه شورای عالی مسکن میان سازمان ملی زمین و مسکن و سازمان بنادر و دریانوردی به امضا رسید

در روزهای پایانی مهر ۱۴۰۴ (یکشنبه ۲۷ مهر) مراسم امضای تفاهنامه تأمین زمین و احداث مسکن کارکنان واجد شرایط سازمان بنادر و دریانوردی با حضور سعید رسولی، مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی و علی نبیان، مدیرعامل سازمان ملی زمین و مسکن و معاونان و اعضای هیئت عامل سازمان بنادر و دریانوردی در محل این سازمان و همزمان به صورت ویدئوکنفرانس با شرکت مدیران اداره کل بنادر و دریانوردی استان‌های ساحلی و برخی مدیران بنادر تابعه برگزار شد.

این تفاهنامه در راستای اجرای قانون جهش تولید مسکن، قانون ساماندهی و حمایت از تولید و عرضه مسکن، آیین‌نامه اجرایی و الحاقات آن، همچنین تبصره ۳ الحاقی





سعید رسولی افزود: سازمان بنادر و دریانوردی از سازمان‌های مهم و کلیدی کشور در حوزه اقتصاد و تجارت است و در ۷ استان ساحلی شمال و جنوب کشور فعالیت دارد. برای نمونه، اگر بخواهم به شاخصی اشاره کنم، سال گذشته خوشبختانه رقم ۲۰ میلیون تن ترانزیت در کشور به ثبت رسیده است، در حالی که طبق برنامه هفتم پیشرفت، برای سال نخست، عدد ۱۶ میلیون تن هدف گذاری شده بود اما عملکرد ما از هدف تعیین شده فراتر رفت. از این ۲۰ میلیون تن، ۱۷,۵ میلیون تن از طریق جاده، ۲,۵ میلیون تن از طریق ریل و بیش از ۱۳ میلیون تن از مسیر دریا ترانزیت انجام شده است. سهم بنادر در تحقق این میزان ترانزیت بیش از ۶۰ درصد بوده است.

رسولی یادآور شد: البته در شرایط دشوار ناشی از حمله ددمنشانه رژیم منحوس صهیونیستی نیز همکاران ما دلاور مردانه تلاش کردند؛ همان طور که مقام عالی وزارت نیز بارها قدردانی کرده و آقای رئیس جمهور نیز در دیدار با مقام معظم رهبری بر این مهم تأکید و اشاره کرد و از زحمات همکاران ما، به‌ویژه در سازمان بنادر و دریانوردی، نیز سازمان‌های راهداری و راه‌آهن، برای تسهیل ترخیص کالاهای اساسی تقدیر کرد.

وی با تأکید بر اینکه در این میان نباید از بخش غیردولتی نیز غافل شد و در همه جلسات مان باید از این بخش قدردانی کنیم، تصریح کرد: محصول خدمات، تلاش‌ها و سرمایه‌گذاری‌های آنان امروز به بار نشسته و ما در آیین‌های افتتاح و مناسبت‌های مختلف، در واقع حاصل دسترنج آن عزیزان را که در تعامل بسیار سازنده با دولت و حاکمیت همکاری دارند، به ثمر نشسته می‌بینیم و به آن افتخار می‌کنیم.



سازمان بنادر و دریانوردی از سازمان‌های مهم و کلیدی کشور در حوزه اقتصاد و تجارت است و در ۷ استان ساحلی شمال و جنوب کشور فعالیت دارد. سال گذشته خوشبختانه رقم ۲۰ میلیون تن ترانزیت در کشور به ثبت رسیده است، در حالی که طبق برنامه هفتم پیشرفت، برای سال نخست، عدد ۱۶ میلیون تن هدف گذاری شده بود اما عملکرد ما از هدف تعیین شده فراتر رفت

مدت این تفاهمنامه ۳ سال در نظر گرفته شده و ان‌شاءالله ظرف مدت کوتاهی به مرحله قرارداد و اجرا خواهد رسید.

اهداف این تفاهمنامه شامل تأمین زمین و احداث مسکن برای کارکنان واجد شرایط، استفاده از اراضی و منابع موجود، ارتقای کیفیت ساخت و ساز با بهره‌گیری از فناوری‌های نوین، اجرای سیاست‌های دولت در زمینه عدالت اجتماعی و افزایش دسترسی کارکنان به مسکن مناسب، همچنین ایجاد الگوی همکاری برای دیگر دستگاه‌ها و نهادهاست. این تفاهمنامه فراتر از یک توافق کلی بوده و با داشتن اجزای مشخص، تعهدات متقابل و سازوکار اجرایی دقیق، امکان تحقق اهداف تعیین شده و دستیابی به نتیجه‌ای ملموس برای کارکنان را فراهم می‌کند.

بر اساس این تفاهمنامه، در هر یک از ۷ استان ساحلی کشور، کمیته‌ای استانی تشکیل خواهد شد تا امور مرتبط را پیگیری کنند. این کمیته‌ها موظفند هر ماه یا هر ۴۵ روز یک بار، گزارشی از روند پیشرفت کار، موانع و دستاوردها به ستاد مرکزی وزارت راه و شهرسازی ارائه دهند تا امکان پایش و نظارت مستمر فراهم شود.

مسئولیت هماهنگی و پیگیری اجرای تفاهمنامه بر عهده داود حسینی‌زاده، سرپرست معاونت برنامه‌ریزی، توسعه مدیریت و منابع سازمان بنادر و دریانوردی خواهد بود و وی با همکاری مدیران استانی ۲ سازمان نسبت به تشکیل کمیته‌های استانی و نظارت بر روند اجرای طرح اقدام خواهد کرد. همچنین روند اجرای پروژه‌ها در سفرهای استانی و جلسات مشترک به صورت میدانی بررسی خواهد شد.

گامی مؤثر در جهت ارتقای منزلت و بهبود معیشت

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی در سخنانی پیش از امضای تفاهمنامه ضمن خیرمقدم به مدیرعامل سازمان ملی زمین و مسکن و تقدیر از زحمات و تلاش‌هایی که برای آماده‌سازی این تفاهمنامه کشیده شده، خطاب به نبیان گفت: از زمانی که موضوع را مطرح و درخواست خود را ارائه کردیم، با روی گشاده و علاقه‌مندی ویژه پیگیری کردید تا امروز این جلسه شکل بگیرد. ان‌شاءالله بتوانیم در زمینه تأمین مسکن برای همکاران سازمان بنادر و دریانوردی، گام مؤثری برداریم و این مسیر را با جدیت ادامه دهیم.

روزهای جنگ تحمیلی ۱۲ روزه، یکایک شما، چه در ستاد و چه در استان‌ها، با تلاش و کوشش فراوان سعی داشتید خدمت مطلوبی به مردم عزیز کشورمان ارائه دهید. شاید نتوانیم ارزش کار شما را در مجامع مختلف به درستی بیان کنیم اما در همان بازه زمانی ۱۲ روزه، رکوردی ارزشمند و ماندگار به جا گذاشتید. در روزهایی که بسیاری از افراد به دلیل شرایط بحرانی از آن مناطق خارج شده بودند، شما با ایثار، صبر و از خودگذشتگی، در صحنه ماندید. بذل محبت و تلاش شما باعث ایجاد آرامش و اطمینان در سراسر کشور شد. همکاران من در مجموعه سازمان راهداری و مجموعه راه آهن کشور، در کنار خانواده بزرگ بنادر و دریانوردی، با یک کار تیمی منسجم و هماهنگ توانستند دستاوردی ارزشمند رقم بزنند. روز دوشنبه قبل از پایان جنگ، خدمت جناب آقای عارف گزارشی از عملکرد شما ارائه شد و ایشان نیز اذعان داشت واقعاً کار تیمی بسیار ارزشمندی در ۳ مجموعه راهداری، راه آهن و بنادر و دریانوردی کشور انجام شده است. من وظیفه خود می‌دانم از یکایک شما و همکارانی که امکان دیدارشان را ندارم، صمیمانه تشکر و قدردانی کنم.

علی بنیان سپس به موضوع مسکن پرداخت و در این باره توضیح داد: ما در وزارت راه و شهرسازی به دنبال آن هستیم که بتوانیم بخشی از تکلیف خود را به مردم ادا کنیم. مسئله مسکن امروز به یکی از دغدغه‌های اصلی جامعه تبدیل شده است؛ نه فقط برای کارمندان، بلکه برای تمام اقشار مردم. در برخی مناطق، حتی می‌توان گفت این موضوع به یک چالش اساسی بدل شده است. بنیان اضافه کرد: از نخستین روزی که دولت وفاق آغاز به کار کرد، هدف ما این بود سرعت اجرای طرح‌ها و پروژه‌ها را افزایش دهیم. در حوزه مسکن، ما ۲ تجربه مهم را پشت سر گذاشتیم؛ یکی تجربه مسکن مهر و دیگری اقدام ملی مسکن. پیش از این و در دوره‌ای که سابقه فعالیت در سازمان ملی زمین و مسکن را داشتیم، طرح اقدام ملی مطرح شد و در آن زمان اجرای طرح



ما به این موضوع از منظر منزلت نگاه می‌کنیم، چرا که در مفهوم منزلت، معیشت نیز جایگاه ویژه‌ای دارد. در واقع، تشخیص شغلی یکی از ارکان اصلی آن است و معیشت و مسائل اقتصادی خانوار نیز بخشی از همین منزلت محسوب می‌شود. بنابراین امیدواریم بتوانیم گامی مؤثر در جهت بهبود معیشت و ارتقای منزلت همکاران خود در حوزه مسکن برداریم.

معاون وزیر راه و شهرسازی در ادامه با اشاره به تلاش نیروهای سازمان بنادر و دریانوردی در شرایط سخت آب‌وهوایی و مسئولیت‌های سنگینی که بر عهده دارند و اینکه این وظایف را با دلسوزی انجام می‌دهند، خاطرنشان کرد: ما به این موضوع از منظر منزلت نگاه می‌کنیم، چرا که در مفهوم منزلت، معیشت نیز جایگاه ویژه‌ای دارد. در واقع، تشخیص شغلی یکی از ارکان اصلی آن است و معیشت و مسائل اقتصادی خانوار نیز بخشی از همین منزلت محسوب می‌شود. بنابراین امیدواریم بتوانیم گامی مؤثر در جهت بهبود معیشت و ارتقای منزلت همکاران خود در حوزه مسکن برداریم.

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی همچنین تأکید کرد: این تفاهنامه پیشینه اجرایی دارد و ان شاء الله با همکاری سازمان ملی زمین و مسکن به مرحله اجرا و نتیجه‌ای مثبت برسد.

مسکن کامل می‌سازیم

در ادامه این مراسم، مدیرعامل سازمان ملی زمین و مسکن خطاب به حاضران در جلسه و مدیرانی که به صورت وینواری جلسه را پیگیری می‌کردند، گفت: در



نبیان اضافه کرد: پس از این جلسه و امضای تفاهمنامه در جلسه‌ای که با حدود ۱۰ اداره کل خواهیم داشت، در آنجا این موضوع و تفاهمنامه همکاری را دوباره به مدیران کل ابلاغ خواهیم کرد تا در استان‌های مختلف از جمله هرمزگان، بوشهر، خوزستان، مازندران، گیلان، گلستان و سیستان و بلوچستان، این همکاری میان مدیران کل وزارت راه و شهرسازی و سازمان بنادر و دریانوردی به طور جدی پیگیری شود.

وی خطاب به مدیرانی که در وبینار حاضر بودند گفت: از شما درخواست می‌کنم در جلسات شورای هماهنگی راه و شهرسازی استان‌های خود، این موضوع را مورد تأکید قرار دهید. همچنین از آقای غلامعباس نظرخانی، معاون املاک و حقوقی سازمان ملی زمین نیز تقاضا دارم اجرای این تفاهمنامه را با سرعت و دقت بیشتری دنبال کند تا هر چه زودتر به نتایج عملی و ملموس برسیم.

خیال‌مان از بابت زمین راحت است

مدیرعامل سازمان ملی زمین و مسکن با بیان اینکه خوشبختانه درباره استان‌های ساحلی خیالمان راحت است، چرا که می‌توانیم خدمتی مؤثر به آنها ارائه دهیم، افزود: اما موضوع مهم‌تر مربوط به ستاد مرکزی است، زیرا بخش عمده‌ای از نیروها در ستاد و سازمان‌های تابعه مستقر هستند. برای این بخش نیز گفت‌وگوهایی با وزیر راه و شهرسازی و بهروز رحیمی، معاون توسعه مدیریت و منابع انسانی وزارتخانه داشته‌ایم و در حال طی کردن مسیری جدید برای ایجاد یک تحول در این زمینه هستیم. نبیان تصریح کرد: ما نمی‌توانیم از این موضوع غفلت کنیم، زیرا همکاران ما که در تهران سکونت دارند، فارغ از حوزه کاری‌شان، بخشی از خانواده بزرگ وزارت راه و شهرسازی هستند. بنابراین برای کارکنان ستادی نیز برنامه ویژه‌ای در دست تهیه داریم که ان‌شاءالله به‌زودی اجرایی خواهد شد.

وی با توضیح اینکه در جاهایی که امکان تأمین زمین وجود دارد، الحمدلله کار را به‌سرعت انجام خواهیم داد



ما در وزارت راه و شهرسازی به دنبال آن هستیم که بتوانیم بخشی از تکلیف خود را به مردم ادا کنیم. مسئله مسکن امروز به یکی از دغدغه‌های اصلی جامعه تبدیل شده است؛ نه فقط برای کارمندان، بلکه برای تمام اقشار مردم. در برخی مناطق، حتی می‌توان گفت این موضوع به یک چالش اساسی بدل شده است

۴۰۰ هزار واحد مسکونی را پیگیری می‌کردیم.

وی با اشاره به تأکید وزیر راه و شهرسازی مبنی بر اینکه اقدامات در حوزه مسکن باید زیبایی و ملموس بودن نتیجه برای مردم را در پی داشته باشد، گفت: اگر قرار است مسکنی ساخته شود، باید به صورت کامل و مرحله به مرحله انجام گیرد؛ یعنی فاز یک و ۲ آن به پایان برسد تا مردم بتوانند در یک مجموعه کامل شامل ساختمان‌ها، فضاهای عمومی و خدمات شهری ساکن شوند. برای نمونه، اگر آپارتمانی ۳، ۴ یا ۵ طبقه ساخته می‌شود، باید زیرساخت‌های اطراف آن نیز آماده باشد؛ آسفالت و جدول کشی معابر، ساخت مدرسه در صورت نیاز، تأسیس کلاتری برای تأمین امنیت و احداث مسجد به عنوان محل عبادت و آرامش روحی مردم. این سه عنصر - مسجد، مدرسه و کلاتری - از ضروری‌ترین نیازهای هر مجموعه مسکونی هستند. وقتی امنیت، آموزش و فضای معنوی در کنار هم فراهم شود، آرامش و رضایت واقعی مردم حاصل خواهد شد. این موضوع برای ما به عنوان یک اصل مهم مطرح شد تا بتوانیم گامی مؤثر در ارتقای کیفیت زندگی شهروندان برداریم و بخشی از دغدغه‌های آنان را کاهش دهیم.

همکاران مان را فراموش نمی‌کنیم

معاون وزیر راه و شهرسازی در ادامه با طرح این پرسش که آیا همکاران ما در خانواده بزرگ وزارت راه و شهرسازی نیز به چنین خدمتی نیاز دارند یا خیر؟ اظهار داشت: پاسخ روشن است: بله! ما بخشی از جامعه ایران هستیم و همان‌گونه که برای مردم تلاش می‌کنیم، باید برای خانواده خودمان نیز گام‌هایی در جهت بهبود معیشت و رفاه برداریم. بر همین اساس، پیشنهاد این موضوع به وزیر راه و شهرسازی داده شد تا ان‌شاءالله بتوانیم اتفاقی ارزشمند برای بدنه وزارت راه و شهرسازی رقم بزنیم. در همین راستا، دستورالعملی در وزارتخانه تدوین و ابلاغ شد که خدمات مربوط به مسکن را برای تمام کارکنان این وزارتخانه در بر می‌گیرد.



در حوزه مسکن اتفاقات خوبی رقم بخورد؛ ضمانت اجرایی این تفاهمنامه چیست؟

نبیان: یکی از دغدغه‌های اصلی دولت چهاردهم برای مردم عزیز و به دنبال آن برای نیروهای خود، تأمین زمین و مسکن مناسب است. در سطح کشور، یکی از وظایف ما در سازمان ملی زمین و مسکن، تولید مسکن و تأمین زمین برای اقشار مختلف است. ما ۴ قانون بالادستی داریم که برای ما بسیار مهم هستند: قانون جهش تولید مسکن، قانون ایثارگری، قوانین مرتبط با محرومان و قانون جوانی جمعیت.

در مجموعه سازمان بنادر و دریانوردی نیز یکی از دغدغه‌های اصلی، نگهداشت نیروی انسانی در ۷ استان ساحلی کشور است. با توجه به شرایط اقلیمی این استان‌ها، حفظ و ماندگاری نیروها همیشه یک چالش بوده است. با پیگیری‌هایی که انجام شد و با دستور خانم صادق، وزیر راه و شهرسازی قرار شد این تفاهم بین سازمان ملی زمین و مسکن و سازمان بنادر و دریانوردی شکل بگیرد تا یکی از مهم‌ترین اهداف آن، خانه‌دار شدن همکاران عزیز باشد.

در زمان‌هایی که همکاران ما در ارائه خدمت به مردم مشغول بودند، به‌خصوص در دوران ۱۲ روز جنگ احتمالی رژیم صهیونیستی، شاهد تلاش و کوشش قابل توجه نیروهای بنادر در جنوب و شمال کشور بودیم. این تجربه نشان داد رفع دغدغه‌های مسکن کارکنان می‌تواند نقش مهمی در آرامش و انگیزه آنان داشته باشد. با همکاری آقای رسولی، این مهم امروز به یک سند تفاهمی تبدیل و قرار شد کارگروه‌های استانی نیز تشکیل شود و مدیرکل راه و شهرسازی و مدیرکل بنادر در هر استان، اقدامات مربوطه را پیگیری کنند تا مشکلات همکاران در استان‌ها برطرف شود و خروجی آن، سقف و پشتوانه‌ای مطمئن برای کارکنان باشد.

— اصل داستان، زمین است؛ با توجه به تجربه شما در سازمان ملی مسکن، دورنما را برای تهیه زمین سخت نمی‌بینید؟

نبیان: تمام اقداماتی که انجام می‌دهیم در طول زندگی‌مان دشوار است. اگر بخواهیم صرفاً به سختی‌ها نگاه کنیم، شاید هیچ کاری انجام ندهیم. لذت واقعی کار در این است که سختی‌ها را در مسیر انجام آن، گام به گام، با سرعت مناسب و گام‌هایی استوار پشت سر بگذاریم. این سختی‌ها در طول مسیر همگام ما می‌شوند و همراه ما حرکت می‌کنند و به همین ترتیب است که این اتفاق را



اگر قرار است مسکنی ساخته شود، باید به صورت کامل و مرحله به مرحله انجام گیرد؛ یعنی فاز یک و ۲ آن به پایان برسد تا مردم بتوانند در یک مجموعه کامل شامل ساختمان‌ها، فضاهای عمومی و خدمات شهری ساکن شوند. برای نمونه، اگر آپارتمانی ۳، ۴ یا ۵ طبقه ساخته می‌شود، باید زیرساخت‌های اطراف آن نیز آماده باشد

و در مناطقی هم که این امکان فراهم نیست، با تفاهم و جابه‌جایی زمین، موضوع را حل می‌کنیم، گفت: تأمین زمین در استان‌های جنوبی مانند خوزستان، بوشهر، چابهار (سیستان و بلوچستان) و هرمزگان به راحتی امکان پذیر است. در استان‌های شمالی، البته در مازندران شرایط کمی دشوارتر است اما در گیلان و گلستان وضعیت مناسب‌تر و امکان اجرای طرح به مراتب بیشتر است. به هر حال، با همت و هماهنگی، این کار کاملاً قابل انجام است.

گفتنی است در پایان مراسم نیز مدیران ادارات کل بنادر و دریانوردی استان‌های ساحلی از جمله چابهار (سیستان و بلوچستان)، خوزستان، هرمزگان، بوشهر، مازندران، گیلان و گلستان بر اهمیت اجرای این تفاهمنامه و تأثیر آن بر افزایش ماندگاری نیروهای انسانی و تقویت روحیه کارکنان تأکید کردند و قرار شد ابلاغ رسمی تفاهمنامه به ۷ استان هدف انجام و اقدامات اجرایی به صورت هماهنگ آغاز شود.

سقفی برای خانواده بزرگ بنادر و دریانوردی

در حاشیه این مراسم و پس از امضای تفاهمنامه میان سعید رسولی، مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی و علی نبیان، مدیرعامل سازمان ملی زمین و مسکن، ماهنامه «بندر و دریا» در گفت‌وگوی اختصاصی با هر دو مدیرعامل از آنها درباره این تفاهمنامه و ضمانت اجرایی آن پرسید.

— از این دست تفاهمنامه‌های درون سازمانی خیلی کم پیش می‌آید. با این حال جای خوشحالی است که قرار است برای نیروهای سازمان بنادر و دریانوردی



در این چارچوب، کارگروه‌های استانی تشکیل می‌شود تا با حداکثر ظرفیت‌های سازمان بنادر و دریانوردی و سازمان ملی زمین و مسکن، موضوع تحقق یابد.

در مناطقی که زمین در اختیار داریم، از زمین‌های خود استفاده می‌کنیم و در مناطقی که محدودیت زمین وجود دارد، آقای نییان و همکاران‌شان با استفاده از ظرفیت‌های قانونی کمک خواهند کرد. این اقدام با اراده‌ای قلبی و بدون هیچ تعارف اداری انجام می‌شود، چرا که حداقل کاری است که می‌توانیم برای همکاران مان، نیروهایی که در طول تاریخ سازمان بنادر و دریانوردی، رشادت و دلسوزی خود را نشان داده‌اند و خدمات ارزشمندی داشته‌اند، انجام دهیم.

در شرایط تحریمی که نوک پیکان این تحریم‌ها صنعت دریانوردی کشور است، می‌بینیم که وضعیت کشور در اقتصاد به گونه‌ای است که نشان می‌دهد دروازه‌بانان بنادر و دریای کشور (نیروهای سازمان بنادر و دریانوردی) با تعهد کامل، نقش خود را در اقتصاد کشور ایفا می‌کنند. این یکی از اقداماتی است که با تأکید وزیر راه و شهرسازی برای ارتقای منزلت و معیشت همکاران در سازمان دنبال می‌شود. ان شاءالله هرچه زودتر آثار اجرایی آن، شامل احداث واحدهای مسکونی، مشاهده خواهد شد.

— پیش‌بینی شما برای تحویل اولین واحدها چه زمان خواهد بود؟

الآن وارد جزئیات نمی‌شویم. همان‌طور که امروز ابلاغ شد، آقای نییان اعلام کرد هر ماه یا هر ۴۵ روز یک بار گزارش پیشرفت کار دریافت خواهد شد که نشان‌دهنده جدیت اراده برای پیشبرد این برنامه است. مابقی جزئیات نیز به مرور و در مراحل عملیاتی پیگیری خواهد شد.



در مناطقی که زمین در اختیار داریم، از زمین‌های خود استفاده می‌کنیم و در مناطقی که محدودیت زمین وجود دارد، آقای نییان و همکاران‌شان با استفاده از ظرفیت‌های قانونی کمک خواهند کرد. این اقدام با اراده‌ای قلبی و بدون هیچ تعارف اداری انجام می‌شود، چرا که حداقل کاری است که می‌توانیم برای همکاران مان، انجام دهیم.

رقم می‌زنیم. برای تأمین زمین به فضل الهی و با مدیریت سرکار خانم صادق، این روند هم برای آقای رسولی و هم برای سازمان ملی زمین و مسکن حمایت خواهد شد و خروجی نهایی آن، خانه‌دار شدن عزیزان من در مجموعه بزرگ سازمان بنادر و دریانوردی خواهد بود.

— یکی از نکاتی که شما روی آن تأکید ویژه داشتید، بحث پاسداشت منابع انسانی و تکریم نیروهایی است که در این سازمان زحمت می‌کشند. موضوع خانه‌دار کردن نیروها به‌ویژه در استان‌های ساحلی، موضوع بسیار مهمی است و به طور قطع یک برنامه‌ریزی قبلی دارد تا به نتیجه مطلوب برسند؛ آیا در تأمین زمین به مشکل بر نمی‌خورید؟

رسولی: سیاست ما این است که کمتر صحبت و بیشتر عمل کنیم. مسئله سرمایه انسانی، همان‌طور که مکرراً اشاره کردیم، امری بدیهی است؛ سرمایه انسانی اصلی‌ترین دارایی هر جامعه و سازمان است. سازمان بنادر و دریانوردی نیز مهم‌ترین دارایی‌اش، نیروهای انسانی متعدد و متخصصی است که در شرایط سخت جغرافیایی و با مأموریت‌های خطیر، تمام تمرکز و تلاش خود را صرف انجام بهینه کارها می‌کنند.

وظیفه و رسالت مدیران این است که بیشترین توجه را به این نیروها داشته باشند. یکی از اقداماتی که می‌توان در مسیر ارتقای منزلت و انگیزه نیروها انجام داد، رفع دغدغه‌های ذهنی آنان است. امروز موضوع مسکن یکی از چالش‌های ذهنی مردم عزیز ماست. آقای نییان و سرکار خانم صادق، دغدغه تأمین مسکن را برای مردم دارند و همکاران ما در خانواده بزرگ بنادر و دریانوردی نیز بخشی از این جامعه بزرگ هستند. بنابراین حل مسئله مسکن آنها در اولویت برنامه‌های ما قرار گرفته است.

همان‌طور که اشاره شد، ماه‌هاست پیگیری و هماهنگی می‌کنیم. در متن تفاهمنامه و مقدمه آن، مواد قانونی مرتبط با حمایت از این امر بیان شده است. این موضوع فقط خواست ۲ دستگاه نیست، بلکه تکالیف و وظایف قانونی است و با جلسات مقدماتی کارشناسی و مدیریتی که پیش از این برگزار شد، راهکارهای عملیاتی شدن آن بررسی و پیش‌بینی شد.

با امضای سند تفاهمنامه، آقای نییان آن را به ۷ استان ابلاغ خواهد کرد. مدیران راه و شهرسازی استان‌های ذی‌ربط و مدیران کل بنادر نیز موظف به پیگیری هستند.

دست ساخته کُنگی ها جهان را در نوردید

کشتی ایرانی از سندباد تا کریستف کلمب

[رامین جهان پور]

○ عضو تحریریه ماهنامه «بندر و دریا»



معروف شد. همان طور که می دانید «لچک» یک کلمه فارسی ایرانی است به معنای دستمال و ایرانی ها نخستین کسانی بودند که در جنوب کشور بادبان سه گوش یا مثلثی شکل را روی کشتی هایی که خودشان سازنده اش بودند، نصب کردند و همین باعث شد در دوران باستان، کشورهای خارجی و اروپایی هم به تقلید از ایرانی ها از بادبان سه گوش روی کشتی های شان استفاده کنند.

بدین ترتیب بادبان های سه گوش جای بادبان های چهار گوش را در دنیا گرفت و این هم یکی دیگر از ابتکارات ایرانی ها در زمان های قدیم و در صنعت کشتی سازی بود. بادبان سه گوش به بادبان مثلثی شکلی می گفتند که به صورت زاویه دار نسبت به دکل اصلی افراشته می شد و به شاه تیر بلندی وصل بود که به صورت کج روی کشتی قرار داشت.

در آن زمان کشتی های دارای بادبان های چهار گوش فقط در جهت وزش باد قادر به حرکت بودند، در حالی که کشتی های دارای بادبان های لچکی شکل، در مواقعی که باد موافق هم نمی وزید می توانستند به مسیر خود ادامه دهند. یکی از تاریخ نویسان معاصر به اسم «خورانی» در کتابی که سال ۱۳۳۸ خورشیدی چاپ کرده، نوشته: «می توان گفت سفرهای دور و دراز کاشفان آمریکایی و اروپایی مثل «کریستف کلمب» و «واسکو دو گاما» (جهانگرد و کاشف پرتغالی) مدیون استفاده از روش بادبان بندی کشتی های ایرانی یا لچکی بود».

از دیگر قطعات و اجزای کشتی که تاریخ نویسان می گویند برای نخستین بار توسط ایرانی ها ساخته شد، «سکان» کشتی است که یک کلمه فارسی است و از هزار سال قبل روی کشتی های جهان از آن استفاده می شد. کلمه سکان به معنای سودهنده و جهت دهنده است.

هر زمان می خواهیم از کشتی سازی و دریانوردی در مناطق جنوبی ایران صحبت کنیم، بی اختیار یاد بندر قدیمی و تاریخی کنگ می افتیم. زنده یاد حسین نوربخش، پژوهشگر دریایی در کتاب «بندر کنگ، شهر کشتی سازان» می نویسد: «بیشتر اهالی کنگ به خاطر همجواری با دریا و ساحل نشینی، دریانوردند و کار آنها لنج سازی، ماهیگیری، توربافی و مسافرت های دریایی به سرزمین های دوردستی مثل پاکستان، هندوستان، آفریقا و دریای سرخ است».

سلیمان سیرافی ۴۰۰ سال زودتر از «مارکو پولو» با همان کشتی های دست سازی که میخ آهنی در آن به کار نرفته بود، دور دنیا را در نور دیده بود و حتی گفته شده «سندباد بحری» که از سفرهایش قصه های زیادی ساخته شده، برای نخستین بار از کشتی سازان اهل کنگ کشتی خریده و راهی سفر شده است. نوربخش در همان کتاب گفته «عده زیادی از اهالی بندر کنگ، اسم و فامیلی شان ریشه در دریا دارد، مثل دریانورد، دریازاده، دریاوز، دریاگذر، بروبحری، بحری، بحرپیما، بحری زاده و...».

اسماعیل راثین هم در کتاب «تاریخ دریانوردی ایرانیان» نوشته «نادرشاه افشار برای تشکیل نیروی دریایی اش در خلیج فارس، دستور ساخت ۲۰ فروند کشتی جنگی را داد و کسانی که کشتی های او را آماده کردند، از استادان کشتی سازی کنگ بودند که در این کار سخت و دست ساز، مهارت داشتند».

اما همان زمان در بین کشتی سازان ایرانی خلیج فارس، نوعی بادبان در ایران ساخته شد که به «بادبان سه گوش» یا «لچکی»

گزارش تصویری لنج‌های ایرانی



چگونه یک صنعت ۶۰۰۰ ساله رو به نابودی می‌رود؟

شروه‌ای برای آخرین لنج‌های ایران

[علی پوزن]

مدیر موزه زنده لنج‌سازی گوران جزیره قشم



می‌دانستند چگونه زنده‌اش کنند، اکنون رو به انقراض است. شما فقط اسم چند مدل بوم، سمبوک، سماج و پاکستانی را شنیده‌اید اما بیش از ۳۰ مدل شناور کوچک و بزرگ در این پهنه ساخته و روانه دریا شده است که امروز اثری از آنها نیست. صنعتی با سابقه ۶۰۰۰ ساله در ایران؛ گنجینه‌ای که دنیا آن را شناخت اما خودمان در آستانه نابودی آن هستیم.

ایران یکی از قدیمی‌ترین تمدن‌های دریانورد جهان است. قدمت لنج‌سازی در این سرزمین به بیش از ۶۰۰۰ سال پیش می‌رسد. از تمدن هرمز و سیراف تا سواحل مکران و قشم، درخت و چکش و طناب، تاریخ ساخته‌اند.

سال ۲۰۱۱ میلادی، این دانش بومی و میراث گرانبها با عنوان «فن دریانوردی و ساخت لنج سنتی» در فهرست میراث ناملموس یونسکو برای ایران ثبت شد اما امروز، برخلاف تعهدات یونسکو، ایران هیچ برنامه عملی و جدی برای احیای این میراث ارائه نکرده و این صنعت بی‌صدا در حال خاموش شدن است.

یونسکو از کشورها می‌خواهد:

کارگاه‌ها را احیا کنند، استادکاران را حمایت کنند، نسل جدید را آموزش دهند و امکانات مالی برای تداوم حیات میراث فراهم کنند. در ایران اما استادکارها یکی‌یکی می‌روند و جای‌شان خالی می‌ماند.

یکی دیگر از آخرین بازماندگان لنج‌سازی چوبی ایران، هفته‌های گذشته در بندر تاریخی کُنگ به آب انداخته شد؛ رخدادی که در ظاهر یک جشن دریایی است اما در باطن خود یادآور فاجعه‌ای ملی است؛ انقراض یکی از کهن‌ترین فنون دریایی جهان.

این لنج تازه به آب افتاده، یکی از آخرین فریادهای میراث سنتی بر ساحل است. اگر امروز کاری نکنیم، فردا حتی در موزه‌ها هم کسی نخواهد دانست لنج چگونه ساخته می‌شد.

این لنج ۶۰۰ تنی، حاصل ۱۲ سال تلاش، فرسودگی، توقف‌های پی‌درپی و جان‌فشانی استادکارانی است که بسیاری از آنها امروز دیگر در میان ما نیستند. ساخت آن از ۱۲ سال پیش در کارگاه مرحوم «عبدالله ابراهیمی» آغاز شد و بارها به دلیل کمبود حمایت‌های مالی متوقف شد. چوب‌های ساج، کُرت، کنار و بالاو که هر یک تاریخ و داستانی در فرهنگ دریایی جنوب دارند، در اسکلت این لنج به کار رفته‌اند؛ چوب‌هایی که نسل استادانی که

دنیای چگونه میراث دریایی خود را حفظ می‌کند؟

ایران فقط «سابقه» دارد؛ بقیه «عمل». قطر با سابقه‌ای بسیار کمتر از جنوب ایران، امروز پانزدهمین دوره جشنواره جهانی دریانوردی «کاتارا» را برگزار می‌کند؛ رویدادی که نه تنها صنعت سنتی‌شان را احیا کرده، بلکه آن را به یکی از برندهای گردشگری، هنری و هویتی دریانوردی سنتی تبدیل کرده است.

امارات، بحرین و عمان با پروژه‌های عظیم و حتی هند با مدرسه‌های آموزش لنج چوبی یا زنگبار، ترکیه و کشورهای اروپایی و آمریکا نه تنها با ساخت شناور جدید، بلکه با بازسازی کشتی‌های چوبی ۱۵۰ ساله خود از جمله نمونه‌هایی هستند که نشان می‌دهد حفظ میراث سنتی، یک سرمایه‌گذاری است، نه هزینه.

در این میان، ایران که از باسابقه‌ترین‌های این دانش در منطقه و جهان بوده و هست، امروز با داشتن فقط ۲ لنج چوبی اصیل در کارگاه‌های لنج‌سازی، در آستانه از دست دادن تمام هویتش در این حوزه است.

گوران؛ پایگاه احیای لنج‌سازی ایران

«موزه زنده لنج‌سازی گوران» از سال ۱۳۹۵ یکی از پروژه‌های پایلوت «جایکا JICA» ژاپن در حوزه حفاظت میراث ناملموس بوده است؛ جایی که طی سال‌های گذشته فعالیت‌های مختلف در جهت آگاه‌سازی این میراث انجام شد.

اکنون با حمایت منطقه آزاد قشم، طراحی موزه‌ای متفاوت، علمی و درخور شأن دریانوردی ایران در حال انجام است اما ساخت آن بدون حمایت مالی سازمان بنادر و دریانوردی، منطقه آزاد و اداره کل میراث فرهنگی ممکن نیست.

شرکت تعاونی توسعه روستایی گوران که مدیریت این موزه را بر عهده دارد، می‌تواند با همکاری این نهادها، این موزه را به یکی از مهم‌ترین مراکز حفاظت میراث دریایی خاورمیانه تبدیل کند.

سازمان بنادر و دریانوردی باید بداند که این میراث، ریشه تاریخی آن است؛ تمام تاریخ شکل‌گیری سازمان بنادر و دریانوردی ایران بر پایه دریانوردی سنتی، تجارت دریایی جنوب و دانش لنج‌سازی بوده و

حمایت از این میراث، «وظیفه حاشیه‌ای» سازمان بنادر و دریانوردی نیست، بلکه وظیفه اصلی، ذاتی و هویتی این سازمان است. اگر امروز از استادکاران، کارگاه‌ها و پروژه‌هایی مثل گوران حمایت نشود، فردا سازمان بنادر و دریانوردی بخشی از هویت تاریخی خودش را از دست خواهد داد.

امید صنعت لنج‌سازی در کارگاه حاج عبدالرحمن هدری

در میان این همه تاریکی، یک نور کوچک دیده می‌شود؛ ساخت نخستین لنج چوبی با کاربری گردشگری در ایران در کارگاه «حاج عبدالرحمن هدری» یکی از آخرین بازماندگان این صنعت که با سرمایه‌گذاری بخش خصوصی و حمایت معنوی سازمان بنادر و دریانوردی ساخته شد.

این مدل جدید با نام مدل «گوران» نشان داد که اگر اراده باشد، لنج‌سازی می‌تواند دوباره به گردشگری، اقتصاد محلی و هویت ملی وصل شود.

اگر سازمان بنادر و دریانوردی و وزارت میراث فرهنگی وام کم‌بهره بدهند، سفارش ساخت ثبت کنند یا هلدینگ‌های زیرمجموعه‌شان را مکلف به سفارش ساخت یک فروند کنند، کارگاه‌های لنج‌سازی چوبی جنوب دوباره فعال می‌شوند و بدین ترتیب نه تنها میراث حفظ می‌شود، بلکه درآمد و تبلیغ ملی نیز به همراه خواهد داشت.

یک هشدار و مطالبه ملی

اگر امروز کاری نکنیم آخرین استادکارها از دنیا خواهند رفت. آخرین لنج‌ها در ساحل خواهند پوسید و ایران یکی از قدیمی‌ترین میراث دریایی جهان را برای همیشه از دست خواهد داد.

اما اگر امروز اقدام کنیم، کارگاه‌ها دوباره فعال می‌شوند، استادکارها انگیزه می‌گیرند، جوانان آموزش می‌بینند و ایران دوباره پیشتاز میراث دریایی منطقه خواهد شد.

این یک مطالبه مردمی است و باید مطالبه عموم فرهنگ‌دوستان ایران شود. حمایت از صنعت لنج‌سازی، فقط نجات یک کشتی چوبی نیست، نجات هویت دریانوردی ایران است.

روایت ناگفته‌هایی از یک پرونده در گفت‌وگوی «بندر و دریا» با علی شهیدی

ثبت جهانی لنج، لنج‌سازی و خلیج فارس در یونسکو با یک پرونده

بندر امام خمینی (ره)، بندر گناوه، بندر خمیر، بندر خرمشهر، بندر لنگه، بندر ماهشهر و بندر طاهری (سیراف) می‌شود. در این پرونده تأکید شده که ساکنان سواحل شمالی خلیج فارس از دانش سنتی بومی مربوط به طبیعت برای امرار معاش خود استفاده می‌کنند. آنها لنج، یک کشتی دست‌ساز را برای سفرهای دریایی، تجارت، ماهیگیری و شکار مروارید خود می‌سازند.

دانش سنتی ایرانیان درباره دریانوردی شامل تکنیک‌های بسیاری از جمله ساخت و به آب انداختن لنج، همچنین ناوبری و موارد دیگر است. این دانش خود شامل آداب و رسوم سنتی خاص و ادبیات شفاهی، اشعار، اصطلاحات دریانوردی به زبان‌های بومی و کتاب‌های خطی راهنمای دریانوردی است.

در مجموع عناصر این دانش سنتی شامل اول، دانش و اعمال مربوط به طبیعت و کیهان مانند پیش‌بینی آب و



دانش سنتی ایرانیان درباره دریانوردی شامل تکنیک‌های بسیاری از جمله ساخت و به آب انداختن لنج، همچنین ناوبری و موارد دیگر است. این دانش خود شامل آداب و رسوم سنتی خاص و ادبیات شفاهی، اشعار، اصطلاحات دریانوردی به زبان‌های بومی و کتاب‌های خطی راهنمای دریانوردی است.

مریم اطمینانی: خبر کوتاه بود: «ششمین دوره اجلاس کمیته میراث ناملموس جهانی در شهر بالی اندونزی برگزار شد و ایران توانست ۳ آذر ۱۳۹۰ در این اجلاس هنر «تقالی» و «مهارت‌های سنتی ساخت و دریانوردی با لنج ایرانی در خلیج فارس» را در فهرست میراث ناملموس جهان ثبت کند». به این ترتیب ایران در سال ۲۰۱۱ میلادی نام خلیج فارس و دانش لنج‌سازی آن را ثبت جهانی کرد.

اما در دل این پرونده هزاران حرف ناگفته نهفته بود؛ پرونده‌ای که در عنوان و متن اسناد آن بیش از ۱۰۰ بار نام خلیج فارس تکرار شده و گستره‌ای به بزرگی ۳ استان بوشهر، هرمزگان و خوزستان را در بر می‌گیرد و شامل جزایر ایرانی ابوموسی (گپ سبزو)، هنگام، هرمز، خارگ، کیش، لارک، قشم، تنب بزرگ، تنب کوچک و بنادر ایرانی بندرعباس، بندر آبادان، بندر بوشهر، بندر دیر، بندر دلم،



در طول ۱۵ سالی که «مهارت‌های سنتی ساخت و دریانوردی با لنج ایرانی در خلیج فارس» در یونسکو ثبت شده و اقدامات پاسدارانه‌ای مانند ایجاد پایگاه لنج‌سازی یا تلاش‌های شهرداری کنگ در طول سالیان تداوم داشته اما متأسفانه روند از بین رفتن این میراث ناملموس ایرانی متوقف یا حتی کند نشده است

ایجاد کارگروهی مصوبه یادشده در خصوص لنج‌های سنتی اصلاح شود.

یادآوری این نکته جالب توجه است که در خصوص تهیه پرونده ثبت جهانی دانش لنج‌سازی و دریانوردی خلیج فارس اهالی رسانه نقش بسزایی داشتند تا آنجا که نام تحریریه وقت مجله ایران‌شناسی «سرزمین من» در این پرونده در یونسکو ثبت شده است.

در این زمینه ماهنامه «بندر و دریا» با علی شهیدی، ایران‌شناس، پژوهشگر، عضو هیئت علمی دانشگاه تهران و استادیار و مدیر سابق گروه فرهنگ و زبان‌های باستانی و ایران‌شناسی دانشکده ادبیات و علوم انسانی و معاون علمی سابق مؤسسه لغتنامه دهخدا که در آن زمان در این مجله همراه دیگر همکارانش در تدوین پرونده «مهارت‌های سنتی ساخت و دریانوردی با لنج ایرانی در خلیج فارس» نقش داشت و متن سند ۰۰۵۳۴ پرونده لنج‌سازی در یونسکو و متن فیلم مستند پرونده به زبان انگلیسی به قلم او است، به گفت‌وگو نشست.

— **ظاهراً هنوز «دانش سنتی لنج‌سازی و دریانوردی خلیج فارس» در فهرست میراث در خطر یونسکو قرار دارد و در سال‌های ۲۰۱۹، ۲۰۲۰ و ۲۰۲۳ ایران گزارش اقدامات پاسدارانه خود را به یونسکو ارائه داده است، چرا؟**

زمانی که این پرونده ثبت شد میراث در خطر در اولویت‌های جهانی یونسکو بود و یکی از موارد میراث در خطر ایرانی، قطعاً دانش لنج‌سازی و دریانوردی کهن بود که با آمدن موج تکنولوژی غربی، این دانش بومی برآمده از تجربه و خرد جمعی و تاریخی ایرانیان در پهنه خلیج فارس و دریاهای مکران (عمان) و کاسپین (قزوین) در حال از بین رفتن بود. بنابراین دانش لنج‌سازی و دریانوردی به عنوان یک اولویت ملی در فهرست میراث در خطر یونسکو درج شد و کشورها وقتی اثری در این فهرست به ثبت می‌رسانند، مکلفند پس از ثبت، گزارش اقدامات پاسدارانه را نیز ارائه دهند. اما اینکه آیا میراث فرهنگی و دستگاه‌های ذی‌ربط و دولت اقدامات پاسدارانه انجام داده‌اند یا تبلیغات و تسهیلات مناسبی در راستای ترویج آداب و رسوم این دانش و ماندگاری آن داشته‌اند، بحث دیگری است و باید اقدامات آنها را با بررسی گزارش‌هایی که به تناوب به یونسکو فرستاده شده، مشاهده کرد. از سویی مصوبه امحای لنج‌های بومی موجی از نگرانی را میان دوستداران و کارشناسان میراث فرهنگی برانگیخت. خوشبختانه

هوا (با مطالعه ابرها، امواج، بادها، رنگ آب و رفتار مرغان دریایی)، ناوبری با لنج (با مطالعه خورشید، ماه و ستارگان، محاسبه عرض و طول جغرافیایی و استفاده از اسطرلاب، سکستانت و قطب‌نمای ایرانی)، دوم فنون صنایع دستی بومی مانند لنج‌سازی (ساخت لنج)، سوم هنرهای نمایشی همچون موسیقی، شعر، آواز، رقص «زَریف»، «لیوا»، «غَزوا» و «شروه»، چهارم اعمال اجتماعی و رویدادها، جشن‌ها و جشنواره‌ها مانند نوروز صیاد (سال نو ماهیگیران)، نمایش شوشی، مراسم بادبان‌کشی (افراشتن، تنظیم و جمع کردن بادبان) و پنجم سنت‌ها، اصطلاحات تخصصی و ادبیات شفاهی مرتبط با موضوع پرونده از جمله اصطلاحات، داستان‌ها و اشعار سنتی دریانوردی در زبان‌ها و گویش‌های ایرانی منطقه می‌شود که در این پرونده به همه آنها اشاره شده است.

این پرونده در حالی نام خلیج فارس را در عرصه جهانی ثبت کرد که در طول ۱۵ سالی که «مهارت‌های سنتی ساخت و دریانوردی با لنج ایرانی در خلیج فارس» در یونسکو ثبت شده و اقدامات پاسدارانه‌ای مانند ایجاد پایگاه لنج‌سازی یا تلاش‌های شهرداری کنگ در طول سالیان تداوم داشته اما متأسفانه روند از بین رفتن این میراث ناملموس ایرانی نه تنها متوقف یا حتی کند نشده، بلکه جایگزینی لنج‌های فایبر گلاس، انقراض نسل استادکاران ایرانی و کاهش کارگاه‌های لنج‌سازی همواره آن را در زمره میراث در خطر نگه داشته است.

از سویی طبق مصوبه‌ای که ۲۴ آذر ۱۳۹۹ به تصویب هیئت وزیران رسید، قرار شد در طول ۵ سال تمام شناورهای سنتی (چوبی و فایبر گلاس) با ظرفیت کمتر از ۵۰۰ تن حذف و امحا و به جای آن لنج‌های فلزی جایگزین شود.

این مصوبه سبب شد در همان زمان علی اصغر مونسان، وزیر وقت میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری و سیداحمد محیط طباطبایی، رئیس ایکوم ایران در نامه‌هایی خواستار تغییر و اصلاح این مصوبه شوند و حتی وزیر میراث فرهنگی در نشستی با رئیس سازمان بنادر و دریانوردی وقت خواستار تغییر در مصوبه و به کارگیری این لنج‌ها در حوزه گردشگری دریایی شد. خوشبختانه پس از ۵ سال، خرداد ۱۴۰۴ تلاش‌های دفتر ثبت آثار و حفظ و احیای میراث معنوی و طبیعی و معاونت گردشگری وزارت میراث فرهنگی، سازمان بنادر و دریانوردی و وزارت صمت نتیجه داد و در حضور نماینده ویژه ریاست جمهوری در امور دریا قرار شد با



پرونده «دانش لنج‌سازی و دریانوردی با لنج در خلیج فارس» با چنان دقت و ظرافت علمی تهیه شد که هرگز از سوی یونسکو برای اصلاح یا رفع نقص برگشت نخورد؛ امری که در دیگر پرونده‌ها در این سال‌ها متأسفانه تبدیل به روال عادی شده و گاهی پرونده‌ها به دلیل نقایصی برمی‌گردند و ثبت جهانی نمی‌شوند و کشور یک فرصت بین‌المللی را از دست می‌دهد

کرده و کنترل کیفیت و تأیید شده، در جلسه نهایی امکان ویرایش عنوان و محتوا وجود ندارد و فقط کشورها باید رأی آری یا نه بدهند و در صورتی که کشورهایی ادعای داشتن چنین دانشی دارند، می‌توانند با پیوستن به این پرونده (بدون تغییر عنوان و محتوا) آن را به صورت مشترک و به عنوان میراثی مشترک (مانند پرونده نوروز) به ثبت برسانند اما از آنجا که عنوان پرونده مزین به نام خلیج فارس بود و امکان تغییر عنوان نبود، آنها از پیوستن به این عنوان که نشان تأیید این عنوان بود، انصراف دادند. به این ترتیب دانش دریانوردی کهن ایرانی و لنج‌سازی خلیج فارس به نام ایران و تنها ایران به ثبت جهانی رسید.

— سابقه لنج‌سازی در ایران و در حاشیه خلیج فارس به چه دوره‌ای بازمی‌گردد؟

در خصوص سابقه دریانوردی در خلیج فارس آثار به ۲ دسته تقسیم می‌شوند؛ آثار پیش از هخامنشی که یکی از قدیمی‌ترین اسناد در دست از دریانوردی مردمان این سرزمین، اثر مهری است روی گِل که در حفاری‌های ناحیه چغامیش شهرستان دزفول خوزستان به دست آمده و مربوط به دوران پیش از پیدایش خط است که در فیلم مستند ۱۰ دقیقه‌ای که برای این پرونده ساخته شد و روی وبگاه یونسکو قرار دارد، تصاویر آن را گنجانده‌ایم و همه می‌توانند آن را برخط تماشا کنند. از دوره هخامنشی و پس از آن اما گزارش‌های مستند فراوانی در متون کهن و میراث مکتوب ایرانی و غیرایرانی داریم که این راه آبی از طریق شناورهای بزرگ و کوچک به آفریقا و هند متصل شده و حتی سفرهای اکتشافی دریایی برگزار می‌شده است. روی سکه‌های هخامنشی نقش شناورها، کشتی‌ها و قایق‌های پارویی و بادبانی هست که همگی این موارد را به عنوان مستندات پرونده در فیلم ارسالی به یونسکو گنجانده‌ام.

— مردم و مسئولان برای حفظ این میراث ناملموس ثبت جهانی چه باید بکنند؟

از دید مسئولان وقت که به هر حال با یک آینده‌نگری این برنامه را طراحی کرده بودند، ۲ هدف وجود داشت؛ یکی بحث لنج و لنج‌سازی و دوم بحث خلیج فارس که همگی برای ایران کوشیدیم و به لطف خدا این اهداف محقق شد اما در دل کار می‌شد به هدف‌های دیگری هم رسید. در اینجا باید از خودم و کارهای دیگری که انجام شد بگویم. چند هدف دیگر را که امروز اهمیتشان بیشتر معلوم می‌شود، در محتوای این پرونده گنجاندم.

به نظر من مهم‌ترین نام «بوموسی» و نام گویشی ابوموسی یا «بوموسی» به نام «گپ سبز» بود که اینها الان در آن سند جهانی ثبت شده است، چون در یک بخشی از پرونده، ما باید جغرافیای اثر را تعریف کنیم که این اثر کجای کره زمین قرار دارد. خیلی ساده می‌توانستیم فقط بگویم



Convention for the Safeguarding of the Intangible Cultural Heritage

The Intergovernmental Committee for the Safeguarding of the Intangible Cultural Heritage has inscribed

Traditional skills of building and sailing Iranian Lepp boats in the Persian Gulf

on the List of Intangible Cultural Heritage in Need of Urgent Safeguarding upon the proposal of the Islamic Republic of Iran

Inscription on this List bears witness that its viability is at risk and that safeguarding measures are elaborated to perpetuate its practice and transmission

Date of inscription

24 November 2011

Director-General of UNESCO

Irina Bokova



سال ۲۰۱۱ میلادی که بررسی این پرونده در اجلاس بالی اندونزی انجام شد، به گفته نمایندگان ایرانی حاضر در جلسه، نمایندگان کشورهای حاشیه جنوبی خلیج فارس معترض می‌شوند و رئیس جلسه اعلام می‌کند چون از ۲ سال قبل پرونده مراحل داوری علمی و فنی‌اش را طی کرده و کنترل کیفیت و تأیید شده، در جلسه نهایی امکان ویرایش عنوان و محتوا وجود ندارد

ما همان زمان با یک هوشمندی این پرونده را در فهرست «میراث ناملموس در خطر» در یونسکو ثبت کردیم که بعدها بتوان به ماندگاری آن با وجود کاستی‌ها و نارسایی‌های داخلی از سر ناآگاهی یا ناهماهنگی دستگاه‌ها و... کمک کرد و آن را محفوظ داشت.

من با افتخار می‌گویم پرونده «دانش لنج‌سازی و دریانوردی با لنج در خلیج فارس» با چنان دقت و ظرافت علمی تهیه شد که هرگز از سوی یونسکو برای اصلاح یا رفع نقص برگشت نخورد؛ امری که در دیگر پرونده‌ها در این سال‌ها متأسفانه تبدیل به روال عادی شده و گاهی پرونده‌ها به دلیل نقایصی برمی‌گردند و ثبت جهانی نمی‌شوند و کشور یک فرصت بین‌المللی را از دست می‌دهد. این پرونده نخستین و آخرین پرونده‌ای بوده که تاکنون یونسکو در مراحل مختلف پذیرش، داوری و ثبت، هیچ ایراد شکلی و محتوایی به آن وارد نکرده است.

— انگیزه انتخاب این موضوع از کجا سرچشمه گرفت؟

در آن زمان آقای یدالله پرمون، مسئولیت انتخاب پرونده‌ها را در سازمان میراث فرهنگی وقت بر عهده داشت و چون ایشان مجله «سرزمین من» را دنبال می‌کردند، ترجیح دادند کار به این گروه سپرده شود. یکی از اهداف مهم در ارائه این پرونده، جدا از لنج و لنج‌سازی و دریانوردی، نام خلیج فارس بود و این پرونده از این حیث که نخستین پرونده‌ای بود که نام خلیج فارس را همراه خود داشت، بسیار حائز اهمیت بود. البته هنوز هم پرونده دومی با نام خلیج فارس در یونسکو ثبت نشده است.

سال ۲۰۱۱ میلادی که بررسی این پرونده در اجلاس بالی اندونزی انجام شد، به گفته نمایندگان ایرانی حاضر در جلسه، نمایندگان کشورهای حاشیه جنوبی خلیج فارس معترض می‌شوند و رئیس جلسه اعلام می‌کند چون از ۲ سال قبل پرونده مراحل داوری علمی و فنی‌اش را طی

خلیج فارس و آن اهدافی که سازمان وقت میراث فرهنگی تعریف کرده بود هم محقق می شد اما من به واژه خلیج فارس اکتفا نکردم و جزایر را به‌ویژه جزایر سه‌گانه را در تعریف محدوده جغرافیایی اثر گنجاندم و باز به این اکتفا نکردم. بعضی نام‌های تاریخی و گویشی را در پرنانز جلوی نام اصلی آوردم، یعنی شما وقتی اینجا نام ابوموسی را می بینید، پرنانز باز شده و درون پرنانز نوشته: مساویست با گپ سبز. البته این یکی از نام‌های بومی ابوموسی در گویش‌های خلیج فارس و جنوب ایران است. جزیره البته نام‌های دیگری هم دارد ولی من تلاش کردم به عنوان یک زبان‌شناس تاریخی، آن نامی را که متمایز بود و در چارچوب ساخت واژه در زبان‌های ایرانی قرار داشت، حتماً در پرونده بیاورم.

بحث دیگری که در حوزه میراث ناملموس مهم است، موضوع بادگیرهاست. در این سال‌ها بر سر «بادگیر» در فضای رسانه‌ای جدال‌هایی پیش آمده و موضوع ثبت بادگیر به نام بعضی همسایگان جنوبی خلیج فارس مطرح شده و من همواره افسوس می‌خوردم که چرا کسی یادش نیست که ما برای بادگیر در همین پرونده ثبت دانش لنج و لنج‌سازی و دریانوردی خلیج فارس چه کردیم! در آن پرونده به بادگیر اشاره شده است.

در متنی که برای فیلم به انگلیسی نوشتم و بخشی از همین محتوا، در اسناد (شماره ۵۳۴) به زبان‌های انگلیسی و فرانسه مکتوب شده، اشاره کردم که ایرانیان، در ایران باستان ایزدی را که موکل باد بوده ستایش می‌کردند که اثر آن در متون کهن ایرانی (اوستایی و فارسی میانه زردشتی) یافت می‌شود.

این ایزد یک شخصیت دوگانه داشت؛ گاهی مثبت بود، گاهی منفی؛ گاهی اهورایی بود، گاهی اهریمنی. برای به دام انداختن آن نیروی طبیعی عظیم افسارگسیخته یعنی باد، ایرانیان در خشکی «بادگیر» را ابداع کردند و در دریا «بادبان» را و اینجاست که فیلم یک نمایی از بندر لافت و بادگیرهایش را نشان می‌دهد و در دور دست‌ها شما لنج‌ها

این ایزد یک شخصیت دوگانه داشت؛ گاهی مثبت بود، گاهی منفی؛ گاهی اهورایی بود، گاهی اهریمنی. برای به دام انداختن آن نیروی طبیعی عظیم افسارگسیخته یعنی باد، ایرانیان در خشکی «بادگیر» را ابداع کردند و در دریا «بادبان» را و اینجاست که فیلم یک نمایی از بندر لافت و بادگیرهایش را نشان می‌دهد و در دور دست‌ها شما لنج‌ها را می‌بینید

را می‌بینید. یعنی بادگیر و بادبان در یک نما دیده می‌شود. بنابراین در این پرونده بر ایرانی بودن بادگیر و اینکه بخشی از میراث کهن ماست تأکید شده است اما متأسفانه چون مدیران مدام تغییر می‌کنند، اصلاً کسی خبر ندارد که در آن پرونده چه هدف‌های جنبی دیگری هم پوشش داده شده است؛ اینکه این دو یعنی ثبت نام جزایر سه‌گانه، ثبت نام گویش ابوموسی و البته ثبت بادگیر جزو کارهایی است که مفتخرم با سلیقه من در پرونده گنجانده شده، در صورتی که ارتباط مستقیم به آن پرونده نداشت و الزامی هم در کار نبود ولی تلاش من این بود از فرصتی که خدا یک بار به من داده برای مملکت به بهترین نحو استفاده کنم.

— لنج‌سازی، کل حاشیه خلیج فارس و دریای عمان را در بر می‌گیرد؛ چرا لنج‌سازی سیستان و بلوچستان را در پرونده نگنجانید؟

ما سر این موضوع با دوستان میراث فرهنگی بحث کردیم. آنها هدف‌شان صرفاً خلیج فارس بود. من اصرار داشتم ما دریای عمان یا مکران را هم حتماً اضافه کنیم، چون از نظر تاریخی سابقه خیلی مهمی در آن بخش هم وجود داشته و دارد ولی آنها اصرار داشتند ما فعلاً به دلایل مختلف به خلیج فارس بپردازیم تا بعد. واقعیت آن است که دانش لنج‌سازی و دریانوردی هم در خلیج فارس بوده و هست و هم در دریای عمان و اتفاقاً لنج‌سازی دریای عمان سبک خاص و متفاوت خودش را دارد. در لنج‌سازی، اقوام آن خطه شیوه‌های متفاوتی برای تولید داشته‌اند.



— شیوه لنج‌سازی ما در ایران به کشورهای حاشیه خلیج فارس هم نزدیک است یا متفاوت از آنهاست؟

در حاشیه جنوبی خلیج فارس و دریای عمان هیچ وقت لنج‌سازی نبوده، بلکه استفاده از لنج بوده و هست و تولید لنج ویژه سواحل شمالی خلیج فارس است. ما از دوره و از گذشته دوری صحبت می‌کنیم که چه کرانه شمالی، چه کرانه جنوبی، مملکت ایران بوده است اما کرانه جنوبی در گذشته‌های دور شرایط لازم برای سکونت و استقرار دائمی همچون پوشش گیاهی وسیع مورد نیاز انسان و دام، منابع طبیعی آب شیرین، دما و هوای مناسب زیست دائمی را نداشته، بنابراین جذابیتی برای سکونت نداشته است. عموم ساکنان، ساکن کرانه شمالی بودند. بعضی ایرانیان ثروتمند از تجار و ناخداها، املاک کوچکی هم در کرانه جنوبی برای خودشان ساخته بودند که معماری آن را از کرانه شمالی اقتباس کرده بودند و برای ساختن از معماران ایرانی بهره می‌بردند. به عنوان نمونه معماران یزدی هم در بندر لنگه ایران ساختمان‌هایی با بادگیر می‌سازند، هم در بندری که قبلاً همه بخشی از سرزمین ما بوده ولی به هر حال الان در کرانه جنوبی واقع شده است.

به عنوان نمونه محله «بستک» در دبی را بستکی‌های هرمزگان در کرانه شمالی خلیج فارس در املاک خود در کرانه جنوبی تأسیس کردند. این محله به سفارش اهالی بستک و به دست معماران ایرانی بنا شده است. بنابراین شما آنجا همان معماری را می‌بینید که مثلاً در هرمزگان و بوشهر وجود دارد؛ از یزد و کرمان تا بندرعباس و بستک و بستک‌ها همه بناها با بادگیر است.

حالا همان محله بستک به عنوان جاذبه مهم گردشگری امارات ثبت شده و همان بادگیرها را می‌خواستند به نام خودشان به ثبت جهانی برسانند. همان بادگیرهایی که تاجر یا ناخدای ایرانی با معمار ایرانی و با پول ایرانی در خاک وقت ایران ساخته است! همین منطقه‌ای که بالاجبار با دستان استعمار پس از کشف میدان‌های نفتی و گازی، پس از ۲ جنگ جهانی شکل دیگری به خود گرفته است.

— چه کنیم تا لنج‌های سنتی و لنج‌سازی سنتی زنده بماند؟

مهمترین مسئله این است که ما کاربری لنج را به خاطر ملاحظات فنی و ایمنی محدود نکنیم و اجازه بدهیم افزون بر استفاده‌های تجاری، کاربری‌هایی مانند لنج‌های تفریحی و گردشگری، اقامتگاه بومی روی آب، گالری، مرکز فروش صنایع دستی و... هم به آن داده شود. کمتر کسی می‌داند بزرگ‌ترین محصول صنایع دستی ایران که به قول معروف منقول هم هست، لنج چوبی است که کار دست گلافلان قدیم ایرانی است. در قدیم به هنر و صنعت لنج‌سازی «گلافی» می‌گفتند که یک شکل تخصصی از نجاری است



در این سال‌ها بر سر «بادگیر» در فضای رسانه‌ای جدال‌هایی پیش آمده و موضوع ثبت بادگیر به نام بعضی همسایگان جنوبی خلیج فارس مطرح شده و من همواره افسوس می‌خوردم که چرا کسی یادش نیست که ما برای بادگیر در همین پرونده ثبت دانش لنج و لنج‌سازی و دریانوردی خلیج فارس چه کردیم!



در حاشیه جنوبی خلیج فارس و دریای عمان هیچ وقت لنج‌سازی نبوده، بلکه استفاده از لنج بوده و هست و تولید لنج ویژه سواحل شمالی خلیج فارس است. ما از دوره و از گذشته دوری صحبت می‌کنیم که چه کرانه شمالی، چه کرانه جنوبی، مملکت ایران بوده است اما کرانه جنوبی در گذشته‌های دور شرایط لازم برای سکونت و استقرار دائمی نداشته است

که صنعتگر فقط نباید نجار باشد، بلکه باید مهندسی دریا را هم بداند. من نمی‌دانم شما هیچ وقت از فراز دریا یک لنجی را که تنها وسط خلیج فارس می‌رود دیده‌اید یا نه؟ من نخستین بار که این نما را تجربه کردم، حس فوق‌العاده‌ای داشتم.

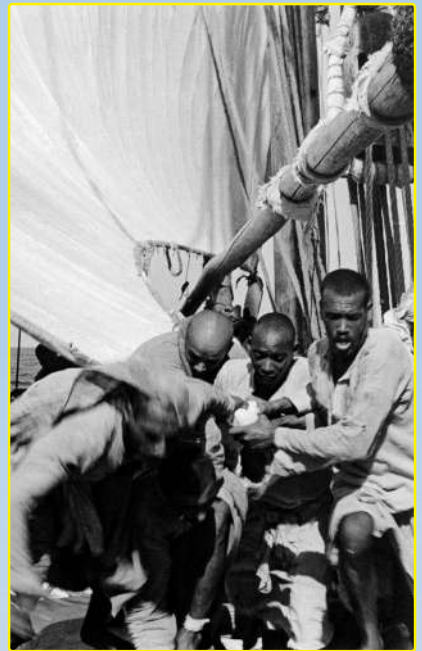
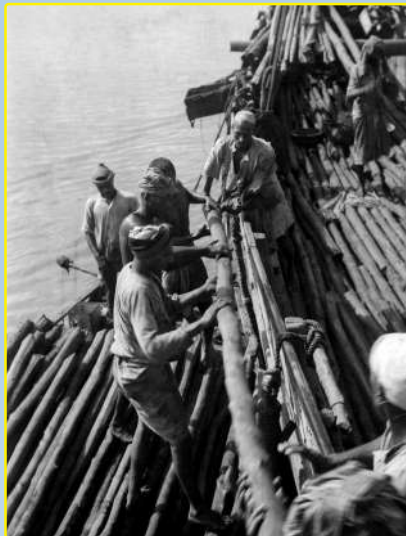
این صحنه را مثلاً در ۵۰۰ یا ۷۰۰ هزار سال پیش تصور کنید؛ نه بی‌سیمی هست، نه جی‌پی‌اسی هست و نه سیستم بنادر وجود داشته؛ وقتی توفان می‌شده، یک ناخدا باید چه توکلی به خداوند می‌داشته و چه اعتماد به نفسی به دانش و توانایی‌های خودش و گروهش که بتواند از آن توفان‌های سهمگین میانه دریا عبور کند.

قرن‌ها طول کشید تا ایرانیان توانستند شناورهایی بسازند که به جای اینکه از کرانه دریا عبور کند، به دل دریا بزند. بنابراین باید سازه‌های چوبی محکم‌تری می‌ساختند. تا پیش از آن، این شناورها چنان بودند که مثلاً از کرانه بندرعباس راه می‌افتادند به سمت غرب تا به بندرهای بعدی برسند. خیلی هم از ساحل دور نمی‌شدند. تجارت محلی می‌کردند. محصولی می‌خریدند و در نقطه بعدی می‌فروختند و آب شیرین و غذا برمی‌داشتند و خط نزدیک به ساحل را نقطه به نقطه طی می‌کردند. اما به دل دریا نمی‌زدند. خیلی طول کشید تا توانستند شناورهایی بسازند که تحمل عبور از وسط خلیج فارس را داشته باشند و بتوانند موج‌های ناملاایم و توفان‌ها و آب و هوای خاص را تاب بیاورند.

با همه این اوصاف هنوز پژوهش و تحقیق در این حوزه بکر است و خیلی کارهاست که ما باید انجام دهیم. ما لنج‌های قدیمی زیادی داریم که اینها نیازمند مرمت و حفاظتند و یک فضای موزه‌ای باز می‌خواهیم. من بارها به مسئولان گفتم اما کار چندانی نشد. اگر کاری هم شده هنوز شایسته مملکت ایران نیست.

در شمال ایران؛ در گیلان، طبرستان و گرگان، در کناره دریای کاسپین هم فرهنگ بومی دریانوردی و شناورها و کشتی‌های قدیمی چوبی را داریم که بقایای شان هست و متأسفانه آنها هم هنوز ساماندهی نشده و رها شده‌اند؛ در گوشه ساحل یا کف دریا افتاده‌اند و فرسایش‌شان شدت گرفته است. اینها همه باید در یک جایی حفاظت، مرمت و ثبت و ضبط شود.

جدا از اینها، بحث لنج‌سازی در جنوب، میراثی زنده است و ما نباید آن را از سازندگان و مردمی که با آن زندگی کردند و می‌کنند، بگیریم. سازمان‌های مرتبط و دست‌اندرکار نباید برخی محدودیت‌های آیین‌نامه‌ای و اجرایی را به کار بگیرند. اگر لنج‌های ایمنی بیشتری لازم دارند باید فکری کنیم که با حفظ این میراث زنده و کهن، ایمنی آن ارتقا یابد، نه اینکه میراث زنده ایرانیان را کلاً حذف کنیم و کنار بگذاریم.



مدیرعامل صندوق توسعه صنایع دریایی در گفت‌وگوی تفصیلی با ماهنامه «بندر و دریا»:

شناور فلزی بسازید حمایت می‌کنیم

و به مدت ۸ سال و ۸ ماه به عنوان عضو هیئت مدیره و مدیرعامل فعالیت کرد. از خرداد ۱۴۰۴ نیز مسئولیت صندوق توسعه صنایع دریایی را برعهده گرفت. اکنون محمدحسین مقیسه، مدیرعامل صندوق توسعه صنایع دریایی است؛ صندوقی که با ۱۵ سال سابقه، تاکنون نه تنها نتوانسته آنگونه که باید به وظایفش عمل کند، بلکه نتوانسته منابع مالی مورد نیازش را که قانونگذار برای او تعیین کرده نیز بگیرد. ماهنامه «بندر و دریا» در گفت‌وگو با مقیسه درباره ادامه حیات صندوق و اهمیت وجودش برای توسعه صنایع دریایی صحبت کرد.

تحصیلات دوره دبیرستان خود را با دیپلم ریاضی فیزیک به پایان رساند. سال ۱۳۶۶ برای ادامه تحصیل در رشته اقتصاد نظری وارد دانشگاه علامه طباطبایی شد. در دوره کارشناسی ارشد، گرایش اقتصاد انرژی و بازاریابی را برگزید و در دانشگاه تهران تحصیل کرد. پس از پایان تحصیلات، ۵ تا ۶ سال در بخش خصوصی و در حوزه صنعت فعالیت داشت. سال ۱۳۸۱ به استخدام صندوق ضمانت صادرات ایران درآمد و تا سال ۱۳۹۵ در آنجا مشغول به کار بود. پس از آن، به صندوق ضمانت سرمایه‌گذاری صنایع کوچک پیوست





فعالیت صندوق متوقف نمی‌شود اما لازم است از ظرفیت‌های قانون و اساسنامه استفاده و نقاط ضعف موجود را اصلاح کنیم. این مسیر زمانبر است، زیرا نیاز دارد پیشنهادات به کمیسیون‌های مختلف دولتی و در نهایت مراجع قانونی ارائه و تصویب شود. با توجه به تغییرات اخیر و رویکرد جدید کشور در حوزه دریا، لازم است همه دستگاه‌های متولی با کیفیت و کمیت بیشتری پای کار باشند



اصل موضوع این است که هر فعال حوزه صنایع دریایی می‌تواند از خدمات ما بهره‌مند شود. محور فعالیت‌ها در اساسنامه بیشتر حول شناور است؛ شامل ساخت، تعمیر، تجهیز و کارگاه‌ها یا کارخانه‌هایی که در زمینه‌های مرتبط با شناور فعالیت می‌کنند. این مجموعه‌ها می‌توانند از خدمات ما برای تأمین سرمایه در گردش و تجهیزات استفاده کنند

نهادهای حقوقی از نظر توان مالی و تخصصی، مجموعه‌های منسجم‌تر و هماهنگ‌تری هستند. با این حال، اصل موضوع این است که هر فعال حوزه صنایع دریایی می‌تواند از خدمات ما بهره‌مند شود. محور فعالیت‌ها در اساسنامه بیشتر حول شناور است؛ شامل ساخت، تعمیر، تجهیز و کارگاه‌ها یا کارخانه‌هایی که در زمینه‌های مرتبط با شناور فعالیت می‌کنند. این مجموعه‌ها می‌توانند از خدمات ما برای تأمین سرمایه در گردش و تجهیزات استفاده کنند. به بیان جمع و جور، تمام فعالان حوزه صنایع دریایی با محوریت شناور، اعم از کسانی که سفارش ساخت شناور می‌دهند یا کارگاه‌ها و کارخانه‌هایی که در این حوزه فعالیت می‌کنند، می‌توانند از خدمات تأمین مالی و ضمانتی صندوق توسعه صنایع دریایی بهره‌مند شوند. نوع شخصیت حقوقی یا حقیقی افراد اهمیتی ندارد؛ مهم این است که فعالیت قانونی داشته باشند و مجوزهای لازم را برای انجام عملیات حمل‌ونقل و دیگر فعالیت‌ها از مراجع ذی‌ربط دریافت کرده باشند.

— ارائه خدمات، کاربری و دسته‌بندی خاصی دارد؟

خیر! البته بر اساس رویکرد جدید هدف این است که دریا به عنوان یکی از محورهای اصلی توسعه کشور مدنظر قرار گیرد. نگاه به مقیاس‌ها و سطح فعالیت‌ها نیز تغییر کرده است. در حال حاضر بحث این است که مجموعه وزارتخانه صمت و افراد ذی‌ربط باید به سمت تکنولوژی روز حرکت کنند؛ یعنی حمایت‌ها بیشتر به سمت شناورهای هدایت‌شده که ساختار فلزی دارند یا کاربردهای خاصی در حمل محموله‌های نفتی و پتروشیمی دارند. این دسته از شناورها محور برنامه‌های ما خواهند بود.

با این حال، بخش قابل توجهی از فعالیت‌های فعلی ما همچنان مربوط به لنج‌هایی است که به سبک سنتی ساخته می‌شوند، بنابراین در شرایط فعلی محدودیت خاصی وجود ندارد اما همان‌طور که اشاره شد، رویکردها به سمت صنعتی شدن و استانداردسازی حرکت می‌کند. قوانین و مقررات بین‌المللی نیز چشم‌اندازهایی برای آینده ترسیم کرده‌اند و محدودیت‌ها و حتی ممنوعیت‌هایی اعمال خواهند کرد، بنابراین شناورهایی که از این استانداردها پیروی نکنند، ممکن است در آب‌های بین‌المللی با مشکلاتی مواجه شوند. در کنار این موضوع، ما فعالانی داریم که در آب‌های داخلی فعالیت می‌کنند و به روش سنتی و قدیمی مشغول هستند و از ظرفیت‌ها و خدمات صندوق بهره‌مند می‌شوند.

— بالغ بر ۱۵ سال از راه‌اندازی و تأسیس صندوق توسعه صنایع می‌گذرد. در اساسنامه صندوق وظایف به طور کامل تعریف شده است. با این حال، با توجه به تغییرات گسترده در ۱۵ سال اخیر و رشد فناوری‌های نوین، به نظر شما آیا نیاز نیست اساسنامه و شرح وظایف صندوق بازنگری شود؟

سؤال شما درباره ظرفیت‌های اساسنامه مطرح شد. واقعیت این است که اساسنامه ما ظرفیت‌های زیادی دارد. همان‌طور که اشاره کردید، کارهای اصلی و اساسی که از روز اول مدنظر بوده و به واسطه آن قانونگذار صندوق را تأسیس کرده، در چارچوب همین اساسنامه انجام شده است. با این حال، تغییرات بسیار سریع و شتابان در جهان و کشور ما باعث شده نیاز به تفکر و اقدامات جدید احساس شود. علاوه بر این، تجربه بیش از یک دهه فعالیت صندوق نقاط ضعف و قوتی را برای ما روشن کرده و به طور طبیعی لازم است این موارد مورد بازبینی قرار گیرد. برنامه‌هایی در دست اجراست تا بتوانیم پیشنهادات مربوط به اصلاح اساسنامه را ارائه دهیم.

محور این برنامه‌ها، روش‌های نوین تأمین مالی است. ما بیشتر به سمت روش‌های جدید حرکت می‌کنیم؛ روش‌های سنتی هنوز وجود دارد و ظرفیت خود را دارد اما تغییرات بازار سرمایه و روند تأمین مالی مشارکتی و مسیرهای دیگر که در حال حاضر تعریف شده یا در آینده تعریف خواهد شد، ضرورت دارد که در چارچوب قانونی و اساسنامه لحاظ شود.

البته فعالیت صندوق متوقف نمی‌شود اما لازم است از ظرفیت‌های قانون و اساسنامه استفاده و نقاط ضعف موجود را اصلاح کنیم. این مسیر زمانبر است، زیرا نیاز دارد پیشنهادات به کمیسیون‌های مختلف دولتی و در نهایت مراجع قانونی ارائه و تصویب شود. با توجه به تغییرات اخیر و رویکرد جدید کشور در حوزه دریا و سیاست‌های ابلاغی مقام معظم رهبری، لازم است همه دستگاه‌های متولی با کیفیت و کمیت بیشتری پای کار باشند تا ظرفیت‌های قانونی اصلاح شود و مسیر حرکت صندوق با فراغ بال ادامه یابد.

— در حال حاضر ذی‌نفعان صندوق چه کسانی هستند و چه کسانی می‌توانند به لحاظ حقوقی و حقیقی از خدمات صندوق استفاده کنند؟

در این زمینه، تفاوت بین اشخاص حقیقی و حقوقی برای ما ملاک عمل نیست، هر چند معمولاً شرکت‌ها و

— یعنی شما برای شناورهایی که در حوزه محدود فعالیت می‌کنند نیز تسهیلات ارائه می‌دهید یا فقط برای حوزه نامحدود؟

همان‌طور که عرض کردم، هر فعالیت مرتبط با شناور مشمول خدمات صندوق می‌شود. حتی قایق‌های کوچک صیادی، مانند آنچه در جزیره ابوموسی فعالیت دارند، تحت پوشش خدمات ما هستند. هر چند تعداد آنها کم است اما به دلیل اهمیت موضوع، تلاش می‌کنیم خدمات لازم را به آنها ارائه کنیم. معرفی این فعالان به بانک‌ها برای دریافت تسهیلات قرض الحسنه نیز انجام شده است. علاوه بر این، شناورهایی در مقیاس متوسط نیز درخواست‌های خود را به صندوق ارائه می‌دهند. بخشی از این درخواست‌ها تصویب شده و به بانک معرفی شده‌اند و بخشی دیگر در حال بررسی کارشناسی است.

— با توجه به ابلاغیه مقام معظم رهبری درباره توسعه دریامحور به ویژه بندهای ۳، ۷، ۸ و ۹ که به موضوع توسعه پرداخته، صندوق چگونه می‌تواند نقش توسعه‌ای خود را ایفا کند؟ آیا تطبیقی با این ابلاغیه و بندها انجام شده است یا اینکه هنوز فرصتی لازم است تا این کار محقق شود؟

رویکرد جدید وزارت صمت از حدود یک سال پیش آغاز شده است. این رویکرد بر این اساس است که اگر قرار است توسعه‌ای در حوزه دریای رخ دهد، تمام دستگاه‌هایی که در این حوزه فعالیت می‌کنند، با اولویت دستگاه‌های داخلی مانند صندوق باید با هماهنگی و زیر نظر سیاستگذار کلان، حرکت کنند. سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران (ایدرو) به عنوان نهاد سیاست‌گذار کلان و شورای عالی صنایع دریایی، همه در چارچوب یک سیاست واحد و ذیل سیاست‌های کلی اقتصاد دریامحور همکاری می‌کنند.



بر اساس رویکرد جدید هدف این است که دریا به عنوان یکی از محورهای اصلی توسعه کشور مدنظر قرار گیرد. نگاه به مقیاس‌ها و سطح فعالیت‌ها نیز تغییر کرده است. در حال حاضر بحث این است که مجموعه وزارتخانه صمت و افراد ذی‌ربط باید به سمت تکنولوژی روز حرکت کنند؛ یعنی حمایت‌ها بیشتر به سمت شناورهای هدایت شود که ساختار فلزی دارند

در این چارچوب، رسالت اصلی سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران، سیاست‌گذاری و برنامه‌ریزی کلان است. برنامه بلندمدت ۱۰ ساله‌ای در راستای سیاست‌های کلی اقتصاد دریامحور و مصوبات هیئت وزیران تدوین شده است. تمام دستگاه‌ها از جمله صندوق توسعه صنایع دریایی موظفند با همکاری یکدیگر، این برنامه‌ها را در مسیر صحیح پیش ببرند. به صورت مشخص، سازمان گسترش تعیین کرده است که سالانه چه تعداد شناور ساخته شود و میزان نیاز مالی این برنامه نیز با توجه به ظرفیت‌های داخلی، حدود یک میلیارد دلار برآورد شده است. برای سال آینده، رقم دقیق آن ۹۷۳ میلیون دلار است. این نیاز مالی شامل ۲ بخش است: سفارش‌های انجام شده و شناورهای نیمه‌کاره که متعلق به بخش خصوصی هستند و تاکنون هزینه قابل توجهی صرف آنها شده است و بخش دوم ظرفیت‌های تولید داخل که سازندگان داخلی اعلام کرده‌اند تولید دارند.

به منظور تحقق این برنامه، تأمین مالی باید از منابع مختلف انجام شود؛ صندوق توسعه ملی، نظام بانکی و منابع صندوق توسعه صنایع دریایی. جلساتی با صندوق توسعه ملی برگزار شده تا هماهنگی لازم برای هم‌افزایی منابع مالی ایجاد شود. این برنامه شامل انواع شناورهاست؛ از کشتی‌های شرکت ملی نفتکش ایران و شناورهای شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران گرفته تا شناورهای کوچک‌مقیاس. تمام این فعالیت‌ها





برنامه‌ریزی و مدون شده و هدف ما این است با منابع موجود، حداکثر مشارکت و اثرگذاری را داشته باشیم. به طور خلاصه باید پاسخ داد، سیاست‌های کلان وزارت صمت در هماهنگی کامل با صندوق و نماینده ویژه رئیس جمهور در امور توسعه دریامحور است. تمام دستگاه‌های ذی‌ربط از جمله صندوق، ذیل این سیاست‌های کلی فعالیت می‌کنند تا اقدامات توسعه‌ای هدفمند، هماهنگ و اثرگذار اجرا شود. در گذشته، فعالیت‌ها هرچند ارزشمند بود اما اکنون هدف این است که فعالیت‌ها هماهنگ‌تر و هدفمندتر انجام شود و تأثیرگذاری آن بر توسعه دریامحور مشهود و قابل توجه باشد.

— درباره تنوع تسهیلات و ضمانت‌نامه‌ها توضیح دهید که تعداد آنها چقدر است؟

تنوع تسهیلات و ضمانت‌نامه‌ها را می‌توان به ۲ شیوه بررسی کرد. ابتدا از منظر انتظار فعالان اقتصادی از صندوق و با توجه به رسالت، مسئولیت و قانون اساسنامه، ۳ نوع خدمت اصلی قابل ارائه است: کمک به تأمین سرمایه در گردش، کمک به سرمایه ثابت که به آن توسعه کارگاه نیز گفته می‌شود و انواع ضمانت‌نامه‌ها که مورد نیاز جامعه هدف است. دامنه این ضمانت‌نامه‌ها بسیار وسیع است و می‌تواند شامل ضمانت‌نامه‌های اعتباری یا ضمانت‌نامه‌های مرتبط با انجام پیمانکاری و قراردادهای باشد، بنابراین صندوق هم در تأمین سرمایه در گردش کمک می‌کند، هم در سرمایه ثابت و هم در ارائه انواع ضمانت‌نامه‌ها.

شیوه دیگر بررسی، بر اساس فعالیت‌های مرتبط با شناورهای است. صندوق می‌تواند خدمات تأمین مالی و ضمانت‌نامه را برای ساخت شناور، تعمیر آن و توسعه کارگاه‌ها ارائه دهد. به طور کلی، تمام موضوعاتی که به تأمین مالی مربوط می‌شود، از جمله ضمانت‌نامه‌ها، در حیطه فعالیت صندوق است و خدمات آن به فعالان این بخش از صنعت ارائه می‌شود. منابع مالی صندوق از سرمایه اولیه‌ای تأمین شده که در زمان تأسیس اختصاص یافته و در سال‌های بعد، افزایش سرمایه‌هایی از محل بودجه عمومی سالانه و در قالب تبصره‌ها و ردیف‌های مختلف به صندوق اختصاص یافته است. صندوق به عنوان یک شرکت صد درصد دولتی فعالیت می‌کند و این منابع، پایه‌ای برای ارائه خدمات آن محسوب می‌شود.



منابع مالی صندوق از سرمایه اولیه‌ای تأمین شده که در زمان تأسیس اختصاص یافته و در سال‌های بعد، افزایش سرمایه‌هایی از محل بودجه عمومی سالانه و در قالب تبصره‌ها و ردیف‌های مختلف به صندوق اختصاص یافته است. صندوق به عنوان یک شرکت صد درصد دولتی فعالیت می‌کند و این منابع، پایه‌ای برای ارائه خدمات آن محسوب می‌شود.

— محقق نشدن منابع تا اواخر سال ۱۴۰۳، یعنی اینکه شما نگرانی یا به شما داده نشده؟ یا اصلاً پولی نبوده است؟

اگر بخواهم دقیق توضیح بدهم، بلافاصله بعد از ابلاغ قانون تأسیس صندوق توسعه صنایع دریایی، در قانون آمده که از محل حمل‌ونقل مایعات نفتی و گازی، درصدی از هزینه حمل به صندوق بابت افزایش سرمایه تعلق بگیرد تا این پول‌ها برای ساخت شناور اختصاص یابد.

— این مصوبه بودجه است؟

خیر! این مصوبه بودجه نیست، بلکه در قانون تأسیس صندوق پیش‌بینی شده است. اتفاقی که رخ داده این است که بلافاصله پس از ابلاغ قانون، اجرای آزمایشی قانون مالیات بر ارزش افزوده نیز ابلاغ شد. در آن قانون آزمایشی، قانونگذار برای سنجش نقاط ضعف و قوت، تعیین کرد جز موارد مشخص‌شده در قانون، دریافت دیگر عوارض ممنوع باشد؛ از جمله بخشی از هزینه حمل که مرتبط با صندوق بود، بنابراین این موضوع به صورت موقت متوقف شد.

تا سال ۱۴۰۰ این وضعیت ادامه یافت، یعنی نزدیک به ۱۲ تا ۱۳ سال، به دلیل اجرای آزمایشی مالیات بر ارزش افزوده، ما قانوناً نمی‌توانستیم این منابع را دریافت کنیم. وقتی قانون مالیات بر ارزش افزوده به شکل دائمی ابلاغ شد، قوانین قبلی دوباره مدنظر قرار گرفت. با این حال، تا اواخر سال ۱۴۰۰ فرآیند اجرای آن مشخص نبود و طولانی‌شدن مراحل باعث شد بخش عمده‌ای از دریافت منابع عملاً تا سال ۱۴۰۳ به‌سختی محقق شود، زیرا هم گمرک و هم دیگر دستگاه‌های متولی در این

از نگاه آنها پرداخت بدون درج در بودجه امکان پذیر نیست.

— این موضوع به هماهنگی درون دستگاہی برمی گردد یا سطح آن کلان تر است؟
سطحش کلان تر است.

— خیلی ها ممکن است به نفع خودشان از پرداخت امتناع کنند و شما هم که بخواهید دریافت کنید، نمی توانید به نرخ روز آن را بگیرید. به هر حال هرچه این چرخه طولانی تر شود و عدم پرداخت ادامه یابد، عملاً کسی پاسخگو نخواهد بود؛ نه شما که نگرفته اید و نه آنها که نپرداخته اند. اینکه مطرح شده این اعداد باید در بودجه سالانه بیاید، آیا با یک هماهنگی بین دستگاہی، مثلاً وزارت صمت و وزارت نفت، می توان مشکل را حل کرد یا حتماً نیاز به دستور رئیس جمهور یا مصوبه هیئت دولت دارد؟

جلساتی در این خصوص برگزار شده اما نتیجه بخش نبوده است. این جلسات بین ۲ وزارتخانه انجام شده است اما قانون تکلیف را روشن کرده و بیان می کند اگر دستگاه های دولتی با اختلافی مواجه شوند، باید موضوع را به معاونت حقوقی ریاست جمهوری ارجاع دهند تا تعیین تکلیف شود. این موضوع هم اکنون در معاونت حقوقی ریاست جمهوری منعکس شده و ما در حال پیگیری هستیم اما تاکنون منتج به نتیجه نشده است، بنابراین مسیر قانونی برای دستگاه های دولتی مشخص است و اگر طرف مقابل بخش غیر دولتی باشد، قانون تکلیف ما را مشخص کرده است.

— جدا از بخش دولتی، بخش خصوصی هم فرآورده های پتروشیمی صادر می کند.

بله! بخش عمده صادرات با بخش خصوصی است. از زمستان ۱۴۰۳ با بخشنامه ای که با هماهنگی گمرک و شورای عالی صنایع دریایی صادر شد، هماهنگی لازم برقرار شده است. فرآیند گمرک و وظایف ما مشخص شده و اکنون صادرات در حال انجام است. پرداخت ها به تدریج انجام می شود یا ضمانت نامه ای ارائه می شود تا بدهی ها پذیرفته و مبالغ به تدریج وصول شود. این روند هم اکنون به صورت روال درآمد و در حال اجراست. این بخش تقریباً می توانم بگویم در ۴ تا ۵ ماه اخیر،



فرآیند دخیل هستند و اکنون ارقامی به کندی دریافت می شود.

— از سال ۱۴۰۰ که اجرای قانون مالیات بر ارزش افزوده از حالت آزمایشی خارج و دائمی می شود، صندوق اجازه داشته قانون دریافت ۱۰ درصد کرایه حمل نفت و پتروشیمی را اجرا کند؛ آیا عدم اجرای این قانون به مدیران قبلی برمی گردد که صلاح ندیدند آن را اجرا کنند؟

خیر! این طور نیست که مسئله به مدیران قبلی برگردد. صندوق نمی تواند صرفاً با صلاح دید خود اقدام به اجرا کند؛ ما باید این اعداد و ارقام را از ذی نفعان خود دریافت کنیم. حال، ذی نفعان ما چه کسانی هستند؟ شرکت ملی نفت، شرکت ملی گاز، پتروشیمی ها و دیگر صادرکنندگانی که مایعات نفتی و گازی را صادر می کنند. مسئله این است که وزارت صمت یا صندوق باید این اعداد را از شرکت ها برای مثال از شرکت ملی نفت دریافت کنند. شرکت ملی نفت اعلام می کند مایل است این ارقام را بپردازد اما از آنجا که یک شرکت دولتی است، هر مبلغی که بخواهد پرداخت کند، باید در بودجه سالانه دیده شود.

به عبارت دیگر، مانع قانون بودجه سالانه دوباره خود را نشان می دهد. از دیدگاه مسئولان شرکت ملی نفت و شرکت ملی گاز، این اعداد باید در بودجه دیده شود تا اجازه پرداخت صادر شود، هر چند که در قانون پیش بینی شده است. این کش و قوس ها و این بالا و پایین ها باعث شده تاکنون نتوانسته ایم پاسخ نهایی را از این دستگاه های دولتی دریافت کنیم، زیرا



وقتی شناور داخلی باشد، ۱۰ درصد عوارض حمل دیگر به صندوق تعلق نمی گیرد، زیرا این عوارض صرفاً زمانی تعلق می گیرد که شناور در خارج از کشور ساخته شده باشد، بنابراین اگر کسی شناور ساخت داخل داشته باشد و محموله ای از میعانات نفتی و گازی حمل کند، دیگر نیازی به پرداخت این ۱۰ درصد نیست



نزدیک به ۱۲ تا ۱۳ سال، به دلیل اجرای آزمایشی مالیات بر ارزش افزوده، ما قانوناً نمی توانستیم این منابع را دریافت کنیم. وقتی قانون مالیات بر ارزش افزوده به شکل دائمی ابلاغ شد، قوانین قبلی دوباره مدنظر قرار گرفت. با این حال، تا اواخر سال ۱۴۰۰ فرآیند اجرای آن مشخص نبود و طولانی شدن مراحل باعث شد بخش عمده‌ای از دریافت منابع عملاً تا سال ۱۴۰۳ به سختی محقق شود



از زمستان ۱۴۰۳ با بخشنامه‌ای که با هماهنگی گمرک و شورای عالی صنایع دریایی صادر شد، هماهنگی لازم برقرار شده است. فرآیند گمرک و وظایف ما مشخص شده و اکنون صادرات در حال انجام است. پرداخت‌ها به تدریج انجام می‌شود یا ضمانت‌نامه‌ای ارائه می‌شود تا بدهی‌ها پذیرفته و مبالغ به تدریج وصول شود. این روند هم‌اکنون به صورت روال درآمده و در حال اجراست

اضافه شود، هزینه‌های مربوطه دیگر به صندوق پرداخت نمی‌شود. به عبارتی، بخشی از هزینه حمل که اکنون پرداخت می‌شود، در صورتی که به صندوق داده شده و صرف ساخت شناور شود، در بلندمدت به سود اقتصادی قابل توجهی برای پتروشیمی‌ها یا دیگر ذی‌نفعان تبدیل می‌شود.

برای اینکه منابع محدود صندوق را قدرتمندتر کنیم، آنها را در نظام بانکی اهرم می‌کنیم. به این معنا که با بانک‌ها تفاهم می‌کنیم مثلاً ۱۰ واحد پول به بانک ارائه می‌کنیم و بانک نیز ۲۰ واحد دیگر اضافه می‌کند تا در مجموع ۳۰ واحد برای اعطای تسهیلات به ذی‌نفعان فراهم شود. این تسهیلات از طریق معرفی صندوق به نظام بانکی پرداخت می‌شود و به مصرف ساخت شناور می‌رسد.

— نرخ بازپرداخت تسهیلات چند درصد است؟

نرخ سود تسهیلات ۲۳ درصد است. با این حال، برای شرایط خاص می‌توانیم یارانه‌ای هم در نظر بگیریم. فعلاً با توجه به محدودیت منابع، این یارانه تنها برای توسعه و تجهیز کارگاه‌ها ارائه می‌شود، زیرا معتقدیم که شروع اولیه صنعت از این مسیر می‌گذرد. البته در آینده، با توسعه منابع، مدل‌های دیگری از پرداخت یارانه نیز در دستور کار قرار خواهد گرفت، بنابراین اگر کسی بخواهد تسهیلات را از نظام بانکی برای توسعه کارگاه دریافت کند، بخشی از تسهیلات با یارانه همراه می‌شود. به عنوان نمونه نرخ ۲۳ درصد را می‌توانیم تا حدود ۱۷ تا ۱۸ درصد کاهش دهیم تا وام برای وی ارزان‌تر شود و بتواند کارگاه خود را توسعه دهد و در نهایت به رشد و توسعه صنعت کمک کند.

— نقش صندوق به عنوان نماینده وزیر صمت در «کارگروه هماهنگی توسعه دریامحور و مکران» چیست؟

در واقع نقش اصلی صندوق توسعه صنایع دریایی در این کارگروه، بیشتر به عنوان نماینده وزارتخانه است. قرار است که نمایندگی بخش‌های مختلف وزارتخانه را به همراه یکی دو همکار دیگر از بخش‌های مختلف وزارتخانه بر عهده بگیریم. این حضور در راستای همان مقدمه‌ای است که پیش‌تر درباره آن صحبت کردیم؛ یعنی هدف این است که در آینده، فعالیت‌های مرتبط با توسعه دریامحور میان دستگاه‌ها هماهنگ شود. این

جدیت بیشتری پیدا کرده و بر اساس یک بخشنامه توسط گمرک، روند عملیاتی آن آغاز شده و اعداد و ارقام مربوط در حال دریافت است. هرچند ذی‌نفعان مختلف ما ممکن است از نگاه خود این پرداخت‌ها را به عنوان هزینه تلقی کنند اما از نگاه ما چنین نیست. حتی تلاش‌هایی در جریان است تا قانون مرتبط با این موضوع اصلاح شود که طبیعتاً حق ذی‌نفعان است و مشکلی در این زمینه وجود ندارد.

بخش خصوصی مسیر خود را جلو می‌برد و ما توانسته‌ایم در همین مدت کوتاه، نزدیک ۴۰۰ میلیارد تومان از این محل برای شروع کار دریافت کنیم. ادامه این روند، اگر به همین صورت پیش رود، به شکل منطقی و آزمون‌شده خواهد بود و اشکالات سامانه‌ها و فرآیندها برطرف می‌شود. ان شاء الله این روند مستمر خواهد شد و ما قادر خواهیم بود منابع جدی‌تر و پایدارتری را جذب کنیم.

آن منابع اگر به صندوق سرازیر شود، به طور طبیعی تمام آن به ساخت شناور اختصاص پیدا می‌کند و اتفاقاً برای همین بخش‌ها طراحی شده است. به عنوان نمونه یکی از پیشنهادها ما به پتروشیمی‌ها این است که این موضوع را در قالب تفاهمنامه‌ای مشخص کنیم؛ به این معنا که کل مبالغی که قرار است از محل این قانون پرداخت کنند، در قالب این تفاهمنامه صرف سفارش ساخت کشتی برای خودشان شود. بدین ترتیب، پتروشیمی‌ها سفارش ساخت خود را به صندوق ارائه می‌دهند و در هماهنگی با سازمان گسترش یا حتی بخش خصوصی، کل این منابع به ساخت شناور مورد نظر اختصاص پیدا می‌کند و این پول‌ها کاملاً در آن بخش به کار می‌رود. پس از ساخته شدن شناور، اقساط تسهیلاتی که از محل این منابع پرداخت شده، توسط ذی‌نفعان به صندوق بازپرداخت می‌شود. ضمن اینکه، وقتی شناور داخلی باشد، ۱۰ درصد عوارض حمل دیگر به صندوق تعلق نمی‌گیرد، زیرا این عوارض صرفاً زمانی تعلق می‌گیرد که شناور در خارج از کشور ساخته شده باشد، بنابراین اگر کسی شناور ساخت داخل داشته باشد و محموله‌ای از میعانات نفتی و گازی حمل کند، دیگر نیازی به پرداخت این ۱۰ درصد نیست.

ما با ذی‌نفعان تفاهم کرده‌ایم که کل منابع صرف ساخت شناور برای خودشان شود و در بلندمدت از منافع آن بهره‌مند شوند. هر کشتی که به مجموعه آنها

شورا یا کارگروهی که تشکیل شده است، وظیفه دارد موارد مهم و آیین‌نامه‌هایی را که باید به دولت ارسال شود و طرح‌ها و لایه‌هایی را که آماده شده‌اند، بررسی کند و مسیر خروجی آن، از طریق همین کارگروه‌ها شکل گیرد. نمایندگان وزارتخانه‌ها و دستگاه‌های مرتبط در این کارگروه حضور دارند و از لحاظ کارشناسی، این موارد را بررسی می‌کنند تا هماهنگی بیشتری ایجاد شود و دیدگاه همه افراد، حتی بخش خصوصی، لحاظ شود.

— من چیزی که دریافت کردم این است که صندوق در ۱۵ سال اخیر، آنگونه که باید و شاید نتوانسته به وظایف خود عمل کند؛ حالا با به دلیل محدودیت‌های مالی بوده یا اینکه منابع کافی در اختیارش قرار نگرفته است. از سوی دیگر، آنگونه که قانون اجازه داده، صندوق نتوانسته منابع خود را به طور کامل دریافت کند. با توجه به این مسائل، اگر بخواهیم آسیب‌شناسی انجام دهیم، آنچه در این ۱۵ سال اتفاق افتاده، فاصله زیادی با هدفی داشته که صندوق برای آن پایه‌گذاری شده است، بنابراین ادامه کار صندوق اصلاً چه ضرورتی دارد؟

این پرسش دقیق و درست است و برمی‌گردد به فلسفه وجودی صندوق یا اصولاً فلسفه وجودی دیگر صندوق‌ها که هر کدام در یک بخش مشخص فعالیت می‌کنند. سؤال شما کاملاً بجاست: اگر قرار است کاری انجام دهیم، چقدر باید فعال باشیم و چه میزان منابع را دنبال کنیم؟

صادقانه بخواهم پاسخ بدهم، بخشی از عدم اجرای کامل وظایف صندوق در گذشته، به این برمی‌گردد که تا ۴ یا ۵ سال پیش، بسیاری از دستگاه‌های تأثیرگذار در توسعه فعالیت صندوق‌ها، اعتقاد کامل یا حمایت جدی از صندوق‌ها نداشتند. به همین دلیل، ورود معناداری به فعالیت صندوق‌ها رخ نمی‌داد.

واقعیت این است که وقتی مسئولیتی را بر دوش یک سازمان یا نهاد می‌گذارید، باید امکانات و الزامات لازم هم در اختیارش قرار گیرد. برای نمونه، بر اساس تجربه شخصی من، صندوقی در کره جنوبی است که در حوزه صنایع و کسب‌وکارهای کوچک فعالیت می‌کند. حدود ۱۰ سال پیش با آنها جلسه داشتیم و مستندات آنها را در جلسه گرفتیم که بر اساس آن، سرمایه این صندوق حدود ۴,۷ میلیارد دلار بود. تازه این آمار ۱۰ سال پیش

در حال حاضر با بانک‌ها در حال کار و تفاهم هستیم. نفع بانک‌ها در این مدل چندوجهی است. اول اینکه منابعی که در اختیار بانک‌ها قرار می‌دهیم، به نوعی یک شارژ پولی محسوب می‌شود؛ نظام بانکی همواره به ورود منابع نیاز دارد. فاز بعدی برای بانک‌ها این است که این منابع ذخیره‌شده، برای پرداخت تسهیلات به مشتریانی با ثبات و وضعیت اقتصادی مشخص است

نرخ سود تسهیلات ۲۳ درصد است. با این حال، برای شرایط خاص می‌توانیم یارانه‌ای هم در نظر بگیریم. فعلاً با توجه به محدودیت منابع، این یارانه تنها برای توسعه و تجهیز کارگاه‌ها ارائه می‌شود، زیرا معتقدیم که شروع اولیه صنعت از این مسیر می‌گذرد. البته در آینده، با توسعه منابع، مدل‌های دیگری از پرداخت یارانه نیز در دستور کار قرار خواهد گرفت

است! شما وقتی صندوقی با نزدیک به ۵ میلیارد دلار سرمایه دارید، می‌توانید انتظار داشته باشید که حجم فعالیت آن در سطح اقتصادی متناسب با آن سرمایه باشد اما در مقابل، صندوق توسعه صنایع دریایی در همان سال ۱۳۸۷ با سرمایه اولیه ۴۰ میلیارد تومان تأسیس شد. از این ۴۰ میلیارد تومان در طول ۶ تا ۷ سال بعد، فقط بخش محدودی در حدود ۷ تا ۸ میلیارد تخصیص داده شد. بنابراین طبیعی است که صندوق با این میزان سرمایه، نتواند تمام مشکلات موجود را حل کند؛ پشت نام صندوق باید امکانات و منابع واقعی وجود داشته باشد.

در ۳-۴ سال گذشته، شرایط با این رویکرد به تدریج جلو رفته است. اکنون می‌توانم برای تک‌تک صندوق‌ها مثال بزنم که بسیاری از آنها به منابع مشخصی وصل شده‌اند. به این ترتیب، قانون‌گذار و سیاست‌گذار متوجه شده‌اند اگر قرار است صندوق‌ها فعالیت کنند، باید به مدل‌های موفق جهانی نزدیک شوند و در عین حال امکانات لازم نیز در اختیارشان قرار گیرد. این یک سوی ماجراست. سوی دیگر قضیه این است که در سال‌های گذشته، کشور از لحاظ منابع محدودیت‌های جدی داشته است و شاید حتی بر اساس تمایل و نظر سیاست‌گذاران هم، امکان حمایت کافی از صندوق‌ها به‌ویژه صندوق توسعه صنایع دریایی فراهم نشده است. بنابراین می‌توان سؤال شما را به ۲ بخش تقسیم کرد: در بخش اول تحلیل شما کاملاً درست است و نشان می‌دهد فعالیت جدی به دلیل منابع اندک محدود بوده است. با این حال، مسیر مشخص و امیدوارکننده است. پیش‌بینی می‌شود در ۲ تا ۳ سال آینده، صندوق بتواند بخش قابل توجه‌تری از صنعت را تحت پوشش تأمین مالی قرار دهد و ذی‌نفعان حس کنند که صندوق واقعاً به کمک آنها آمده و گره‌ای از مشکلات‌شان باز کرده است. مسیر جدید صندوق و وزارت صمت نیز به همین سمت و سو هدایت شده و حرکت خواهد کرد.

— اشاره کردید که تلاش دارید پولی که به صندوق تعلق دارد دریافت شود اما دستگاه پرداخت‌کننده تلاش می‌کند از انجام آن سر باز زند و حتی در تلاش است قانون را نیز تغییر دهد. به نظر می‌رسد همه درگیر یک کاغذبازی هستیم که سال‌ها مدیران و کارشناسان در این چرخه فعالیت می‌کنند. در این چرخه برخی به نتیجه می‌رسند و برخی نمی‌رسند و



از نگاه قانون گذار نیز این موضوع بسیار هوشمندانه دیده شده است. به نظر می‌رسد هدف نهایی این باشد که روزی همه شناورها در داخل کشور ساخته شوند و دیگر نیازی به منابع جدید نباشد؛ در آن صورت، می‌توان منابع فعلی صندوق را به دیگر حوزه‌های اقتصاد دریا اختصاص داد. قانون گذار با چنین نگاهی، علاوه بر بومی سازی صنعت، قصد داشته ظرفیت‌های بالقوه و قابل توجه ساخت شناور را فعال کند. اگر این ظرفیت‌ها به تحرک واداشته شود، تأثیر آن تنها محدود به دریا نخواهد بود، بلکه در سواحل و توسعه مناطق ساحلی نیز نقش بسیار جدی ایفا خواهد کرد. بنابراین اگر این مسیر به درستی پیش رود، تصور من این است که با همین منابع می‌توانیم نیازهای بخش ساخت شناور کشور را به طور کامل تأمین کنیم.

— در حوزه دانش بنیان چه اقداماتی انجام داده‌اید و آیا این موضوع در اولویت برنامه‌های صندوق قرار دارد؟

همکاری‌های متعددی در این حوزه آغاز شده است، به‌ویژه با دانشگاه صنعتی امیرکبیر که یکی از مراکز اصلی و با سابقه در این زمینه محسوب می‌شود. صندوق از گذشته تفاهم‌نامه‌ها و مسیری‌هایی برای همکاری داشته است. با این حال، این تعاملات هنوز به یک خدمت مستمر و تعریف‌شده با خروجی‌های ملموس و تأثیرگذار تبدیل نشده است. قطعاً یکی از برنامه‌های آتی صندوق، تمرکز جدی‌تر بر حوزه دانش بنیان و ایجاد چارچوب‌های عملیاتی برای بهره‌گیری از ظرفیت‌های علمی و دانشگاهی خواهد بود.



پیش‌بینی می‌شود در ۲ تا ۳ سال آینده، صندوق بتواند بخش قابل توجه‌تری از صنعت را تحت پوشش تأمین مالی قرار دهد و ذی‌نفعان جس کنند که صندوق واقعاً به کمک آنها آمده و گره‌ای از مشکلات‌شان باز کرده است. مسیر جدید صندوق و وزارت صمت نیز به همین سمت و سو هدایت شده و حرکت خواهد کرد

آن که به نتیجه می‌رسد، شاید یک دستاورد ثبت شده داشته باشد، در حالی که از روش‌های دیگر یا راه‌های ساده‌تر هم این کار می‌تواند انجام شود؛ نظر شما در این باره چیست؟

واقعیت این است که روش دیگری متصور نیست، زیرا قانون تکلیف هر یک از ما را مشخص کرده و مسیر حل اختلاف نیز روشن است. به عبارت دیگر، اگر بخواهیم عملیاتی صحبت کنیم، در نهایت این مسیر باید به همین روال ختم شود. آنچه می‌تواند به ما کمک کند، کوتاه کردن این مسیر است؛ یعنی تفاهم بر سر مسائل قانونی به نحوی که اجرای قانون سریع‌تر منتج به نتیجه شود. به عنوان نمونه با یکی از دستگاه‌هایی که نام بردم، تفاهمی انجام و یک دستگاه ثالث مشخص شد. این دستگاه ثالث هم بر ما نظارت دارد و هم بر شرکت‌های دولتی دیگر. ما گفتیم این دستگاه بیاید و بررسی انجام دهد، چرا که اختلافاتی در اعداد، ارقام و نوع محاسبه وجود دارد. با این روش، کسی که هر دو طرف را حسابرسی می‌کند، می‌تواند مسیر حل اختلاف را تسهیل کند. در نهایت، اگر قرار است این کار به صورت منطقی و صحیح انجام شود، باید تعیین تکلیف در مراجع قانونی انجام شود تا اطمینان حاصل شود مسیر دارای ثبات است و قابلیت تداوم دارد. تلاش‌ها ادامه دارد و امید است بتوانیم این فرآیند را سریع‌تر به نتیجه برسانیم.

نقش صندوق اساساً به منابع آن برمی‌گردد اما تنها به منابع محدود نمی‌شود. پایه و چارچوب اصلی فعالیت صندوق همین منابعی است که وارد این حوزه می‌شود؛ با این حال، میزان تأثیرگذاری آن بستگی دارد به اینکه ما تا چه اندازه بتوانیم هنرمندانه از این منابع استفاده کنیم، چه روش‌های جدیدی برای ورود منابع تعریف کنیم و تا چه میزان از ظرفیت‌هایی همچون بخش خصوصی و بازار سرمایه بهره ببریم. این مسئله به نظر من موضوع دوم و تکمیلی است.

بر اساس ظرفیت ساخت داخل، حدود یک میلیارد دلار نیاز مالی برای یک سال آینده برآورد شده است. در حالی که طلب فعلی صندوق رقمی حدود ۳۰۰ میلیون دلار است که با اهرم‌سازی به ۳ برابر تبدیل می‌شود و عملاً همان یک میلیارد دلار مورد نیاز را پوشش می‌دهد. بنابراین همین امروز صندوق توانایی دارد که نیاز مالی یک‌ساله صنایع دریایی به‌ویژه در بخش ساخت شناورها را مدیریت و تأمین کند.

رونق بخشی اقتصاد دریایی از مسیر گردشگری

گردشگری در این مناطق به عنوان یک کارکرد جانبی و نه یک محور اصلی توسعه تعریف شده است.

این وضعیت سبب شده نه تنها از نظر درآمد ارزی و اشتغال زایی از رقبا عقب بمانیم، بلکه فرصت های منطقه ای را نیز به آنان واگذار کنیم. در حالی که کشورهای با خط ساحلی کوتاه تر و منابع کمتر توانسته اند گردشگری دریایی را به یکی از ارکان اقتصاد خود تبدیل کنند، ایران هنوز از نبود مدیریت یکپارچه، سرمایه گذاری هدفمند و زیرساخت های استاندارد در رنج است. این شکاف میان ظرفیت و بهره برداری، نشانه ای از کاستی ساختاری در برنامه ریزی ملی گردشگری است که باید در طول اجرای برنامه هفتم پیشرفت مورد بازنگری اساسی قرار گیرد.

ظرفیت های مغفول استان های ساحلی ایران

در شمال، استان های گیلان، مازندران و گلستان با سواحل ماسه ای، اقلیم معتدل، تراکم بالای گردشگران داخلی و دسترسی به بازار بزرگ کشورهای حاشیه خزر، می توانند به محور گردشگری سلامت، تفریحات دریایی و مسیرهای کروز ساحلی تبدیل شوند. دسترسی ریلی و جاده ای گسترده در این استان ها مزیت بزرگی برای توسعه سریع گردشگری آبی فراهم کرده است.

[هانی رستگاران]

○ دستیار عالی مدیرکل دفتر توسعه گردشگری داخلی وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی



با نگاهی دقیق به نقشه ایران و موقعیت جغرافیایی منحصربه فرد آن، پرسش هایی بنیادین پیش روی ما قرار می گیرد: چگونه کشوری با هزاران کیلومتر ساحل در شمال و جنوب، ده ها بندر فعال، جزایر بکر و دسترسی مستقیم به ۲ پهنه آبی مهم جهان، همچنان سهم ناچیزی از بازار گردشگری دریایی دارد؟ چرا با وجود منابع طبیعی کم نظیر و موقعیت ممتاز ژئوپلیتیک، نتوانسته ایم این فرصت را به یک موتور محرک توسعه ملی بدل کنیم؟

این پرسش ها صرفاً یک دغدغه کارشناسی نیست، بلکه نقطه شروع بازاندیشی در سیاست های توسعه گردشگری کشور است. به واقع تا امروز، گردشگری دریایی در ایران نه در اسناد بالادستی و نه در برنامه های اجرایی، جایگاهی درخور ظرفیت های کشور نداشته است. آنچه در سواحل شمال و جنوب دیده می شود، مجموعه ای از فعالیت های پراکنده، مقطعی و به طور عمده فاقد پیوست زیست محیطی، فرهنگی و اقتصادی است. توسعه بندرها و نوار ساحلی عمدتاً با محوریت صنعتی، نفتی یا تجاری بوده و

ترکیه در کمتر از ۲ دهه با ایجاد بندر کوچک مدرن (مارینا)، پایانه‌های کروز و ارائه مشوق‌های مالیاتی به سرمایه‌گذاران، توانست سهم قابل توجهی از بازار گردشگری مدیترانه را جذب کند. این کشور توسعه گردشگری دریایی را نه در حاشیه، بلکه در متن برنامه ملی گردشگری خود قرار داد.



امارات متحده عربی با تکیه بر بندر جبل علی و توسعه بنادر کوچک لوکس در دبی و ابوظبی، توانست مسیرهای منظم کروز بین‌المللی را جذب و گردشگری دریایی را به یکی از شاخه‌های درآمدزای اصلی خود تبدیل کند. مهم‌تر از زیرساخت‌ها، امارات با بازاریابی هدفمند و برندسازی خلیج فارس به عنوان مقصد گردشگری دریایی، توانست موقعیت ژئوپلیتیک خود را به مزیت اقتصادی بدل کند. **سنگاپور** با مساحت و منابع طبیعی بسیار محدود، با ساخت پایانه‌های مدرن کروز و یکپارچه‌سازی حمل‌ونقل شهری و دریایی، به هاب گردشگری دریایی آسیای جنوب شرق تبدیل شد. این کشور نشان داد موفقیت در این حوزه بیش از آنکه به وسعت جغرافیایی وابسته باشد، به حکمرانی کارآمد و سیاست‌گذاری هوشمندانه بستگی دارد.



مالدیو با بهره‌برداری پایدار از جزایر کوچک و بکر، گردشگری دریایی لوکس را به ستون اصلی اقتصاد خود بدل کرده و با وضع مقررات سختگیرانه



در جنوب، استان‌های بوشهر، هرمزگان و سیستان و بلوچستان طولانی‌ترین خطوط ساحلی کشور، تنوع زیستی منحصر به فرد، جزایر متعدد و دسترسی به بازارهای بین‌المللی را دارند. این استان‌ها می‌توانند مقصد گردشگری دریایی بین‌المللی و میزبان مسیرهای کروز منطقه‌ای باشند. جزایر قشم، کیش، هرمز، هنگام و لارک هر یک ظرفیت تبدیل شدن به برند گردشگری دریایی منطقه را دارند.

استان خوزستان نیز با بندر خرمشهر و آبادان و امکان توسعه گردشگری رودمحور در اروندرود، می‌تواند پیوند میان گردشگری آبی و گردشگری فرهنگی در جنوب غرب کشور را برقرار کند. با این حال، توسعه صنعتی و نفتی بر این سواحل سایه انداخته و سهم گردشگری در اقتصاد محلی بسیار ناچیز مانده است. چنانچه این روند ادامه یابد، نه تنها فرصت اشتغال‌زایی و درآمدزایی از دست می‌رود، بلکه نابرابری‌های منطقه‌ای در کشور نیز عمیق‌تر می‌شود، زیرا تجربه جهانی نشان می‌دهد گردشگری دریایی ابزاری مؤثر برای توزیع متوازن توسعه و کاهش شکاف مناطق کم‌برخوردار است.

تجربه‌های موفق جهانی در توسعه گردشگری دریایی

بررسی کشورهایی که مسیر توسعه گردشگری دریایی را با موفقیت پیموده‌اند، می‌تواند راهنمای خوبی برای سیاست‌گذاران ایرانی باشد.



زیست‌محیطی توانسته همزمان از منابع طبیعی حفاظت و از آنها درآمدزایی کند.

این نمونه‌ها به وضوح ثابت می‌کند ایران با ظرفیت‌های به مراتب بیشتر می‌تواند با برنامه‌ریزی دقیق، اراده سیاسی و مدیریت هماهنگ، سهم قابل توجهی از بازار رو به رشد گردشگری دریایی را به دست آورد.

مسیری برای توسعه گردشگری دریایی در ایران

برای تبدیل ظرفیت به مزیت و مزیت به ثروت، مجموعه‌ای از اقدامات راهبردی، ساختاری و هماهنگ ضروری است.

تدوین و اجرای طرح جامع توسعه گردشگری دریایی با پهنه‌بندی دریا، ساحل و پسرانه‌ها، تعیین ظرفیت برد زیست‌محیطی و اجتماعی هر منطقه و مشخص کردن نقش گردشگری در معادله توسعه سواحل

تفویض اختیار به استان‌های ساحلی برای صدور مجوزها و جذب سرمایه‌گذاری به منظور کاهش کاغذبازی‌های اداری و تسریع در اجرای طرح‌ها؛ این امر باید در قالب شوراهای استانی با محوریت استانداران و دبیری ادارات کل میراث فرهنگی انجام شود تا تمرکزگرایی تهران مانع پیشرفت نشود.

سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های نرم و سخت گردشگری دریایی شامل بنادر تفریحی، ماریناها، اسکله‌های چندمنظوره، پایانه‌های کروز، مسیرهای حمل‌ونقل ترکیبی و مراکز آموزش غواصی، نجات‌غریق و ورزش‌های آبی

توانمندسازی جوامع محلی و بومی ساحل‌نشین برای مشارکت در زنجیره ارزش گردشگری دریایی از طریق آموزش، ارائه تسهیلات و ایجاد مشاغل کوچک و متوسط محلی؛ این اقدام باعث افزایش اشتغال پایدار و جلوگیری از مهاجرت اجباری می‌شود.

تدوین استانداردهای زیست‌محیطی و نظارت سختگیرانه بر اجرای آنها برای جلوگیری از تخریب سواحل، آلودگی دریا و آسیب به زیست‌بوم‌های حساس دریایی

ارائه بسته‌های حمایتی و مشوق‌های مالیاتی و بانکی برای جذب سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی از جمله کاهش هزینه‌های صدور مجوز، تضمین بازگشت سرمایه و اعطای زمین در قالب قراردادهای اجاره بلندمدت

برندسازی و بازاریابی ملی و بین‌المللی برای گردشگری دریایی ایران از طریق شرکت در نمایشگاه‌های جهانی، تولید محتوای چندزبانه، همکاری با شرکت‌های کروز بین‌المللی و برگزاری جشنواره‌های فرهنگی و ورزشی دریایی

دریا را به متن توسعه بازگردانیم

ایران با برخورداری از موقعیت استراتژیک بین ۲ دریا، دسترسی به آب‌های آزاد و سواحل گسترده، یکی از مستعدترین کشورهای جهان برای توسعه گردشگری دریایی است اما این مزیت تا زمانی که به راهبرد ملی تبدیل نشود، به ثروت و توسعه پایدار منجر نخواهد شد. اکنون که کشور در حال اجرای برنامه هفتم پیشرفت قرار دارد، باید گردشگری دریایی را از حاشیه به متن برنامه منتقل کنیم. این امر تنها با تغییر نگرش از توسعه متمرکز و بخشی به مدیریت یکپارچه و تفویض اختیار به استان‌های ساحلی ممکن خواهد شد. با ایجاد زیرساخت‌های مدرن، جذب سرمایه‌گذاری، توانمندسازی جوامع محلی، حفاظت از محیط زیست دریایی و بازاریابی حرفه‌ای، می‌توان گردشگری دریایی را به یکی از پیشران‌های اصلی اقتصاد ملی تبدیل کرد. این مسیر نه تنها باعث افزایش درآمد و اشتغال در استان‌های ساحلی می‌شود، بلکه به تنوع‌بخشی اقتصاد کشور، ارتقای جایگاه منطقه‌ای ایران و تقویت هویت ملی نیز یاری می‌رساند.

دریا تا امروز در حاشیه برنامه‌های توسعه و پیشرفت ایران بوده است؛ زمانش رسیده آن را به متن توسعه ملی بازگردانیم.

گزارش تصویری بندر شهید باهنر



«بندر و دریا» از رویدادهای هفته گردشگری ۱۴۰۴ گزارش می دهد

پوست اندازی و بازآفرینی گردشگری ایران

توانمندسازی گردشگری با فناوری های نو

یکی از محورهای کلیدی در هفته گردشگری ۱۴۰۴، آموزش و توانمندسازی نیروی انسانی بود. معاونت گردشگری کشور با همکاری دانشگاه ها و مؤسسات آموزشی، مجموعه ای از کارگاه ها، نشست ها و دوره های تخصصی در حوزه بازاریابی دیجیتال، استانداردسازی خدمات اقامتی، توسعه گردشگری روستایی و آشنایی با فناوری های نو برگزار کرد. استقبال گسترده از این برنامه ها نشان از عطش یادگیری در نسل جدید فعالان گردشگری دارد؛ نسلی که نگاهش به گردشگری، فراتر از سفر و تفریح و نزدیک تر به کارآفرینی و نوآوری است. در کنار این فعالیت ها، تورهای آشناسازی (فم تور) برای رسانه ها، بلاگرها و توراپراتورهای داخلی و خارجی برگزار شد. این برنامه ها در مقاصد کمتر شناخته شده ای همچون ایلام، خراسان شمالی، کهگیلویه و بویراحمد و سیستان و بلوچستان اجرا شد و با روایتگری محلی و تجربه محور، تلاش شد چهره ای تازه از ایران به جهان نشان داده شود.

اما بی تردید یکی از برجسته ترین رویدادهای هفته، رونمایی از «دمودی گردشگری ایران» در اتاق بازرگانی تهران بود؛ رخدادی که نقطه تلاقی میان خلاقیت، سرمایه گذاری و فناوری محسوب می شود. در این مراسم، استارت آپ ها و شرکت های نوآور حوزه گردشگری، ایده ها و محصولات خود را در حضور مدیران، سرمایه گذاران و فعالان اقتصادی معرفی کردند.

هدف از برگزاری این دمو دی، ایجاد پلی میان



برنامه های هفته گردشگری امسال در تهران و استان ها با شور و استقبال گسترده مردم و فعالان حوزه گردشگری آغاز شد. آیین های افتتاحیه در مراکز استانی، فرصتی برای مرور دستاوردهای سال گذشته و ترسیم چشم انداز تازه ای از گردشگری پایدار بود. در بسیاری از شهرها، نمایشگاه های صنایع دستی، جشنواره های فرهنگی و جشن های خیابانی برگزار شد

در هفته گردشگری سال ۱۴۰۴، صحنه ای پر تحرک و الهام بخش از تلاش ملی برای توسعه صنعت گردشگری رقم خورد؛ هفته ای که بیش از هر زمان دیگری توانست ظرفیت های فرهنگی، اقتصادی و انسانی کشور را به نمایش بگذارد و تصویری امیدبخش از آینده این صنعت ارائه دهد. این هفته با اجرای بیش از ۴۰۰ رویداد متنوع در سراسر کشور، از افتتاح طرح های زیرساختی تا برگزاری برنامه های فرهنگی، آموزشی و نوآورانه، جلوه ای از هم افزایی میان دولت، بخش خصوصی و جامعه محلی را به نمایش گذاشت.

برنامه های هفته گردشگری امسال در تهران و استان ها با شور و استقبال گسترده مردم و فعالان حوزه گردشگری آغاز شد. آیین های افتتاحیه در مراکز استانی، فرصتی برای مرور دستاوردهای سال گذشته و ترسیم چشم انداز تازه ای از گردشگری پایدار بود. در بسیاری از شهرها، نمایشگاه های صنایع دستی، جشنواره های فرهنگی و جشن های خیابانی برگزار شد که فضایی شاد، مردم محور و فرهنگی را به شهرها بازگرداند.

در استان هایی مانند فارس، اصفهان، خراسان رضوی، گیلان، یزد و کرمان، چندین طرح زیرساختی افتتاح شد که شامل اقامتگاه های بوم گردی، مسیرهای دسترسی به جاذبه های طبیعی، مراکز اطلاع رسانی گردشگری و بازسازی آثار تاریخی بود. این پروژه ها با مشارکت بخش خصوصی و نهادهای محلی به اجرا درآمد و به ویژه در روستاهای هدف گردشگری، اشتغال زایی و ماندگاری جمعیت را تقویت کرد.



به طور کلی، هفته گردشگری امسال تنها مجموعه‌ای از آیین‌ها و مراسم نبود، بلکه به یک جریان زنده از گفت‌وگو، همکاری و خلاقیت بدل شد. از ۴۰۰ رویداد برگزار شده، بخش عمده‌ای با محور توسعه پایدار، توانمندسازی جوامع محلی و بهره‌گیری از فناوری نوین طراحی شده بود. در نتیجه، این هفته توانست پیام روشنی به جامعه بدهد: گردشگری ایران نه تنها زنده است، بلکه در حال پوست‌اندازی و بازآفرینی خویش است.

در نگاه کلان، می‌توان گفت هفته گردشگری ۱۴۰۴ نقطه تلاقی تجربه و آینده بود. از افتتاح پروژه‌های زیربنایی تا رونمایی از نوآوری‌های فناورانه، از برگزاری فستیوال‌های محلی تا نشست‌های تخصصی، همه نشانه‌هایی از عزم و باور ملی برای نوسازی صنعت گردشگری به شمار می‌رود.

این هفته با مشارکت بیش از ده‌هزار نفر از فعالان، دانشجویان، کارآفرینان، هنرمندان و مردم محلی برگزار شد؛ مشارکتی که نشان داد گردشگری در ایران تنها یک صنعت اقتصادی نیست، بلکه بستری فرهنگی، اجتماعی و ملی برای بازتعریف رابطه مردم با سرزمین‌شان است.

در پایان، می‌توان گفت هفته گردشگری ۱۴۰۴، نقطه‌ای روشن در مسیر حرکت این صنعت به سمت آینده‌ای هوشمند، مردمی و جهانی بود؛ هفته‌ای که با رکوردشکنی اجرای برنامه‌های متعدد در سراسر کشور، نه تنها ظرفیت‌ها را آشکار کرد، بلکه نشان داد گردشگری ایران با تکیه بر دانش، خلاقیت و سرمایه اجتماعی، می‌تواند یکی از پیشران‌های اصلی توسعه پایدار در دهه پیش رو باشد.



یکی از محورهای کلیدی در هفته گردشگری ۱۴۰۴، آموزش و توانمندسازی نیروی انسانی بود. معاونت گردشگری کشور با همکاری دانشگاه‌ها و مؤسسات آموزشی، مجموعه‌ای از کارگاه‌ها، نشست‌ها و دوره‌های تخصصی در حوزه بازاریابی دیجیتال، استانداردسازی خدمات اقامتی، توسعه گردشگری روستایی و آشنایی با فناوری‌های نو برگزار کرد. استقبال گسترده از این برنامه‌ها نشان از عطش یادگیری در نسل جدید فعالان گردشگری دارد.

بخش خصوصی و نهادهای حاکمیتی برای تسهیل ورود فناوری‌های نو به صنعت گردشگری بود. فضای پرنرژی این رویداد، نشان از بلوغ فکری و اقتصادی نسل جدیدی از کارآفرینان داشت که گردشگری را با مفاهیم تحول دیجیتال، هوش مصنوعی و خدمات هوشمند پیوند می‌دهند.

در امتداد همین سیاست، وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی از چند سامانه هوشمند در حوزه خدمات سفر و سفرهای انفرادی رونمایی کرد که قرار است به شفافیت بازار و تسهیل سفر گردشگران به ایران کمک کند. تمرکز بر «گردشگری هوشمند»، به‌ویژه در بستر فناوری‌های بومی، از جمله سیاست‌های کلان دولت در مسیر دیجیتالی‌سازی خدمات گردشگری است.

در کنار نوآوری و فناوری، بعد فرهنگی و اجتماعی نیز حضوری پررنگ داشت. بیش از نیمی از ۴۰۰ رویداد برگزار شده در استان‌ها، با محوریت میراث ناملموس، آیین‌های بومی، موسیقی محلی و صنایع دستی برگزار شد. در روستاهای هدف گردشگری، جشنواره‌های مردم‌محور با مشارکت فعال بانوان، جوانان و کودکان برگزار شد که نشان از جایگاه گردشگری به عنوان ابزاری برای تحکیم هویت فرهنگی و همبستگی اجتماعی دارد.

در سواحل شمالی، برنامه‌های پاکسازی دریا و ساحل با حضور گردشگران و فعالان محیط زیست برگزار شد؛ اقدامی که همسو با شعار امسال «گردشگری پایدار، زمین پاک» بود. در مناطق کویری، تورهای نجوم‌گردی و آموزشی ویژه نوجوانان برگزار شد تا نسل آینده، ارتباط عمیق‌تری با طبیعت و میراث ملی کشور پیدا کند.

هشتگ‌ها روایت می‌کنند

در کنار فعالیت‌های ملی، رسانه‌ها و شبکه‌های اجتماعی نقش چشمگیری در بازتاب رویدادها ایفا کردند. پویش‌های مردمی و دیجیتال با هشتگ‌های واحد، سبب شدند صدای شهرها و روستاهای کوچک نیز شنیده شود و دستاوردهای محلی به سطح ملی راه پیدا کند. بسیاری از این روایت‌ها توسط بلاگرهای جوان، فیلمسازان محلی و خبرنگاران حوزه گردشگری منتشر شد که به خلق تصویری زنده و واقعی از ایران معاصر کمک کردند.

بنیانگذار سازمان مردم‌نهاد «راه آبی ابریشم» در گفت‌وگو با «بندر و دریا»:

گردشگری دریایی؛ راهبردی‌ترین گزینه توسعه کرانه‌های خلیج فارس و مکران

بین‌المللی و داخلی، نگارش مقالات تخصصی و حضور در رسانه‌ها، نقش مؤثری در شناساندن ظرفیت‌های دریایی کشور ایفا کرده است. ایزدپناه در گفت‌وگو با ماهنامه «بندر و دریا» تأکید می‌کند روایت درست میراث دریایی می‌تواند نگاه عمومی را نسبت به دریا تغییر دهد و زمینه‌ساز جذب سرمایه‌گذاری در حوزه‌هایی همچون خطوط کشتیرانی تفریحی، پارک‌های دریایی و توسعه زیرساخت‌های گردشگری از جمله هتل‌ها و مراکز اقامتی در سواحل جنوبی کشور شود.

علی دولتی: سازمان مردم‌نهاد «راه آبی ابریشم» با هدف روایت میراث دریانوردی جنوب ایران شکل گرفته و تلاشی دارد با محوریت بندر تاریخی سیراف و بنداری چون کنگ، هرمز و کیش، ارزش‌های فرهنگی و تاریخی این مناطق را احیا و ترویج کند. حسین ایزدپناه، فعال صنعت گردشگری با تمرکز ویژه بر گردشگری دریایی و بنیانگذار این سازمان مردم‌نهاد، فعالیت حرفه‌ای خود را از سال ۱۳۹۴ آغاز کرده و در این سال‌ها با معرفی جاذبه‌های دریایی جنوب ایران از طریق برگزاری نمایشگاه‌های عکس، شرکت در جشنواره‌های



در سال‌های گذشته به‌ویژه در حوزه تجارت و صنعت، اسکله‌ها و بندرگاه‌های مناسبی ساخته شده که توانایی پهلوگیری کشتی‌هایی تا عمق ۱۴ متر را دارند. با این حال، برای کشتی‌هایی با کاربری تفریحی و در ابعاد کشتی‌های کروز، زیرساخت‌های ویژه و اختصاصی چندان فراهم نشده است. شاید بتوان گفت با توجه به سیاست‌های موجود، هنوز به آن سطح از توسعه نرسیده‌ایم.



در حال حاضر، کشتی‌هایی که برای حمل‌ونقل مسافر مورد استفاده قرار می‌گیرند و در رده کشتی‌های کوچک‌تر قرار دارند، در جزایری مانند قشم و کیش، همچنین در بندرعباس و بندرلنگه فعالیت می‌کنند. این کشتی‌ها به طور عمده در مسیرهای میان ایران و امارات در رفت‌وآمد هستند و نقش مهمی در جابه‌جایی مسافران دارند.

کرده است. این نسبت نشان می‌دهد کشور ما از ظرفیت‌های فراوانی برخوردار است اما واقعیت آن است که هنوز سرمایه‌گذاری لازم در این بخش به شکلی که باید انجام نشده است.

بخشی از این مسئله، جدا از سیاست‌های داخلی، به طور مستقیم تحت تأثیر تحریم‌ها قرار دارد که به باور من تأثیر بسیار چشمگیری بر روند توسعه گردشگری کشور داشته است. حتی در شهرهای تاریخی مانند اصفهان و شیراز که همواره از محبوب‌ترین مقاصد گردشگران خارجی بوده‌اند، در یک دهه اخیر شاهد افت قابل توجهی بوده‌ایم. حال تصور کنید در حوزه گردشگری دریایی، این عقب‌ماندگی به مراتب بیشتر است.

بر اساس آماری که وزیر میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی ارائه کرده، سهم گردشگری دریایی در ایران حتی به ۲ درصد هم نمی‌رسد. این رقم به‌روشنی نشان می‌دهد این بخش هنوز نتوانسته جایگاه واقعی خود را در اقتصاد گردشگری کشور پیدا کند. با این حال، خوشبختانه در سال‌های اخیر، رویکرد مثبتی نسبت به گردشگری داخلی شکل گرفته و توجه به دریا به عنوان یک پتانسیل ارزشمند و مؤلفه مهم در سبد تفریحی خانواده‌های ایرانی به طور محسوسی افزایش یافته است. افزایش چشمگیر بازدید از جزایر و بنادر مهمی چون قشم، هرمز، بوشهر، نایبند و پارسیان گواه این روند است. استقبال گسترده از این مناطق تا حد زیادی ناشی از اثرگذاری شبکه‌های اجتماعی و فضای مجازی است. بسیاری از گردشگران داخلی پس از بازدید از این مناطق، تجربیات خود را از طریق عکس، ویدئو و توصیه‌های شخصی منتشر کرده‌اند و همین امر باعث شده این مقاصد به مرور به مناطق پربازدید گردشگری تبدیل شوند.

در نیمه دوم سال، تعداد زیادی از تورهای گردشگری داخلی به صورت گروهی از این مناطق بازدید می‌کنند که این موضوع را می‌توان نقطه عطفی برای توسعه آینده گردشگری دریایی دانست. با این حال، حضور گردشگران خارجی در این عرصه همچنان بسیار محدود است.

چند سال پیش، تلاش‌هایی از سوی برخی نهادها و مؤسسات از جمله موسسه «راه آبی ابریشم» برای معرفی جاذبه‌ها و ظرفیت‌های گردشگری دریایی ایران انجام شد. هدف از این فعالیت‌ها، روایت و معرفی اشتراکات فرهنگی و طبیعی در حوزه خلیج فارس و شناساندن زیبایی‌ها و قابلیت‌های سواحل جنوبی

— در کشور ما چه ظرفیت‌ها و امکاناتی برای گردشگری دریایی با محوریت غواصی، قایق‌سواری و ورزش‌های آبی وجود دارد؟ وضعیت فعلی زیرساخت‌های گردشگری دریایی ایران (بندرگاه‌ها، اسکله‌ها، هتل‌ها و امکانات تفریحی) در مناطق خلیج فارس، مکران و خزر چگونه است؟

به طور کلی، زیرساخت‌هایی در این زمینه وجود دارد. در سال‌های گذشته به‌ویژه در حوزه تجارت و صنعت، اسکله‌ها و بندرگاه‌های مناسبی ساخته شده که توانایی پهلوگیری کشتی‌هایی تا عمق ۱۴ متر را دارند. با این حال، برای کشتی‌هایی با کاربری تفریحی و در ابعاد کشتی‌های کروز، زیرساخت‌های ویژه و اختصاصی چندان فراهم نشده است. شاید بتوان گفت با توجه به سیاست‌های موجود، هنوز به آن سطح از توسعه نرسیده‌ایم، هر چند امید داریم روزی به آن مرحله برسیم.

در حال حاضر، کشتی‌هایی که برای حمل‌ونقل مسافر مورد استفاده قرار می‌گیرند و در رده کشتی‌های کوچک‌تر قرار دارند، در جزایری مانند قشم و کیش، همچنین در بندرعباس و بندرلنگه فعالیت می‌کنند. این کشتی‌ها به طور عمده در مسیرهای میان ایران و امارات در رفت‌وآمد هستند و نقش مهمی در جابه‌جایی مسافران دارند.

امید که در آینده نزدیک، این ظرفیت‌ها به شکلی سازمان‌یافته‌تر توسعه یابد تا بتواند سرمایه‌های لازم برای ایجاد خطوط کشتیرانی منظم و پایدار را جذب کند. هدف این است که ایران بتواند همانند کشورهای همسایه، خطوط منظم کشتیرانی مسافری با قطر، امارات و دیگر کشورهای حاشیه خلیج فارس برقرار کند. من امیدوارم روزی فرابرسد که کشور ما میزبان کشتی‌های کروز بین‌المللی باشد؛ کشتی‌هایی که مسافران خود را از تنگه هرمز به سمت بنادر خلیج فارس بیاورند و گردشگرانی از اروپا و دیگر نقاط جهان را با هویت، فرهنگ و تمدن غنی و ارزشمند ایران آشنا کنند.

— اصلی‌ترین چالش‌های اجرایی و مدیریتی در بهره‌برداری از گردشگری دریایی چیست؟

ایران پنجمین کشور جهان از نظر برخورداری از ظرفیت‌های بکر و طبیعی به شمار می‌رود و حدود ۷ درصد منابع غنی و ارزشمند دنیا را در اختیار دارد، در حالی که فقط یک درصد از جغرافیای جهان را اشغال

کشور به جهان بود اما این مسیر هنوز به نقطه مطلوب نرسیده و نیازمند استمرار، حمایت و برنامه‌ریزی دقیق‌تر است.

— میزان هماهنگی بین دستگاه‌های مختلف از جمله وزارت میراث فرهنگی و گردشگری، سازمان بنادر و دریانوردی و سازمان محیط زیست چگونه است و چه خلأهایی وجود دارد؟

در خصوص میزان هماهنگی میان سازمان بنادر و دریانوردی، وزارت میراث فرهنگی و دیگر نهادهای مرتبط، واقعیت آن است که به صورت جزئی از مفاد تفاهمنامه‌ها، توافقات، قراردادهای مشترک اطلاع دقیقی در دست نیست. بنابراین نمی‌توان با قطعیت گفت سیاست‌ها و برنامه‌های این دستگاه‌ها تا چه اندازه در مسیر مشترک قرار دارد. با این حال، به نظر می‌رسد این هماهنگی همواره با چالش‌هایی همراه بوده است.

آنچه از نگاه من به عنوان یک فعال در این عرصه مشهود است، تفاوت در اولویت‌گذاری‌هاست. به طور مشخص، بنادر کشور بیشتر با رویکرد تجارت و صنعت مورد استفاده قرار می‌گیرند تا گردشگری. این موضوع به‌ویژه در مورد بنداری مانند بوشهر کاملاً محسوس است. بوشهر با وجود سابقه تاریخی غنی و برخورداری از ظرفیت‌های ارزشمند در حوزه‌هایی همچون نفت، گاز و پتروشیمی، هنوز از یک خط منظم کشتیرانی مسافری میان ایران، قطر و امارات بی‌بهره است.

چند سال پیش، یک کشتی گردن‌داری برای راه‌اندازی چنین خطی به بوشهر آمد و حتی پهلو گرفت. به یاد دارم که خودم نیز از آن کشتی بازدید کردم. در آن زمان، مسئولان وعده داده بودند این کشتی به‌زودی فعالیت خود را آغاز کرده و در مسیرهای بین‌المللی تردد خواهد کرد. حتی گفته می‌شد قرار است در روزهای جام جهانی قطر نقشی مؤثر در جابه‌جایی مسافران ایفا کند اما متأسفانه این وعده‌ها محقق نشد. نه تنها آن کشتی هیچ‌گاه وارد فاز عملیاتی نشد، بلکه کل طرح نیز به نتیجه نرسید. این نمونه، به‌خوبی نشان می‌دهد در نبود هماهنگی واقعی میان نهادهای متولی، فرصت‌های ارزشمند گردشگری دریایی کشور به‌سادگی از دست می‌رود و ظرفیت‌هایی که می‌توانند به توسعه اقتصادی و فرهنگی منجر شوند، بلااستفاده باقی می‌مانند.





— وضعیت جذب گردشگر خارجی برای مقاصد دریایی ایران چگونه است و چه استراتژی‌هایی برای افزایش حضور گردشگران خارجی پیشنهاد می‌کنید؟

برای جذب گردشگر خارجی، در گام نخست باید سیاست‌ها و رویکردهای حاکم تغییر کنند و نگاه بازتر و واقع‌بینانه‌تری به مقوله گردشگری دریایی شکل بگیرد. همه ما می‌دانیم که در کشورهای همسایه همچون امارات، قطر، بحرین و کویت و حتی در کشورهای حوزه مدیترانه و آفریقایی که به دریای سرخ یا مدیترانه دسترسی دارند، بسترهای بسیار جذاب و متنوعی برای گردشگری دریامحور فراهم شده است. این کشورها با ایجاد فضاها و امکاناتی مطابق با سلیقه و نیاز گردشگران بین‌المللی، توانسته‌اند سهم قابل توجهی از بازار گردشگری جهانی را به خود اختصاص دهند.

در کشور ما، با توجه به شرایط فرهنگی، اجتماعی، به‌ویژه قوانین و ضوابط جاری، چنین فضاهایی هنوز فراهم نیست. همین مسئله باعث شده به‌ویژه گردشگران جوان و ماجراجو تمایل کمتری برای سفر به سواحل و مناطق دریایی ایران داشته باشند.

این در حالی است که ایران از نظر طبیعت بکر، چشم‌اندازهای ساحلی و فراساحلی و تنوع جغرافیایی در کرانه‌ها و پسرانه‌های خلیج فارس و دریای عمان، در جایگاه ممتازی قرار دارد. این مناطق از زیباترین سواحل منطقه محسوب می‌شوند و ظرفیت بالایی برای تبدیل شدن به قطب گردشگری دریایی در خاور میانه دارند. با وجود این فرصت‌ها، متأسفانه بخش زیادی از این ظرفیت‌ها هنوز مورد استفاده قرار نگرفته و عملاً در حال هدر رفتن است. اگر برنامه‌ریزی اصولی و سیاست‌گذاری هوشمندانه‌ای در این حوزه می‌شد، می‌توانستیم از طریق گردشگری دریایی، صنعتی قدرتمند ایجاد کنیم که علاوه بر جذب گردشگران خارجی و کسب درآمد ارزی، به رونق اقتصاد محلی و منطقه‌ای نیز کمک شایانی کند. بنابراین راهبرد اصلی برای تقویت حضور گردشگران خارجی در این حوزه، بازنگری در سیاست‌های فعلی، تسهیل فضای فعالیت بخش خصوصی، توسعه زیرساخت‌های گردشگری دریایی و معرفی صحیح جاذبه‌های ساحلی ایران در سطح بین‌المللی است.

— آیا ظرفیت‌هایی برای گردشگری دریایی مبتنی بر حفظ محیط زیست (اکوتوریسم دریایی) در ایران وجود دارد؟

در مورد اکوتوریسم دریایی و حفظ محیط زیست، بخش قابل توجهی از خلیج فارس، به ویژه در استان های بوشهر و هرمزگان، محل استقرار صنایع بزرگ نفت، گاز و پتروشیمی است. این صنایع به دلیل نیاز به استفاده از آب در فرآیندهای خود، همچنین نزدیکی به مسیرهای صادراتی، در مجاورت دریا مستقر شده اند. به همین دلیل، بخشی از آلاینده های ناشی از فعالیت این صنایع می تواند محیط زیست دریایی را تحت تأثیر قرار دهد و تهدیدی برای بکر بودن طبیعت دریایی و توسعه اکوتوریسم محسوب شود. این نگرانی کاملاً واقعی است و اگر کنترل و نظارت کافی نشود، در آینده تأثیرات منفی قابل توجهی بر زیست بوم دریایی خواهد داشت.

با این حال، نکته امیدوارکننده این است که شرکت های بزرگ نفت و گاز، به ویژه در منطقه پارس جنوبی، ظرفیت و توان لازم را دارند تا در کنار فعالیتهای صنعتی خود، در توسعه گردشگری دریایی پایدار نیز نقش آفرینی کنند. این صنایع می توانند در قالب مسئولیت اجتماعی (CSR)، به ایجاد زیرساخت هایی برای گردشگری دریایی کمک کنند؛ از جمله ساخت پارک های ساحلی و دریایی، راه اندازی خطوط کشتیرانی تفریحی، احداث هتل ها و فضاهای اقامتی برای گردشگران و حتی ایجاد امکانات تفریحی ویژه برای کارکنان خود و خانواده هایشان. این اقدامات، علاوه بر ارتقای کیفیت زندگی در مناطق پیرامونی، می تواند به توسعه اقتصاد محلی در سواحل خلیج فارس و دریای عمان منجر شود.

در نگاهی کلان تر، اگر به کشورهای پیرامون دریای مدیترانه، خلیج فارس یا دیگر کشورهایی که با اقیانوس ها در ارتباط هستند توجه کنیم، درمی یابیم صنعت دریایی و بنادر در این کشورها محور اصلی نشاط اجتماعی و اقتصادی محسوب می شوند. آنها علاوه بر بهره گیری از ظرفیتهای حمل و نقل و انرژی های پاک مانند استفاده از امواج و توفان های دریایی، صنعت گردشگری دریایی بسیار فعالی نیز دارند.

نباید فراموش کنیم حدود ۷۰ درصد کره زمین را آب فراگرفته و از این میزان، بیش از نیمی از سواحل و پهنه های آبی، به صورت مناطق مشاع میان کشورها قرار دارد. به همین دلیل، بهره برداری از این منابع نوعی رقابت جهانی محسوب می شود. همان طور که در زمینه منابع نفت و گاز مشترک، هر کشوری که زودتر وارد فاز بهره برداری شود، برنده خواهد بود، در حوزه گردشگری دریایی نیز همین منطق صادق است.



بنادر کشور بیشتر با رویکرد تجارت و صنعت مورد استفاده قرار می گیرند تا گردشگری. این موضوع به ویژه در مورد بنادری مانند بوشهر کاملاً محسوس است. بوشهر با وجود سابقه تاریخی غنی و برخورداری از ظرفیتهای ارزشمند در حوزه هایی همچون نفت، گاز و پتروشیمی، هنوز از یک خط منظم کشتیرانی مسافری میان ایران، قطر و امارات بی بهره است



نکته امیدوارکننده این است که شرکت های بزرگ نفت و گاز، به ویژه در منطقه پارس جنوبی، ظرفیت و توان لازم را دارند تا در کنار فعالیتهای صنعتی خود، در توسعه گردشگری دریایی پایدار نیز نقش آفرینی کنند. این صنایع می توانند در قالب مسئولیت اجتماعی (CSR)، به ایجاد زیرساخت هایی برای گردشگری دریایی کمک کنند

با توجه به ظرفیتهای بی نظیر دریاهای جنوب و شمال کشور، ایران می تواند با برنامه ریزی دقیق، جذب سرمایه گذاری داخلی و خارجی و رعایت اصول زیست محیطی، به یکی از بازیگران اصلی گردشگری دریایی منطقه تبدیل شود. هرچه زودتر در این مسیر گام برداریم، سهم بیشتری از این فرصت ارزشمند جهانی نصیب کشورمان خواهد شد.

— چشم انداز ۱۰ سال آینده گردشگری دریایی ایران در خلیج فارس، مکران و دریای عمان را چگونه می بینید؟

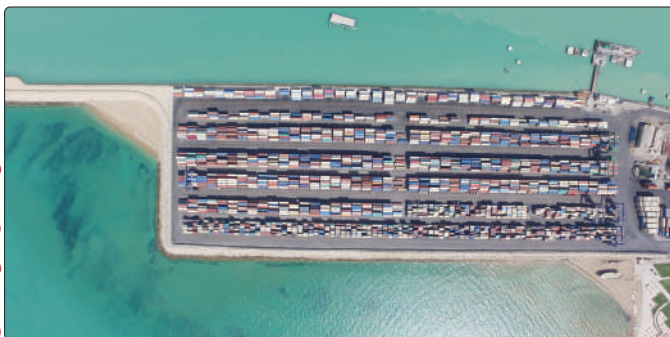
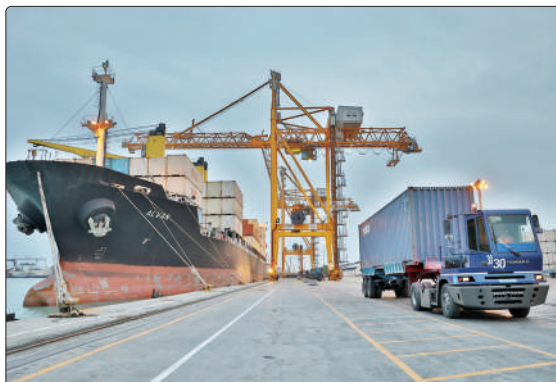
بنده مدت ها هست روی مفهوم «پساصنعت» کار می کنم؛ پساصنعت به این معناست که روزی فرا می رسد که بهره برداری از منابع گازی مثل میادین پارس جنوبی، کم می شود یا به پایان می رسد؛ به فرض در بازه زمانی ۲۰ تا ۳۰ سال آینده، در آن صورت، اقتصاد غالب این مناطق باید جایگزینی برای درآمدهای نفتی و گازی پیدا کند.

گزینه هایی مانند تجارت و صیادی موجودند اما هر کدام محدودیتهای و چالش های جدی خود را دارند؛ کاهش ذخایر آبریزان به خاطر صید بی رویه، آلودگی دریا و موانع و سیاست های محدودکننده در حوزه تجارت. در عمل، این موارد مانع اتکای کامل به آنها به عنوان موتور اصلی رشد منطقه ای می شود.

به نظر من، توسعه گردشگری دریایی می تواند مهم ترین راهبرد جایگزین در کرانه های خلیج فارس، دریای عمان و نوار مکران باشد. اگر این صنعت با نگاهی هوشمندانه و یکپارچه شکل گیرد، به نحوی که از ظرفیتهای موجود زیرساختی و مالی صنعت نفت و گاز بهره ببرد، شاهد سرمایه گذاری های گسترده، احداث زیرساخت های تفریحی و توریستی و ایجاد مشاغل محلی خواهیم بود.

البته شرط اساسی موفقیت، تضمین پایداری زیست محیطی است؛ سرمایه گذاران و گردشگران باید اطمینان حاصل کنند که مناطق ساحلی و دریایی، امن و بکر باقی می مانند. در صورت تحقق این دو محور، یعنی بهره گیری هوشمند از ظرفیتهای موجود و تعهد به حفظ محیط زیست، چشم انداز ۱۰ ساله می تواند روشن و مثبت باشد. گردشگری دریایی می تواند به منبع درآمد پایدار و موتور توسعه اقتصادی منطقه ای تبدیل شود، مشروط به آنکه برنامه ریزی، سرمایه گذاری و سیاست گذاری درست در پیش گرفته شود.

گزارش تصویری بندر بوشهر



عکس‌ها: فخرالدین محمدی

گزارش اختصاصی «بندر و دریا» از ۲ رویداد فرهنگی دریایی در سواحل نیلگون خلیج فارس

«شوز بندر» و «حرا شیخ اندرابی» پیوند کودکان با جنگل‌های حرا

ثبت کنند؛ آثاری که قرار است در آینده به صورت یک کتابچه جمعی منتشر شود.

به گفته برگزارکنندگان، «شوز» در گویش محلی به معنای سبزی است و «شوز بندر» مفهومی نمادین از «بندرهای سبز» را بازتاب می‌دهد؛ الگویی که قرار است در دیگر بنادر کوچک و بزرگ مجاور جنگل‌های حرا نیز ادامه یابد.

«حرا شیخ اندرابی»: کودک معماران در لافت

۲۹ شهریور ۱۴۰۴ بندر تاریخی لافت میزبان دومین تجربه بود. رویداد «حرا شیخ اندرابی» با همکاری شورای اسلامی و شهرداری لافت برگزار شد و ۲۶ کودک همراه خانواده‌هایشان در آن شرکت کردند.

شهرداری لافت در ابتکاری، طرح کودک معماران را در این بندر پیاده و از ظرفیت آنها در این برنامه استفاده کرد؛ مدلی که در آن کودکان در فرآیندهای شهری و زیست‌محیطی مشارکت داده می‌شوند تا به عنوان آینده‌سازان این سرزمین تربیت شوند. در این رویداد نیز کاشت بذر و نهال حرا با حضور خانواده‌ها انجام شد و کودکان از طریق داستان‌نویسی و نقاشی، تجربه زیسته خود را برای رویداد بعدی ثبت خواهند کرد.



در رویداد شوز بندر کودک به همراه خانواده‌هایشان در جنگل‌های حرا حضور یافتند و در کارگاه آموزشی روایتی با فرآیند بذرچینی (کُنگ) آشنا شدند. اسامی کودکان ثبت شد تا ۳ ماه بعد برای دیدن نهال‌های جوانی که کاشته‌اند بازگردند. همچنین از کودکان خواسته شد تجربه خود را در قالب نقاشی و داستان ثبت کنند.

در روزهای پایانی شهریور ۱۴۰۴، دو رویداد محیط‌زیستی و فرهنگی با محوریت آموزش غیرمستقیم و مشارکت اجتماعی کودکان در هرمزگان برگزار شد. این رویدادها با نام‌های «شوز بندر» در بندرعباس و «حرا شیخ اندرابی» در لافت، الهام‌گرفته از پروژه موفق بین‌المللی سرزوروما در قشم هستند؛ تجربه‌ای که طی سال‌های اخیر توانسته با حمایت یونسکو و جامعه جهانی توجه بسیاری را به حفاظت از جنگل‌های حرا جلب کند.

«شوز بندر»: نخستین گام برای بندرهای سبز

۲۵ شهریور ۱۴۰۴ پارک ولایت بندرعباس میزبان نخستین رویداد «شوز بندر» با شعار «زندگی سبز در کنار دریا» بود. این برنامه با همکاری اداره کل منابع طبیعی، اداره کل حفاظت محیط زیست، اداره کل میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی و اداره کل نوسازی مدارس استان هرمزگان برگزار شد.

در این رویداد ۲۸ کودک به همراه خانواده‌هایشان در جنگل‌های حرا حضور یافتند و در کارگاه آموزشی روایتی با فرآیند بذرچینی (کُنگ) آشنا شدند. اسامی کودکان ثبت شد تا ۳ ماه بعد برای دیدن نهال‌های جوانی که کاشته‌اند بازگردند. همچنین از کودکان خواسته شد تجربه خود را در قالب نقاشی و داستان





از سرزورزوما تا شوز بندر تجربه‌ای در حال گسترش

علی پوزن، مدیر پروژه سرزورزوما و انتقال‌دهنده این تجربه به بندرعباس و لافت در این باره به ماهنامه «بندر و دریا» می‌گوید: رویداد سرزورزوما در گوران قشم در سال‌های نخست با تنها ۴ کودک آغاز شد اما سال گذشته بیش از ۱۵۰ کودک و نزدیک ۵۰۰ نفر از اعضای خانواده‌ها در آن حضور یافتند. این تجربه نشان داد آموزش غیرمستقیم از طریق مشارکت اجتماعی می‌تواند تأثیرگذارترین شکل یادگیری باشد. «شوز بندر»، «حرا شیخ اندرابی» و «چی چکا سهیلی» نیز ادامه همین راهند با این تفاوت که هدف ما تسری این تجربه به بنادر دیگر است.

پوزن تأکید می‌کند سال نخست این رویدادها با هدایت و مدیریت او برای انتقال تجربه برگزار شده است و در سال‌های آینده ادامه مسیر به دست نهادهای محلی و خود مردم خواهد بود.

اهمیت جنگل‌های حرا و اهداف یونسکو

جنگل‌های حرا به عنوان یکی از ارزشمندترین گونه‌های مانگرو در جهان، نقش حیاتی در تولید اکسیژن، تثبیت خاک، ایجاد زیستگاه برای پرندگان و آبیان و کاهش اثرات تغییر اقلیم دارند. یونسکو همواره بر آموزش غیرمستقیم، حفاظت خردمندانه و مشارکت جوامع محلی در پاسداری از این زیست‌بوم‌ها تأکید کرده است.

رویدادهای «شوز بندر» و «حرا شیخ اندرابی» نه تنها کودکان، بلکه خانواده‌ها را نیز به شکلی ملموس با این دارایی ارزشمند آشنا کردند. روایتگری فرهنگی درباره جایگاه حرا در هرمزگان و فعالیت‌های خلاقانه کودکان بخشی از این تجربه بود که جنبه‌های آموزشی را با فرهنگ و اجتماع پیوند زد.

چشم‌انداز آینده

این حرکت‌ها آغاز مسیری تازه برای هرمزگان است؛ مسیری که از گوران قشم شروع شد و اکنون به سهیلی، بندرعباس و لافت رسیده است. «شوز بندر» و «حرا شیخ اندرابی» نشان می‌دهند چگونه می‌توان با تلفیق آموزش، فرهنگ و طبیعت، الگویی برای توسعه پایدار، اکوتوریسم خردمندانه و تقویت مشارکت اجتماعی نسل آینده ارائه داد.

واکاوی فرهنگ دریایی هزاران ساله در زندگی ساحل‌نشینان خلیج فارس

فراموشی «نوروز دریا» و گاهشماری دریایی در عصر دریاگریزی

به چشم می‌خورد؛ پس می‌توان با رویکرد بینا فرهنگی و میراث مشترک، این دانش بومی را در مجامع بین‌المللی به پیشنهاد ایران ثبت جهانی کرد. مهدی دهدار، پژوهشگر اقتصاد دریاپایه و حجت حاجی‌زاده، مترجم و پژوهشگر دریایی در مقاله‌ای که نسخه‌ای از آن را در اختیار ماهنامه «بندر و دریا» قرار داده‌اند، به بررسی و واکاوی فرهنگ دریایی در ساحت کار و زندگی ساحل‌نشینان خلیج فارس با نگاهی ویژه به گاهشماری دریایی و آیین باستانی نوروز دریا پرداخته‌اند.

ساحل‌نشینان خلیج فارس ارتباط عمیقی با دریا دارند. آنها دریا را به عنوان یک موجود زنده و قدرتمند می‌بینند که باید به آن احترام گذاشت. این باور مشترک جهانی اغلب به دلیل ارتباط عمیق انسان با دریا و تأثیر آن بر زندگی روزمره ساکنان مناطق ساحلی است. زنده‌سازی گاهشماری دریایی و نقطه مبدأ آن، یعنی جشن «نوروز دریا» یک ایده خلاقانه از سوی کنشگران فرهنگی جنوب ایران به نظر می‌رسد. مشابه چنین آیین‌هایی در تمام سواحل خلیج فارس، غرب هند و شرق آفریقا با اسامی مختلف



مقدمه

«امروز ما همچو کودکی هستیم که روی شانه‌های موجوداتی عظیم ایستاده‌ایم»؛ این تعبیر شاعرانه، نقل به مضمون، گفته یکی از فیلسوفان فرانسوی قرن دوازدهم میلادی است که روایتی زیبا و استعاری را از «پارادوکس‌های ادراکی» انسان امروزی نسبت به طبیعت و جهان پیرامونش به‌ویژه در حوزه مباحث تمدنی ارائه می‌دهد. اگر در عصر اطلاعات، ما می‌توانیم دورترها را بهتر ببینیم، صرفاً نه از جهت قدرت هوشمندی بشر امروزی است، بلکه دید عمیق‌تر و گسترده‌تر نسل کنونی نسبت به گذشتگان، بدان دلیل است که به برکت دانش جمعی پیشینیان و عظمت بینشی آنها نسبت به جهان خلقت، روی شانه‌های هزاران ساله انسان تکامل یافته ایستاده است و وسیع‌تری را با عینک دانش مدرن، تماشاگری، ادراک و تجزیه و تحلیل می‌کند، البته با چاشنی خداآوری و درجه ایمان کمتر نسبت به بشر باستانی!

در سرزمین ایران نیز که میراث‌دار یکی از کهن‌ترین و غنی‌ترین تمدن‌های بشری است، اقیانوس بیکرانه فرهنگ بشری و میراث کهن علمی در زیست‌بومی ساحلی با تعبیر امروزی «دانش بومی»، در هم آمیخته و موجب شده در این آوردگاه آبی بیکرانه، همزیستی معناداری را زیر چتر گسترده‌ای از نمادها و اسطوره‌ها و آیین‌های باشکوه انسانی تجربه کنیم؛ بی‌آنکه از لذت کشف رمز و رازهای آن، آگاهانه مطلع شویم.

شوربختانه دهه‌ها و سده‌ها کوشش در امر پژوهش توسط جامعه علمی ایران که تحقیقاً چندان نیز همنشین دریا نبوده‌اند، نتوانسته از جعبه سیاه کشتی تمدنی ایران در حوزه‌هایی همچون نجوم، گاهشماری، زیست ساحل‌نشینی و دریانوردی، همچنین طب و پزشکی باستانی این سرزمین افسانه‌ای رمزگشایی کند که هر حوزه‌اش، پیشینه‌ای هزاران ساله دارد. این نقیصه، علت‌های بی‌شماری دارد که در این مقال نمی‌گنجد.

دریاگریزی و فقر فرهنگ دریایی

ایران امروز در سیطره توفان عافیت‌افزای «خشکی‌اندیشی» گرفتار آمده است؛ خشکی‌نشینی، خشکی‌پوشی، خشکی‌خوری، سفر در خشکی، زیستن و تفریح در خشکی و هزاران خشک‌رفتاری،

خشک‌گفتاری و خشک‌پنداری! این است که فرهنگ فکری و الگوی نهاده‌شده رفتاری ما، خشکی‌گراست. آنقدر گرایش به خشکی داریم که از اقیانوس و دریا و زندگی ساحل‌نشینی و تفریح در دریا و سفر دریایی، چندان اطلاعی نداریم و به همین دلیل، برای گرایش به دریا، انگیزه چندان نیز در فرهنگ عمومی ایرانیان و حتی نظام حکمرانی وجود ندارد.

شاید برای گرفتن عکس یادگاری و تولید محتوای فخر‌فروشانه در عرصه گردشگری، تا دم ساحل می‌رویم و مثلاً عیش و نوش می‌کنیم اما کششی درونی نیست تا قاطبه شهروندان جامعه ایرانی را ببرد تا عمق دریا، گرایش و کشش به سمت دریا نیست؛ اینها نشانه بیماری خاموش فقر فرهنگی مبتنی بر «دریاگریزی» است. نه تنها فرهنگ گرایش به دریا در ایرانی‌ها کم است، بلکه دریاگریزی در اغلب ایرانیان، درونی‌سازی و نهاده‌شده است که دلیل عمده و بزرگ آن می‌تواند تلاش تاریخی استعمار برای منزوی کردن کشوری با پیشینه تمدنی شناخته شده و دور کردن ایرانیان از دریا باشد.

دشمنان ذاتی تمدن ایرانی، هم در عرصه ادبیات و هنر و هم در میدان رسانه و نبرد روایت‌ها، طوری فرهنگ‌سازی کردند که ایرانیان از دریا بترسند و حتی به دریا گرایش ذهنی هم نداشته باشند، زیرا ایرانیان با داشتن ۳ دریای اقتصادی (خزر، خلیج فارس و عمان) و راهگذرهای شمال به جنوب و شرق به غرب می‌توانند به بالاترین حد از ثروت‌آفرینی و پیشرفت تمدنی برسند. نظام استعماری جهانی به‌ویژه غربی‌ها ابتدا تلاش کردند ایرانیان را از دریا محروم کنند و با تقسیم خاک ایران و تغییر مرزهای سیاسی در خاورمیانه، به نحوی کنشگری کنند که مزیت دریایی ایران را در رقابت‌های جهانی بگیرند؛ کما اینکه هم اکنون نیز همچنان چنین ایده‌ها و آرزوهایی را دارند.

بر خلاف خشکی‌نشینان ۹۰ میلیون نفری این سرزمین، برای مردمان ساحل‌نشین کمتر از ۱۰ میلیون نفری ایران، دریا به گونه‌ای دیگر معنی می‌شود. از لحظه چشم‌گشودن تا هنگامه مرگ، در کنار دریا زندگی کردن، این پهنه آبی را به یکی از اعضای خانواده آنها تبدیل کرده است؛ عضوی که در روزهای شادی‌اش نان را بر سفره آنها می‌گذارد و در روزهای غم و اندوهش، جان‌ستانی می‌کند و کشتی زندگی دریاورزان و ساحل‌نشینان را به مقصد اعماق تاریک خود فرومی‌بلعد.

اگر در عصر اطلاعات، ما می‌توانیم دورترها را بهتر ببینیم، صرفاً نه از جهت قدرت هوشمندی بشر امروزی است، بلکه دید عمیق‌تر و گسترده‌تر نسل کنونی نسبت به گذشتگان، بدان دلیل است که به برکت دانش جمعی پیشینیان و عظمت بینشی آنها نسبت به جهان خلقت، روی شانه‌های هزاران ساله انسان تکامل یافته ایستاده است

ایران امروز در سیطره توفان عافیت‌افزای «خشکی‌اندیشی» گرفتار آمده است؛ خشکی‌نشینی، خشکی‌پوشی، خشکی‌خوری، سفر در خشکی، زیستن و تفریح در خشکی و هزاران خشک‌رفتاری، خشک‌گفتاری و خشک‌پنداری! این است که فرهنگ فکری و الگوی نهاده‌شده رفتاری ما، خشکی‌گراست. آنقدر گرایش به خشکی داریم که از اقیانوس و دریا و زندگی ساحل‌نشینی و تفریح در دریا و سفر دریایی، چندان اطلاعی نداریم

قابل توجهی است. این شباهت‌ها اغلب به دلیل ارتباط عمیق انسان با دریا و تأثیر آن بر زندگی روزمره ساکنان مناطق ساحلی است. بسیاری از نشانه‌های سبک زندگی ساحلی ریشه در باورهای باستانی و آیین‌های مرتبط با دریا و طبیعت دارد. در این نوع از سبک زندگی، با برپایی جشن‌هایی، از دریا به عنوان منبع حیات و روزی یاد و شکرگزاری می‌شود. اغلب این جشن‌ها با آغاز فصل صیادی، کشاورزی یا ماهیگیری مصادف و نماد آغاز یک دوره جدید است. زمان برگزاری این جشن‌ها به دلیل تفاوت در شرایط آب و هوایی و فصل‌های صیادی در مناطق مختلف متفاوت است. در هر منطقه، خدایان و اساطیر مرتبط با دریا و صیادی نیز متفاوت است. در همین ارتباط برخی جشن‌ها در سطح محلی برگزار می‌شود و برخی دیگر اهمیت ملی و بین‌المللی دارد. دریا به عنوان یک گستره بیکران همواره نمادی از بی‌نهایت و ناشناخته‌ها بوده و علاوه بر این در بسیاری از فرهنگ‌ها، دریا به عنوان مرز بین جهان مادی و معنوی و دروازه ورود به دنیای ماورا نیز در نظر گرفته می‌شده است.

دریا به عنوان منبع اصلی آب و غذا، همواره با مفهوم حیات و باروری مرتبط بوده است و در همین ارتباط بسیاری از خدایان آب و باروری با دریا پیوستگی عمیق داشته‌اند. دریا با قدرت و خشم طبیعت نیز پیوند داشته است و توفان‌ها و امواج خروشان دریا، نشان‌دهنده قدرت و خشم خدایان دریا بوده است. در بسیاری از ادیان، آب که بخش اصلی دریاست، به عنوان عنصری تطهیرکننده در نظر گرفته می‌شود. غسل در آب دریا، به‌ویژه در آب‌های مقدس، برای تطهیر روح و جسم انجام می‌شده است. چرخه مداوم جزر و مد دریا نمادی از مرگ و تولد دوباره و تجدید حیات بوده است و بسیاری از فرهنگ‌ها دریا را با مفهوم تولد دوباره و جاودانگی مرتبط می‌دانستند.

در جوامع ساحل‌نشین، دریا نقش محوری در زندگی مردم داشته است و صیادان قبل از رفتن به دریا مراسم خاصی را برای تضمین صید موفق و بازگشت سالم برگزار می‌کردند. فرهنگ‌های گوناگون، خدایان دریا را پرستش و برای آنها قربانی می‌کردند. به عنوان نمونه ژاپنی‌ها جشن‌های متعددی برای تجلیل از دریا و صیادی برگزار می‌کنند. این جشن‌ها حتی در دوره جدید اغلب با رقص‌های سنتی، مسابقات ماهیگیری و غذاهای دریایی همراه است. نروژی‌ها نیز جشن‌های متعددی برای تجلیل از ماهیگیری برگزار می‌کنند. این



■ شای دسته‌جمعی برای تطهیر و تبرک درون آب دریا، جزیره قشم

نیاکان باستانی ساحل‌نشینان دریای پارس، روزهای پایانی تیرماه و اوایل ماه امرداد هر سال (بنا بر برخی اسناد تاریخی و پژوهش‌ها ۹ امرداد) را به نام «نوروز دریا» می‌نامیدند و آن را روز شروع دریانوردی قرار داده بودند. در این روز که آغاز آرامش آب‌ها و بهار دریا بوده است، جشن می‌گرفتند. کرانه‌نشینان شمال و جنوب خلیج فارس در این روزهای نوروز تابستانی با گل و گیاه و شاخه سبز درختان به کرانه آب‌های ساحلی می‌رفتند و پس از شکر و سپاس به درگاه خداوند که دریا را برای آنها آفریده و آن را رام و مسخر آنان کرده است، گل و گیاه و میوه‌ها را با نیت نذر فرشته آب و دریا، به پیشگاه اهورامزدا هدیه می‌کردند و در ادامه نیز به جشن و پایکوبی و شادمانی دسته‌جمعی می‌پرداختند. آنان پس از یک روز برپایی جشن، به بنادر و جزایر و سواحل محل سکونت خود باز می‌گشتند و از فردای آن بر اساس یک گاهشماری مدون، با امید فراوان به فره ایزدی، سفرهای دور و دراز دریایی خود را آغاز می‌کردند اما متأسفانه روایتگری، همچنین تحلیل سبک زندگی ساحل‌نشینان با تأکید بر گاهشماری باستانی دریانوردان و ساحل‌نشینان جنوب ایران در عرصه پژوهش و تحقیق و تولید محتوا، تقریباً کمیتهش لنگ است و کشتی‌اش، در گل و لای فراموشی، گرفتار مانده است!

زندگی ساحل‌نشینان

سبک‌های زندگی ساحلی و دریایی در سراسر جهان، با وجود تفاوت‌های فرهنگی و تاریخی، دارای شباهت‌های



ساحل‌نشینان خلیج فارس ارتباط عمیقی با طبیعت به‌ویژه دریا دارند. آنها دریا را به عنوان یک موجود زنده و قدرتمند می‌بینند که باید به آن احترام گذاشت. دریا در اساطیر و باورهای مردم خلیج فارس جایگاه ویژه‌ای دارد. بسیاری از اساطیر و داستان‌های محلی نیز به دریا و موجودات دریایی مرتبط هستند.



■ آیین های دریایی مردم جزیره قشم.

بسیاری از آیین های مذهبی مورد استفاده قرار می گیرد. رود گنگ نیز به عنوان رود مقدس شناخته می شود و سالانه میلیون ها هندو برای زیارت به آن می روند. بسیاری از تمدن های آمریکای جنوبی مانند مایاها و اینکاها آیین های پیچیده ای مرتبط با آب و دریا داشتند. آنها به آب های زیرزمینی و چشمه ها به عنوان دروازه ورود به دنیای ارواح اعتقاد داشتند و مراسم قربانی و نیایش برای خدایان آب برگزار می کردند.

آب به عنوان یک عنصر حیاتی و اساسی در تمام تمدن ها، همواره جایگاه ویژه ای در باورها، اساطیر و آیین های مختلف داشته است. آیین های مرتبط با آب و دریا نشان دهنده اهمیت این عنصر در زندگی انسان و ارتباط عمیق او با طبیعت است. با مطالعه این آیین ها می توان به درک بهتری از باورها، ارزش ها و جهان بینی تمدن های مختلف دست یافت. در ادیان ابراهیمی نیز آب نقش بسیار مهمی دارد. آب به عنوان نمادی از پاکی شناخته می شود و در بسیاری از آیین های مذهبی مورد استفاده قرار می گیرد. در مسیحیت، آب نمادی از تولد دوباره و گناه شویی است.

در اسلام نیز آب نمادی از پاکی و طهارت است. مسلمانان قبل از انجام نماز و ورود به مسجد وضو می گیرند و با آب بدن خود را پاک می کنند. آب در فرهنگ های مختلف به عنوان داروی شفابخش شناخته می شد و برای درمان بیماری ها مورد استفاده قرار می گرفت. در برخی فرهنگ ها آب به عنوان نمادی از گذر به دنیای دیگر شناخته می شد و در مراسم تدفین

جشن ها معمولاً در روستاهای ساحلی برگزار می شود و با موسیقی محلی، رقص و غذاهای دریایی همراه است. در کشورهای مدیترانه ای مانند ایتالیا، اسپانیا و یونان، فستیوال های دریایی متعددی برگزار می شود که در آنها از خدایان دریا مانند «پوزئیدون» و «نپتون» تجلیل می شود. این فستیوال ها معمولاً با مسابقات قایقرانی، رژه های دریایی و جشن های خیابانی همراه است. در کشورهای اسکاندیناوی، فستیوال های ماهیگیری با هدف جشن گرفتن پایان فصل صید و استقبال از فصل جدید برگزار می شود که این فستیوال ها اغلب با موسیقی سنتی، رقص و نوشیدنی همراه است.

آب و دریا در اسطوره ها و افسانه های جهان

آب به عنوان یکی از عناصر حیات بخش و اساسی در تمام تمدن ها، همواره جایگاه ویژه ای در باورها، اساطیر و آیین های مختلف داشته است. این عنصر حیاتی، نه تنها به عنوان منبع حیات، بلکه به عنوان نمادی از پاکی، تجدید حیات، باروری و حتی قدرت نیز مورد پرستش قرار گرفته است. در بسیاری از اساطیر، آب به عنوان ماده اولیه آفرینش جهان شناخته شده است. در اساطیر یونانی، اقیانوس (Oceanus) به عنوان خدای آب های اولیه و منبع همه چیز در نظر گرفته می شد. در اساطیر مصری نیز نون (Nun) به عنوان اقیانوس اولیه و خالق همه موجودات شناخته می شد. غسل تعمید در مسیحیت، وضو در اسلام و آب تنی در آیین هندو نمونه هایی از این باور است.

بسیاری از آیین های باران خواهی و مراسم مرتبط با کشاورزی، با هدف تأمین آب کافی برای زمین و افزایش محصول انجام می شد. در برخی فرهنگ ها آب به عنوان نمادی از قدرت و کنترل طبیعت در نظر گرفته می شد. خدایان آب در بسیاری از اساطیر، قدرت کنترل سیل، توفان و خشکسالی را داشتند. سومری ها و بابلی ها به آب به عنوان یک نیروی قدرتمند اعتقاد داشتند و خدایان آب مانند انکی و ائارا پرستش می کردند. آنها مراسم مختلفی برای طلب باران و برکت از این خدایان برگزار می کردند. مصریان باستان نیز به نیل به عنوان رودخانه حیات نگاه و بسیاری مراسم برای تقدیس آن برگزار می کردند. آنها اعتقاد داشتند نیل منبع حیات و باروری است و سالانه با طغیان خود، زمین های کشاورزی را حاصلخیز می کند. در هندوئیسم، آب به عنوان یکی از ۵ عنصر مقدس (پانچ مهابوتا) شناخته می شود و در

گذشتگان مان تقویمی فلکی
اختراع کرده بودند که بر
اساس حرکت و موقعیت
ستارگان و صورت های فلکی
بنا شده بود. این تقویم در
منطقه خلیج فارس و دریای
عمان مورد اعتماد همه
کسانی بود که با دریا در
ارتباط بودند؛ چه آنهایی که
سوار بر مرکب هایشان دل به
دریا می زدند و چه آنهایی که
در خشکی انتظار پایان سفر
عزیزانشان را می کشیدند

است. این ویژگی، آب را به نمادی مناسب برای تجدید حیات و تولد دوباره تبدیل می‌کند و به عنوان عنصری پاک‌کننده، در بسیاری از آیین‌های باروری برای تطهیر جسم و روح استفاده می‌شده است. آب به عنوان ماده اولیه آفرینش در بسیاری از اساطیر، نمادی از قدرت آفرینش و تولد حیات است.

بسیاری از جوامع کشاورزی، مراسم خاصی را برای آغاز فصل کشت و برداشت محصول برگزار می‌کردند. این مراسم اغلب با قربانی کردن حیوانات و اجرای رقص‌های آیینی همراه بود. در برخی فرهنگ‌ها برای افزایش حاصلخیزی زمین، مراسم خاصی مانند کاشت دانه‌های مقدس یا قربانی کردن حیوانات در زمین‌های کشاورزی انجام می‌شد. بسیاری از فرهنگ‌ها در فصول پرآب آیین‌هایی برای افزایش باروری انسان و تسهیل زایمان برگزار می‌کردند. این آیین‌ها شامل استفاده از طلسم‌ها، گیاهان دارویی و دعا بود.

آیین‌های مرتبط با باروری نشان‌دهنده ارتباط عمیق انسان با طبیعت و تلاش او برای تأمین نیازهای اساسی خود است. آب به عنوان یکی از مهم‌ترین عناصر حیات، در این آیین‌ها نقشی محوری داشته و نمادی از باروری، تجدید حیات و قدرت بوده است.

میتراثیسم، آیینی رازآمیز بود که در ایران باستان پدید آمد و سپس در روم باستان گسترش یافت. در این آیین، مفهوم تولد دوباره و پیروزی نور بر تاریکی بسیار مهم بود. در زرتشتیسم، مفهوم تجدید حیات با مفهوم رستاخیز مرتبط است. زرتشتیان به روز رستاخیز اعتقاد دارند که در آن، مردگان زنده می‌شوند و جهان جدیدی آغاز می‌شود. در آیین زرتشتی، آب به عنوان یکی از عناصر مقدس پنجگانه شناخته می‌شود و دریا نیز به عنوان بخشی از این عنصر مقدس، مورد احترام بوده است.

بسیاری از اساطیر به چرخه‌های کیهانی اشاره دارند که در آن جهان به طور مداوم نابود و دوباره آفریده می‌شود. این چرخه‌های کیهانی نمادی از تجدید حیات و آغاز دوباره است. در فرهنگ‌ها خدایانی وجود دارند که با تجدید حیات، بهار و تولد دوباره مرتبط هستند. این خدایان اغلب به صورت جوانان جاودانه یا گیاهانی که هر ساله دوباره می‌رویند، تصویر می‌شوند. بسیاری از نمادها مانند آب، دریا، تخم‌مرغ، مار، پرندای که از خاکستر خود دوباره متولد می‌شود و درخت زندگی، نمادهای تجدید حیات و تولد دوباره هستند. آیین‌هایی



■ در حالتی نمادین در بالی هند فردی به خدای دریا موارونا نذری هدیه می‌کند.
تصویر از: مجموعه موزه جهانی (پیشتر موزه استوایی)، بخشی از موزه ملی فرهنگ‌های جهان

مورد استفاده قرار می‌گرفت. مطالعه آیین‌های مرتبط با آب و دریا به ما کمک می‌کند درک عمیق‌تری از تاریخ، فرهنگ و باورهای انسان داشته باشیم.

در همین راستا این مطالعه می‌تواند سرخ مهمی از جایگاه آب و دریاها در آیین‌های باستانی جنوب ایران و آیینی مانند «نوروز دریایی» بدهد تا به کشف ژرف‌تر آیین‌های باستانی کمک کند. آب به دلیل نقش حیاتی در کشاورزی و رشد گیاهان، همواره با مفهوم باروری و حاصلخیزی مرتبط بوده است. بسیاری از آیین‌های باران‌خواهی و مراسم مرتبط با کشاورزی، با هدف تأمین آب کافی برای زمین و افزایش محصول انجام می‌شد. ارتباط بین آب و باروری، پیوندی است که از دیرباز در ذهن انسان ریشه دوانده است. بارش باران، طغیان رودخانه‌ها و جاری شدن آب در زمین، همواره با افزایش حاصلخیزی و زایش طبیعت همراه بوده است.

آب و دریا در فرهنگ و تمدن ایران

در ایران باستان، آیین‌های مرتبط با آب و باروری جایگاه ویژه‌ای داشت. آناهیتا الهه آب‌های روان و باروری، از مهم‌ترین الهه‌های ایرانی بود. پرستش آناهیتا در ارتباط تنگاتنگ با کشاورزی و باروری زمین بود. نوروز به عنوان جشن آغاز سال نو، نماد تجدید حیات و باروری طبیعت است. بسیاری از آداب و رسوم نوروز ریشه در آیین‌های باستانی مرتبط با آب و باروری دارد. آب مانند چرخه حیات، دائماً در حال تغییر و تحول



«نوروز دریایی» به عنوان یک جشن ساحلی، با وجود تفاوت‌های فرهنگی و تاریخی، شباهت‌های زیادی با جشن‌های مشابه در سایر مناطق ساحلی جهان دارد. این شباهت‌ها نشان‌دهنده ارتباط عمیق انسان با دریا و اهمیت آن در زندگی انسان‌ها از گذشته تاکنون است. این جشن‌ها فرصتی برای گردهمایی جامعه محلی، تقویت روابط اجتماعی و حفظ هویت فرهنگی است.



■ سنت گِلک مالی (خاک سرخ) بر بدن حیوانات در آیین «نوروز دریا» در سواحل هرمزگان.

از فصل شهریمه (سی‌ای) بادهای کوش که مرطوب است، شروع به وزیدن می‌کند؛ یا مثلاً در چهارمین دهه (چهل) از فصل شهریمه شنا کردن در دریا و زمان غواصی به پایان می‌رسد. همه این ویژگی‌ها و همه این حساب‌ها که قدمتی چندصد ساله در منطقه خلیج فارس، دریای عمان و اقیانوس هند دارد، نسل به نسل و سینه به سینه از گذشتگان تا به امروز به ما رسیده و کمتر به صورت مکتوب یا تدوین‌شده در دسترس است.

«نوروز دریایی» جشنی است کهن و زیبا در جزیره قشم و برخی سواحل جنوبی ایران که ریشه در فرهنگ غنی دریانوردی مردمان این منطقه دارد. این جشن، نماد سپاسگزاری صیادان از دریا و نعمت‌هایی است که از آن به دست می‌آورند.

نوروز دریا

ساحل‌نشینان خلیج فارس ارتباط عمیقی با طبیعت به‌ویژه دریا دارند. آنها دریا را به عنوان یک موجود زنده و قدرتمند می‌بینند که باید به آن احترام گذاشت. دریا در اساطیر و باورهای مردم خلیج فارس جایگاه ویژه‌ای دارد. بسیاری از اساطیر و داستان‌های محلی نیز به دریا و موجودات دریایی مرتبط هستند. در بسیاری از ادیان، دریا نمادی از پاکی، تجدید حیات و بی‌نهایت است. ساحل‌نشینان خلیج فارس نیز به دریا به عنوان یک عنصر مقدس نگاه می‌کنند و بسیاری از آیین‌های مذهبی خود را در کنار دریا برگزار می‌کنند.

آب به دلیل نقش حیاتی در کشاورزی و رشد گیاهان، همواره با مفهوم باروری و حاصلخیزی مرتبط بوده است. بسیاری از آیین‌های باران‌خواهی و مراسم مرتبط با کشاورزی، با هدف تأمین آب کافی برای زمین و افزایش محصول انجام می‌شد. ارتباط بین آب و باروری، پیوندی است که از دیرباز در ذهن انسان ریشه دوانده است.

مانند «نوروز دریایی» در جنوب ایران نیز ریشه در باور به چرخه حیات دارد که آب یا همان دریا را عاملی از این چرخه می‌دانند.

گاهشمار دریایی ساحل‌نشینان خلیج فارس

در روزگاران دور که سازمان هواشناسی و امکانات امروزی برای پیش‌بینی‌های اقلیمی وجود نداشت، آگاهی یافتن از شرایط جوی، نگرانی و دغدغه مشترک همه کسانی بود که در دریا، صحرا و بیابان بودند؛ اینکه چگونه می‌توانستند وارد دریاهای عمیق و دور دست شوند، در حالی که هر لحظه ممکن بود شرایط جوی تغییر کند و موج‌های ویرانگر، مرکب‌هایشان را به قعر دریا بفرستد یا چگونه می‌توانستند وارد صحرا و بیابان شوند، در حالی که ممکن بود استخوان‌های آنها از شدت سرما منجمد شود و تمام محصولات کشت‌شده آنها نیز از بین برود.

بنابراین گذشتگان مان تقویمی فلکی اختراع کرده بودند که بر اساس حرکت و موقعیت ستارگان و صورت‌های فلکی بنا شده بود. این تقویم در منطقه خلیج فارس و دریای عمان مورد اعتماد همه کسانی بود که با دریا در ارتباط بودند؛ چه آنهایی که سوار بر مرکب‌هایشان دل به دریا می‌زدند و چه آنهایی که در خشکی انتظار پایان سفر عزیزانشان را می‌کشیدند؛ سفرهایی که ممکن بود یک سال به درازا بکشد. بنابراین آنها نیز با اطلاع از شرایط جوی منطقه در زمان‌های خاص برگشت ناخدا و جاشوها همراه با لنج‌های بادبانی‌شان را انتظار می‌کشیدند.

این گاهشمار مورد استفاده در منطقه که «حساب نوروز» نامیده می‌شود، مطابق سال شمسی مدت آن ۳۶۵ روز و ۶ ساعت است. در مورد شروع «حساب نوروز» اختلافات چندروزه‌ای بین مناطق مختلف وجود دارد. در این مجال، به این نکته می‌پردازیم که سال دریایی یا تقویم دریایی که با «نوروز دریا» شروع می‌شود، مانند سال شمسی ماه‌های دوازده‌گانه ندارد، بلکه ۳۶۵ روز سال به ۴ فصل «شهریمه»، «دمستون» (زمستان)، «جووا» و «گرما» تقسیم می‌شود.

در این گاهشمار، هر فصل ۱۰۰ روز دارد، جز فصل گرما که دارای ۶۵ روز است. فصل‌ها نیز به ۱۰ قسمت ۱۰ روزه تقسیم می‌شوند و هر ۱۰ روز نزد اهل دریا برای خود ویژگی‌های خاصی دارد که تمام برنامه‌ریزی‌های خود را بر اساس آن انجام می‌دهند؛ مثلاً در سومین دهه

به عنوان آغاز سال نو آن هم در مرداد ماه دانست. مشابه «نوروز دریا» در سواحل شمالی خلیج فارس، در سواحل هند در اول آگوست برگزار می‌شود.

اگرچه نام «نوروز دریایی» ممکن است جدید باشد اما ریشه‌های این جشن بسیار قدیمی است و به فرهنگ و زندگی مردم ساحل‌نشین جنوب ایران گره خورده است. باور کلی این است که این نامگذاری جدید نه تنها ارزش این جشن را کم نمی‌کند، بلکه به معرفی بهتر آنها به نسل‌های آینده نیز کمک می‌کند. امروزه به دلیل وجود صنعت پرسود گردشگری، نام‌ها و اصطلاحات جدیدی به آیین‌های باستانی که کم و بیش در منابع تاریخی مکتوب یا شفاهی منطقه مورد اشاره قرار گرفته‌اند، وارد شده است. به طور کلی جشنواره آیینی «نوروز دریایی» یک ایده خلاقانه از سوی کنشگران فرهنگی جنوب ایران به نظر می‌رسد که مشابه چنین آیین‌هایی در تمام سواحل خلیج فارس، غرب هند و شرق آفریقا با اسامی مختلف به چشم می‌خورند. به طور کلی اگر بخواهیم آیین‌های مرتبط به دریا به‌ویژه «نوروز دریایی» را به طور ریشه‌ای تحلیل کنیم، به ۳ مورد اساسی آیین‌های مرتبط با دریا (آب)، آیین‌های مرتبط با باروری و آیین‌های مرتبط با تجدید حیات برمی‌خوریم.

«نوروز دریایی» به عنوان یک جشن ساحلی، با وجود تفاوت‌های فرهنگی و تاریخی، شباهت‌های زیادی با جشن‌های مشابه در سایر مناطق ساحلی جهان دارد. این شباهت‌ها نشان‌دهنده ارتباط عمیق انسان با دریا و اهمیت آن در زندگی انسان‌ها از گذشته تاکنون است. این جشن‌ها فرصتی برای گردهمایی جامعه محلی، تقویت روابط اجتماعی و حفظ هویت فرهنگی است. تمام این جشن‌ها به نوعی تجلیل از دریا به عنوان منبع حیات و معیشت هستند و صیادان در این جشن‌ها از نعمات دریا تشکر کرده و برای سال جدید صیادی آرزوی موفقیت می‌کنند.

نتیجه‌گیری

در سبک زندگی ساحل‌نشینان خلیج فارس، «نوروز دریایی» و جشن‌های مشابه آن، پلی است که ما را به گذشته و هویتمان متصل می‌کند. حفظ این سنت‌ها نه تنها به معنای پاسداری از میراث فرهنگی است، بلکه تضمینی برای پایداری جوامع ساحلی و ارتباط آنها با طبیعت است. اگرچه «نوروز دریایی» و جشن‌های مشابه آن در مناطق مختلف جهان با آداب و



■ سواحل هرمزگان در خلیج فارس



■ آیین باستانی «نوروز دریایی» در جزیره قشم



نیایان باستانی
ساحل‌نشینان دریایی
پارس، روزهای پایانی
تیرماه و اوایل ماه امرداد
هر سال (بنا بر برخی اسناد
تاریخی و پژوهش‌ها ۹
امرداد) را به نام «نوروز
دریا» می‌نامیدند و آن را
روز شروع دریانوردی قرار
داده بودند. در این روز که
آغاز آرامش آب‌ها و بهار
دریا بوده است، جشن
می‌گرفتند

از آنجا که خود نوروز نمادی از چرخه حیات و باروری است، منشأ دیگری از آیین «نوروز دریایی» در جنوب ایران می‌تواند همین اعتقاد به باروری آب و دریا باشد که برآیند آن نعمات حاصل از آن و کمک به معیشت انسان‌های ساحل‌نشین بوده است که موجبات شکرگزاری را پدید می‌آورده است. هر چند امروز در جنوب ایران از «نوروز دریایی» به عنوان تقویم یا گاهشمار دریایی نام می‌برند اما این آیین را نمی‌توان محدود به چنین تعریفی کرد و بهتر است آیین‌های باستانی را ژرف‌تر کند و کاو کنیم، زیرا نوروز برای ایرانیان و مردمان هم‌تمدن آن در هر جای دنیا تاریخ و تقویم مشخصی دارد و نمی‌توان در آیین‌های دریایی

رشد و توسعه باشد و در همین راستا با قاطعیت می توان گفت آینده این جشن ها در دستان ماست و ما مسئولیت داریم آنها را برای نسل های آینده حفظ کنیم.

خوشبختانه آیین «نوروز دریا» (نوروز صیاد) نه تنها به عنوان یکی از آیتم های پرونده دانش سنتی دریانوردی و لنج سازی ایرانیان در خلیج فارس در سال ۲۰۱۱ به ثبت جهانی رسیده، بلکه سال ۱۳۹۱ تحت عنوان «نوروز صیاد» با شماره ثبت ۱۰۵۶ در فهرست آثار ناملموس ملی ثبت شده است. یکی از آیین های این روز، برگزاری نمایش «شوشی» است که آن نیز سال ۱۴۰۱ به شماره ۲۸۲۴ به ثبت ملی رسیده است.

این آیین کهن می تواند با حمایت حداکثری ارگان های دریایی و همگرایی و همداستی دوستداران فرهنگ و تمدن ایران زمین به ویژه فعالان بخش خصوصی صنایع دریایی، به عنوان یک «دانش بومی و میراث ناملموس» در فهرست میراث مشترک بشری، ثبت و ضبط شده و به صورت یک آیین فراگیر جهانی مورد توجه قرار گیرد و ثبت پرونده آن با رویکرد برندسازی «آیین های دریایی» نماد صلح و دوستی» به نام ایرانیان باستان در مجمع عمومی سازمان بین المللی دریانوردی نیز مورد پیگیری و ثبت جهانی قرار گیرد.

***منابع در دفتر ماهنامه موجود است.**



دریا به عنوان منبع اصلی آب و غذا، همواره با مفهوم حیات و باروری مرتبط بوده است و در همین ارتباط بسیاری از خدایان آب و باروری با دریا پیوستگی عمیق داشته اند. دریا با قدرت و خشم طبیعت نیز پیوند داشته است و توفان ها و امواج خروشان دریا، نشان دهنده قدرت و خشم خدایان دریا بوده است

رسوم متفاوتی برگزار می شود اما همه یک پیام مشترک دارد: تجلیل از دریا، طبیعت و زندگی.

این جشن ها نشان می دهد انسان ها در سراسر جهان، با وجود تفاوت های فرهنگی، به دنبال ایجاد ارتباط با طبیعت و پاسداری از میراث اجدادی خود هستند. گردشگری می تواند فرصتی عالی برای معرفی «نوروز دریایی» و دیگر جشن های مشابه به جهان باشد، البته باید توجه داشت این کار به گونه ای انجام شود که به محیط زیست و فرهنگ محلی آسیبی وارد نکند. گردشگری پایدار می تواند به حفظ این میراث ارزشمند و توسعه پایدار جوامع ساحلی کمک و نقش مهمی در معرفی و حفظ جشن های سنتی مانند «نوروز دریایی» ایفا کند.

با حمایت از گردشگری مسئولانه، می توانیم از این جشن ها به عنوان ابزاری برای توسعه اقتصادی و اجتماعی مناطق ساحلی استفاده کنیم، بدون اینکه به محیط زیست و فرهنگ محلی آسیب برسانیم. این رویکرد، نه تنها به نفع جوامع محلی است، بلکه به توسعه گردشگری پایدار در سطح جهانی نیز کمک می کند. این جشن ها نمادی از وحدت در تنوع، احترام به طبیعت و اهمیت حفظ سنت ها هستند. با حمایت از این میراث فرهنگی ارزشمند می توانیم به جهانی دست یابیم که در آن تنوع فرهنگی به جای یک تهدید، فرصتی برای



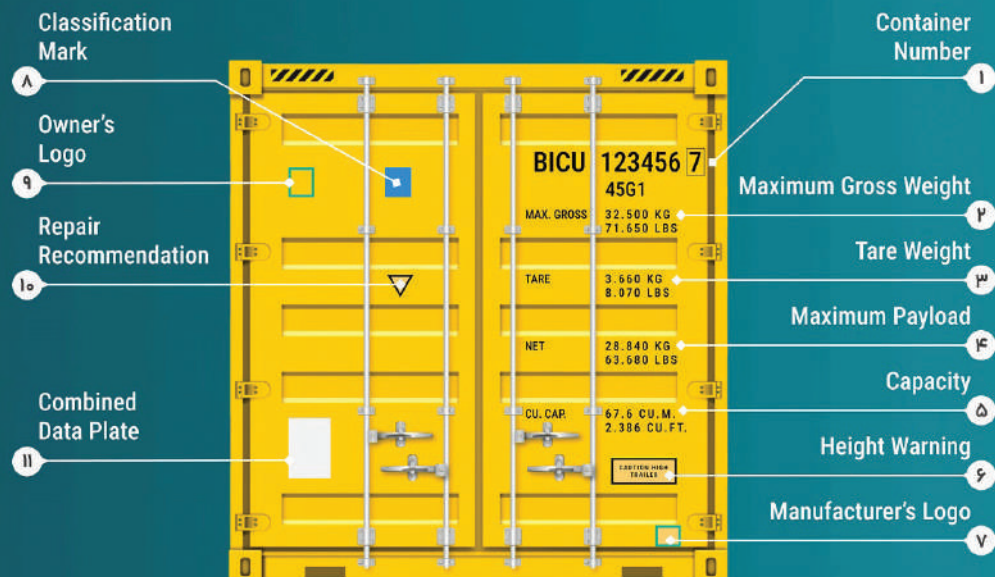
■ مراسم نمایش موسیقایی «شوشی» در روستای ساحلی سلخ جزیره قشم | عکاس: اصغر بشارتی

گزارش تصویری پایانه مسافری دریایی بندر شهید حقانی



راهنمای علائم روی کانتینرهای حمل و نقل

Guide to Markings on Shipping Containers



Imam Khomeini Port

۱ شماره کانتینر (Container Number)

یک کد منحصر به فرد ۱۱ رقمی جهت شناسایی کانتینر

- بخش اول (BICU) مالک/شرکت.
- بخش دوم (123456) شماره سریال کانتینر.
- بخش آخر (7) عدد کنترلی برای اعتبارسنجی.

۲ وزن ناخالص حداکثری (Maximum Gross Weight)

حداکثر وزن مجاز کانتینر به همراه تمام بار داخل آن

- 32,500 KG - حداکثر وزن این کانتینر (به همراه بار) ۳۲.۵ تن.

۳ وزن خالی (Tare Weight)

وزن کانتینر خالی (بدون بار)

- 3,660 KG - وزن خالی این کانتینر ۳.۶۶ تن.

۴ بار حداکثری (Maximum Payload)

حداکثر وزن باری که می‌توان در کانتینر بارگیری کرد

- 28,840 KG - حداکثر بار قابل بارگیری در کانتینر ۲۸.۸۴ تن.

۵ ظرفیت (Capacity)

حجم داخلی کانتینر جهت بارگیری

- 67.6 CU.M - فضای داخلی کانتینر ۶۷.۶ متر مکعب.

۶ هشدار ارتفاع (Height Warning)

رعایت استانداردهای لازم جهت تردد زیر پل‌ها یا تونل‌ها

- CAUTION HIGH TRAILER - هشدار ارتفاع به اپراتورهای کانتینری، رانندگان و کارگران.

۷ لوگوی سازنده (Manufacturer's Logo)

نشان یا لوگوی شرکتی که کانتینر را ساخته است

- نشان کوچکی در گوشه پایین سمت راست کانتینر که به سازنده اشاره دارد.

۸ نشان طبقه‌بندی (Classification Mark)

نشانی که نوع کانتینر و استانداردهای آن را نشان می‌دهد

- خطوط مورب (//) بالای این کانتینر نشان‌دهنده یک کانتینر عمومی است. (کالاهای خطرناک و پخشالی علائم مخصوص خود را دارند)

۹ لوگوی مالک (Owner's Logo)

نشان یا لوگوی شرکتی که کانتینر متعلق به آن است

- نشانی رنگی در مرکز درب کانتینر که معمولاً لوگوی شرکت مالک کانتینر است.

۱۰ توصیه تعمیر (Repair Recommendation)

این علامت نشان می‌دهد کانتینر نیاز به تعمیر یا بازرسی دارد

- مثلاً معکوس (V) که در اینجا نشان دهنده نشان تعمیر است.

۱۱ صفحه داده ترکیبی (Combined Data Plate)

پلاک فلزی یا برجسته که شامل اطلاعات مهم مانند:

(سال ساخت، استانداردها و گواهی‌ها).

- مستطیل سفید در پایین سمت چپ کانتینر که اطلاعات فنی و ساخت را شامل می‌شود.



B.I.K info

تهیه شده توسط روابط عمومی
اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان

pedroography@gmail.com

دستیابی پکن به بازارهای اروپایی از مسیر خزر

آکتائو؛ مقصد جدید سرمایه‌گذاری چینی‌ها

[هادی کریمی]

○ مدیرعامل شرکت خدمات بندری و دریایی کاوه
○ عضو هیئت‌رئیس اتاق بازرگانی ایران و قزاقستان

نخستین کنفرانس مدیران بنادر و مراکز لجستیکی کشورهای عضو سازمان همکاری شانگهای (SCO)، با هدف ترسیم چشم‌انداز توسعه بنادر و ارتقای ترانزیت کالا میان کشورهای عضو تا افق ۲۰۳۰، در روزهای ۱۸ و ۱۹ دسامبر ۲۰۲۵ در شهر آکتائو جمهوری قزاقستان برگزار شد. این کنفرانس را می‌توان نقطه عطفی در همگرایی لجستیکی کشورهای عضو و بازتعریف نقش مسیرهای ترانزیتی اوراسیایی دانست.

در شرایطی که برخی کشورهای حاشیه دریای خزر به دلیل کاهش تراز آب دریا و آثار آن بر ایمنی ناوبری و ترافیک دریایی، با تردید و نگرانی به آینده این پهنه آبی می‌نگرند، جمهوری خلق چین رویکردی فعال و آینده‌نگرانه در پیش گرفته است. چین دریای خزر را نه تنها یک مسیر منطقه‌ای، بلکه یکی از حلقه‌های کلیدی اتصال شرق به غرب و بخشی مؤثر از راهبرد پیوند خود با بازارهای اروپا تلقی می‌کند.

در همین چارچوب، چین در سال ۲۰۲۵ بیش از ۹۰ میلیون دلار در توسعه یک هاب کانتینری در بندر آکتائو سرمایه‌گذاری کرده است؛ سرمایه‌گذاری‌ای که ظرفیت ترانزیت کانتینری این بندر را به حدود ۲۴۰ هزار TEU افزایش خواهد داد و جایگاه آن را در شبکه لجستیکی کریدور





سال ۲۰۲۸ به بهره‌برداری خواهد رسید. این بندر با هدف جابه‌جایی سالانه ۲۵ میلیون تن انواع کالا طراحی شده و به طور مستقیم برای حدود ۲ هزار نفر اشتغال‌زایی خواهد داشت.

تحولات یادشده نشان‌دهنده عزم جدی چین برای تثبیت نقش دریای خزر در معماری جدید ترانزیت بین‌المللی است. در این میان، بنادر شمالی جمهوری اسلامی ایران در حاشیه دریای خزر می‌توانند با اتخاذ سیاست‌های هوشمندانه، توسعه زیرساخت‌های لجستیکی و هم‌افزایی با مسیرهای منطقه‌ای، از این فرصت راهبردی بهره‌برداری کنند.

ایفای نقش فعال در ترانزیت بخشی از کالاهای مبادله‌شده میان چین و اروپا می‌تواند جایگاه بنادر ایران را در کریدورهای بین‌المللی حمل‌ونقل ارتقا داده و سهم کشور را از منافع اقتصادی ترانزیت منطقه‌ای افزایش دهد.



چین در سال ۲۰۲۵ بیش از ۹۰ میلیون دلار در توسعه یک هاب کانتینری در بندر آکتائو سرمایه‌گذاری کرده است؛ سرمایه‌گذاری‌ای که ظرفیت ترانزیت کانتینری این بندر را به حدود ۲۴۰ هزار TEU افزایش خواهد داد و جایگاه آن را در شبکه لجستیکی کریدور میانی (Middle Corridor) تقویت می‌کند.

میانی (Middle Corridor) تقویت می‌کند. فراتر از این اقدام، تفاهنامه‌ای راهبردی میان چین و قزاقستان به امضا رسیده که بر اساس آن، احداث یک بندر کاملاً جدید در منطقه کوریک، در فاصله تقریبی ۸۰ کیلومتری جنوب بندر آکتائو در دستور کار قرار دارد. این منطقه به دلیل برخورداری از عمق طبیعی حدود ۸ متر و شرایط جغرافیایی خاص، به عنوان یک پناهگاه طبیعی شناخته می‌شود و حتی در فصول طولانی توفانی سال نیز از آب‌های به نسبت آرامی برخوردار است؛ مزیتی که برای توسعه پایدار بندری از اهمیت بالایی برخوردار است.

بر اساس طرح اولیه، مساحت فاز نخست این بندر ۱۸۸ هکتار پیش‌بینی شده و برای فاز دوم نیز حدود ۵۰۰ هکتار زمین در نظر گرفته شده است. حجم سرمایه‌گذاری اولیه پروژه حدود ۳۰۰ میلیون دلار برآورد می‌شود و طبق برنامه‌ریزی‌ها فاز اول بندر در



گزارش «بندر و دریا» از نخستین کنفرانس مدیران بنادر عضو OCS در قزاقستان

ایران؛ حلقه اتصال لجستیک منطقه ای سازمان همکاری شانگهای

زنجیره تأمین جهانی دانست و تأکید کرد ایجاد مراکز لجستیک مشترک، هم راستاسازی فرآیندهای ترانزیتی و توسعه زیرساخت های هوشمند، نقش تعیین کننده ای در کاهش هزینه ها و افزایش سرعت مبادلات تجاری منطقه خواهد داشت.

در ادامه، راهکارها و پیشنهادهای شرکت ها و نهادهای فعال در حوزه حمل و نقل و لجستیک در قالب ۴ پنل تخصصی مورد بررسی قرار گرفت؛ این پنل ها شامل «بازطراحی زنجیره تأمین جهانی تا سال ۲۰۳۰ و نقش مراکز لجستیک کشورهای عضو SCO در نقشه جدید حمل و نقل جهانی»، «بنادر هوشمند و فناوری های سبز به عنوان شاخص های مراکز لجستیک آینده»، «شیوه های تأمین مالی مراکز لجستیک و ابزارهای جذب سرمایه» و «افزایش بهره وری بنادر و مراکز لجستیک از طریق فناوری های نوین جابه جایی کالا و بهینه سازی بروکراسی اداری ترانزیت» بود. کارشناسان و فعالان حوزه حمل و نقل و لجستیک از



برگزاری نخستین کنفرانس مدیران بنادر و مراکز لجستیک کشورهای عضو سازمان همکاری شانگهای دبیرخانه سازمان همکاری شانگهای و دولت قزاقستان، با هدف تقویت هماهنگی های منطقه ای در حوزه حمل و نقل، لجستیک و ترانزیت کالا، بستری را برای تبادل تجربه، هم افزایی ظرفیت ها و ارائه راهکارهای نوآورانه در زنجیره تأمین منطقه ای فراهم کرد

برگزاری نخستین کنفرانس مدیران بنادر و مراکز لجستیک کشورهای عضو سازمان همکاری شانگهای (SCO) در حوزه حمل و نقل و لجستیک به میزبانی دولت جمهوری قزاقستان، در شهر آکئانو بار دیگر نگاه ها را به اهمیت ایران و نقش کریدورهای آن در ارتباطات حمل و نقل منطقه ای جلب کرد.

این رویداد با همکاری دبیرخانه سازمان همکاری شانگهای و دولت قزاقستان، با هدف تقویت هماهنگی های منطقه ای در حوزه حمل و نقل، لجستیک و ترانزیت کالا، بستری را برای تبادل تجربه، هم افزایی ظرفیت ها و ارائه راهکارهای نوآورانه در زنجیره تأمین منطقه ای فراهم کرد.

در مراسم افتتاحیه این کنفرانس، سهیل خان، معاون دبیر کل سازمان همکاری شانگهای با اشاره به اهمیت همگرایی میان بنادر و مراکز لجستیک کشورهای عضو، توسعه همکاری های لجستیک را یکی از الزامات افزایش تجارت درون منطقه ای و بهینه سازی



ادامه، ۲ پیشنهاد کلیدی برای افزایش حجم تبادل کالا میان کشورهای عضو سازمان همکاری شانگهای طی ۵ سال آینده ارائه داد؛ نخست، توانمندسازی شرکت‌های کوچک و متوسط (SME) از طریق ایجاد مراکز تبادل اطلاعات، توسعه پلتفرم‌های سفارش خدمات لجستیکی در سطح SCO و راهاندازی مراکز گروپاژ که می‌تواند دسترسی این شرکت‌ها به بازارهای هدف را تسهیل کند. دوم، افزایش بهره‌وری از امکانات موجود با کاهش زمان‌های توقف در فرآیندهای اداری و گمرکی.

کریمی همچنین پیشنهاد کرد با تدوین آیین‌نامه‌های مشترک، شرکت‌های معتمد لجستیکی برای انجام بخشی از امور کنترلی تعیین شوند تا مسیرهای ترانزیت سریع‌تری برای آنها فراهم شود.

وی در ادامه این نشست با اشاره به عملکرد ترانزیتی سال گذشته، اعلام کرد حجم ترانزیت انجام‌شده از مسیر ایران به بیش از ۲۲ میلیون تن رسیده و زیرساخت‌های موجود، ظرفیت افزایش این رقم تا حدود ۴۰ میلیون تن در سال را دارا هستند.

عضو هیئت‌رئیس‌اتاق بازرگانی ایران و قزاقستان خاطرنشان کرد ایران از طریق بنادر و دریای خزر به کشورهای ترکمنستان، قزاقستان، روسیه و آذربایجان متصل است؛ از شرق به افغانستان و پاکستان، از غرب به ارمنستان، ترکیه و عراق و از جنوب نیز از طریق خلیج فارس به کشورهای حاشیه جنوبی این پهنه آبی، همچنین به بازارهای هند، آفریقا و آسیای جنوب شرقی دسترسی دارد.

به باور هادی کریمی، ایران با بهره‌گیری هوشمندانه از زیرساخت‌های موجود و توسعه همکاری‌های منطقه‌ای می‌تواند در مرکز تحولات لجستیکی منطقه قرار گیرد و به عنوان حلقه اصلی اتصال میان کشورهای عضو سازمان همکاری شانگهای ایفای نقش کند؛ نقشی که افزون بر تسهیل تجارت منطقه‌ای، جایگاه اقتصادی و ژئوپلیتیک کشور را در سطح بین‌المللی تقویت خواهد کرد.



ایران با بهره‌گیری هوشمندانه از زیرساخت‌های موجود و توسعه همکاری‌های منطقه‌ای می‌تواند در مرکز تحولات لجستیکی منطقه قرار گیرد و به عنوان حلقه اصلی اتصال میان کشورهای عضو سازمان همکاری شانگهای ایفای نقش کند؛ نقشی که افزون بر تسهیل تجارت منطقه‌ای، جایگاه اقتصادی و ژئوپلیتیک کشور را در سطح بین‌المللی تقویت خواهد کرد

کشورهای عضو سازمان همکاری شانگهای در این پنل‌ها ضمن ارائه تجربیات ملی، مسیرهای عملیاتی برای توسعه همکاری‌های منطقه‌ای را تشریح کردند.

ایران؛ اقتصادی‌ترین مسیر ترانزیتی برای دسترسی به بازارهای جهانی

در جریان این نشست، مدیرعامل شرکت خدمات بندری و دریایی کاوه و عضو هیئت‌رئیس‌اتاق بازرگانی ایران و قزاقستان با ارائه گزارشی تحلیلی، جایگاه ژئوپلیتیک و استراتژیک جمهوری اسلامی ایران را در زنجیره لجستیک منطقه‌ای تبیین کرد.

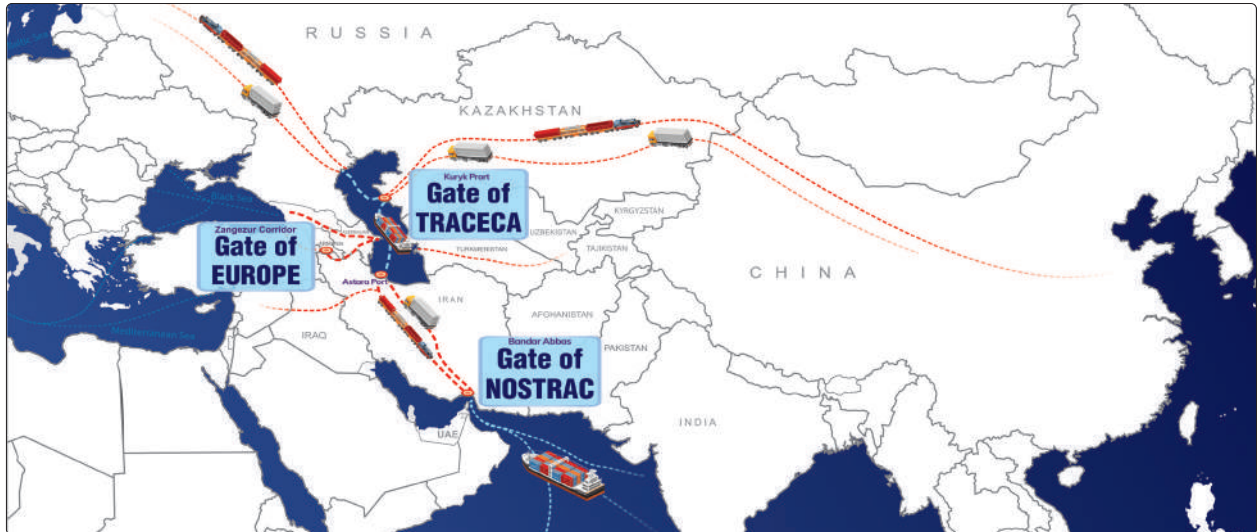
هادی کریمی ایران را به دلیل موقعیت جغرافیایی ممتاز، «حلقه اتصال لجستیک منطقه‌ای» سازمان همکاری شانگهای معرفی و تأکید کرد ایران ظرفیت ایفای نقش کلیدی در اتصال کریدورهای حمل‌ونقل شرق به غرب و شمال به جنوب را داراست.

عضو هیئت‌رئیس‌اتاق بازرگانی ایران و قزاقستان با ارائه نقشه‌ای جامع از بنادر و مراکز لجستیکی ایران، ظرفیت‌های بالفعل و بالقوه کشور در حوزه صادرات، واردات و ترانزیت کالا را تشریح کرد و گفت: بهره‌برداری هدفمند از این زیرساخت‌ها، در کنار تقویت همکاری‌های منطقه‌ای، می‌تواند سهم ایران را در تجارت درون منطقه‌ای کشورهای عضو SCO به طور معناداری افزایش دهد.

وی همچنین به فعال‌سازی کریدورهای ترانزیتی نوستراک و تراسیکا اشاره کرد که این مسیرها می‌توانند با جایگزینی مسیرهای طولانی سنتی، زمان حمل‌ونقل کالا میان آسیا و اروپا را تا ۴۰ درصد کاهش دهند. در واقع، این میانبرهای استراتژیک ضمن کاهش هزینه‌های زنجیره تأمین، ایران را به اقتصادی‌ترین و رقابتی‌ترین مسیر ترانزیتی برای دسترسی به بازارهای جهانی تبدیل می‌کنند.

مدیرعامل شرکت خدمات بندری و دریایی کاوه در

گزارش تصویری نخستین کنفرانس مدیران بنادر و مراکز لجستیکی کشورهای عضو SCO در قزاقستان



More than
50
custom bonded
logistics centers and ports



دروازه سه گانه تجارت شمال، حلقه مفقوده نگاه توسعه‌ای به دریاست

بندر آستارا؛ شاه کلید نقشه راه تجارت جهانی ایران

[بهمن کاظمزاده]

○ کارشناس ارشد مدیریت MBA
گرایش لجستیک



شده است. این حجم سرمایه بخش خصوصی در زیرساخت و روساخت، گواهی بر نگاه کارآفرینانه و پایداری اقتصادی پروژه است.

این بندر مجهز به ناوگان دریایی و تجهیزاتی با استانداردهای بالای اروپایی است؛ از جمله لایروب‌های هاپر ساکشن و کاتر ساکشن و... در واقع می‌توان گفت بندری که بتواند خودکفایی در لایروبی داشته باشد، پایداری عملیاتی خود را در تمام فصول تضمین می‌کند. برخورداری از تجهیزات بندری متنوع برای تخلیه و بارگیری انواع کالا، این مجتمع بندری را به یک هاب لجستیکی کارآمد مبدل کرده است.

این بندر به عنوان یک بندر پیشرو در بنادر شمال کشور، مجهز به سیستم تمام‌مکانیزه تخلیه غلات است که این فناوری پیشرفته، نه تنها فرآیند انتقال غلات از کشتی به سیلوها را با سرعت و دقت کم‌نظیری توسط یک دستگاه مکنده غلات با ظرفیت قابل توجه ۳۰۰ تن در ساعت انجام می‌دهد، بلکه کارایی عملیاتی بندر را در زنجیره تأمین غذایی و تبادلات کریدوری به طور چشمگیری افزایش داده و نقشی استثنایی در تثبیت موقعیت ایران در اقتصاد دریای خزر ایفا می‌کند.

مزیت سه گانه؛ یگانه پل ارتباطی ایران با اوراسیا

یکی از بزرگ‌ترین اشتباهات در مدیریت مناطق آزاد، نبود «محور تخصصی» است. اما آستارا به تنهایی یک محور تخصصی ترانزیت سه گانه را در خود جا داده که شبیه آن در ایران اندک است.

اگر قرار است ایران به مرکز تجارت منطقه تبدیل شود، نمی‌توان درباره پتانسیل‌های بی‌همتای دروازه سه گانه گیلان، یعنی آستارا، سخن نگفت. توسعه دریامحور ایران و لزوم تغییر نگاه از توسعه «خاکی» به توسعه «آبی» اکنون یک امر برگشت‌ناپذیر است و در این میان بندر آستارا به عنوان یکی از کلیدی‌ترین و منحصربه‌فردترین بنادر کشور در این مسیر و نقشش در کریدور شمال - جنوب نباید نادیده گرفته شود.

آستارا؛ نماد مشارکت پایداری و زیرساخت استثنایی

زمانی که از آینده دریامحور صحبت می‌کنیم، شاخص‌های ما باید سرمایه‌گذاری کلان، زیرساخت مدرن و پایداری عملیاتی باشد. بندر آستارا یک نمونه موفق و بی‌نظیر از این شاخص‌هاست که بر مبنای سیاست‌های ابلاغی مقام معظم رهبری مبنی بر توسعه دریامحور و استفاده از ظرفیت بخش خصوصی شکل گرفته است. در خصوصی‌سازی می‌توان بندر آستارا را نماد تحقق این شعار یعنی بهره‌گیری از به‌روزترین تجهیزات دریایی و بندری با سرمایه‌گذاری صد درصد خصوصی بر خلاف بسیاری از پروژه‌های دولتی برشمرد که با سرمایه‌گذاری بخش خصوصی و با حجم بیش از ۴ هزار و ۵۰۰ میلیارد تومان از صفر تا صد ایجاد

مرز ریلی: خط آهن بین‌المللی آستارا - آستارا (ایران و جمهوری آذربایجان)

مرز دریایی: بندری مدرن و مجهز با مدیریت کاملاً خصوصی در حاشیه دریای خزر

مرز زمینی: اتصال به جاده بین‌المللی و گمرک فعال زمینی

این توانایی در حفظ پیوستگی لجستیکی، به‌ویژه در حوزه امنیت غذایی (با توجه به قابلیت‌های غلات)، اهمیت زیرساخت‌های آستارا را از یک مزیت اقتصادی صرف، به یک عامل تضمین‌کننده پایداری ملی ارتقا می‌دهد.

نگاه نو نیازمند دیدن تمام نقاط قوت است

توسعه دریامحور، فقط ساخت اسکله نیست، بلکه ایجاد ارزش افزوده، زنجیره لجستیک یکپارچه و امنیت اقتصادی است. امنیت پایداری که در سواحل جنوب وجود دارد، یک مزیت ملی است اما توسعه اقتصادی در شمال کشور با توسعه زیرساخت‌های ترانزیتی و زیرساخت‌های ریلی و بندری تضمین می‌شود.

در مجموع می‌توان گفت آینده ایران دریامحور است اما این آینده زمانی پایدار، رقابتی و مولد خواهد بود که تمام دروازه‌های آن، به‌ویژه دروازه (مرز) سه‌گانه آستارا، با تمام پتانسیل‌های خود دیده و حمایت شوند. نادیده گرفتن منطقه ویژه اقتصادی آستارا که خود یک کارخانه تولید ثروت و اشتغال پایدار است، به معنی نادیده گرفتن بخشی حیاتی از نقشه راه تجارت جهانی ایران است. در نهایت، تحقق اهداف کلان سند «ایران دریامحور» و تثبیت موقعیت ژئواکونومیک کشور به عنوان هاب ترانزیتی اوراسیا، نیازمند اتخاذ تدابیر قاطع دولت در توجه ویژه به بندر آستارا است. همچنین اتصال فوری شبکه ریلی سراسری (رشت - آستارا) به منطقه ویژه اقتصادی بندر آستارا که به عنوان آخرین حلقه کریدور بین‌المللی شمال - جنوب (INSTC) محسوب می‌شود، حیاتی است.

قرار گرفتن آستارا در یک جغرافیای اقتصادی بی‌نظیر، دسترسی مستقیم ایران به دریای خزر و کشورهای حاشیه خزر را فراهم می‌آورد و با تسریع در ترانزیت کالا بین هند و اروپا به سرعت مزیت‌های رقابتی ایران را افزایش می‌دهد. این راهکار تنها یک طرح زیرساختی نیست، بلکه یک پاسخ استراتژیک است که می‌تواند کریدور جایگزین مهمی در برابر طرح‌های ژئوپلیتیکی مانند کریدور زنگزور تلقی شود و نه تنها تهدید حذف ایران از مسیرهای ترانزیتی قفقاز را خنثی کند، بلکه با ایجاد یک کریدور تجاری پایدار و امن، منافع ملی ایران را در معادلات نوین منطقه‌ای تضمین کند.

منطقه ویژه اقتصادی بندر آستارا با فاصله کمتر از ۲,۵ کیلومتر با مسیر خط آهن سراسری رشت - آستارا، یکپارچه‌سازی لجستیکی (Intermodal) را به واقعیتی عملی تبدیل کرده است. این ویژگی سه‌گانه، آستارا را به یک مرکز لجستیک حیاتی در کریدور بین‌المللی شمال - جنوب (INSTC) و تجارت با اوراسیا تبدیل می‌کند.

بندر آستارا؛ تنها گزینه مطمئن در برابر کریدورهای رقیب

در شرایطی که رقبا در منطقه به دنبال کاهش اهمیت مسیر ترانزیتی ایران هستند (از جمله کریدور زنگزور)، بندر آستارا به دلیل نزدیکی جغرافیایی و روابط تاریخی - فرهنگی، به عنوان یک رقیب و جایگزین قدرتمند برای حفظ سهم ایران از تجارت اوراسیا مطرح است.

آمار بالای ترانزیت و ترانشیپ کالا به مقاصد چون عراق، افغانستان، اقلیم کردستان، ترکیه و... که هم‌اکنون از این بندر انجام می‌شود، نشان می‌دهد مجتمع بندری آستارا صرفاً یک پتانسیل روی کاغذ نیست، بلکه یک واقعیت عملیاتی است.

نزدیکی این بندر به بنادر مهمی همچون بنادر جمهوری آذربایجان، روسیه و قزاقستان در دریای خزر، همچنین دسترسی زمینی به کشورهای جمهوری آذربایجان، ترکیه، ارمنستان و عراق، مزیت حمل‌ونقل دریایی و زمینی کوتاه‌مدت و بهینه را فراهم می‌کند که در مدل اقتصادی کریدورها یک فاکتور تعیین‌کننده است.

فراتر از مزایای تجاری، موقعیت و زیرساخت‌های آستارا آن را به یک نقطه حیاتی در پدافند غیرعامل کشور نیز تبدیل کرده است. اتصال این بندر به شبکه ریلی کریدور شمال - جنوب، یک مسیر انعطاف‌پذیر و استراتژیک برای واردات و صادرات و ترانزیت در شرایط بحرانی، تحریم‌ها یا درگیری‌های ژئوپلیتیک فراهم می‌آورد.



گزارش تصویری بندر لنگه



بازخوانی یک خاطره ۲۰ ساله از کارکنان مراکز کنترل و ترافیک دریایی

نجات جان ۴ دریانورد در عملیات چپرو

جوابی دریافت نمی‌کند. یک لحظه صدایی روی کانال ۱۶ بلند می‌شود: «ما داریم غرق می‌شیم... کمک کنید».

خیاطی‌فر بالاوان مارین از طریق VHF تماس رادیویی برقرار می‌کند اما کسی پاسخگو نیست. با کنترل کیش تماس می‌گیرد و آنها هم اعلام می‌کنند به دلیل شرایط بسیار نامساعد جوی، شنآوری ندارند که به موقعیت اعزام کنند.

هماهنگی‌های ابتدایی با اداره ایمنی بوشهر انجام می‌شود و بالاخره ساعت ۲۲:۵۰، شناور ناجی ۸ از بندر عسلویه به سوی موقعیت موتورلنج در فاصله ۸۵ مایلی اعزام می‌شود. رضا و سعید بیکار ننشسته و می‌اندیشند از کجا و چگونه برای موتورلنج مضطر کمک بفرستند. باز به نقشه رجوع می‌کنند و موقعیت موتورلنج را روی نقشه بررسی می‌کنند. موقعیت مورد نظر به ساحل خیلی نزدیک بوده و مشخص می‌شود شناور به گل نشسته است.

۵ مایل تا روستای چپرو

ناگاه نوشته‌ای با خط ریز و کمرنگ روی نقشه در خط ساحلی توجه رضا را جلب می‌کند؛ «روستای چپرو». فاصله روستای چپرو تا موقعیت موتورلنج مضطر فقط ۵ مایل است. رضا رو به سعید می‌گوید: «باید هر جور شده از روستای چپرو به موقعیت موتورلنج کمک بفرستیم».

سعید [با تعجب]: «روستای چپرو؟! چطور ممکنه از این فاصله ۸۵ مایلی و روستایی که هیچ شماره و ارتباطی نداریم کمک بفرستیم؟!»

سعید دوباره درگیر عملیات می‌شود و چندین بار با خواندن اطلاعات اضطرار روی کانال ۱۶ به زبان فارسی و انگلیسی، از شناورهای عبوری در اطراف موقعیت موتورلنج مضطر می‌خواهد

[سید حسام مزارعی]

○ کارشناس روابط عمومی اداره کل بنادر و دریانوردی بوشهر



از مراکز کنترل و ارتباطات دریایی سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان قلب تپنده بندر یاد می‌شود. مرکز هماهنگی، جست‌وجو و نجات دریایی با کارشناسانی متخصص، متعهد و بی‌ادعا و شب‌زنده‌داران دریادل برای نجات جان انسان‌ها و گرفتاران در دریا از هیچ کوششی دریغ نمی‌کنند. برای اینکه مصداق این تعهد و امیدواری را به تصویر بکشیم، به بیان خاطره‌ای شنیدنی از ۲ کارشناس قدیمی مراکز کنترل ترافیک دریایی اداره کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر، رضا خیاطی‌فر و محمدسعید تقوایی مربوط به تیر ۱۳۸۴ در مرکز کنترل ترافیک دریایی بندر عسلویه می‌پردازیم تا گوشه‌ای از فداکاری‌ها و کار پراسترس و پرچالش این بخش مهم عملیات دریایی را به نگارش درآوریم.

هنگام یکی از شیفت‌های کاری مرکز کنترل ترافیک دریایی بندر عسلویه در شرجی‌ترین فصل سال، حدود ساعت ۱۰ شب، یدک‌کش ذوالفقار در تماس رادیویی با کنترل عسلویه اعلام می‌کند یک فروند موتورلنج به نام امیر ۱ به ناخدایی «سالم فرهانی» و ۵ ملوان در موقعیت ۲۶ ۴۱ N و ۳۹ ۰۵۳ E اعلام اضطرار کرده و در حال غرق شدن است.

رضا خیاطی‌فر سریع موقعیت مورد نظر را از روی نقشه پیدا کرده و متوجه می‌شود فاصله موتورلنج مضطر تا کیش و لاوان ۱۶ مایل، تا بندر لنگه ۱۷ مایل و تا بندر عسلویه ۸۵ مایل است. چندین بار موتورلنج را صدا می‌زند اما به دلیل دوری مسافت،

■ نخستین مرکز کنترل ترافیک بندر عسلویه



■ فرم گزارش پیام اولیه شناور مضطر

[illegible]

شماره‌ای از مسئولان روستا دارید به من اعلام کنید، ممنون می‌شم.
اپراتور سریع جواب داد: شماره همراه آقای زارعی، رئیس تعاونی
صداان: خونه؟!

رضا می گوید: عالیہ، عالیہ.

با آقای زارعی تماس گرفته شده و شرایط و موقعیت موتورلنج امیر ۱ را به او اعلام می‌کنند. او نیز قول کمک می‌دهد و می‌گوید حتماً و سریعاً چند موتورلنج و شناور محلی به موقعیت اعزام کرده و نتیجه را به آنها اعلام می‌کند.

حالا رضا و سعید از خوشحالی در پوست خود نمی گنجند که بالاخره تلاش‌ها جواب داده و توانسته‌اند از نزدیک‌ترین موقعیت ممکن در ساحل به موقعیت موتورلنج مضطر کمک بفرستند.

ساعت ۳ بامداد، رئیس تعاونی صیادی بندر چپرو در تماس با مرکز کنترل عسلویه خبر می‌دهد در حال حاضر ۳ خدمه موتورلنج را از آب گرفته‌اند. یک نفر توسط موتورلنج «ضریح» و ۲ نفر نیز توسط یدک‌کش کوثر ۱ از شناورهای لاوان مارین و جست‌وجو برای یافتن ۳ خدمه دیگر ادامه دارد. لنج به طور کامل غرق شده و تکه‌های چوب و الوار در اطراف موقعیت پراکنده است. ساعت ۷ صبح، دوباره زارعی در تماس با کنترل عسلویه اعلام می‌کند یک نفر دیگر نیز توسط موتورلنج «شرع» که در حال جست‌وجو بود، پیدا شده و تاکنون ۴ نفر نجات پیدا کرده‌اند ولی متأسفانه ناخدای شناور و یک نفر دیگر از ملوانان هنوز مفقودند.

این عملیات هر چند متأسفانه ۲ مفقودی داشت ولی خاطره‌اش برای همیشه در ذهن رضا خیاطی‌فر و محمدسعید تقوایی نقش بسته و گاهی به هم یادآور می‌شوند که با چه انگیزه و تلاشی توانستند جان ۴ نفر از خدمه آن شناور مضطر را در فاصله ۸۵ مایلی و از طریق روستای چپرو که هیچ اطلاعاتی از آن نداشتند، نجات دهند. درود به همکاران و افسران برج کنترل و مخابرات دریایی که بدون هیچ چشمداشتی در سنگر برج کنترل و ترافیک دریایی در حال انجام وظیفه هستند.

در صورت امکان همکاری کرده و کمک بفرستند.

رضا به موقعیت در نقشه نگاه می‌اندازد و با خودش زمزمه می‌کند: «چپرو تا موقعیت موتورلنج ۵ مایل بیشتر نیست و باید برای اعزام شناورهای محلی راهی وجود داشته باشه». همانطور که روی نقشه متمرکز است، ناگهان فکری به ذهنش خطور می‌کند. سریع تلفن را برداشته و مرکز مخابرات بندرعباس را می‌گیرد.

اپراتور مرکز تلفن بندر عباس: سلام، بفرمایید.

رضا: سلام. از کنترل بندر عسلویه تماس می گیرم. یک مورد اضطرار در دریا پیش آمده و ما یک شماره از روستای چیرو می خواهیم.

اپراتور مرکز تلفن: روستای چپرو در حوزه و تحت پوشش ما نیست و باید با مرکز مخابرات شهر میناب تماس بگیرد.

رضا: لطفاً تلفن مرکز مخابرات میناب را بفرمایید.

ایراتور: ۰۷۶۵۳۳۳۳۳۳

رضا مرکز مخابرات میناب را می گیرد. یکی از آن طرف خط می گوید: سلام بفرماید.

امید باز می گردد

رضا: سلام، از کنترل بندر غسلویه تماس می‌گیرم. یک مورد اضطراب در دریا پیش آمده و ما یک شماره از روستای چپرو می‌خواهیم.

اپراتور: فقط یک شماره از مرکز تلفن روستای چپرو داریم.

رضا با خوشحالی، می گوید: خیلی، عالیہ.

سریع با شماره مرکز تلفن روستای چیرو تماس می‌گیرد. یکی از آن طرف خط پاسخ می‌دهد.

رضا: سلام. مرکز مخابرات روستای چیرو؟!

ایراتور: بله! بفرمایید. در خدمتم.

رضا واقعاً خوشحال بود که بالاخره راه ارتباطی با روستا را پیدا کرده و هیجان زده می‌گوید: از کنترل بندر عسلویه تماس می‌گیرم. یک فروند موتورلنچ در حواله روستادار حال غرق شدن است و هر

مروری بر تاریخچه شروع عملیات راهنمایی در بندر انزلی

نگارش نخستین قانون مدون دریایی ایران با کمک روس ها

[نوروز بهاء]

○ کارشناس ارشد دریایی



اگرچه دریانوردی در دریای مازندران بیش از ۱۰ قرن قدمت دارد اما شروع عملیات راهنمایی دارای سابقه‌ای کمتر از ۲ قرن است. در گذشته مانند بسیاری از نقاط جهان کشتی‌های بزرگ به علت کم عمق بودن مناطق ساحلی قادر به ورود به بنادر نبودند و کالاهای کشتی‌ها به وسیله قایق‌های کوچک به ساحل یا بنادر انتقال داده می‌شد. در شمال نیز بعد از ظهور کشتی‌های بادبانی بزرگ سه‌دکله از اوایل قرن پانزدهم میلادی، کالا و مسافر به وسیله قایق‌های کوچک معروف به کرجی با هدایت کرجی‌بانان به ساحل انتقال می‌یافت که این امر در بنادر پیربازار رشت، مشهدسر (بابلسر)، گز و انزلی بسیار متداول بود.



با تأسیس شرکت مرکوری - قفقاز در سال ۱۸۵۸ میلادی، شاهد تردد کشتی‌های نسل جدید به‌ویژه کشتی‌های ترکیبی بادبانی - بخاری در دریای مازندران هستیم. این نوع کشتی‌ها به علت آب‌خور زیاد، قادر به ورود به هیچ‌یک از بندرهای شمالی کشور نبودند. این شرکت ابتدا فعالیت تجاری خود را در رود ولگا و دریای مازندران شروع کرد

| آغاز عملیات راهنمایی در رود ولگا

با به قدرت رسیدن پتر کبیر، نفوذ روسیه در دریای مازندران بسیار چشمگیر و به دستور وی عملیات هیدروگرافی و نقشه‌برداری از مناطق شمالی دریای مازندران در سال ۱۷۲۰ میلادی شروع شد. سال ۱۷۲۳ نخستین نقشه جامع دریای مازندران توسط «کارل وان وردون» تهیه و از سال ۱۷۲۲ عملیات راهنمایی کشتی‌ها در ورودی رود ولگا آغاز شد.

| ورود کشتی‌های نسل جدید به دریای مازندران

با تأسیس شرکت مرکوری - قفقاز در سال ۱۸۵۸ میلادی، شاهد تردد کشتی‌های نسل جدید به‌ویژه کشتی‌های ترکیبی بادبانی - بخاری در دریای مازندران هستیم. این نوع کشتی‌ها به علت آب‌خور زیاد، قادر به ورود به هیچ‌یک از بندرهای شمالی کشور نبودند. این شرکت ابتدا فعالیت تجاری خود را در رود



■ اسکله چوبی (کرپی) در مرداب انزلی در اواسط دوران قاجار
■ وجود انواع شناورهای آن زمان از جمله قایق لوتکا، کرجی، کرجی تک دکل و دودلکه، همچنین اشقون در کنار این اسکله جالب است.



■ زنده یادان محمد غاریانی (سمت راست) و حاجی علی لک (سمت چپ)
از راهنمایان دهه ۴۰ بندر نوشهر



با به قدرت رسیدن پتر کبیر، نفوذ روسیه در دریای مازندران بسیار چشمگیر و به دستور وی عملیات هیدروگرافی و نقشه برداری از مناطق شمالی دریای مازندران در سال ۱۷۲۰ میلادی شروع شد.

وسایله قایق های کرجی تخلیه و بارگیری را انجام دهند.

در همین راستا روس ها در اواخر دوره ناصرالدین شاه قاجار از دولت وقت ایران اجازه بازسازی بندر انزلی را گرفتند و سال ۱۲۷۴ هجری قرارداد تأسیس بندر جدید و احداث موج شکن ها بین ایران و شرکت راه شوسه انزلی و قزوین را که یک شرکت روسی بود، منعقد کردند.

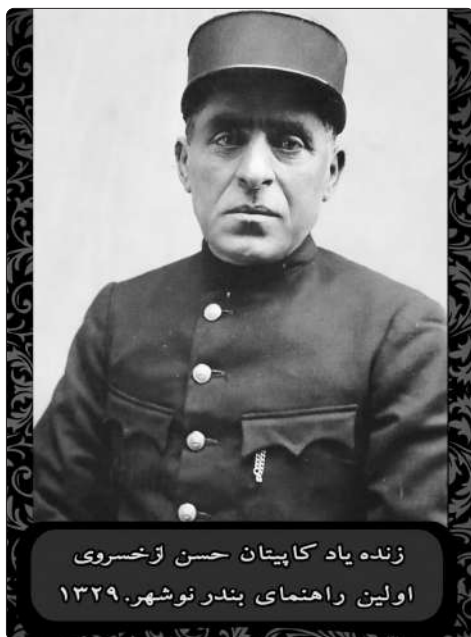
گفتنی است قبل از ورود کشتی های بزرگ،

ولگا و دریای مازندران با در اختیار داشتن ۱۵ کشتی بخار و ۶ کشتی بادبانی سه دکل بزرگ شروع کرد. با ساخت و نوسازی بندر باکو در سال ۱۸۵۹ این بندر تبدیل به نخستین بندر نسل جدید در دریای مازندران می شود و دولت روسیه تزاری آن را مرکز فعالیت این شرکت می کند.

سال ۱۸۷۷ این شرکت به علت عمق کم مرداب انزلی از یک سو و جذابیت بازار ایران، اقدام به طراحی و ساخت کشتی با آب خور کم به نام تهران برای تردد بین بندرهای باکو و انزلی می کند. زنده یاد «عزیز طولی» در صفحه ۹۲۱ جلد دوم «تاریخ جامع بندر انزلی» از کشتی تهران تحت عنوان «واپور طهران» نام می برد. این شرکت سال ۱۹۱۸ میلادی دارای ۴۴ کشتی دیزل و ۱۸ کشتی بخار بود که کشتی های بخار آن به طور عمده مسافری بودند. شرکت قفقاز و مرکوری، خط منظم کشتیرانی با بندر انزلی و مشهدسر (بابلسر) ایجاد کرد به طوری که در طول هفته در روزهای فرد از باکو به انزلی و روزهای زوج از انزلی به باکو تردد داشت. با توسعه فعالیت این شرکت و افزایش ناوگان تجاری در ایران، اقدام به ایجاد دفاتر نمایندگی در تهران، مشهد، رشت و قزوین کرد.

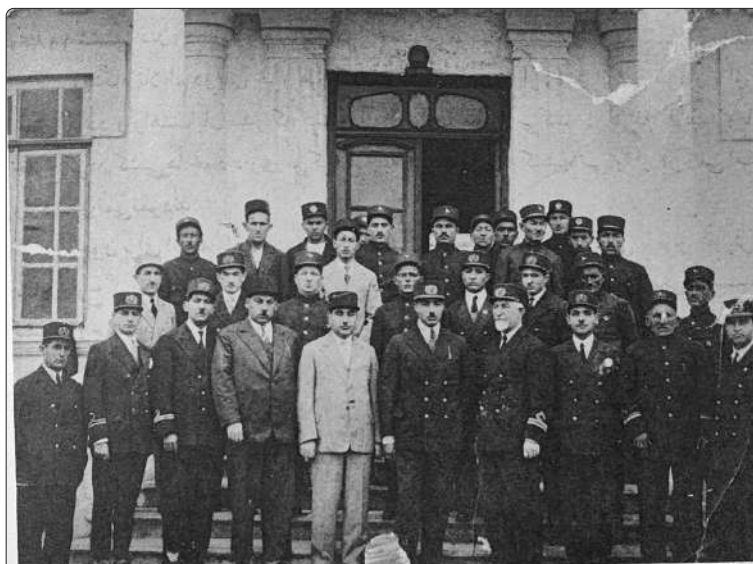
اگرچه حرفه راهنمایی بندر انزلی قدمتی طولانی دارد و مانند بسیاری از کشورهای دریایی جهان که صیادان محلی نخستین راهنمایان کشتی ها به بندر بودند، در انزلی نیز کرجی رانان عملیات راهنمایی کشتی ها را بر عهده داشتند اما شروع عملیات راهنمایی به شکل امروزی و مدرن را باید از زمان شروع به کار کشتی های نسل جدید و بزرگ تر به دریای مازندران از اوایل قرن سیزدهم خورشیدی که مصادف است با انعقاد قرارداد راه شوسه انزلی - قزوین جست و جو کرد.

آن زمان که روس ها ساختار بندرها و ناوگان تجاری خود را در دریای مازندران توسعه دادند و متوجه شدند بندرهای ایران مناسب تردد کشتی های نسل جدید آنها نیستند، به ویژه آنکه شرکت کشتیرانی قفقاز و مرکوری فعالیت خود را بین بندر باکو، انزلی و مشهدسر توسعه داده بود و کشتی های بخار آن به دلیل عمق کم مرداب انزلی و نبود تجهیزات و زیرساخت های مناسب دریایی و بندری، قادر به پهلوگیری و عملیات تخلیه و بارگیری به طور مستقیم نبودند و مجبور بودند به



زنده یاد کاپتان حسن ازخسروی
اولین راهنمای بندر نوشهر. ۱۳۲۹

■ زنده یاد حسن ازخسروی از اولین راهنمایان دهه ۲۰ بندر نوشهر که در بین مردم انزلی به مشتی حسن کماندر (سر راهنما) معروف بود.



راست به چپ ۲- مشهدی عباد دریاگرد ۳- رودکی رئیس دفتر ۴- مسیو واسیلی ۵- مهندس تاله هدایت رئیس بندر ۷- دریاییگی ناظر مالی ۹- نظری ۱۰- خان باقی - عکس از آقای عزیز دریاگرد

■ مسیو واسیلی نفر چهارم از سمت راست ردیف اول

قرارداد تأسیس بندر و احداث موج شکن های بندرانزلی

با توجه به اهمیت تجارت از طریق دریا برای روس ها و شروع به کار کشتی های بخار شرکت مرکوری - قفقاز در مسیر آستراخان، باکو، انزلی و مشهدسر، عملیات لایروبی و ساخت موج شکن های مرداب انزلی از مهم ترین مفاد قرارداد راه شوسه انزلی و قزوین بود. روس ها با آوردن تجهیزات و ماشین آلات جدید از جمله لایروب سطلی، اقدام به عملیات لایروبی مرداب بندر انزلی کردند.

به درستی مشخص نیست چه زمان عملیات لایروبی پایان یافت و کشتی های بزرگ تر به ویژه کشتی های بخار قادر به ورود به بندر انزلی شدند ولی با توجه به متن خبر «روزنامه ناصری» چاپ تبریز، شماره ۳۱ سال ۱۲۷۷ خورشیدی می توان نتیجه گرفت تا سال ۱۲۷۷ بندر انزلی قادر به پذیرش این نوع کشتی ها نبود و تا آن زمان عملیات تخلیه و بارگیری کشتی های بزرگ به وسیله کرجی بانان انجام می شد. در خبر این روزنامه آمده است: «کنون هر کشتی که می آید اقلأ باید ۵ روز یا ۱۰ روز در بارانداز دریا لنگر انداخته و بماند تا به تدریج بارش خالی شود و آن کشتی هایی که می توانند به اندرون رودخانه بیایند، به محض ورود به سرپل گمرگ، علی الفور بار



اگرچه حرفه راهنمایی بندر انزلی قدمتی طولانی دارد و مانند بسیاری از کشورهای دریایی جهان که صیادان محلی نخستین راهنمایان کشتی ها به بنادر بودند، در انزلی نیز کرجی رانان عملیات راهنمایی کشتی ها را بر عهده داشتند اما شروع عملیات راهنمایی به شکل امروزی و مدرن را باید پس از انعقاد قرارداد راه شوسه انزلی - قزوین جست و جو کرد

کشتی های متوسط شرکت مرکوری و قفقاز خودشان مستقیم وارد مرداب انزلی می شدند و نیازی به گرفتن راهنما نداشتند. «کری مگلنوف» نویسنده کتاب «کرانه های جنوبی دریای خزر» که سال ۱۸۶۴ میلادی برابر با ۱۲۴۵ خورشیدی با کشتی همین شرکت وارد مرداب انزلی شد، می گوید: «بامداد روز بعد کشتی بخار رسید و ما بدون اشکال سوار آن شدیم. حوالی ظهر لنگر برداشتیم و در امتداد کرانه های جنوبی به سوی خلیج انزلی روان شدیم. هفدهم نوامبر به انزلی رسیدیم و روبه روی دژ (بنای شمس العماره، اقامتگاه ناصرالدین شاه قاجار در کرانه مرداب انزلی) لنگر انداختیم. بلافاصله با یک قایق متعلق به کشتی به کرانه رفتیم. کرجی رانان انزلی در زمستان انتظار ورود مسافر به لنگرگاه را نداشتند، از این جهت روی آب نبودند».

ناگفته نباشد که در آن زمان مرداب انزلی فاقد اسکله مناسب جهت پهلوگیری و تخلیه و بارگیری بود و تنها اسکله چوبی داشت که به «کرجی» معروف بود و تنها شناورهای بادبانی تکدکله ترکمنی و اوشقون (کشتی های دودکله روسی) می توانستند بر آن پهلو بگیرند.

بندر انزلی کردند.

«مسیو واسیلی» که در بین اهالی انزلی به «واسا» معروف بود، قبل از سال ۱۳۰۶ از مدرسان و سرپرست راهنمایان بندر انزلی بود و اقدام به تربیت راهنمایان زیادی در بندر انزلی کرد. بسیاری از نخستین راهنمایان بندر انزلی از جمله زنده‌یاد «عباد دریاگرد» معروف به «عباد کماندر»، «سید تقی انگوریان»، «کربلایی حسن از خسروی» و «سید آقاجان نگهدار» از شاگردان مسیو واسیلی بودند.

زنده‌یاد کربلایی حسن از خسروی که یکی از شاگردان مسیو واسیلی بود، در دوره کارآموزی راهنمایی، جوانی ۲۵ ساله بود، بنابراین می‌توان استنباط کرد تربیت راهنمایان بومی توسط شرکت مرکوری - قفقاز از اواسط قرن سیزدهم خورشیدی شروع شده بود، زیرا مسیو واسیلی سال ۱۳۰۶ مردی میانسال بود.

قبل از ورود شناورهای خدماتی جدید به بندر انزلی، کرجی‌رانان بندر وظیفه انتقال راهنما به کشتی را داشتند. این کرجی‌ها توسط ۴ تا ۶ کرجی‌ران، همچنین یک سکان‌بان که فرمانده کرجی‌رانان نیز بود، هدایت می‌شد. زنده‌یاد «مشهدی محمد آغبیر» از آخرین نسل‌های این سکان‌بانان بود.

نظامنامه بندر پهلوی

نظامنامه بندر پهلوی مصوبه هیئت وزرای اعظام (دستورالعمل ایمنی عملیات راهنمایی) مصوب مهر ۱۳۰۶ در زمان خود یک دستورالعمل ایمنی دریایی جامع و پیشرفته بود که بخش بزرگی از عملیات دریایی در حوزه آب‌های بندر را پوشش می‌داد. موضوع راهنمایی یکی از فصل‌های مهم این نظامنامه بود در حالی که موضوع دریافت راهنما توسط کشتی‌های خارجی برای نخستین‌بار در فصل چهارم آیین‌نامه بندرهای ایران مصوب ۱۳۱۷/۱۰/۲۴ آمده است؛ یعنی ۱۱ سال بعد از تصویب نظامنامه بندر پهلوی. بنابراین می‌توان استنباط کرد متن نظامنامه بندر پهلوی ترجمه و برگرفته شده از نسخه دستورالعمل روسی است و از سال‌ها قبل از سال ۱۳۰۶ قابلیت اجرایی داشت.

گفتنی است کشور روسیه یکی از ۳۰ کشوری بود که سال ۱۸۶۴ دستورالعمل جلوگیری از تصادف در دریا را که در انگلستان تدوین شده بود، تصویب کرد؛ دستورالعملی که یک قرن بعد کنوانسیون جلوگیری از تصادف در دریا (COLRG 1972) از آن به وجود آمد.

راهنمایی:

۱۴ - هر کشتی که ظرفیت غیر خالص آن متجاوز از یکصد و پنجاه تن باشد باید در موقع خروج از بندر از نقطه لنگرگاه الی خارج بندر به وسیله راهنمایی هدایت شود که اداره بندر او را پذیرفته باشد. خواستن راهنما مطابق قوانین بین‌المللی به وسیله علامات بحری صورت خواهد گرفت.

۱۵ - فرمانده یا مامور بحری هر کشتی که می‌خواهد از بندر حرکت و بسمت دریا عازم شود باید بقدر کفایت قبل از وقت اداره بندر را مطلع کند تا در موقع تعیین راهنما برای او معین نماید.

۱۶ - راهنماها با قایق‌های اداره بندر به کشتی می‌روند و به بندر مراجعت می‌نمایند.

۱۷ - هرگاه کشتی که از دریا می‌آید و یا سمت دریا می‌رود به خاک نشیند یا سبب حادثه یا خود دوچار حادثه بشود باید شرح به خاک نشستن یا حادثه که اتفاق افتاده است بلافاصله با هر جزئیاتی که ممکن است به اداره بندر اطلاع دهد.

۱۸ - راهنماها باید متوجه باشند که ملاحان از حدود سرعتی که در حوالی بندر مجاز است تجاوز نمایند.

۱۹ - برای خطر آتیکه عمداً به توسط راهنمایان به واسطه خط ایشان به کشتی وارد شود اداره بندر مسئول خواهد بود.

■ دستورالعمل راهنمایی کشتی

خود را خالی نموده و به گمرک‌خانه تحویل دهند». (جلد دوم کتاب تاریخ جامع بندر انزلی، ص ۹۲۱-۹۱۸) در این دوره مدیریت بندر انزلی به طور کامل در اختیار روس‌ها بود و عملیات لایروبی، ایجاد کانال دسترسی و استقرار علائم کمک‌ناوبری توسط روس‌ها انجام شد. بر اساس بند ۳ ضمیمه این قرارداد، شرکت راه شوسه انزلی و قزوین به اسم دولت ایران، قانونی (قانون دریایی) را که از آن می‌توان به عنوان نخستین قانون مدون دریایی ایرانی یاد کرد، برای تردد ایمن کشتی‌ها وضع کرد که پس از تأیید آن توسط مقامات ایران، آن قانون به عنوان قانون دریایی و بندری ایران شناخته شد. بنابراین انتظار می‌رود با توجه به مفاد قرارداد فی‌مابین و اشراف کامل روس‌ها بر مسیرهای دریایی ایجاد شده، عملیات راهنمایی و هدایت کشتی‌های جدید در آن زمان توسط خود روس‌ها انجام می‌شده است.

تأسیس مرکز آموزشی راهنمایان در بندر انزلی

اگرچه به‌درستی تاریخ دقیق تربیت راهنمایان دریایی در بندر انزلی مشخص نیست اما حاکمیت و مدیریت چندین ساله روس‌ها بر بندر انزلی و وجود مستندات تاریخی معاصر، گویای این امر است که روس‌ها از اواسط قرن سیزدهم شمسی اقدام به تربیت راهنمای دریایی در



بر اساس بند ۳ ضمیمه این قرارداد، شرکت راه شوسه انزلی و قزوین به اسم دولت ایران، قانونی (قانون دریایی) را که از آن می‌توان به عنوان نخستین قانون مدون دریایی ایرانی یاد کرد، برای تردد ایمن کشتی‌ها وضع کرد که پس از تأیید آن توسط مقامات ایران، آن قانون به عنوان قانون دریایی و بندری ایران شناخته شد

گزارش اختصاصی «بندر و دریا» از نشست نیروهای دریایی کشورهای حاشیه اقیانوس هند در نوشهر

آیونز؛ پلی برای صلح و تاب‌آوری دریایی

بحران‌ها بیش از پیش احساس شد. در چنین فضایی، سمپوزیوم نیروهای دریایی کشورهای حاشیه اقیانوس هند با نام اختصاری آیونز (IONS) در سال ۲۰۰۸ پایه‌گذاری شد تا به نمادی از همبستگی دریایی و دیپلماسی دفاعی منطقه‌ای تبدیل شود. ناخدا دوم سیدمحمد موسوی‌فرگی، مدیر روابط عمومی نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران در نوشتاری اختصاصی برای ماهنامه «بندر و دریا»، نشست بین‌المللی کارگروه اقدامات بشردوستانه و مقابله با بلایای طبیعی آیونز ۲۰۲۵ در نوشهر را روایت کرده است.

هم‌افزایی برای آرامش در دریاها در گستره بی‌کران اقیانوس هند، جایی که راه‌های اصلی تجارت جهانی از آن می‌گذرد، همچنین امنیت دریاها و ثبات مسیرهای حمل‌ونقل همواره از اساسی‌ترین دغدغه‌های ملت‌ها بوده است. این اقیانوس نه تنها بستر ارتباط اقتصادی و فرهنگی ملت‌های مختلف است، بلکه پهنه‌ای است که همواره در معرض تهدیدهای نوین دریایی، از جمله دزدی دریایی، قاچاق، تروریسم دریایی و بلایای طبیعی قرار دارد. با گسترش این چالش‌ها، نیاز به ایجاد بستری مشترک برای همکاری، تبادل تجربه و هماهنگی در واکنش به



معظم کل قوا در تقویت حضور سازنده ایران در عرصه‌های بین‌المللی است.

آیونز ۲۰۲۵ نوشهر؛ نماد همکاری منطقه‌ای

مهر ۱۴۰۴ دانشگاه علوم و فنون دریایی امام خمینی (ره) نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران در نوشهر، میزبان نشست بین‌المللی کارگروه اقدامات بشردوستانه و مقابله با بلایای طبیعی آیونز (HADR) بود. این نشست با شعار «با هم، برای ایمنی و امنیت دریایی» برگزار شد و بار دیگر نام ایران را در عرصه دیپلماسی دریایی در سطح منطقه‌ای و جهانی مطرح کرد.

در این گردهمایی، نمایندگان ۱۱ کشور از جمله پاکستان، هند، چین، اندونزی، امارات و سریلانکا به صورت حضوری و کشورهای قطر، فرانسه، عربستان، میانمار و بنگلادش به صورت برخط شرکت داشتند. برگزاری این نشست در ایران نشان از اعتماد و جایگاه راهبردی نیروی دریایی ارتش در میان کشورهای عضو آیونز دارد. جمهوری اسلامی ایران در حال حاضر ریاست ۲ کارگروه مهم آیونز، یعنی کارگروه امنیت دریایی و کارگروه اقدامات بشردوستانه را بر عهده دارد که خود بیانگر نقش رهبری و تأثیرگذاری ایران در مدیریت بحران‌های دریایی و امداد منطقه‌ای است.

رقابت‌های امداد و نجات دریایی (HADR Drill)

در بخش عملی نشست، مسابقات امداد و نجات دریایی با حضور تیم‌هایی از کشورهای عضو برگزار شد. این رقابت‌ها در ۳ مرحله طراحی شده بود:

۱. نجات مصدوم از کشتی حادثه‌دیده
۲. احیای مصدوم و اقدامات پزشکی اولیه
۳. انتقال مصدوم به نزدیک‌ترین مرکز درمانی

در پایان، تیم نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران با برتری در سرعت، دقت و هماهنگی، مقام نخست را از آن خود کرد. تیم‌های پاکستان و هند به ترتیب در جایگاه دوم و سوم ایستادند.

در حاشیه نشست، رقابت‌های دوستانه تیراندازی با تفنگ بادی و تپانچه نیز میان اعضای کارگروه برگزار شد که در آن نیز تیم ایران در صدر جدول قرار گرفت؛ نمادی از آمادگی جسمی، روحیه هم‌افزایی و تعامل سازنده نیروهای شرکت‌کننده.



نخستین اجلاس آیونز در سال ۲۰۰۸ به ابتکار نیروی دریایی هند در دهلی‌نو برگزار شد. هدف از تأسیس این نهاد، ایجاد چارچوبی برای گفت‌وگو و همکاری میان نیروهای دریایی کشورهای حاشیه اقیانوس هند بود تا از طریق تبادل تجربه، تمرین‌های مشترک و طرح‌های امدادی، ظرفیت واکنش به بحران‌های دریایی تقویت شود.

پیشینه و اهداف شکل‌گیری آیونز

نخستین اجلاس آیونز در سال ۲۰۰۸ به ابتکار نیروی دریایی هند در دهلی‌نو برگزار شد. هدف از تأسیس این نهاد، ایجاد چارچوبی برای گفت‌وگو و همکاری میان نیروهای دریایی کشورهای حاشیه اقیانوس هند بود تا از طریق تبادل تجربه، تمرین‌های مشترک و طرح‌های امدادی، ظرفیت واکنش به بحران‌های دریایی تقویت شود. اکنون آیونز با ۲۵ عضو اصلی و ۹ عضو ناظر، یکی از بزرگ‌ترین مجامع دریایی در سطح جهان محسوب می‌شود. منشور این نهاد بر اصولی چون همکاری منطقه‌ای، احترام متقابل، امنیت جمعی و دیپلماسی مبتنی بر اعتماد استوار است.

فعالیت‌های آیونز در قالب ۳ کارگروه تخصصی دنبال می‌شود:

۱. کارگروه تبادل اطلاعات (IWG)
۲. کارگروه امنیت دریایی (MSSWG)
۳. کارگروه اقدامات بشردوستانه و مقابله با بلایای طبیعی (HADRWG)

این ۳ محور، ساختار اصلی همکاری‌های آیونز را شکل می‌دهد و کشورها را در زمینه‌هایی چون مدیریت بحران، امداد دریایی، واکنش سریع و تقویت تاب‌آوری منطقه‌ای به هم پیوند می‌زند.

آیونز؛ بستر دیپلماسی دریایی در قرن بیست‌ویکم

آیونز یک پیمان نظامی نیست، بلکه چارچوبی برای دیپلماسی دریایی است؛ محملی برای ارتقای ارتباطات، افزایش سطح همکاری و کاستن از سوء تفاهم‌های سیاسی میان ملت‌ها. این ساختار، فرصت گفت‌وگو میان کشورهای را فراهم می‌کند که گاه در حوزه‌های سیاسی یا نظامی اختلاف نظر دارند اما در عرصه دریا و امنیت دریانوردی، دارای منافع مشترکند. از نخستین اجلاس در دهلی‌نو تا امروز، آیونز به نهادی فعال در حوزه مدیریت بحران‌های دریایی، مقابله با دزدی دریایی، امداد و نجات در دریاها و هماهنگی بشردوستانه تبدیل شده است. در این مسیر، نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران با حضور فعال و مؤثر خود در رزمایش‌ها، نشست‌ها و کارگروه‌های مختلف، نقش تعیین‌کننده‌ای در ارتقای سطح تعاملات منطقه‌ای ایفا کرده است؛ نقشی که برگرفته از تدابیر فرماندهی



آیونز یک پیمان نظامی نیست، بلکه چارچوبی برای دیپلماسی دریایی است؛ محملی برای ارتقای ارتباطات، افزایش سطح همکاری و کاستن از سوء تفاهم‌های سیاسی میان ملت‌ها. این ساختار، فرصت گفت‌وگو میان کشورهای را فراهم می‌کند که گاه در حوزه‌های سیاسی یا نظامی اختلاف نظر دارند اما در عرصه دریا و امنیت دریانوردی، دارای منافع مشترکند.



دیدگاه برخی شرکت کنندگان درباره آیونز ۲۰۲۵

عملکرد آیونز باید به گونه‌ای طراحی شود که واکنش نیروهای منطقه در برابر بحران‌ها، سریع، هماهنگ و مؤثر باشد؛ تا الگویی برای دیگر مناطق جهان شود. این ساختار می‌تواند چراغ امیدی برای آینده‌ای امن‌تر در پهنه اقیانوس هند باشد.	امیر دریادار دوم جلیل مقدم معاون هماهنگ کننده نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران
اقیانوس هند با پوشش ۲۰ درصد از سطح زمین، یکی از مسیرهای حیاتی تجارت جهانی است. آیونز با هدف تقویت همکاری‌های دریایی، واکنش سریع به بلایا و اعتمادسازی میان نیروهای منطقه‌ای شکل گرفت تا امنیت پایدار دریایی تضمین شود.	دریادار کارتینگ استریمال نماینده نیروی دریایی هند
دانش و تجربه شما و اشتیاق به انتقال آن به دیگران سنگ بنای این کارگاه است. شما دانشی را به اشتراک گذاشتید که جان انسان‌ها را نجات می‌دهد و این با هیچ کلامی قابل تقدیر نیست. از شما شرکت کنندگان و مشارکت فعال تان سپاسگزارم و معتقدم تعهد تزلزل ناپذیر شما چیزی است که واقعاً این کارگاه آموزشی بین‌المللی برای موفقیت به آن نیاز داشت.	امیر دریادار دوم ابوطالب مطلبی فرمانده دانشگاه علوم دریایی امام خمینی (ره) نوشهر
نیروهای دریایی باید در مدیریت بحران‌ها نقش محوری ایفا کنند. پاسخ‌های سریع، مؤثر و انسانی، اساس موفقیت در عملیات‌های بشردوستانه است.	ناخدا سوم ناونیت رئیس روابط خارجی نیروی دریایی هند
مسئولیت جست‌وجو و نجات دریایی در ایران بر عهده سازمان بنادر و دریانوردی است که با همکاری نیروی دریایی و دیگر نهادها، عملیات‌های امدادی را با بهره‌گیری از تجهیزات پیشرفته اجرا می‌کند.	نادر پسنده مدیرکل ایمنی و حفاظت دریایی سازمان بنادر و دریانوردی
فناوری‌هایی مانند هوش مصنوعی و تصاویر ماهواره‌ای می‌تواند در پیش‌بینی بلایا، تحلیل موقعیت‌های بحرانی و تصمیم‌گیری سریع نقش حیاتی ایفا کند. همکاری منطقه‌ای در این حوزه ضرورتی انکارناپذیر است.	دریادار بازنشسته دکتر فیصل شاه وابسته نظامی سابق پاکستان در ایران
دریا میراث مشترک بشر است. هیچ کشوری به تنهایی نمی‌تواند با بحران‌های دریایی مقابله کند. تنها از طریق همکاری فرامرزی و چندملیتی می‌توان امنیت دریاها را حفظ کرد.	ریماشوکت استراتژیست مؤسسه مطالعات منطقه‌ای اسلام‌آباد
ارتباط میان تیم‌های پزشکی و بخش‌های امدادرسانی در بسیاری از نقاط جهان کافی نیست و هدف این کارگاه نزدیک‌تر کردن این فضاهاست. بیمارستان تخصصی ناوبندر مکران، با امکانات پیشرفته پزشکی و تخصصی، نقشی کلیدی در حمایت از امدادهای دریایی در منطقه اقیانوس هند ایفا می‌کند.	ناخدا یکم پزشک غواص وحید قاسمی متخصص پزشکی دریایی



آیونز، چهره‌ای مؤثر در حوزه دیپلماسی دفاعی از خود نشان داده است. از برگزاری کنفرانس طب رزمی در دانشگاه علوم دریایی امام خمینی (ره) تا رزمایش‌های مشترک آیونز در دریای عمان و شمال اقیانوس هند، روندی پیوسته از تعامل و تبادل تجربه در جریان بوده است.

نشست ۲۰۲۵ نوشهر را می‌توان نقطه عطفی در تثبیت جایگاه ایران در آیونز دانست؛ جایی که ایران نه تنها میزبان، بلکه راهبر ۲ کارگروه اصلی بود. این دستاورد نشان می‌دهد ایران با تکیه بر دانش بومی، تجربه عملیاتی و دیپلماسی فعال، در خط مقدم شکل‌دهی به آینده امنیت دریایی اقیانوس هند قرار دارد.

نشست آیونز ۲۰۲۵ بار دیگر نشان داد امنیت دریایی تنها با هم‌افزایی ملت‌ها و اعتماد متقابل حاصل می‌شود. در دنیای امروز که تغییرات اقلیمی، تهدیدهای فراملی و رقابت‌های اقتصادی در هم تنیده‌اند، دریا دیگر میدان رقابت نیست، بلکه بستر همکاری و هم‌زیستی ملت‌هاست. برگزاری موفق نشست آیونز در نوشهر، گواهی است بر توانمندی، مدیریت و اقتدار نرم جمهوری اسلامی ایران در عرصه بین‌المللی. آیونز، امروز فراتر از یک سازوکار نظامی، به شبکه‌ای از اعتماد، انسان‌دوستی و مسئولیت مشترک تبدیل شده است.

شعار «با هم، برای ایمنی و امنیت دریایی» تنها یک جمله نیست، بلکه راهبردی پایدار برای آینده‌ای آرام، تاب‌آور و انسانی در پهنه اقیانوس هند است؛ آینده‌ای که در آن نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران، همچنان به عنوان یکی از نگهبانان صلح، ثبات و انسانیت در دریاها ایفای نقش خواهد کرد.

کارگاه‌های آموزشی و نشست‌های تخصصی

نشست نوشهر تنها محدود به رقابت‌ها نبود، بلکه مجموعه‌ای از کارگاه‌های تخصصی، سخنرانی‌ها و نشست‌های فنی نیز در دستور کار قرار داشت. موضوعاتی همچون مدیریت سوانح دریایی، امداد در بلایای طبیعی، استفاده از فناوری‌های نوین در عملیات HADR و هماهنگی میان نیروهای نظامی و غیرنظامی در عملیات نجات از جمله محورهای اصلی مباحث بود. در این نشست، نمایندگان کشورها با ارائه تجارب خود از عملیات‌های امدادی، بر اهمیت آمادگی پیشگیرانه، آموزش‌های مشترک و به‌کارگیری فناوری‌های نوین مانند هوش مصنوعی، پهپادهای دریایی و تصاویر ماهواره‌ای تأکید کردند.

از تجربه تا آینده: نقش ایران در آیونز

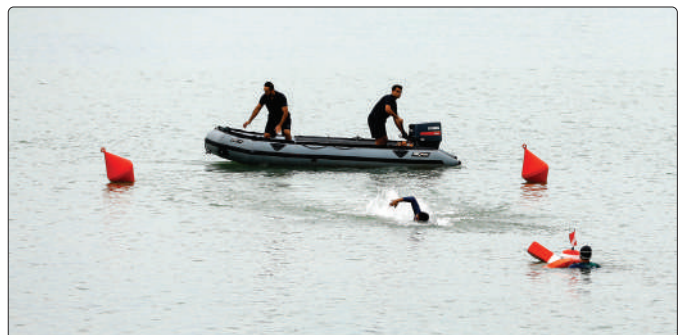
نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران در سال‌های اخیر با حضور فعال در رزمایش‌ها و نشست‌های



نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران در سال‌های اخیر با حضور فعال در رزمایش‌ها و نشست‌های آیونز، چهره‌ای مؤثر در حوزه دیپلماسی دفاعی از خود نشان داده است. از برگزاری کنفرانس طب رزمی در دانشگاه علوم دریایی امام خمینی (ره) تا رزمایش‌های مشترک آیونز در دریای عمان و شمال اقیانوس هند، روندی پیوسته از تعامل و تبادل تجربه در جریان بوده است.



گزارش تصویری نشست بین‌المللی کارگروه اقدامات بشر دوستانه و مقابله با بلایای طبیعی آیونز ۲۰۲۵ در نوشهر



گزارش تصویری بندر گز

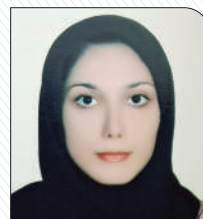


کنوانسیون‌های بین‌المللی چگونه امنیت مالکان کشتی‌ها و دریانوردان را تأمین می‌کنند؟

بیمه‌های الزامی کشتی‌ها تضمین ایمنی آبراه‌های جهانی

مقررات، اگرچه با چالش‌هایی مانند هزینه‌های بالا و فرار برخی مالکان کشتی‌ها از قوانین روبه‌رو است اما نقش مهمی در افزایش ایمنی دریانوردی و حفاظت از زیست‌بوم‌های دریایی ایفا می‌کند. علی‌مرادی، دانش‌آموخته مدیریت و حمل‌ونقل دریایی، پژوهشگر نمونه و مدرس دانشگاه و ساناز مرادی، دانش‌آموخته سازه‌های دریایی و مدرس دانشگاه در مقاله‌ای که نسخه‌ای از آن را در اختیار ماهنامه «بندر و دریا» قرار داده‌اند، به بررسی چارچوب‌های حقوقی، الزامات بیمه‌ای و چالش‌های اجرایی بیمه‌های الزامی مطابق کنوانسیون‌های دریانوردی پرداخته‌اند که توسط سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) به تصویب رسیده است.

بیمه‌های الزامی برای کشتی‌ها بر اساس کنوانسیون‌های بین‌المللی، به منظور حفاظت از محیط زیست دریایی، جبران خسارات مالی و تضمین مسئولیت‌های مالکان کشتی‌ها تدوین شده است. مهم‌ترین کنوانسیون‌های مرتبط شامل کنوانسیون مسئولیت مدنی برای خسارات ناشی از آلودگی نفتی (CLC 1992)، کنوانسیون نایروبی درباره انتقال لاشه کشتی‌ها (Nairobi WRC 2007) و کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی ناشی از کشتی‌ها (MARPOL 73/78) هستند. این بیمه‌ها خسارات ناشی از آلودگی، تصادفات، انتقال لاشه و آسیب به اشخاص ثالث را پوشش می‌دهند. اجرای این



مقدمه

آلودگی نفتی (Civil Liability Convention - CLC 1992) یکی از مهم‌ترین اسناد حقوقی بین‌المللی در زمینه مسئولیت مالکان کشتی‌ها در قبال آلودگی نفتی است. این کنوانسیون ابتدا سال ۱۹۶۹ توسط سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) تصویب شد و سپس سال ۱۹۹۲ مورد بازبینی و اصلاح قرار گرفت تا پوشش بیمه‌ای بیشتری برای خسارات ناشی از آلودگی ایجاد کند. هدف اصلی این کنوانسیون، ایجاد یک چارچوب حقوقی برای مسئولیت مالکان کشتی‌ها در قبال خسارات زیست‌محیطی و مالی ناشی از نشت نفت است. این کنوانسیون، مسئولیت مطلق (Strict Liability) را برای مالکان کشتی‌ها تعیین می‌کند، به این معنی که در صورت وقوع آلودگی، مالک کشتی مسئول جبران خسارت خواهد بود، مگر اینکه بتواند اثبات کند حادثه ناشی از عوامل خارج از کنترل او بوده است.

الف) الزامات و مفاد اصلی کنوانسیون ۱۹۹۲ CLC: کنوانسیون «مسئولیت مدنی برای خسارات ناشی از آلودگی نفتی ۱۹۹۲» چندین الزام و چارچوب قانونی برای مسئولیت مالکان کشتی‌ها در قبال آلودگی نفتی تعیین کرده است.

● **مسئولیت مطلق مالک کشتی:** مالک کشتی در برابر خسارات ناشی از نشت نفت مسئول است، حتی اگر حادثه بدون تقصیر او رخ داده باشد و تنها در صورتی از مسئولیت معاف خواهد شد که ثابت کند حادثه ناشی از عمل جنگی، بلایای طبیعی، سهل‌انگاری دولت یا عمل عمدی شخص ثالث بوده است.

● **الزام به داشتن بیمه یا ضمانت مالی:** طبق ماده ۷ کنوانسیون، مالکان کشتی‌هایی که بیش از ۲۰۰۰ تن نفت خام یا مواد نفتی حمل می‌کنند، موظفند بیمه‌نامه معتبر برای پوشش خسارات احتمالی داشته باشند. این بیمه باید توسط شرکت‌های بیمه‌گر معتبر یا دیگر مؤسسات مالی تضمین شود. کشتی‌هایی که فاقد این بیمه باشند، اجازه ورود به بنادر کشورهای عضو کنوانسیون را نخواهند داشت.

● **سقف پرداخت خسارت توسط مالک کشتی:** کنوانسیون سقف پرداخت خسارات را بر اساس ظرفیت ناخالص کشتی (Gross Tonnage) مشخص کرده و در سال‌های مختلف، این سقف پرداخت با اصلاحیه‌های جدید افزایش یافته است.

● **تأسیس «صندوق بین‌المللی برای جبران خسارت ناشی از آلودگی نفتی» (International Oil Pollution Compensation Funds IOPC Fund):** در صورتی که میزان خسارت از سقف تعیین‌شده فراتر رود یا مالک کشتی نتواند خسارات را جبران کند، «صندوق بین‌المللی جبران خسارت نفتی» (IOPC Fund) وارد عمل می‌شود. این صندوق از محل دریافت حق بیمه از شرکت‌های نفتی تأمین مالی می‌شود.

● **پوشش خسارات تحت کنوانسیون:** بر اساس این کنوانسیون، خساراتی که تحت پوشش بیمه و مسئولیت مالک کشتی قرار دارند، شامل موارد زیر است:

۱. **خسارات زیست‌محیطی:** آلودگی آب‌ها، آسیب به زیست‌بوم‌های دریایی، تخریب زیستگاه‌های ساحلی

۲. **هزینه‌های پاکسازی و کنترل آلودگی:** اقدامات لازم برای جلوگیری از گسترش آلودگی

۳. **خسارات اقتصادی:** جبران خسارت ماهیگیران، شرکت‌های توریستی و صنایع وابسته به دریا

۴. **هزینه‌های بازسازی محیط زیست:** جبران هزینه‌های مرتبط با بازگرداندن محیط زیست به وضعیت اولیه

حمل‌ونقل دریایی یکی از مهم‌ترین ارکان تجارت جهانی است و روزانه هزاران کشتی در آب‌های بین‌المللی تردد می‌کنند. با توجه به مخاطراتی که فعالیت‌های دریایی برای محیط زیست، اشخاص ثالث و اقتصاد جهانی ایجاد می‌کند، مقررات بین‌المللی متعددی برای کنترل این خطرات تدوین شده است. یکی از ابزارهای اصلی برای مدیریت ریسک‌های دریایی، بیمه‌های الزامی کشتی‌هاست که بر اساس کنوانسیون‌های بین‌المللی، مسئولیت مالکان کشتی‌ها را در قبال خسارات احتمالی مشخص می‌کند. این بیمه‌ها نه تنها تضمین‌کننده جبران خسارات ناشی از آلودگی نفتی، تصادفات دریایی و انتقال لاشه کشتی‌ها هستند، بلکه از نظر حقوقی نیز امکان پیگیری مسئولیت‌های مالکان کشتی را فراهم می‌کنند. کنوانسیون‌ها مرتبط، چارچوب‌های لازم را برای الزام مالکان کشتی به داشتن پوشش بیمه‌ای مناسب تعیین کرده‌اند. با وجود مزایای گسترده بیمه‌های الزامی، چالش‌هایی مانند هزینه‌های بالا، اجرای نابرابر مقررات در کشورهای مختلف و فرار برخی کشتی‌ها از الزامات قانونی همچنان وجود دارد. بیمه‌های الزامی کشتی‌ها بخش مهمی از مقررات حمل‌ونقل دریایی جهانی است که به منظور حفاظت از محیط زیست دریایی، جبران خسارات مالی و حمایت از حقوق اشخاص ثالث وضع شده. سازمان‌های بین‌المللی مانند سازمان بین‌المللی دریانوردی با تصویب کنوانسیون‌های بین‌المللی دریایی، قوانین و مقرراتی را برای الزام مالکان کشتی‌ها به داشتن بیمه‌های مشخص تدوین کرده‌اند.

انواع بیمه‌های الزامی، کنوانسیون‌های مربوطه و دلایل اهمیت این بیمه‌ها

بر اساس کنوانسیون‌های مصوب سازمان بین‌المللی دریانوردی، در تعدادی از کنوانسیون‌ها اشاره مستقیم به داشتن بیمه‌نامه شده است. برخی از این کنوانسیون‌ها برای جبران خسارت ناشی از آلودگی آب دریا، برخی برای تأمین ایمنی آبراه‌های بین‌المللی و برخی دیگر برای جبران خسارت کارکنان کشتی‌ها داشتن بیمه‌نامه را الزامی کرده است.

۱. کنوانسیون مسئولیت مدنی برای خسارات ناشی از آلودگی نفتی (CLC 1992)

کنوانسیون مسئولیت مدنی برای خسارات ناشی از

۲. کنوانسیون نایروبی درباره انتقال لاشه کشتی‌ها (Nairobi WRC 2007)

علاوه بر آلودگی نفتی، مدیریت لاشه کشتی‌های مغروق نیز از اهمیت بالایی برخوردار است. کنوانسیون نایروبی درباره انتقال لاشه کشتی‌ها (Nairobi WRC 2007) یکی از ابتکارات بین‌المللی در حوزه مدیریت و انتقال لاشه کشتی مغروق است که با هدف کاهش خطرات ناشی از لاشه‌های کشتی‌های غرق‌شده و افزایش ایمنی دریایی تدوین شده است.

الف) برخی ابعاد این کنوانسیون عبارت است از:

- **حذف یا جمع‌آوری خطرات ناوبری ناشی از مغروقه‌ها:** لاشه‌های کشتی‌ها می‌تواند مانع تردد ایمن در مسیرهای دریایی شده و خطر برخورد با دیگر کشتی‌ها را افزایش دهد.
- **حفاظت از محیط زیست:** لاشه‌های قدیمی ممکن است حاوی مواد شیمیایی یا سوخت‌های باقیمانده باشد که در صورت نشست، به زیست‌بوم‌های دریایی آسیب جدی وارد می‌کند.
- **تعهدات حقوقی:** این کنوانسیون چارچوب حقوقی مشخصی برای تعیین مسئولیت‌های مالکان کشتی و نهادهای مرتبط در قبال حذف و انتقال لاشه‌های کشتی فراهم می‌کند.

ب) اصول و مفاد اصلی کنوانسیون:

- **تعریف لاشه کشتی:** کنوانسیون معیارهایی را برای تعیین این موضوع که چه نوع کشتی‌های غرق‌شده یا متروکه باید از نظر ایمنی و محیط زیستی به عنوان «لاشه» محسوب شود، ارائه می‌دهد.
- **الزامات مالی:** مالکان کشتی‌ها موظف به ارائه تضمین‌های مالی (مانند بیمه یا وثیقه‌های مالی) برای پوشش هزینه‌های مربوط به حذف و انتقال لاشه‌های کشتی خود هستند.
- **مسئولیت‌های حقوقی:** در صورتی که کشتی‌های متروکه تهدیدی برای ناوبری یا محیط زیست ایجاد کنند، مسئولیت قانونی حذف آنها به عهده مالکان یا نهادهای مرتبط است.
- **استانداردها و دستورالعمل‌های فنی:** کنوانسیون شامل راهنمایی‌های فنی برای ارزیابی وضعیت لاشه و روش‌های ایمن برای حذف و انتقال، همچنین شرایط زیست‌محیطی است تا عملیات حذف به



ب) نمونه‌هایی از اجرای این کنوانسیون در حوادث واقع: چندین حادثه بزرگ نشت نفت در دریا باعث فعال شدن مفاد این کنوانسیون و پرداخت خسارات توسط شرکت‌های بیمه و «صندوق بین‌المللی جبران خسارت نفتی» (IOPC Fund) شده است. برخی از مهم‌ترین این موارد عبارت است از:

- **سانحه نشت نفت کشتی «اریکا» (Erika) فرانسه:** دسامبر ۱۹۹۹، نفتکش «اریکا» که در سواحل فرانسه غرق شد، باعث نشت هزاران تن نفت خام شد. بیمه‌های الزامی و صندوق بین‌المللی IOPC بیش از ۱۵۰ میلیون دلار خسارت به ماهیگیران و ساحل‌نشینانی که در سانحه متحمل خسارت شده بودند، پرداخت کردند.
- **حادثه نشت نفت کشتی «پرستیژ» (Prestige) اسپانیا:** سال ۲۰۰۲، کشتی «پرستیژ» که حامل نفت خام بود، در سواحل اسپانیا دچار سانحه شد و بیش از ۶۳ هزار تن نفت به دریا نشت کرد. بر اساس کنوانسیون ۱۹۹۲ CLC و IOPC Fund، بیش از یک میلیارد دلار برای خسارات زیست‌محیطی و اقتصادی پرداخت شد.
- **حادثه نشت نفت کشتی «هیبی اسپریت» (Hebei Spirit) کره جنوبی:** سال ۲۰۰۷، برخورد یک کشتی باری با نفتکش «هیبی اسپریت» در کره جنوبی باعث نشت بیش از ۱۰ هزار تن نفت به دریا شد. بر اساس کنوانسیون ۱۹۹۲ CLC، مالک کشتی و بیمه‌گران ملزم به پرداخت میلیون‌ها دلار خسارت شدند.

ج) چالش‌ها و مشکلات اجرای ۱۹۹۲ CLC: با وجود اینکه این کنوانسیون یک چارچوب قانونی قوی برای جبران خسارات ناشی از آلودگی نفتی فراهم کرده است اما هنوز چالش‌هایی در اجرای آن وجود دارد:

- **ثبات کشتی‌ها تحت پرچم کشورهای با مقررات ضعیف:** برخی مالکان، کشتی‌های خود را در کشورهایی با مقررات بیمه‌ای و نظارتی ضعیف (پرچم مصلحتی Flag of Convenience) ثبت می‌کنند تا از الزامات CLC فرار کنند.
- **تأمین مالی صندوق IOPC در صورت وقوع حوادث بزرگ:** در برخی موارد، خسارات از سقف تعیین‌شده فراتر می‌رود و صندوق IOPC تحت فشار مالی قرار می‌گیرد.
- **عدم عضویت برخی کشورها در کنوانسیون:** برخی کشورها هنوز به این کنوانسیون ملحق نشده‌اند که می‌تواند مشکلاتی را برای اجرای بین‌المللی آن ایجاد کند.



- **ضمیمه دو (Annex II) مواد مایع مضر:** مقررات مربوط به حمل مواد مایع شیمیایی که می تواند خطرناک باشد، در این ضمیمه قرار دارد. این بخش الزاماتی را برای نگهداری، تخلیه و تصفیه این مواد تعیین می کند.
- **ضمیمه سه (Annex III) مواد بسته بندی شده:** این ضمیمه شامل مقررات مربوط به حمل مواد شیمیایی یا مضر به صورت بسته بندی شده است.
- **ضمیمه چهار (Annex IV) فاضلاب:** شرایط و استانداردهای مربوط به تخلیه فاضلاب کشتی هادر دریاهادر این ضمیمه تشریح شده است تا از آلودگی آب های دریایی جلوگیری شود.
- **ضمیمه پنج (Annex V) زباله ها:** این ضمیمه مقررات مربوط به مدیریت زباله های تولید شده در کشتی ها از جمله زباله های جامد و سایر پسماندهای غیر قابل بازیافت را مشخص می کند.
- **ضمیمه شش (Annex VI) آلودگی هوا:** این ضمیمه شامل مقرراتی برای کاهش آلودگی هوای ناشی از گازهای خروجی موتورهای کشتی و دیگر تجهیزات است. محدودیت هایی برای انتشار اکسیدهای نیتروژن، گوگرد و دیگر آلاینده ها تعیین شده است.

گونه ای انجام شود که آسیب های جانبی به محیط زیست وارد نشود.

همکاری بین المللی: از آنجا که برخی لاشه ها در آب های بین المللی قرار دارند یا در مرزهای چند کشور قرار می گیرند، کنوانسیون تأکید می کند کشورهای عضو باید در زمینه های اطلاعاتی، فنی و مالی با یکدیگر همکاری نزدیکی داشته باشند.

۳. کنوانسیون بین المللی جلوگیری از آلودگی ناشی از کشتی ها (MARPOL 73/78)

برای مقابله با گستره وسیعی از آلودگی های دریایی، کنوانسیون مارپل چارچوب جامع تری را ارائه می دهد. کنوانسیون MARPOL 73/78، یکی از مهم ترین و جامع ترین معاهدات بین المللی در حوزه پیشگیری از آلودگی های ناشی از کشتی ها به شمار می رود. این کنوانسیون نخستین بار سال ۱۹۷۳ به تصویب رسید و سپس سال ۱۹۷۸ اصلاحاتی در آن اعمال و به «مارپل ۷۳/۷۸» معروف شد.

الف) اهداف و اهمیت کنوانسیون مارپل ۷۳/۷۸:

- **پیشگیری از آلودگی دریایی:** مارپل با هدف کاهش نشت نفت، مواد شیمیایی مضر، زباله ها، فاضلاب و حتی آلودگی هوایی ناشی از کشتی ها تدوین شده است.
- **حفاظت از محیط زیست دریایی:** اجرای مقررات این کنوانسیون به حفظ زیست بوم های دریایی، حمایت از حیات وحش و کاهش خسارات زیست محیطی ناشی از حوادث دریایی کمک می کند.
- **تشویق به استفاده از فناوری های پاک:** مارپل باعث شده کشتی ها به بهره گیری از فناوری های مدرن تر و سیستم های تصفیه و مدیریت پسماند رو آورند.

ب) ساختار و مفاد کلیدی کنوانسیون مارپل:

کنوانسیون مارپل به ۶ ضمیمه (Annex) تقسیم شده است که هر کدام به جنبه خاصی از آلودگی های ناشی از کشتی ها می پردازد.

- **ضمیمه یک (Annex I) آلودگی نفتی:** این ضمیمه شامل مقررات سختگیرانه ای برای جلوگیری از نشت نفت و مشتقات آن از کشتی ها است. کشتی ها موظفند سیستم های ذخیره و انتقال نفت خود را مطابق استانداردهای مشخص شده طراحی و نگهداری کنند.

الف) اهداف کنوانسیون HNS 2010:

- تضمین جبران خسارت کامل برای آسیب‌های ناشی از حمل مواد خطرناک و مضر از طریق دریا
- ایجاد یک سیستم بیمه و تأمین مالی برای پرداخت خسارت به قربانیان اینگونه حوادث
- مشخص کردن مسئولیت‌های مالک کشتی و دیگر فعالان زنجیره حمل و نقل
- یکپارچه‌سازی مقررات بین‌المللی برای کاهش اختلافات و ابهامات حقوقی در دعاوی خسارت

ب) دامنه شمول کنوانسیون HNS 2010:

کنوانسیون طیف گسترده‌ای از مواد خطرناک و مضر از جمله هیدروکربن‌ها و فرآورده‌های نفتی، گازهای مایع و شیمیایی، مواد سمی و خورنده، ضایعات صنعتی خطرناک و برخی مواد منفجره و رادیواکتیو را که شامل خسارات ناشی از این مواد در دریا، سواحل و مناطق اقتصادی انحصاری (EEZ) کشورها می‌شود، پوشش می‌دهد.

ج) مسئولیت‌ها و تعهدات:

- **مسئولیت مالک کشتی:** بر اساس این کنوانسیون، مالک کشتی (در زمان حادثه) مسئول مستقیم جبران خسارات ناشی از مواد خطرناک حمل‌شده در آن کشتی است. این مسئولیت بدون تقصیر اعمال می‌شود، به این معنی که حتی اگر مالک کشتی در بروز حادثه نقشی نداشته باشد، همچنان مسئول جبران خسارت است.
- **الزام به داشتن بیمه:** تمام کشتی‌هایی که بیش از ۲۰۰ تن مواد خطرناک حمل می‌کنند، باید بیمه یا ضمانت مالی معتبر داشته باشند تا در صورت بروز حادثه، خسارت‌ها جبران شود. این بیمه باید توسط صندوق بین‌المللی HNS تأیید شود.

- **صندوق بین‌المللی HNS:** کنوانسیون HNS 2010 یک صندوق جبران خسارت را نیز تعریف می‌کند که در مواردی که خسارت از ظرفیت بیمه مالک کشتی بیشتر باشد، هزینه‌ها را جبران می‌کند. این صندوق از محل حق بیمه پرداختی صنایع مرتبط با مواد خطرناک تأمین مالی می‌شود.

د) انواع خسارات تحت پوشش کنوانسیون HNS 2010:

این کنوانسیون خسارات مختلفی را پوشش می‌دهد، از جمله:



ج) بیمه‌های مرتبط با الزامات کنوانسیون مارپل: اگرچه کنوانسیون مارپل خودش به طور مستقل داشتن بیمه‌نامه را الزامی نمی‌کند اما در عمل، برای رعایت مقررات آن و جلوگیری از جریمه‌ها یا جبران خسارات احتمالی، کشتی‌ها معمولاً باید تحت پوشش بیمه‌های معتبر زیر باشند.

- **بیمه «مسئولیت آلودگی نفتی» (Oil Pollution Liability Insurance):** مرتبط با ضمیمه یک (Annex I) که به آلودگی نفتی می‌پردازد. برای کشتی‌های نفتکش، این بیمه طبق کنوانسیون مسئولیت مدنی (CLC 1992) الزامی است. این بیمه پوشش خسارات ناشی از نشت یا تخلیه نفت به دریا را پوشش می‌دهد.
- **بیمه «کلوپ پی اند آی» (Protection and Indemnity P&I):** توسط باشگاه‌های بین‌المللی P&I ارائه می‌شود. پوشش مسئولیت‌های ناشی از آلودگی، خسارات به محیط زیست، جریمه‌ها و هزینه‌های قانونی را شامل می‌شود. در موارد نقض مقررات مارپل، این بیمه ممکن است به صورت اختیاری و با بررسی دقیق پرداخت شود.
- **بیمه «مسئولیت برای مواد خطرناک و مایعات سمی»:** ضمیمه (Annex II) : برای کشتی‌هایی که مواد شیمیایی یا مایعات خطرناک حمل می‌کنند، نیاز به بیمه‌ای برای پوشش خسارات ناشی از نشت یا تخلیه این مواد وجود دارد.
- **بیمه «مسئولیت آلودگی هوا و زباله»:** ضمیمه‌های (Annexes IV, V, VI) : برای کشتی‌هایی که در معرض مقررات مربوط به فاضلاب، زباله و آلودگی هوا هستند، این بیمه پوشش جریمه‌ها و هزینه‌های ناشی از تخلفات زیست‌محیطی را فراهم می‌کند.

۴. کنوانسیون مسئولیت مدنی برای خسارات ناشی از حمل مواد خطرناک و مضر در دریا (HNS2010)

علاوه بر نفت، حمل و نقل مواد خطرناک و مضر نیز ریسک‌های زیادی دارد که کنوانسیون HNS به طور خاص به آن می‌پردازد. کنوانسیون مسئولیت مدنی برای خسارات ناشی از حمل مواد خطرناک و مضر از طریق دریا، یک معاهده بین‌المللی است که با هدف تعیین مسئولیت و جبران خسارات ناشی از حمل و نقل مواد خطرناک و مضر (HNS) در دریا تدوین شده است. این کنوانسیون در اصل سال ۱۹۹۶ تصویب شد اما به دلیل مشکلات اجرایی، نسخه اصلاح‌شده آن سال ۲۰۱۰ تدوین شد.



حوادث دریایی و حمایت از مالکان کشتی است. اهداف کلیدی آن عبارت است از:

- تعیین حداکثر میزان مسئولیت مالکان کشتی برای خسارات جانی و مالی
- حفظ منافع اقتصادی صنعت حمل و نقل دریایی با جلوگیری از مسئولیت‌های نامحدود
- اطمینان از وجود یک سیستم جبران خسارت منسجم برای خسارت‌دیدگان حوادث دریایی
- تسهیل حل و فصل دعاوی مرتبط با مسئولیت دریایی در سطح بین‌المللی

ب) دامنه شمول کنوانسیون 1976 LLMC: این کنوانسیون تمام مالکان کشتی و افراد مرتبط با عملیات دریایی را شامل می‌شود. از جمله: مالک کشتی (حقیقی یا حقوقی)، اجاره‌کنندگان کشتی (چارترها)، مدیران و اپراتورهای کشتی، ناخدا، افسران و خدمه کشتی (در موارد خاص) و شرکت‌هایی که عملیات نجات دریایی را انجام می‌دهند.

ج) انواع خسارات تحت پوشش کنوانسیون 1976 LLMC: محدودیت‌هایی را برای مسئولیت مالکان کشتی در موارد زیر تعیین می‌کند:

- **خسارات جانی و بدنی:** فوت، جراحت یا آسیب‌های بدنی به مسافران، خدمه، صیادان و دیگر افراد درگیر در فعالیت‌های دریایی؛ خسارات وارد شده به اشخاصی که در نتیجه حادثه دریایی متحمل ضرر شده‌اند.
- **خسارات مالی و مادی:** خسارات وارده به بار، محموله و اموال اشخاص ثالث؛ خسارات ناشی از برخورد کشتی‌ها، ورود غیرمجاز به بندر، یا آسیب به تأسیسات ساحلی، همچنین هزینه‌های مربوط به عملیات نجات و دفع لاشه کشتی‌های غرق شده.

د) سقف‌های مسئولیت در کنوانسیون 1976 LLMC: یکی از مهم‌ترین جنبه‌های این کنوانسیون، تعیین حداکثر مبلغی است که یک مالک کشتی می‌تواند در صورت وقوع حادثه پرداخت کند. این سقف‌ها بر اساس تناژ ناخالص کشتی (GT) تعیین می‌شود و برای خسارات جانی و مالی متفاوت است.

- **خسارات جانی:** میزان غرامت بالاتر است، زیرا شامل آسیب‌های جسمی و فوت می‌شود.
- **خسارات مالی:** میزان غرامت کمتر است، زیرا تنها شامل ضررهای مالی و مادی است.

- آلودگی محیط زیست: آب‌های دریا، مناطق ساحلی و منابع طبیعی
- آسیب‌های جسمی و جانی به انسان‌ها از جمله خدمه کشتی، ماهیگیران و ساکنان ساحلی
- خسارات اقتصادی: مانند ضرر به کسب و کارهای دریایی و شیلات
- هزینه‌های عملیات پاکسازی: جمع‌آوری و دفع مواد آلوده‌کننده

ه) وضعیت تصویب و اجرای کنوانسیون HNS 2010:

تا سپتامبر ۲۰۲۵ (شهریور ۱۴۰۴)، تنها ۸ کشور شامل کشورهای کانادا، دانمارک، استونی، فرانسه، نروژ، اسلواکی، آفریقای جنوبی و ترکیه اسناد تصویب یا الحاق به پروتکل ۲۰۱۰ را به IMO ارائه داده‌اند. برای اجرای شدن کنوانسیون، باید حداقل ۱۲ کشور آن را تصویب کنند که ۴ کشور از آنها باید دارای ناوگان تجاری با تناژ ناخالص بیش از ۲ میلیون تن باشند و مجموع دریافت بارهای HNS در سال قبل باید حداقل ۴۰ میلیون تن باشد. در حال حاضر، مجموع تناژ گزارش شده توسط این ۸ کشور حدود ۱۹,۲ میلیون تن است که هنوز به حد نصاب لازم نرسیده است.

۵. کنوانسیون محدودیت مسئولیت مالکان کشتی برای خسارات جانی و مالی (LLMC 1976)

برای پوشش خسارات جانی و مالی گسترده‌تر، کنوانسیون LLMC سقف مسئولیت را تعیین می‌کند. کنوانسیون 1976 LLMC که با نام کامل «کنوانسیون بین‌المللی محدودیت مسئولیت مالکان کشتی برای دعاوی دریایی» شناخته می‌شود، یک معاهده بین‌المللی است که توسط سازمان بین‌المللی دریانوردی تصویب شده است. این کنوانسیون به دنبال ایجاد سقف مسئولیت قانونی برای مالکان کشتی در موارد مربوط به خسارات جانی و مالی ناشی از فعالیت‌های دریایی است. این کنوانسیون سال ۱۹۷۶ تدوین شد اما بعدها اصلاحاتی روی آن انجام گرفت که مهم‌ترین آن پروتکل ۱۹۹۶ است که سقف‌های جبران خسارت را افزایش داده و انعطاف‌پذیری بیشتری به کشورها داده است.

الف) اهداف کنوانسیون: محدودیت مسئولیت مالکان کشتی برای خسارات جانی و مالی کنوانسیون LLMC ۱۹۷۶ به دنبال ایجاد تعادل میان حقوق خسارت‌دیدگان

۶. کنوانسیون آتن ۲۰۰۲: جبران خسارت برای مسافران کشتی‌ها

حفاظت از حقوق مسافران در سفرهای دریایی نیز موضوعی حیاتی است که در کنوانسیون آتن به آن پرداخته می‌شود. کنوانسیون آتن درباره حمل مسافران و بار آنها از طریق دریا (Athens Convention) یک معاهده بین‌المللی است که با هدف حمایت از حقوق مسافران کشتی‌ها و تعیین مسئولیت شرکت‌های حمل‌ونقل دریایی در قبال خسارات جانی و مالی تدوین شده است. نسخه اولیه این کنوانسیون سال ۱۹۷۴ تصویب شد اما بعدها در سال ۲۰۰۲ اصلاح شد تا پوشش گسترده‌تری برای مسئولیت‌های شرکت‌های کشتیرانی ارائه دهد. کنوانسیون آتن ۲۰۰۲ شامل مقرراتی برای پرداخت غرامت به مسافران و وراث آنها در صورت وقوع حوادثی مانند غرق شدن کشتی، تصادف، آتش‌سوزی یا دیگر خطرات دریایی است. این معاهده به کشورها کمک می‌کند حقوق مسافران کشتی‌های مسافرتی و تفریحی را تضمین و شرکت‌های حمل‌ونقل را به داشتن بیمه و تمهیدات ایمنی ملزم کند.

الف) اهداف کنوانسیون آتن ۲۰۰۲:

- تعیین مسئولیت شرکت‌های حمل‌ونقل دریایی در قبال خسارات جانی و مالی مسافران
- الزام شرکت‌های کشتیرانی به بیمه کردن مسافران در برابر خطرات سفر
- ایجاد یک سیستم پرداخت غرامت سریع و مؤثر برای مسافران و بازماندگان آنها
- هماهنگ‌سازی قوانین ملی کشورها در مورد حقوق مسافران کشتی‌ها

ب) دامنه شمول کنوانسیون آتن ۲۰۰۲: دامنه شمول این کنوانسیون بر حمل‌ونقل بین‌المللی مسافران از طریق دریا نظارت دارد. بر اساس این معاهده:

- هر فردی که به عنوان مسافر سوار کشتی می‌شود، تحت حمایت این کنوانسیون قرار دارد.
- مسئولیت شرکت‌های کشتیرانی شامل خسارات جانی، نقص عضو و خسارات مالی وارده به بار و وسایل شخصی مسافران می‌شود.
- مسافران کشتی‌های تفریحی، مسافرتی و حتی کشتی‌های تجاری (در صورت حمل مسافر) مشمول این کنوانسیون هستند.

ه) میزان مسئولیت: حداکثر میزان مسئولیت در پروتکل ۱۹۹۶ بر اساس SDR

جدول زیر حداکثر میزان مسئولیت مالک کشتی را در ۲ حالت خسارات جانی و بدنی برای افراد و خسارت مالی را نشان می‌دهد. مالک کشتی بر اساس کنوانسیون و پروتکل آن مسئولیت‌های خود را تا سطح تعیین‌شده در میزان غرامت بر اساس واحد (SDR) مطابق جدول شماره (۱) تعیین می‌کند.

جدول شماره (۱): میزان سقف مسئولیت در کنوانسیون و پروتکل LLMC 1976

ردیف	برای خسارات جانی و بدنی بر حسب تناژ ناخالص کشتی	میزان مسئولیت بر حسب SDR*
۱	برای کشتی‌های تا ۲,۰۰۰ تن	۳,۰۲ میلیون
۲	برای هر تن اضافی بین ۲,۰۰۱ تا ۳۰,۰۰۰ تن	۸۰۰
۳	برای هر تن اضافی بین ۳۰,۰۰۱ تا ۷۰,۰۰۰ تن	۶۰۰
۴	برای هر تن بالاتر از ۷۰,۰۰۰ تن	۴۰۰
	برای خسارات مالی (غیرجانی) بر حسب تناژ ناخالص کشتی	
۵	برای کشتی‌های تا ۲,۰۰۰ تن	۱,۵۱ میلیون
۶	برای هر تن اضافی بین ۲,۰۰۱ تا ۳۰,۰۰۰ تن	۴۰۰
۷	برای هر تن اضافی بین ۳۰,۰۰۱ تا ۷۰,۰۰۰ تن	۳۰۰
۸	برای هر تن بالاتر از ۷۰,۰۰۰ تن	۲۰۰

*** توضیح:** Special Drawing Rights (SDR)، «حق برداشت مخصوص» است که توسط صندوق بین‌المللی پول (IMF) سال ۱۹۶۹ معرفی شد و دارای ویژگی‌هایی از جمله واحد پولی مصنوعی بدون شکل فیزیکی است و ارزش آن بر اساس سبدی از ارزهای جهانی شامل دلار آمریکا، یورو، ین ژاپن، پوند انگلیس و یوان چین تعیین می‌شود و در نهایت هر کشور عضو IMF می‌تواند از SDR برای پرداخت‌های بین‌المللی استفاده کند یا با ارز واقعی مبادله کند.

و) محدودیت مسئولیت و موارد استثنا: اگرچه کنوانسیون سقف‌هایی برای مسئولیت تعیین می‌کند اما در برخی شرایط مالکان کشتی نمی‌توانند از این محدودیت استفاده کنند. این محدودیت‌های مسئولیت شامل مواردی مانند اینکه حادثه عمدی توسط مالک کشتی رخ داده باشد یا مالک کشتی عمداً یا با سهل‌انگاری شدید باعث بروز خسارت شده باشد، نمی‌شود. در این موارد، مسئولیت نامحدود خواهد بود و مالک باید کل خسارت را جبران کند.

ز) وضعیت تصویب و اجرای کنوانسیون LLMC 1976: کنوانسیون LLMC 1976 به عنوان یکی از مهم‌ترین معاهدات بین‌المللی دریایی، توسط بسیاری از کشورها پذیرفته شده است. با این حال، برخی کشورها نسخه اولیه را اجرا کرده‌اند، در حالی که برخی دیگر پروتکل ۱۹۹۶ را نیز پذیرفته‌اند. ایران نیز از جمله کشورهایی است که این کنوانسیون را تصویب کرده است.

خساراتی که بر اثر سهل انگاری یا کوتاهی آنها رخ دهد، مسئولیت مستقیم دارند. میزان غرامت بر اساس واحد (SDR) مطابق جدول شماره (۲) تعیین می شود.

جدول شماره (۲): میزان سقف مسئولیت در کنوانسیون آتن

ردیف	موضوع پوشش	میزان مسئولیت بر حسب SDR
۱	به ازای هر مسافر در صورت مرگ یا جراحات بدنی، بدون نیاز به اثبات تقصیر شرکت کشتیرانی	۲۵۰,۰۰۰
۲	در صورتی که ثابت شود حادثه ناشی از بی احتیاطی یا سهل انگاری شرکت کشتیرانی بوده است	۴۰۰,۰۰۰
۳	برای خسارات مربوط به گم شدن وسایل شخصی مسافر	۲,۲۵۰
۴	برای خسارات وارده به وسیله نقلیه همراه مسافر	۱۲,۷۰۰

هـ) الزام به داشتن بیمه و ضمانت مالی: کنوانسیون آتن ۲۰۰۲ شرکت های کشتیرانی را موظف به داشتن بیمه اجباری برای جبران خسارت مسافران کرده است. بر اساس این مقررات:

- همه کشتی هایی که مسافر حمل می کنند، باید بیمه معتبر برای جبران خسارات جانی و مالی مسافران داشته باشند.
- مسافران در صورت بروز حادثه می توانند مستقیماً علیه شرکت بیمه شکایت کرده

نکته: این کنوانسیون فقط حمل و نقل دریایی بین المللی را شامل می شود، مگر اینکه یک کشور قوانین ملی خود را مطابق آن اصلاح کند.

ج) انواع خسارات تحت پوشش کنوانسیون: کنوانسیون

آتن ۲۰۰۲ دو نوع خسارت اصلی را پوشش می دهد:

● **خسارات جانی و بدنی:** مرگ یا آسیب بدنی مسافران ناشی از سوانح دریایی (مانند غرق شدن، برخورد، آتش سوزی و نقص فنی کشتی)؛ حوادثی که در طول سفر دریایی، هنگام سوار یا پیاده شدن از کشتی رخ می دهد و مسئولیت جبران خسارت برای خانواده های قربانیان در صورت فوت مسافر.

● **خسارات مالی:** گم شدن یا آسیب به وسایل شخصی مسافران در نتیجه حادثه ای که شرکت کشتیرانی مسئول آن است؛ خسارات وارده به وسایل نقلیه ای که همراه مسافران حمل می شوند و هزینه های اضافی ناشی از تأخیر یا لغو سفر دریایی.

د) مسئولیت در کنوانسیون آتن ۲۰۰۲: بر اساس این

کنوانسیون، شرکت های حمل و نقل دریایی در برابر



- دولت مربوطه پس از بررسی، گواهی رسمی بیمه (Bunker Certificate) صادر می‌کند.
- این گواهی باید در کشتی نگهداری و در صورت درخواست، ارائه شود.

(ب) پیامدهای نداشتن بیمه:

- عدم اجازه ورود به بنادر کشورهای عضو کنوانسیون
- جریمه‌های سنگین یا توقیف کشتی
- مسئولیت مستقیم مالک در برابر خسارات زیست محیطی

۸. کنوانسیون کار دریایی (MLC 2006)

در نهایت، کنوانسیون MLC به حقوق دریانوردان و بیمه‌های الزامی مرتبط با آنها می‌پردازد. از تاریخ ۱۸ ژانویه ۲۰۱۷، کشتی‌هایی که تحت پوشش MLC هستند، موظفند ۲ نوع بیمه‌نامه یا تضمین مالی معتبر داشته باشند.

۱. بیمه بازگشت دریانوردان (Repatriation Insurance) طبق ماده ۲، ۵، ۲: پوشش هزینه‌های بازگشت دریانوردان در صورت رها شدن (abandonment) توسط مالک کشتی شامل هزینه‌های سفر، غذا، مراقبت پزشکی و دستمزد معوق تا ۴ ماه.
۲. بیمه مسئولیت مرگ یا از کارافتادگی دریانوردان (Contractual Liability Insurance) طبق ماده ۴، ۲: پوشش خسارات ناشی از مرگ، آسیب بدنی یا ناتوانی دائمی دریانوردان در طول خدمت بر اساس قرارداد کاری یا توافقنامه جمعی (CBA).

(الف) مدارک مورد نیاز:

برای اثبات وجود این بیمه‌ها باید مدارک زیر در کشتی نگهداری و در صورت درخواست ارائه شود:

- Certificate of Financial Security – Regulation 2.5.2
- Certificate of Financial Security – Regulation 4.2

این گواهی‌ها معمولاً توسط شرکت‌های بیمه دریایی یا باشگاه‌های P&I صادر می‌شود و باید توسط دولت پرچم (Flag State) تأیید شود.

(ب) پیامدهای نداشتن بیمه:

- توقیف کشتی در بنادر کشورهای عضو کنوانسیون کار دریایی
- جریمه‌های سنگین و ممنوعیت فعالیت
- مسئولیت مستقیم مالک کشتی در برابر دعاوی حقوقی

نتیجه‌گیری

بیمه‌های الزامی کشتی‌ها نقش مهمی در تضمین مسئولیت‌های مالی و زیست محیطی مالکان کشتی‌ها ایفا می‌کند. کنوانسیون‌های بین‌المللی مانند CLC، MARPOL و Nairobi WRC، آتن، Bunkers، مقاوله‌نامه کار دریایی، HNS و LLMC چارچوب‌های حقوقی لازم را برای الزام بیمه‌های مختلف ایجاد کرده است. در آینده، با توجه به افزایش نگرانی‌های زیست محیطی و رشد حمل و نقل دریایی، ممکن است مقررات سخت‌گیرانه‌تری برای بیمه‌های الزام آور کشتی‌ها وضع شود.

*منابع در دفتر ماهنامه موجود است.

و غرامت خود را مطالبه کنند. گواهی بیمه باید همیشه در کشتی موجود باشد و مقامات بندری حق دارند آن را بررسی کنند.

(و) موارد استثنای محدودیت‌های کنوانسیون:

- شرکت کشتیرانی مسئولیتی در قبال خسارات ناشی از بلایای طبیعی غیرقابل پیش‌بینی (مانند زلزله، توفان و سونامی) ندارد.
- اگر حادثه به دلیل جنگ، شورش یا اقدامات تروریستی رخ داده باشد، مسئولیت محدود خواهد بود.
- در صورتی که مسافر خودش با سهل‌انگاری باعث وقوع حادثه شود (مثلاً رعایت نکردن قوانین ایمنی کشتی)، شرکت حمل و نقل مسئولیتی ندارد.

(ز) وضعیت تصویب و اجرای کنوانسیون آتن ۲۰۰۲:

کنوانسیون برای اجرایی شدن، نیاز به تصویب توسط حداقل ۱۰ کشور داشت که مجموع ناوگان آنها حداقل ۴۰ درصد از کل ظرفیت حمل مسافران دریایی جهان را تشکیل دهد. برخی کشورهایی که این کنوانسیون را تصویب کرده‌اند از جمله انگلیس، فرانسه، اسپانیا، نروژ و استرالیا، عموماً دارای کشتی کروز مسافری هستند. ایران هنوز این کنوانسیون را به طور رسمی تصویب نکرده است؛ شاید به علت عدم وجود چنین فعالیتی هنوز به طور جدی کنوانسیون در ایران مطرح نیست.

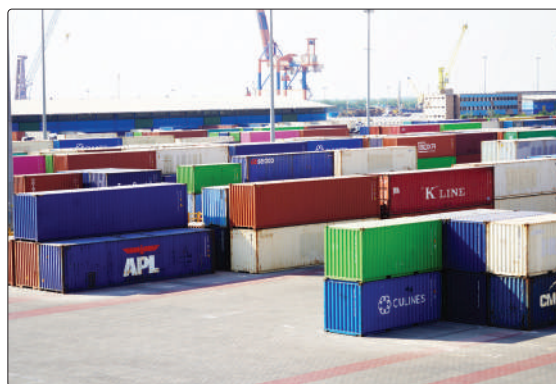
۷. کنوانسیون سوخت کشتی (Bunker 2001)

یکی از الزامات بیمه‌ای دیگر، کنوانسیون سوخت کشتی است که برای جلوگیری از خسارات ناشی از نشت سوخت مصرفی تدوین شده است. این کنوانسیون که از سال ۲۰۰۸ اجرایی شده، برای مقابله با خسارات ناشی از نشت یا تخلیه سوخت مصرفی کشتی‌ها (bunker oil) تدوین شده است. برخلاف نفتکش‌ها که تحت پوشش کنوانسیون CLC هستند، این کنوانسیون برای تمام کشتی‌های بالای ۱۰۰۰ تن ناخالص (GT) صرف نظر از نوع یا کاربری‌شان اعمال می‌شود.

(الف) مراحل دریافت گواهی رسمی:

- مالک کشتی باید از شرکت بیمه معتبر، Blue Card دریافت کند. این سند به دولت صاحب پرچم (Flag State) یا کشوری که کشتی قصد ورود به بندر آن را دارد، ارسال می‌شود.

گزارش تصویری بندر خرمشهر



عکس‌ها: جواد دریس‌سای

مقررات زیست محیطی چگونه به کاهش هزینه‌های پنهان آلودگی در بنادر کمک می‌کند؟

اقتصاد آبی و بنادر پاک استراتژی جدید توسعه دریایی ایران

زیست محیطی زمینه‌ساز توسعه اقتصاد چرخشی و ایجاد فرصت‌های جدید اشتغال و درآمدزایی است. یافته‌ها نشان می‌دهد حرکت به سوی بنادر سبز و پایدار نه تنها یک الزام قانونی، بلکه یک مزیت رقابتی و انتخاب راهبردی برای تضمین آینده صنعت دریایی ایران و نقش آفرینی مؤثر در اقتصاد منطقه‌ای و جهانی است. مرتضی فاخری، دانش آموخته مدیریت بازرگانی و محمدجواد مهتابی، کارشناس دریایی، در مقاله‌ای که نسخه‌ای از آن را در اختیار ماهنامه «بندر و دریا» قرار داده‌اند، با تمرکز بر اقتصاد آبی و بنادر پاک به بررسی نقش مقررات زیست محیطی در ارتقای بهره‌وری، کاهش هزینه‌های پنهان آلودگی و افزایش رقابت پذیری بنادر ایران پرداخته‌اند.

بنادر به عنوان گره‌های حیاتی زنجیره تأمین جهانی، نه تنها زیرساخت حمل و نقل، بلکه کانون‌های اثرگذار بر اقتصاد و محیط زیست هستند. افزایش فعالیت‌های دریایی موجب شده کنترل آلودگی آب، هوا و خاک به یک ضرورت راهبردی تبدیل شود. چارچوب‌های بین‌المللی و مقررات بندری شامل مدیریت پسماند، کنترل انتشار آلاینده‌ها، پایش محیطی و ایجاد تسهیلات دریافت پسماند، به عنوان ابزارهای کلیدی حکمرانی بندری معرفی می‌شوند. اجرای این مقررات علاوه بر هزینه‌های اولیه زیرساختی، پیامدهای اقتصادی مثبت همچون کاهش خسارات زیست محیطی، ارتقای ایمنی عملیاتی، جذب سرمایه‌گذاری و افزایش اعتبار بین‌المللی بنادر را به همراه دارد. همچنین مقررات



مقدمه

بنادر به عنوان گره‌های حیاتی زنجیره تأمین جهانی، نقشی فراتر از یک زیرساخت حمل‌ونقل ایفا می‌کنند و به عنوان کانون‌های اثرگذار بر اقتصاد، محیط زیست و توسعه پایدار شناخته می‌شوند. افزایش حجم تجارت دریایی، گسترش فعالیت‌های بندری و تنوع عملیات مرتبط با کشتی‌ها موجب شده مخاطرات زیست‌محیطی در حوزه‌های آب، هوا و خاک به یکی از چالش‌های اصلی حکمرانی بندری تبدیل شود. در چنین شرایطی، مقررات زیست‌محیطی نه تنها ابزاری برای حفاظت از منابع طبیعی است، بلکه به عنوان یک الزام اقتصادی و رقابتی نیز عمل می‌کند، زیرا کیفیت محیط زیست بندری مستقیماً بر بهره‌وری، هزینه‌های عملیاتی، جذب سرمایه‌گذاری و اعتبار بین‌المللی بنادر تأثیر می‌گذارد. در دهه‌های اخیر، سازمان‌های بین‌المللی و دولت‌ها با تدوین مقررات سخت‌گیرانه‌تر، چارچوبی جامع برای کنترل آلودگی در بنادر ایجاد کرده‌اند؛ چارچوبی که اجرای آن نیازمند هماهنگی میان نهادهای بندری، اپراتورها، شرکت‌های کشتیرانی و صنایع پشتیبان است. این مقررات از مدیریت پسماندهای کشتی و کنترل انتشار آلاینده‌ها گرفته تا پایش کیفیت خاک و استانداردسازی عملیات بارگیری را در برمی‌گیرد و رعایت آنها شرط لازم برای فعالیت بنادر در بازار رقابتی امروز است. در نتیجه، بررسی دقیق این مقررات و تحلیل آثار اقتصادی و مدیریتی آنها می‌تواند مسیر روشنی برای گذار بنادر به سمت توسعه پایدار و ارتقای جایگاه آنها در اقتصاد دریامحور ترسیم کند.

چارچوب حقوقی و مقررات بین‌المللی مرتبط با کنترل آلودگی

چارچوب حقوقی بین‌المللی مرتبط با کنترل آلودگی دریایی بر پایه مجموعه‌ای از کنوانسیون‌ها و مقررات شکل گرفته که هدف آنها ایجاد یک نظام هماهنگ برای پیشگیری از آلودگی ناشی از فعالیت‌های کشتیرانی و بندری است. این اسناد با تمرکز بر جنبه‌های مختلف آلودگی، از تخلیه مواد نفتی و شیمیایی گرفته تا مدیریت آب توازن و کنترل دفع مواد زائد، استانداردهای فنی و عملیاتی دقیقی را برای کشتی‌ها تعیین می‌کنند. کنوانسیون‌های اصلی در این حوزه، هر یک بخشی از این نظام را پوشش می‌دهند و در کنار یکدیگر چارچوبی جامع برای حفاظت از محیط زیست دریایی

ایجاد می‌کنند. این چارچوب به گونه‌ای طراحی شده که کشورها و بنادر بتوانند با تبعیت از آن، فعالیت‌های دریایی را در مسیر توسعه پایدار هدایت کنند و از بروز خسارات زیست‌محیطی گسترده جلوگیری شود. در واقع، این مقررات نه تنها جنبه حفاظتی دارند، بلکه به عنوان ابزارهای تنظیم‌گر برای ارتقای کیفیت عملیات دریایی و افزایش مسئولیت‌پذیری بازیگران صنعت حمل‌ونقل دریایی عمل می‌کنند.

در این میان، بنادر جایگاهی کلیدی در اجرای این مقررات دارند، زیرا نقطه اتصال میان الزامات حقوقی و عملیات واقعی دریایی محسوب می‌شوند. بنادر موظفند زیرساخت‌های لازم برای دریافت و مدیریت پسماند، کنترل تخلیه آب توازن، پایش کیفیت محیط و نظارت بر عملکرد کشتی‌ها را فراهم کنند. همچنین بنادر نقش مهمی در اعمال کنترل‌های نظارتی دارند و از طریق بازرسی‌های منظم، بررسی مدارک و ارزیابی وضعیت عملیاتی کشتی‌ها، میزان انطباق آنها با مقررات را تعیین می‌کنند. این نقش نظارتی موجب می‌شود بنادر به عنوان بازوی اجرایی نظام بین‌المللی عمل کنند و کارآمدی آنها تأثیر مستقیمی بر اثربخشی مقررات جهانی داشته باشد. علاوه بر این، اجرای صحیح این مقررات در بنادر می‌تواند به ارتقای اعتبار بین‌المللی آنها، افزایش رقابت‌پذیری و جذب سرمایه‌گذاری کمک کند، زیرا رعایت استانداردهای زیست‌محیطی یکی از معیارهای اصلی ارزیابی عملکرد بنادر در سطح جهانی است. به این ترتیب، بنادر نه تنها مجری مقررات هستند، بلکه نقش‌آفرینی فعال در تحقق اهداف کلان حفاظت از محیط زیست دریایی به شمار می‌آیند.

مقررات بندری در کنترل آلودگی آب

مقررات بندری در حوزه کنترل آلودگی آب بر مجموعه‌ای از الزامات فنی و مدیریتی استوار است که هدف آنها پیشگیری از ورود آلاینده‌های نفتی، فاضلاب، آب توازن و دیگر پسماندهای کشتی‌ها به محیط دریایی است. مدیریت پسماندهای نفتی و فاضلاب از مهم‌ترین محورهای این مقررات به شمار می‌رود و بنادر موظفند سازوکاری فراهم کنند که کشتی‌ها بتوانند پسماندهای تولیدی خود را به صورت ایمن و کنترل‌شده تخلیه کنند. در این میان، مدیریت آب توازن نیز اهمیت ویژه‌ای دارد، زیرا تخلیه کنترل‌نشده آن می‌تواند منجر به انتقال گونه‌های مهاجم و برهم‌زدن تعادل اکولوژیک شود. از



بنادر به عنوان گره‌های حیاتی زنجیره تأمین جهانی، نقشی فراتر از یک زیرساخت حمل‌ونقل ایفا می‌کنند و به عنوان کانون‌های اثرگذار بر اقتصاد، محیط زیست و توسعه پایدار شناخته می‌شوند. افزایش حجم تجارت دریایی، گسترش فعالیت‌های بندری و تنوع عملیات مرتبط با کشتی‌ها موجب شده مخاطرات زیست‌محیطی در حوزه‌های آب، هوا و خاک به یکی از چالش‌های اصلی حکمرانی بندری تبدیل شود



چارچوب حقوقی بین‌المللی مرتبط با کنترل آلودگی دریایی بر پایه مجموعه‌ای از کنوانسیون‌ها و مقررات شکل گرفته که هدف آنها ایجاد یک نظام هماهنگ برای پیشگیری از آلودگی ناشی از فعالیت‌های کشتیرانی و بندری است. این اسناد، از تخلیه مواد نفتی و شیمیایی گرفته تا مدیریت آب توازن و کنترل دفع مواد زائد، استانداردهای فنی و عملیاتی دقیقی را برای کشتی‌ها تعیین می‌کنند

کشتیرانی شود. بنابراین اجرای دقیق مقررات بندری در کنترل آلودگی آب نه تنها یک ضرورت زیست محیطی است، بلکه یک الزام اقتصادی و راهبردی برای حفظ رقابت پذیری بنادر در سطح منطقه‌ای و جهانی به شمار می‌آید.

مقررات بندری در کنترل آلودگی هوا

مقررات بندری در حوزه کنترل آلودگی هوا بر مجموعه‌ای از الزامات فنی و مدیریتی استوار است که هدف آنها کاهش انتشار آلاینده‌های ناشی از فعالیت کشتی‌ها و تجهیزات بندری است. یکی از مهم‌ترین محورهای این مقررات، استفاده از سوخت‌های کم‌گوگرد و رعایت استانداردهای تعیین شده برای مناطق کنترل انتشار است. در این چارچوب، کشتی‌ها موظفند هنگام ورود به محدوده‌های بندری از سوخت‌هایی با میزان گوگرد بسیار پایین استفاده کنند تا انتشار اکسیدهای گوگرد و ذرات معلق به حداقل برسد. این الزام نه تنها به کاهش آلودگی هوا کمک می‌کند، بلکه زمینه‌ساز ارتقای سلامت کارکنان بندری و ساکنان مناطق ساحلی نیز هست. علاوه بر این، مقررات مربوط به مناطق کنترل انتشار، محدوده‌هایی را تعریف می‌کند که در آنها استانداردهای سخت‌گیرانه‌تری برای انتشار آلاینده‌ها اعمال می‌شود و بنادر باید سازوکارهای لازم برای نظارت بر رعایت این استانداردها را فراهم کنند.

در کنار الزامات مربوط به سوخت، نقش تجهیزات بندری کم‌انتشار و فناوری برق‌رسانی ساحلی اهمیت ویژه‌ای دارد. استفاده از تجهیزات مکانیزه با مصرف انرژی کمتر و انتشار پایین، یکی از راهکارهای اصلی برای کاهش آلودگی ناشی از عملیات بارگیری و تخلیه است. همچنین برق‌رسانی ساحلی این امکان را فراهم می‌کند که کشتی‌ها هنگام پهلوگیری موتورهای کمکی خود را خاموش کرده و از برق شبکه استفاده کنند؛ اقدامی که به طور قابل توجهی انتشار آلاینده‌ها را در محدوده اسکله کاهش می‌دهد. پایش کیفیت هوا نیز بخش جدایی‌ناپذیر مقررات بندری است و بنادر باید به صورت مستمر وضعیت انتشار آلاینده‌ها را ارزیابی کنند تا هرگونه افزایش غیرعادی شناسایی و مدیریت شود. اهمیت این پایش‌ها تنها به جنبه زیست محیطی محدود نمی‌شود، زیرا آلودگی هوا می‌تواند پیامدهای اقتصادی قابل توجهی برای بنادر داشته باشد. افزایش هزینه‌های



■ بندر روتردام



مدیریت پسماندهای نفتی و فاضلاب از مهم‌ترین محورهای این مقررات به شمار می‌رود و بنادر موظفند سازوکاری فراهم کنند که کشتی‌ها بتوانند پسماندهای تولیدی خود را به صورت ایمن و کنترل شده تخلیه کنند. در این میان، مدیریت آب توازن نیز اهمیت ویژه‌ای دارد، زیرا تخلیه کنترل نشده آن می‌تواند منجر به انتقال گونه‌های مهاجم و برهم زدن تعادل اکولوژیک شود.

این رو، بنادر باید فرآیندهای مشخصی برای دریافت، تصفیه یا نظارت بر تخلیه آب توازن تعریف و از انطباق عملیات کشتی‌ها با استانداردهای تعیین شده اطمینان حاصل کنند. این مجموعه مقررات، علاوه بر جنبه‌های فنی، بر مسئولیت‌پذیری اپراتورها و شفافیت عملیات نیز تأکید دارد و بنادر را ملزم می‌کند نظامی یکپارچه برای مدیریت پسماندهای دریایی ایجاد کنند. یکی از الزامات اساسی در این چارچوب، ایجاد تسهیلات دریافت پسماند یا (Port Reception Facilities) PRF در بنادر است؛ زیرساخت‌هایی که باید ظرفیت کافی، استانداردهای ایمنی مناسب و فرآیندهای عملیاتی مشخص برای دریافت، ذخیره‌سازی و انتقال پسماندهای نفتی، فاضلاب و دیگر مواد آلاینده داشته باشند. وجود این تسهیلات شرط لازم برای جلوگیری از تخلیه غیرمجاز پسماند در دریاست و بنادر را قادر می‌کند نقش نظارتی خود را به طور مؤثر ایفا کنند. در کنار این زیرساخت‌ها، پایش کیفیت آب در محدوده بندری نیز بخش جدایی‌ناپذیر مقررات است.

بنادر باید به صورت دوره‌ای وضعیت فیزیکی، شیمیایی و زیستی آب را ارزیابی کنند تا هرگونه تغییر ناشی از فعالیت‌های بندری یا تخلیه آلاینده‌ها به سرعت شناسایی و مدیریت شود. این پایش‌ها علاوه بر جنبه زیست محیطی، اهمیت اقتصادی نیز دارد، زیرا آلودگی آب می‌تواند پیامدهای گسترده‌ای بر عملکرد بندر، هزینه‌های نگهداری، ایمنی عملیات و حتی اعتبار بین‌المللی آن داشته باشد. آلودگی آب ممکن است منجر به رسوب گذاری بیش از حد، کاهش عمق کانال‌ها، آسیب به تجهیزات، محدودیت در فعالیت‌های شیلاتی و گردشگری و در نهایت کاهش جذابیت بندر برای خطوط



بندر سنگاپور

دهد، موجب محدودیت در توسعه زیرساخت‌ها شود، ارزش زمین‌های بندری را کاهش دهد و حتی مانع جذب سرمایه‌گذاری‌های جدید شود. علاوه بر این، آلودگی خاک می‌تواند بر فعالیت‌های صنایع وابسته، از جمله شیلات، گردشگری و خدمات دریایی تأثیر منفی بگذارد و تصویر بندر را در سطح بین‌المللی تضعیف کند. به همین دلیل، اجرای دقیق مقررات کنترل آلودگی خاک نه تنها یک ضرورت زیست‌محیطی، بلکه یک الزام اقتصادی و راهبردی برای حفظ پایداری و رقابت‌پذیری بندر به شمار می‌آید.

الزامات مدیریتی و اجرایی در بندار

الزامات مدیریتی و اجرایی در بندار برای کنترل آلودگی، بر ایجاد یک نظام یکپارچه نظارت، پایش و واکنش استوار است که هدف آن تضمین انطباق عملیات بندری و دریایی با استانداردهای زیست‌محیطی است. مدیریت کارآمد آلودگی در بندار نیازمند تدوین دستورالعمل‌های عملیاتی دقیق، تعیین مسئولیت‌های مشخص برای واحدهای مختلف و ایجاد سازوکارهای هماهنگ میان اپراتورها، شرکت‌های کشتیرانی و نهادهای نظارتی است. در این چارچوب، بندار باید برنامه‌های مدیریت ریسک زیست‌محیطی را طراحی و اجرا کنند تا احتمال بروز آلودگی در مراحل مختلف عملیات، از پهلویی و سوخت‌رسانی گرفته تا بارگیری و تخلیه، به حداقل برسد. این برنامه‌ها معمولاً شامل ارزیابی خطر، پیش‌بینی سناریوهای اضطراری، تعیین اقدامات پیشگیرانه و ایجاد تیم‌های واکنش سریع برای مقابله با حوادث احتمالی است. علاوه بر این، آموزش مستمر کارکنان بندری و دریایی نقش مهمی در ارتقای



بندار باید به صورت دوره‌ای وضعیت فیزیکی، شیمیایی و زیستی آب را ارزیابی کنند تا هرگونه تغییر ناشی از فعالیت‌های بندری یا تخلیه آلاینده‌ها به سرعت شناسایی و مدیریت شود. این پایش‌ها علاوه بر جنبه زیست‌محیطی، اهمیت اقتصادی نیز دارد، زیرا آلودگی آب می‌تواند پیامدهای گسترده‌ای بر عملکرد بندر، هزینه‌های نگهداری، ایمنی عملیات و حتی اعتبار بین‌المللی آن داشته باشد.

نگهداری، اختلال در عملیات و کاهش جذابیت بندر برای خطوط کشتیرانی می‌شود. در نتیجه، اجرای دقیق مقررات کنترل آلودگی هوا نه تنها یک ضرورت زیست‌محیطی است، بلکه یک الزام اقتصادی برای حفظ رقابت‌پذیری و کارآمدی بندار در سطح منطقه‌ای و بین‌المللی به شمار می‌آید.

مقررات بندری در کنترل آلودگی خاک

مقررات بندری در حوزه کنترل آلودگی خاک بر مجموعه‌ای از الزامات فنی، مدیریتی و نظارتی استوار است که هدف آنها پیشگیری از نفوذ مواد آلاینده به خاک و رسوبات بندری و کاهش پیامدهای ناشی از فعالیت‌های عملیاتی است. در محیط‌های بندری، احتمال نشست مواد نفتی، مواد شیمیایی، پسماندهای صنعتی و آلودگی ناشی از عملیات بارگیری و تخلیه همواره وجود دارد و به همین دلیل، بندار موظفند استانداردهای مشخصی برای ذخیره‌سازی، انتقال و مدیریت مواد خطرناک تعریف کنند.

این مقررات بر ضرورت استفاده از مخازن استاندارد، سیستم‌های جمع‌آوری رواناب آلوده، کف‌سازی مناسب محوطه‌ها و ایجاد سازوکارهای واکنش سریع در صورت بروز نشست تأکید دارد. همچنین مدیریت پسماندهای صنعتی و خطرناک در بندار باید به گونه‌ای انجام شود که از تماس مستقیم این مواد با خاک جلوگیری شود و فرایندهای جمع‌آوری، تفکیک و انتقال آنها مطابق اصول ایمنی و زیست‌محیطی انجام شود. این الزامات، علاوه بر کاهش خطرات زیست‌محیطی، موجب ارتقای ایمنی عملیاتی و کاهش احتمال بروز حوادث ثانویه نیز می‌شود.

در کنار این اقدامات، پایش مستمر کیفیت خاک و رسوبات در محدوده بندری بخش مهمی از مقررات محسوب می‌شود. بندار باید به صورت دوره‌ای نمونه‌برداری و ارزیابی‌های آزمایشگاهی انجام دهند تا هرگونه تغییر ناشی از فعالیت‌های عملیاتی یا نشست مواد آلاینده شناسایی شود. نتایج این پایش‌ها می‌تواند مبنای تصمیم‌گیری برای اقدامات اصلاحی، برنامه‌های پاکسازی و بهبود زیرساخت‌ها قرار گیرد. اهمیت این مقررات تنها به جنبه زیست‌محیطی محدود نمی‌شود، زیرا آلودگی خاک می‌تواند پیامدهای اقتصادی قابل توجهی برای بندار ایجاد کند. آلودگی رسوبات ممکن است هزینه‌های لایروبی را افزایش

راهبردی ضروری است. از یک سو، رعایت استانداردهای زیست‌محیطی مستلزم سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌ها، فناوری‌های نوین، سیستم‌های پایش و آموزش نیروی انسانی است و این موضوع می‌تواند هزینه‌های اولیه قابل توجهی برای بنادر ایجاد کند. ایجاد تسهیلات دریافت پسماند، نصب تجهیزات کنترل انتشار، توسعه سامانه‌های پایش آب و هوا و اجرای برنامه‌های مدیریت ریسک از جمله مواردی است که نیازمند تخصیص منابع مالی و برنامه‌ریزی دقیق است. با این حال، این هزینه‌ها در بلندمدت به عنوان سرمایه‌گذاری‌هایی تلقی می‌شود که موجب کاهش خسارات زیست‌محیطی، افزایش ایمنی عملیاتی و بهبود کارآمدی فرآیندهای بندری می‌شود. علاوه بر این، رعایت مقررات زیست‌محیطی می‌تواند از بروز جرمه‌ها، توقف عملیات و خسارات ناشی از آلودگی جلوگیری کند و در نتیجه، هزینه‌های غیرمستقیم بنادر را کاهش دهد.

از سوی دیگر، اجرای این مقررات فرصت‌های اقتصادی جدیدی نیز ایجاد می‌کند و می‌تواند جایگاه بنادر را در بازار رقابتی ارتقا دهد. بنادر سبز و پایبند به استانداردهای زیست‌محیطی معمولاً برای خطوط کشتیرانی جذاب‌ترند، زیرا شرکت‌ها ترجیح می‌دهند در بنداری فعالیت کنند که ریسک‌های عملیاتی و زیست‌محیطی در آنها کمتر است. این موضوع می‌تواند به افزایش حجم ترافیک دریایی، جذب سرمایه‌گذاری خارجی و توسعه فعالیت‌های جانبی منجر شود. همچنین اجرای مقررات زیست‌محیطی زمینه‌ساز توسعه اقتصاد چرخشی در بنادر است؛ اقتصادی که در آن پسماند به منابع ارزشمند تبدیل می‌شود و فرصت‌های جدیدی برای اشتغال و درآمدزایی ایجاد می‌کند. به طور کلی، رعایت استانداردهای زیست‌محیطی موجب ارتقای اعتبار بین‌المللی بنادر می‌شود و این اعتبار نقش مهمی در مشارکت در شبکه‌های جهانی حمل‌ونقل، جذب پروژه‌های توسعه‌ای و افزایش سهم بنادر در تجارت منطقه‌ای دارد. به این ترتیب، تحلیل اقتصادی نشان می‌دهد اجرای مقررات زیست‌محیطی نه تنها یک الزام قانونی، بلکه یک مزیت رقابتی و راهبردی برای بنادر در مسیر توسعه پایدار است.

مطالعه موردی در کشورهای دیگر

بررسی تجربه کشورهای مختلف نشان می‌دهد اجرای مقررات زیست‌محیطی در بنادر، علاوه بر



■ بندر شانگهای

سطح آگاهی و کاهش خطاهای انسانی دارد و به عنوان یکی از مؤثرترین ابزارهای مدیریتی در کنترل آلودگی شناخته می‌شود.

در کنار الزامات مدیریتی، اجرای مؤثر مقررات نیازمند ایجاد زیرساخت‌های نظارتی و پایشی است که بتواند وضعیت محیطی بندر را به صورت مستمر ارزیابی و تغییرات احتمالی را شناسایی کند. بنادر باید سامانه‌های پایش آب، هوا و خاک را به گونه‌ای طراحی کنند که داده‌های دقیق و قابل استناد برای تصمیم‌گیری فراهم شود. این داده‌ها مبنای اقدامات اصلاحی، برنامه‌ریزی‌های بلندمدت و گزارش‌دهی به نهادهای ملی و بین‌المللی قرار می‌گیرد. همچنین سازوکارهای بازرسی و اعمال قانون، بخش جدایی‌ناپذیر این نظام اجرایی است و بنادر باید توانایی برخورد با تخلفات، اعمال جرمه و حتی محدود کردن فعالیت کشتی‌ها یا اپراتورهای متخلف را داشته باشند. اجرای این الزامات نه تنها موجب کاهش مخاطرات زیست‌محیطی می‌شود، بلکه به ارتقای اعتبار بندر، افزایش اعتماد ذی‌نفعان و بهبود رقابت‌پذیری آن در سطح منطقه‌ای و جهانی کمک می‌کند. به این ترتیب، مدیریت و اجرای صحیح مقررات زیست‌محیطی در بنادر، یک ضرورت راهبردی برای تضمین پایداری عملیاتی و اقتصادی آنها به شمار می‌آید.

تحلیل اقتصادی اجرای مقررات زیست‌محیطی در بنادر

اجرای مقررات زیست‌محیطی در بنادر، علاوه بر آثار حفاظتی و مدیریتی، پیامدهای اقتصادی گسترده‌ای نیز به همراه دارد که تحلیل آنها برای تصمیم‌گیری



افزایش آلاینده‌ها
موجب کاهش بهره‌وری
تجهیزات، افزایش
هزینه‌های نگهداری،
اختلال در عملیات و
کاهش جذابیت بندر برای
خطوط کشتیرانی می‌شود.
در نتیجه، اجرای دقیق
مقررات کنترل آلودگی
هوا نه تنها یک ضرورت
زیست‌محیطی است،
بلکه یک الزام اقتصادی
برای حفظ رقابت‌پذیری و
کارآمدی بنادر در سطح
منطقه‌ای و بین‌المللی به
شمار می‌آید



بندر لانگ بیج

کشتیرانی، نقش تعیین کننده‌ای در پیشگیری از آلودگی و کاهش پیامدهای آن دارند. اجرای دقیق مقررات مرتبط با مدیریت پسماند، کنترل انتشار آلاینده‌ها، پایش محیطی و مدیریت ریسک، نه تنها موجب حفاظت از زیست‌بوم‌های دریایی و ساحلی می‌شود، بلکه به ارتقای ایمنی، بهبود کیفیت عملیات و افزایش اعتماد ذی‌نفعان نیز کمک می‌کند. در این میان، هماهنگی میان نهادهای بندری، اپراتورها و شرکت‌های کشتیرانی اهمیت ویژه‌ای دارد و موفقیت این مقررات زمانی تضمین می‌شود که تمام بازیگران صنعت دریایی در چارچوبی مشترک و منسجم عمل کنند.

با توجه به یافته‌های موجود، پیشنهاد می‌شود بنادر رویکردی فعال و آینده‌نگر در مدیریت زیست‌محیطی اتخاذ کنند و سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های سبز، فناوری‌های کم‌انتشار و سامانه‌های پایش هوشمند را در اولویت قرار دهند. توسعه برنامه‌های آموزشی برای کارکنان، تقویت سازوکارهای نظارتی، به‌روزرسانی دستورالعمل‌های عملیاتی و گسترش همکاری‌های منطقه‌ای و بین‌المللی می‌تواند اثربخشی مقررات را افزایش دهد. همچنین توجه به ابعاد اقتصادی مقررات زیست‌محیطی و بهره‌گیری از فرصت‌های ناشی از اقتصاد چرخشی، می‌تواند مسیر جدیدی برای ارزش‌آفرینی و ارتقای رقابت‌پذیری بنادر فراهم کند. در مجموع، حرکت به سوی بنادر سبز و پایدار نه تنها یک ضرورت زیست‌محیطی، بلکه یک انتخاب راهبردی برای تضمین آینده صنعت دریایی و نقش‌آفرینی مؤثر در اقتصاد منطقه‌ای و جهانی است.

***منابع در دفتر ماهنامه موجود است.**



مدیریت پسماندهای صنعتی و خطرناک در بنادر باید به گونه‌ای انجام شود که از تماس مستقیم این مواد با خاک جلوگیری شود و فرآیندهای جمع‌آوری، تفکیک و انتقال آنها مطابق اصول ایمنی و زیست‌محیطی انجام شود. این الزامات، علاوه بر کاهش خطرات زیست‌محیطی، موجب ارتقای ایمنی عملیاتی و کاهش احتمال بروز حوادث ثانویه نیز می‌شود.

کاهش آلودگی، به ارتقای جایگاه رقابتی آنها در سطح جهانی منجر شده است. بندر روتردام در هلند نمونه‌ای برجسته از این رویکرد است. این بندر با سرمایه‌گذاری گسترده در زیرساخت‌های سبز، استفاده از انرژی‌های تجدیدپذیر و ایجاد تسهیلات پیشرفته دریافت پسماند، توانسته ضمن کاهش انتشار آلاینده‌ها، اعتماد خطوط کشتیرانی بین‌المللی را جلب و جایگاه خود را به عنوان بزرگ‌ترین بندر اروپا تثبیت کند. در سنگاپور نیز سیاست‌های سخت‌گیرانه در مدیریت آب توازن و کنترل انتشار آلاینده‌ها موجب شده این کشور ضمن حفاظت از زیست‌بوم‌های دریایی، به یکی از مراکز مهم تجارت جهانی تبدیل شود. استفاده از فناوری برق‌رسانی ساحلی در این کشور توانسته انتشار آلاینده‌ها در محدوده بندری را به طور چشمگیری کاهش و سلامت عمومی را ارتقا دهد.

در چین، بندر شانگهای با تمرکز بر پایش هوشمند محیطی و بهره‌گیری از تجهیزات کم‌انتشار توانسته هزینه‌های عملیاتی خود را کاهش و در عین حال ظرفیت رقابتی خود را در بازار جهانی افزایش دهد. این بندر نمونه‌ای از تلفیق توسعه اقتصادی و حفاظت زیست‌محیطی در مقیاس بزرگ است. در ایالات متحده نیز بنادر لس‌آنجلس و لانگ‌بیج با اجرای برنامه‌های جامع کاهش آلودگی هوا، از جمله استفاده از سوخت‌های کم‌گوگرد و برق‌رسانی ساحلی، موفق شده‌اند سطح سلامت عمومی را ارتقا و جذابیت خود را برای سرمایه‌گذاران و خطوط کشتیرانی افزایش دهند. این نمونه‌ها نشان می‌دهد حرکت به سوی بنادر پاک و پایدار نه تنها یک الزام قانونی، بلکه یک انتخاب راهبردی برای ارتقای جایگاه اقتصادی و زیست‌محیطی کشورها در عرصه جهانی است. بهره‌گیری از تجربه‌های بین‌المللی می‌تواند مسیر روشنی برای توسعه بنادر ایران فراهم کند و زمینه‌ساز نقش‌آفرینی مؤثر در اقتصاد منطقه‌ای و جهانی باشد.

جمع‌بندی و ارائه پیشنهادات

نتیجه‌گیری این مطالعه نشان می‌دهد مقررات زیست‌محیطی در بنادر، صرفاً مجموعه‌ای از الزامات حقوقی نیست، بلکه بخشی جدایی‌ناپذیر از حکمرانی بندری و مدیریت پایدار فعالیت‌های دریایی به شمار می‌آید. بررسی ابعاد مختلف آلودگی آب، هوا و خاک نشان می‌دهد بنادر به عنوان نقاط تمرکز عملیات

آیا می‌توان حوادث ناشی از انبارش محموله‌ها را به صفر کاهش داد؟

شناسایی کالاهای خطرناک در بنادر با بهره‌گیری از فناوری پهپادها

۲۰۲۰ که ناشی از انبارش طولانی مدت نیترات آمونیوم و فقدان نظارت کافی بر شرایط نگهداری آن بود، یا آتش‌سوزی در بندر شهید رجایی در ایران که بخشی از آن به کم‌اظهاری محموله‌های شیمیایی و بی‌توجهی به استانداردهای ایمنی نسبت داده شد، نشان‌دهنده اهمیت این مسئله است.

شهنواز ایوبی ایوبلو، معاون بندری و اقتصادی مجتمع بندری خرمشهر و امید علیپور و علیرضا لشنی‌زند، کارشناسان امور بندری مجتمع بندری خرمشهر در تحلیلی با اشاره به بروز حوادث فاجعه‌بار که با خسارات جبران‌ناپذیری همراه است، به ارائه راهکارهای مؤثر در این باره پرداخته و حرکت به سمت بندر دیجیتال را پیشنهاد کرده‌اند.



حمل‌ونقل دریایی به عنوان شریان اصلی تجارت جهانی، نقشی حیاتی در جابه‌جایی کالاهای به‌ویژه محموله‌های خطرناک ایفا می‌کند. با این حال، حساسیت و پیچیدگی مدیریت این نوع کالاهای سبب شده کوچک‌ترین خطا در زنجیره حمل‌ونقل، منجر به فجایعی جبران‌ناپذیر شود. حوادثی همچون انفجار مهیب بندر بیروت در سال



یکی از چالش‌های اساسی در حوزه کالایی، کم‌اظهاری یا اظهار نکردن دقیق ماهیت کالاهای خطرناک در اسناد حمل‌ونقل است. این اقدام که گاه برای کاهش هزینه‌های گمرکی یا دور زدن مقررات انجام می‌شود، موجب می‌شود اقدامات ایمنی متناسب با ماهیت کالا اجرا نشود. از سوی دیگر، عدم توجه به شرایط آب‌وهوایی و محیطی می‌تواند فرآیندهای شیمیایی ناخواسته را تشدید کرده و خطر بروز حوادث را چندین برابر کند.



با توجه به حجم روزافزون تجارت دریایی و تنوع کالاهای به‌ویژه کالاهای خطرناک، بنادر ایران با چالش‌های متعددی در زمینه ایمنی، سرعت تخلیه و بارگیری و شفافیت اطلاعات مواجهند. رخدادهایی از جمله انفجار بندر بیروت و مشکلات عملیاتی در بندر شهید رجایی نشان داد اتکا به روش‌های سنتی و نبود سامانه‌های یکپارچه مدیریت ریسک می‌تواند پیامدهایی جدی به همراه داشته باشد.

می‌دهند و به جای تمرکز صرف بر حمل‌ونقل، بخشی از زنجیره تأمین جهانی محسوب می‌شوند. به عنوان نمونه بندر شانگهای که مرکز تولید، انبار و صادرات یکجاست.

۲. دیجی پورت (Digital Port):

بندری که فرآیندهای اصلی‌اش (گمرک، بارگیری، ترخیص و پایش محموله) دیجیتالی، بدون کاغذ و با استفاده از سیستم‌های مدیریت ترمینال (TOS)، پلتفرم‌های آنلاین رزرو و ترخیص و پردازش دیجیتال اسناد انجام می‌شود. به عنوان نمونه بندر هامبورگ آلمان که تمام اسناد ترخیص آن دیجیتال است.

۳. اسمارت پورت (Smart Port):

پیشرفته‌ترین مرحله تحول بندری که علاوه بر دیجیتالی بودن، هوشمندسازی با کمک هوش مصنوعی اینترنت اشیا و تحلیل داده‌های بزرگ انجام می‌شود؛ از جمله قابلیت پیش‌بینی ترافیک کشتی‌ها، بهینه‌سازی خودکار بارگیری و تشخیص خودکار کالاهای خطرناک. به عنوان نمونه بندر روتردام هلند زمان ورود کشتی‌ها را با دقت ساعت پیش‌بینی می‌کند.

۱. آمار تجارت دریایی جهانی

طبق گزارش رسمی آنکتاد برای بخش حمل‌ونقل دریایی، سال ۲۰۲۳ حجم تجارت دریایی جهانی حدود ۱۲,۳ میلیارد تن بوده که نسبت به سال قبل از آن رشد ۲,۴ درصدی را تجربه کرده است. این رشد نشان‌دهنده احیای نسبی پس از کاهش تجارت دریایی در سال ۲۰۲۲ است.

بر اساس همین گزارش، برای سال ۲۰۲۴ پیش‌بینی شده تجارت دریایی جهانی با رشد حدود ۲ درصد نسبت به سال قبل افزایش یابد که حجم آن را تقریباً به ۱۲,۵ تا ۱۲,۶ میلیارد تن می‌رساند. این افزایش نشان می‌دهد تجارت جهانی کالاهای همچنان به‌طور عمده از طریق دریا انجام می‌شود و بخش دریایی یکی از پایه‌های اصلی تجارت بین‌الملل است.

۱. تجارت کالای خطرناک در جهان

کالاهای خطرناک (Hazardous Materials) بخش قابل توجهی از حمل‌ونقل دریایی جهان را تشکیل می‌دهند و طبق برآوردهای بین‌المللی، بین ۱۰

چشم‌انداز آینده بنادر و حمل‌ونقل دریایی

یکی از چالش‌های اساسی در حوزه کالایی، کم‌اظهاری یا اظهار نکردن دقیق ماهیت کالاهای خطرناک در اسناد حمل‌ونقل است. این اقدام که گاه برای کاهش هزینه‌های گمرکی یا دور زدن مقررات انجام می‌شود، موجب می‌شود اقدامات ایمنی متناسب با ماهیت کالا اجرا نشود. از سوی دیگر، عدم توجه به شرایط آب‌وهوایی و محیطی از جمله دمای بالا، رطوبت و تهویه ناکافی می‌تواند فرآیندهای شیمیایی ناخواسته را تشدید کرده و خطر بروز حوادث را چندین برابر کند. در کنار این عوامل، ضعف زیرساخت‌ها و فرآیندهای نظارتی در برخی بنادر، نبود آموزش تخصصی برای کارکنان و ناکافی بودن تجهیزات ایمنی و مقابله با حریق، زنجیره خطر را کامل می‌کند. این موارد نه تنها سلامت و ایمنی کارکنان بندر و شهرهای مجاور را به خطر می‌اندازد، بلکه موجب خسارات گسترده اقتصادی، تخریب زیرساخت‌های حیاتی و خدشه‌دار شدن اعتبار ملی و بین‌المللی کشورها نیز می‌شود.

بررسی و تحلیل این رخدادها با تمرکز بر ریشه‌های مدیریتی، حقوقی و فنی آنها می‌تواند نقشه‌راهی برای پیشگیری از حوادث مشابه در آینده ارائه دهد و اهمیت بازنگری در سیاست‌ها، استانداردها و رویه‌های بنادر را دوچندان نمایان کند.

با توجه به حجم روزافزون تجارت دریایی و تنوع کالاهای به‌ویژه کالاهای خطرناک، بنادر ایران با چالش‌های متعددی در زمینه ایمنی، سرعت تخلیه و بارگیری و شفافیت اطلاعات مواجهند. رخدادهایی از جمله انفجار بندر بیروت و مشکلات عملیاتی در بندر شهید رجایی نشان داد اتکا به روش‌های سنتی و نبود سامانه‌های یکپارچه مدیریت ریسک می‌تواند پیامدهایی جدی به همراه داشته باشد.

برای مقابله با این چالش‌ها، حرکت به سمت بندر دیجیتال و بندر هوشمند ضرورتی انکارناپذیر است. بنادر نمونه دیجیتالی از جمله بندر روتردام و بندر سنگاپور با استفاده از فناوری‌هایی همچون اینترنت اشیا، سیستم‌های مدیریت یکپارچه بار، اسکنرهای پیشرفته و سامانه‌های شناسایی خودکار امکان پایش لحظه‌ای محموله‌ها و مدیریت هوشمند عملیات را فراهم می‌آورند.

۱. بنادر نسل جدید (Next Generation Ports):

بنادری هستند که علاوه بر تخلیه و بارگیری، خدمات لجستیکی، گمرکی، تعمیرات و انبارداری را یکپارچه ارائه

رسوب کالا در بنادر و نبود سرعت در ترخیص کالا

مشکلات ساختاری تجارت کشور شامل موارد زیر است:

۱. عدم سرمایه گذاری در فناوری
۲. فقدان سامانه مدیریت ریسک مانند بنادر بزرگ دنیا
۳. نبود نظارت سیستمی بر ورود کالاها
۴. اتکای بیشتر به بررسی اسنادی و چشمی
۵. نبود فناوری تشخیص مواد خطرناک
۶. عدم اجرای سیستم پلمب هوشمند کانتینر
۷. نبود نظارت کافی بر سلامت پلمبها پس از تخلیه
۸. نصب محدود اسکنرهای پرتوی X/Gamma



برای سال ۲۰۲۴ پیش بینی شده تجارت دریایی جهانی با رشد حدود ۲ درصد نسبت به سال قبل افزایش یابد که حجم آن را تقریباً به ۱۲.۵ تا ۱۲.۶ میلیارد تن می‌رساند. این افزایش نشان می‌دهد تجارت جهانی کالاها همچنان به طور عمده از طریق دریای انجام می‌شود و بخش دریایی یکی از پایه‌های اصلی تجارت بین‌الملل است.

تا ۲۰ درصد حجم کل تجارت دریایی جهان را شامل می‌شوند. با توجه به اینکه حجم تجارت دریایی جهانی در سال ۲۰۲۴ حدود ۱۲.۵ تا ۱۲.۶ میلیارد تن تخمین زده شده، می‌توان نتیجه گرفت میزان جابه‌جایی دریایی کالاهای خطرناک سالانه حدود ۱.۲۵ میلیارد تن برابر با ۱۰ درصد کل تجارت دریایی یا حدود ۱.۵ میلیارد تن برابر ۲۰ درصد کل تجارت دریایی است.

این ارقام نشان می‌دهد بخش کالاهای خطرناک سهمی چشمگیر در زنجیره تأمین جهانی دارند و مدیریت ایمن آنها نقش بسیار مهمی در حفظ امنیت دریایی، جلوگیری از حوادث و پایداری تجارت جهانی ایفا می‌کند.

سهم تجارت کالای خطرناک از تجارت دریایی جهان

سهم از تجارت دریایی (درصد)	حجم تجارت سالانه
۱۰	۱.۲۵ میلیارد تن
۲۰	۱.۵ میلیارد تن

حجم تجارت دریایی ایران و نسبت تجارت کالای خطرناک

شاخص	مقدار تخمینی
حجم کل تجارت دریایی ایران	۲۳۷ میلیون تن
درصد سهم کالاهای خطرناک	۱۰-۱۲
تناژ کالاهای خطرناک (حداقل)	۲۳.۷ میلیون تن
تناژ کالاهای خطرناک (حداکثر)	۲۸.۴ میلیون تن

دستگاه‌های متولی واردات و صادرات در ایران

در فرآیند واردات و صادرات کالا در ایران بالغ بر ۳۱ دستگاه مختلف نقش دارند. این دستگاه‌ها شامل وزارتخانه‌ها، سازمان‌ها و نهادهای مختلف هستند که هر یک در مراحل مختلف ترخیص کالا دخالت دارند.

برخی از این دستگاه‌ها شامل وزارت صنعت، معدن و تجارت، وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی، وزارت جهاد کشاورزی، سازمان غذا و دارو، بانک مرکزی، سازمان حفاظت محیط زیست، سازمان انرژی اتمی، سازمان بنادر و دریانوردی، بانک توسعه تجارت، گمرک ایران، سازمان مناطق آزاد تجاری و صنعتی و دیگر نهادهای مرتبط است. تعدد این دستگاه‌ها و نبود هماهنگی مؤثر بین آنها منجر به طولانی شدن فرآیند ترخیص کالا و در نتیجه، رسوب آنها در بنادر می‌شود.

استفاده از پهنادهای در سازمان بنادر و دریانوردی و به طور کلی در محیط‌های بندری، یک تحول فناورانه چشمگیر است که به سرعت در حال گسترش است. این فناوری، با ارائه «چشم پرنده» از بالا، قابلیت‌های جدیدی را برای نظارت، بازرسی، امنیت و بهینه‌سازی عملیات بندری فراهم می‌کند.

تحلیل تطبیقی زمان ماندگاری کالا در بنادر مختلف

یکی از شاخص‌های مهم در ارزیابی عملکرد بنادر، مدت زمان ماندگاری کالا در مرحله واردات و صادرات است. این شاخص به طور مستقیم بر سرعت گردش



کالاهای خطرناک (Hazardous Materials) بخش قابل توجهی از حمل و نقل دریایی جهان را تشکیل می‌دهند و طبق برآوردهای بین‌المللی، بین ۱۰ تا ۲۰ درصد حجم کل تجارت دریایی جهان را شامل می‌شوند. می‌توان نتیجه گرفت میزان جابه‌جایی دریایی کالاهای خطرناک سالانه حدود ۱.۲۵ میلیارد تن برابر با ۱۰ درصد کل تجارت دریایی یا حدود ۱.۵ میلیارد تن برابر ۲۰ درصد کل تجارت دریایی است.

عوامل بروز ریسک در بنادر

۱. کم‌اظهاری (Under-declaration):

Shipper یا Carrier عمدتاً وزن، حجم یا ماهیت واقعی کالا را کمتر از مقدار واقعی اعلام می‌کنند تا از هزینه‌های گمرکی، محدودیت‌های ایمنی یا قوانین بین‌المللی بگریزند. این موضوع به‌ویژه برای کالاهای خطرناک باعث می‌شود بندر نتواند تدابیر ایمنی لازم را اعمال کند.

۲. بداظهاری (Misdeclaration):

عمدی یا سهوی، ماهیت کالا به شکل نادرست یا همراه‌کننده در اسناد حمل بیان می‌شود. به عنوان نمونه یک ماده شیمیایی خطرناک به عنوان «مواد شوینده صنعتی» ثبت می‌شود؛ این کار مانع اعمال کنترل ویژه بر آن می‌شود که در حوادثی مانند انفجار بندر بیروت نقش مهمی داشته است.

سهیم عوامل مؤثر بر ترخیص کالا

ردیف	عامل / دستگاه متولی	سهیم تقریبی (درصد)
۱	بروکراسی پیچیده و تعدد مجوزها	۳۰
۲	اختلاف نظر در ارزش گذاری کالا	۱۰
۳	تغییرات در قوانین و مقررات	۱۰
۴	کمبود نقدینگی و مشکلات ارزی	۳۰
۵	کمبود تجهیزات تخلیه/بارگیری و فضای نگهداری	۱۰
۶	دیگر عوامل	۱۰

هدف پروژه: هدف اصلی این پروژه، طراحی و تولید پهپادهایی است که بتوانند به طور خودکار کانتینرها و کالاهای عمومی را شناسایی کرده و مواد خطرناک را تشخیص دهند. این پهپادها باید به گونه‌ای طراحی شوند که در شرایط مختلف آب و هوایی و در محیط‌های شلوغ بندری کارایی داشته باشند.

نیازمندی‌ها: حسگرها، نرم‌افزار، قابلیت پرواز
تحقیق و توسعه: بررسی فناوری‌های موجود، پهپادهای تجاری



یکی از شاخص‌های مهم در ارزیابی عملکرد بندر، مدت زمان ماندگاری کالا در مرحله واردات و صادرات است. این شاخص به طور مستقیم بر سرعت گردش کالا، هزینه‌های لجستیکی، بهره‌وری زنجیره تأمین و رقابت پذیری بندر تأثیر می‌گذارد.

کالا، هزینه‌های لجستیکی، بهره‌وری زنجیره تأمین و رقابت پذیری بندر تأثیر می‌گذارد. هرچه زمان ماندگاری کالا کمتر باشد، فرآیندهای بندری کارآمدتر بوده و هزینه‌های صاحبان کالا و خطوط کشتیرانی کاهش می‌یابد.

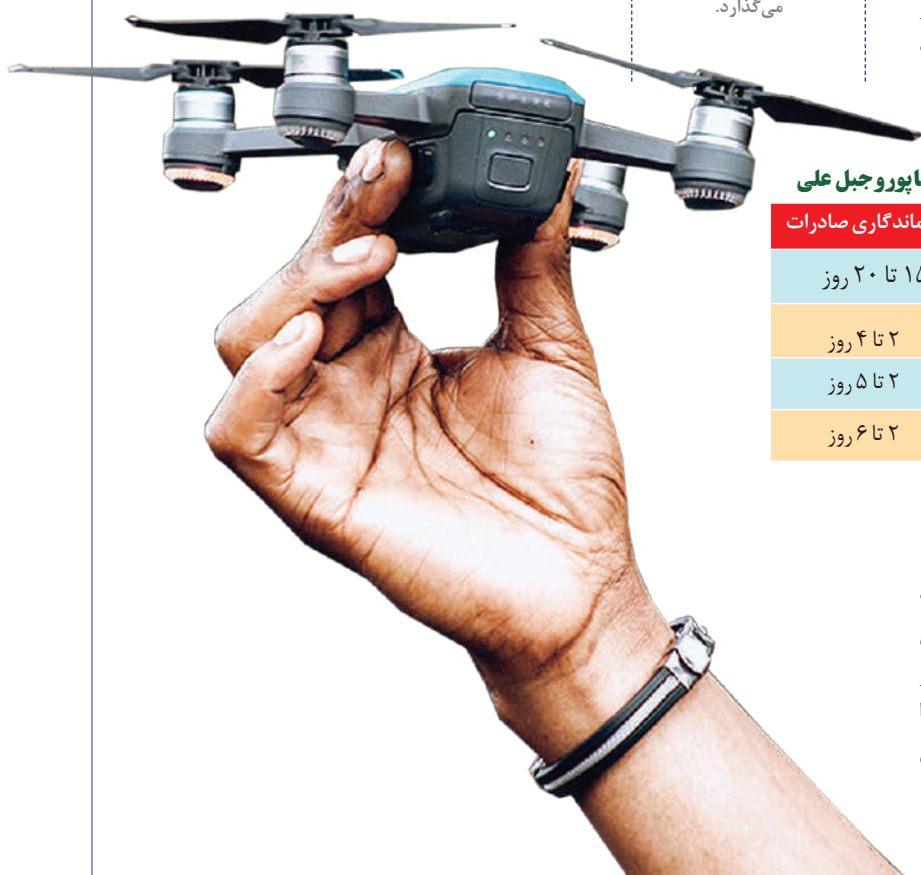
برای سنجش عملکرد بندر شهید رجایی، مقایسه‌ای میان این بندر و ۳ بندر بزرگ و پیشرفته منطقه یعنی شنژن (چین)، سنگاپور و جبل علی انجام شده است. جدول تطبیقی زیر تفاوت زمان ماندگاری کالا در بخش واردات و صادرات را میان این بنادر نشان می‌دهد و تصویر روشنی از فاصله بهره‌وری و سرعت عملیات بندری ارائه می‌کند.

تحلیل تطبیقی بندر شهید رجایی با بندر شنژن، سنگاپور و جبل علی

بندر	زمان ماندگاری واردات	زمان ماندگاری صادرات
شهید رجایی	۲۰ تا ۲۵ روز	۱۵ تا ۲۰ روز
شنژن (چین)	۳ تا ۵ روز	۲ تا ۴ روز
سنگاپور	۲ تا ۴ روز	۲ تا ۵ روز
جبل علی	۲ تا ۳ روز	۲ تا ۶ روز

چرا بندر به پهپاد نیاز دارند؟

بندر مراکز حیاتی تجارت جهانی هستند؛ پیچیدگی، وسعت و حجم بالای عملیات در آنها، چالش‌های فراوانی از جمله مسائل امنیتی، ترافیکی، زیست‌محیطی و نگهداری زیرساخت‌ها را ایجاد می‌کند. پهپادها با قابلیت‌های منحصر به فرد خود، راه‌حل‌های نوآورانه‌ای برای این چالش‌ها ارائه می‌دهند.





روش های اسکن از طریق پهپاد های شناسایی

مرحله	توضیحات	ابزار و مستندات مربوط	هدف و کاربرد
۱. قبل از پهلوگیری کشتی در اسکله	پهپاد در لنگرگاه نسبت به اسکن کانتینرها و کالاهای کشتی های عمومی اقدام می کند	Reference dangerous goods Fall کنوناسیون اظهارنامه کالاهای خطرناک	قبل از شروع عملیات در اسکله، بر اساس کُنوانسیون Fall، افزایش اقدامات ایمنی و کاهش انتظار کشتی در لنگرگاه
۲. پهلوگیری کشتی در اسکله	شناسایی کانتینرها با توجه به محل دقیق در کشتی بررسی و تطبیق محموله ها بر اساس اسناد حمل	طرح انبارداری (Stowage Plan) طرح خلیج (Bay Plan) مانیفست (Manifest)	تعیین دقیق محل کانتینرهای حامل کالاهای خطرناک، تدوین برنامه مصرف جهت کنترل ایمنی
۳. شناسایی در محوطه کانتینری	پایش وضعیت کانتینرها پس از تخلیه و بررسی علائم ناشی از خطرات احتمالی	پهپاد مجهز به دوربین حرارتی، حسگرهای گاز و سیستم هشدار دهنده خودکار است	کشف سریع حوادث احتمالی و پیشگیری از بروز حادثه در محوطه نگهداری کالاها
۴. شناسایی در محوطه کالاهای عمومی	نظارت مستمر بر فضای باز و محوطه نگهداری کالاهای عمومی	پهپاد با قابلیت پرواز بر نامه ریزی شده، سامانه های تصویربرداری پیشرفته	کاهش ریسک ناشی از انبارش کالاهای متنوع، افزایش ایمنی کل محوطه بندری

گرفتن مجوزهای پرواز

۱. مجوز پرواز از سازمان هواپیمایی کشوری

● **دریافت مجوز:** برای پرواز با کواد کوپتر، نیاز به دریافت مجوز از سازمان هواپیمایی کشوری دارید. این مجوز شامل شرایط و محدودیت‌های خاصی است که باید رعایت شود.

۲. گواهینامه اپراتور

● **آموزش و گواهینامه:** اپراتور کواد کوپتر باید دوره‌های آموزشی مربوط به کنترل و پرواز با پهپاد را گذرانده و گواهینامه معتبر دریافت کند.

۳. مجوز فعالیت در مناطق خاص

● **درخواست مجوز از نهادهای مربوطه:** اگر قصد دارید در مناطق خاص مانند مناطق مسکونی، صنعتی یا بندری پرواز کنید، ممکن است نیاز به دریافت مجوز اضافی از نهادهای محلی یا ادارات مربوطه داشته باشید.

۴. بیمه مسئولیت

● **بیمه:** برای پوشش خسارات احتمالی ناشی از پرواز با کواد کوپتر، بیمه مسئولیت ضروری است.

۵. رعایت قوانین و مقررات محلی

● **رعایت قوانین:** اپراتور باید به تمام قوانین و مقررات محلی و ملی مربوط به استفاده از کواد کوپترها توجه کند.

۶. برنامه‌ریزی پرواز

● **ارائه برنامه پرواز:** ممکن است نیاز به ارائه یک برنامه پرواز شامل زمان، مکان و نوع فعالیت داشته باشید.

۷. مجوزهای امنیتی

● **تأیید امنیتی:** در برخی موارد، برای پرواز در مناطق حساس یا نزدیک به تأسیسات مهم، نیاز به تأیید امنیتی از نهادهای مربوطه وجود دارد.

محل تأمین منابع ساخت پهپاد

● **تعرفه‌ها:** تعریف تعرفه مشخص برای شناسایی کانتینرها و کالاهای عمومی
● **جریمه‌ها:** جریمه بداظهاری یا بی‌اظهاری توسط کریرها

چگونگی ساخت و بهره‌برداری پهپاد تشخیص کالاهای خطرناک

ساخت این پهپاد با هدف تشخیص دقیق و سریع کالاهای خطرناک در گمرکات و بنادر می‌تواند توسط شرکت‌های دانش‌بنیان و شرکت‌های دانشگاهی انجام شود. این نوع شرکت‌ها با برخورداری از تخصص فنی، نوآوری و دسترسی به پژوهش‌های علمی روز، بهترین گزینه‌ها برای طراحی، توسعه و تولید این پهپادها هستند. پس از تولید، بهره‌برداری و مدیریت عملیاتی پهپادها به عهده امپراتورهای آموزش دیده و حرفه‌ای خواهد بود که تحت نظارت سازمان بنادر و گمرکات فعالیت می‌کنند. این افراد با آموزش‌های تخصصی در زمینه کنترل و شناسایی کالاهای خطرناک، نقش مهمی در بهینه‌سازی عملیات و افزایش ایمنی فرآیند ترخیص کالا خواهند داشت.

ترکیب توان فنی شرکت‌های دانش‌بنیان با تجربه و دانش عملیاتی امپراتورها و سازمان‌های مرتبط، تضمین‌کننده موفقیت و اثربخشی این پروژه در کاهش خطرات و بهبود کنترل‌های گمرکی است.



پس از تولید بهره‌برداری و مدیریت عملیاتی پهپادها به عهده امپراتورهای آموزش دیده و حرفه‌ای خواهد بود که تحت نظارت سازمان بنادر و گمرکات فعالیت می‌کنند. این افراد با آموزش‌های تخصصی در زمینه کنترل و شناسایی کالاهای خطرناک، نقش مهمی در بهینه‌سازی عملیات و افزایش ایمنی فرآیند ترخیص کالا خواهند داشت



جمع‌بندی تجارت جهانی

۱- دیجیتال سازی فراگیر

استفاده از فناوری اطلاعات برای یکپارچه‌سازی فرایندها، اشتراک‌گذاری داده‌ها و ایجاد شفافیت

۲- اتوماسیون هوشمند

به‌کارگیری ربات‌ها و سیستم‌های خودکار برای افزایش سرعت، دقت و ایمنی عملیات به ویژه در کارهای تکراری یا خطرناک

۳- مدیریت ریسک مبتنی بر داده

استفاده از تحلیل داده‌ها و هوش مصنوعی برای شناسایی، پیش‌بینی و کاهش انواع ریسک‌ها

۴- همکاری و یکپارچگی

ایجاد پلتفرم‌هایی برای همکاری مؤثر بین ذی‌نفعان در زنجیره تأمین بندری

۵- آینده‌نگری و سرمایه‌گذاری بلندمدت

برنامه‌ریزی استراتژیک برای تطبیق با روندهای آینده و سرمایه‌گذاری جسورانه در فناوری‌های نوین



بازمانده بندر و دریا کی اطلاعاتی

صفحه ۲

تعاونی مبشر نور دریا

خدمات دریایی هدایت کشتی
خلیج فارس

کشتیرانی نیروانا ققنوس پارس
کشتیرانی داتام دریای اروند

صفحه ۳

نمایندگی کشتیرانی هلال دریا
ایرانیان

مهندسی و خدمات دریایی
نگین سبز خاورمیانه
کشتیرانی دریا سفیر هرمز

صفحه ۴

کشتیرانی آویژه دریای آداک

حمل و نقل بین المللی و
کشتیرانی آتشیپا

افراز دریا ساحل کیش
بر و بحر ایران

صفحه ۵

محور طلایی

خدمات دریایی بندری بابک
توسعه بندر

کشتیرانی ستاره سربی پارس
نمایندگی کشتیرانی آداک آرام
آریا

صفحه ۶

خدمات دریایی و بندری آریا
بنادر ایرانیان
دریای آبی خلیج فارس

کشتیرانی جنوب بندر

صفحه ۷

نیل تجارت آرتیمان
رهروان صنعت و انرژی آسیا
مهر صنعت فیدار

صفحه ۸

نمایندگی کشتیرانی و خدمات
بازرگانی شاخص صدف دریا
مهندسی پارس تکنو
کشتیرانی و خدمات دریایی
بویه سبز
خط کشتیرانی آبنوس خارگ

صفحه ۹

ساختمانی کولهام

مهرسام یدک بندر

بازرگانی و حمل و نقل بین
المللی اجاقی

صنعتی و شیعیایی نگین زره

صفحه ۱۰

بیعه کارآفرین

دفتر اسناد رسمی ۹۰۹ تهران
مدیریت بین المللی همراه
(هیعمکو)

صفحه ۱۱

مرکز آموزش علوم هادی دریا
بارمان تجارت غرب



شرکت خدمات دریایی هدایت کشتی خلیج فارس (سهامی خاص)



شرکت خدمات دریایی هدایت کشتی خلیج فارس (سهامی خاص)
Persian Gulf PILOT Maritime Services Co.

ارائه عملیات و خدمات تخصصی شامل:

خدمات راهنمایی خدمات یدک کشی خدمات لایروبی علائم کمک ناوبری و چراغهای دریایی
خدمات فنی نگهداری و تعمیرات شناورها / خدمات Towing / خدمات طناب گیری / خدمات لنگرگاهی
عملیات کشتی به کشتی Ship To Ship خدمات جابجایی دکلهای حفاری RigMove
عملیات جست و جو و نجات / خدمات مقابله با آلودگی / خدمات Salvage

تهران، خیابان ولیعصر، نرسیده به چهارراه پارک وی، کوچه فخرالدینی (افق)، پلاک ۶، طبقه ۲ و ۳
کدپستی: ۱۹۶۶۶۱۳۷۵۳

تلفن: ۲۶۲۹۱۳۰۴

تلفن: ۲۶۲۹۰۸۲۴

تلفن: ۲۶۲۹۰۸۱۹

تلفن: ۲۶۲۹۱۳۳۶



(سهامی خاص)

کشتیرانی داتام دریای اروند

دارای نمایندگی خطوط NVOCC



تلفن: ۸۸۰۶۹۸۵۵ / ۸۸۰۵۷۷۲۱

ملاصدرا شیراز جنوبی
خیابان سامان پلاک ۶۷ ط ۴ واحد ۷
کد پستی: ۱۴۳۵۸۵۳۶۶۱

✉ INFO@DATAMSEA.COM



نیروانا ققنوس پارس

Nirvana Phoenix Pars

شرکت کشتیرانی
نیروانا ققنوس پارس

حمل و نقل به کلیه بنادر و اقصی نقاط جهان
(نمایندگی خطوط ، NVOCC)

تهران، جردن، پلاک ۷۲، برج امیرپرویز، طبقه اول، واحد ۱۴
کدپستی: ۱۹۶۹۹۵۵۱۱۹

تلفن: ۰۲۱-۹۱۶۹۰۱۳۷ / ۰۲۱-۸۸۸۷۰۳۳۶ / ۰۹۰۰۲۱۹۹۱۰۱



www.npp-co.com



info@npp-co.com

شرکت مبشر نور دریا
MOBASHER NOOR DARYA

- نگهداری و تخلیه و بارگیری کانتینرهای پر وارداتی و صادراتی
- نمایندگی خطوط کشتیرانی و صدور بارنامه دریایی
- حمل کالا از بنادر مختلف جهان به ایران و بالعکس
- دیو و نگهداری کانتینرهای خالی خطوط کشتیرانی
- ارائه خدمات مهندسی راهسازی و ساختمان
- استریپ کانتینرهای وارداتی و نگهداری در انبار مسقف و استافینگ کالاهای صادراتی

بندرعباس، مجتمع بندری شهید رجایی، اراضی پشتیبانی، پایانه اختصاصی شرکت مبشر نور دریا

کدپستی: ۷۹۱۷۱-۸۳۹۹۳ / ۰۷۶-۳۳۵۱۴۱۶۰ / ۰۷۶-۳۳۵۱۴۱۵۷-۹



www.mobasherco.com



Negin Sabz

شرکت مهندسی و خدمات دریایی نگین سبز خاورمیانه

(سهامی خاص)

- با بهره مندی از بزرگترین ناوگان لایروب کشور شامل هاپرساکشن کاترساکشن بیل و بارج، گراب، تجهیزات خشکی
- با کادری متخصص و با تجربه نزدیک به دو دهه است که در صنعت دریایی حضور چشمگیر دارد.

این شرکت علاوه بر ارائه خدمات لایروبی در بنادر جنوبی و شمالی کشور ارائه دهنده این خدمات نیز است:
آب نگاری / تعمیرات اساسی، زیرآبی شناورها و تجهیزات دریایی / تعمیر و نگهداری تجهیزات دریایی / راهبری تعمیر و نگهداری شناورها
خدمات سالویج / خدمات عمرانی در بنادر سرمایه گذاری / صادرات و واردات / ارائه خدمات پایلوتی (راهنمای کشتی)

📍 تهران، خیابان ولیعصر، نرسیده به پارکوی، خیابان افق، پلاک ۶، طبقه اول

کدپستی: ۱۵۷۳۱۶۶۹۱

☎ ۲۶۲۹۰۷۹۲ ☎ ۲۶۲۹۰۷۸۶ ☎ ۲۶۲۹۰۷۸۱ ☎ ۲۶۲۱۰۶۹۳



شرکت کشتیرانی دریا سفیر هرمز

- حمل کالای عمومی و فله به حوزه خلیج فارس، دریای عمان و بنادر جنوبی ایران
- بارج و یدک کش ۲۰۰۰ تنی الی ۱۰/۰۰۰ تنی
- کشتی انباردار ۱۰۰۰ تنی الی ۵۰۰۰ تنی
- سرویس حمل مستقیم به صورت هفتگی توسط لندینگ کرافت خودرو و ماشین آلات راهسازی و کالای صنعتی به بنادر عمان و امارات
- مالکیت شناورهای خدماتی و پروژه‌ای و کالابر عمومی

📍 بندرعباس، بلوار طالقانی (ساحلی)، مجتمع سفیر، طبقه پنجم، واحد ۶۰۲

☎ ۰۷۶-۳۲۲۱۳۵۸۷ ☎ ۰۹۰۵۵۷۷۴۱۳۶ ☎ ۰۹۱۷۱۵۹۱۳۳۸

✉ daryasafirshipping@gmail.com



نمایندگی کشتیرانی هلال دریا ایرانیان

HILLAL DARYA IRANIAN SHIPPING CO

📍 تهران، میدان آرژانتین، ابتدای خیابان الوند، پلاک ۱۹، ساختمان یونیک، طبقه ۱۰

📍 تهران ۰۲۱-۸۳۵۶۰

☎ ۰۲۱-۸۶۰۸۲۰۶۴

📍 بندرعباس ۰۷۶-۳۲۲۴۲۳۱۲

☎ ۰۷۶-۳۲۲۴۰۷۲۱

📍 بوشهر ۰۷۷-۳۳۵۳۵۸۷۳

☎ ۰۷۷-۳۳۵۳۵۹۰۷



شرکت کشتیرانی آویژه آداک

- حمل کالا و مسافر
- تحویل زباله از شناورها در لنگرگاه‌ها
- خدمات نمایندگی کشتیرانی
- خدمت رسانی به انواع کشتی‌های تانکر نفتی و سایر شناورها

سایت‌های این شرکت:
بندر بوشهر - بندر گناوه
دفتر مرکزی: بندر خارك

📍 بوشهر، جزیره خارک، خیابان طالقانی، ساختمان یاس، طبقه همکف

کد پستی: ۷۵۴۶۱۷۳۹۱۳ ☎ ۰۹۱۷۷۷۱۸۶۵۱ ☎ ۰۹۱۷۷۷۰۶۶۹۲

✉ avizheh.adak@gmail.com



شرکت بر و بحر ایران
Iran Land & Sea Co.

خدمات کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی

- ارائه خدمات هوایی وارداتی و صادراتی
- ارائه خدمات دریایی واردات صادرات
- ارائه خدمات نمایندگی NVOCC
- ارائه خدمات گمرکی
- ارائه خدمات لجستیکی
- ارائه خدمات ترانزیتی داخلی و خارجی

📍 میدان آرژانتین، انتهای خیابان الوند
پلاک ۷۲، طبقه دوم

☎ ۸۸۶۴۳۳۱۰-۲۵

✉ info@iranlandsea.com



www.ilslogistic.com



ATASHPA

شرکت حمل و نقل بین المللی و کشتیرانی

شرکت کشتیرانی و

حمل و نقل بین المللی آتشپا

مدیرعامل بیژن صانعی

شرکت آتشپا به واسطه داشتن نمایندگی مستقیم در امارات متحده عربی و همچنین در کشورهای اروپایی و آسیای میانه قابلیت ارائه انواع سرویس‌های دریایی از طریق بنادر جنوبی و شمالی ایران و همچنین کلیه سرویس‌های زمینی و هوایی را به مشتریان دارا می‌باشد. ضمناً تجربه حمل تعداد زیادی از پروژه‌های عظیم جهت مشتریان داخلی و خارجی از طریق بندر عباس و چابهار به مقاصد داخلی و کشورهای آسیای میانه را دارد که بیشتر آن‌ها شامل نگله‌های سنگین و ترافیکی بوده است.

📍 تهران، بلوار نلسون ماندلا، بعد از چهار راه جهان کودک کوی کیش، پلاک ۴۸، طبقه اول، واحد یک

☎ ۰۲۱۸۸۸۸۱۱۱۱۸ ☎ ۰۲۱۸۸۸۷۹۶۳۲۸ 📠 ۰۲۱۸۸۷۷۱۴۶۹



www.atashpashipping.com



info@atashpa.com



شرکت افراز
دریا ساحل کیش

شرکت کشتیرانی افراز دریا ساحل کیش

فعالیت‌های ما در غالب ثبت ورود و خروج کشتی‌ها خدمات رسانی به شناورها، لجستیک دریایی، خدمات مسافربری و تفریحی، ایجاد تورهای تفریحی/ دریایی خدمات چارتری می‌باشند.

📍 جزیره کیش، بندر تجاری، ترمینال مسافربری طبقه دوم، واحد ۵۳ KT

کد پستی: ۷۵۴۶۱۷۳۹۱۳

☎ ۰۹۳۴۷۶۹۵۴۹۶ ☎ ۰۷۶۴۴۴۸۵۰۷۶ 📠 ۲۲۱۳۹۱۵۰



afraz.daryakish@gmail.com



شرکت کشتیرانی محور طلایی

- کشتیرانی و قبول نمایندگی (اجنسی)
- حمل کالا به ویژه مواد نفتی و فرآورده‌های آن در دریای خزر و خلیج فارس
- خرید و فروش فرآورده‌های نفتی
- انبارش مواد نفتی و غیرنفتی در مبادی ورودی و خروجی کشور

تهران، سعادت آباد، خیابان علامه طباطبایی جنوبی، خیابان ۳۸ شرقی، پلاک ۱۶، طبقه ۱ و ۲

تلفن: ۸۸۵۸۳۲۹۵ فکس: ۸۸۶۹۳۰۲۹ تلفن: ۸۸۵۸۳۲۹۱-۲



www.goldenlineshipping.com

شرکت خدمات دریایی
بندری بابک توسعه بندر
شرکت کشتیرانی ستاره سربی پارس



دفتر مرکزی: خوزستان، بندر امام خمینی، ۷۰۰ دستگاه
بلوار آزاده، نبش شاهین ۳، مجتمع بابک، طبقه دوم، واحد
۱- کدپستی: ۶۳۵۶۱۶۶۰۱۹

تلفن: ۰۶۱۵-۲۲۲۴۶۷۰ تلفن: ۰۹۱۶۰۴۱۲۰۲۲

فکس: +۹۸۶۱۵۲۲۲۴۶۷۰

supply@babakteam.net
operation@babakteam.net
operation@plstar.co
www.babakshipchandler.com
www.leadstar.ir



AAA Shipping Services

نمایندگی کشتیرانی آداک آرام آریا

- ارائه سرویس REEFER OPEN TOP FLAT RACK ، ISO TANK ، 40/DC ، 40/HC ، 20/Dc
- حمل ترکیبی کالا به صورت فله گرو باژ (CL) و کانتینری (FCL)
- ترانزیت داخلی و خارجی برای کشورهای همسایه و منطقه CIS
- حمل هوایی از کلیه مبادی اروپا چین و هند به ایران و بالعکس
- حمل یکسره Door to Door کانتینری
- نماینده خطوط کشتیرانی و ارائه کننده خدمات دریایی
- دارای دفاتر فعال در دبی هند و چین
- حمل محمولات سنگین و فوق سنگین
- پلمپ و تهیه مجوزات صدور کالا با نظارت افراد کارآمد



جهت کسب اطلاعات بیشتر
تصویر روبرو را اسکن کنید

تلفن: +۹۸۲۱۹۱۳۰۸۱۸۷ موبایل: +۹۸۹۱۲۳۵۷۶۵۷۶



www.aaashipping.net



info@aaashipping.net



**بزرگ‌ترین اپراتور
کالای عمومی
و غلات در کشور**

شرکت خدمات دریایی و بندری آریا بنادر ایرانیان

شعبه بندر مرکزی

تهران، خیابان نلسون ماندلا، بالاتراز چهارراه جهان کودک
خیابان کیش، پلاک ۴۰، طبقه سوم شرقی

تلفن: ۸۸۱۹۰۶۸۸ فکس: ۸۸۱۹۰۶۸۲۰۷ پست: ۲۱-۸۸۱۹۰۶۸۲۰۷

شعبه بندر انزلی

بندر انزلی، غازیان، خیابان شهید مصطفی خمینی
خیابان رضائی، پلاک ۱۶۶ کد پستی: ۴۳۱۵۶۷۳۴۴۴

تلفن: ۰۱۳۴۴۴۳۲۱۰۱۴

شعبه شعبه چابهار

بندر چابهار، انتهای خیابان شهید ریگی اداره کل بنادر و
دریانوردی کد پستی: ۹۹۷۱۶۵۸۷۴۹

تلفن: ۰۵۴۳۵۳۲۴۷۳۵

شعبه بندرعباس - بندر شهید رجایی

بندرعباس، منطقه ویژه اقتصادی، اسکله شهید رجایی
ترمینال ۱ کالای عمومی

تلفن: ۲۶-۰۷۶۹۱۰۰۲۵۲۵

شعبه بندر امام خمینی (ره)

بندر امام خمینی (ره)، منطقه ویژه اقتصادی بندر امام
خمینی (ره)، ساختمان توحید، پایانه غلات

تلفن: ۰۶۱۵۲۲۸۲۷۷۵-۶-۸



WWW.ABIPORTS.COM



iranvicho@yahoo.com



کشتیبان جنوب بندر

- مجهز به تجهیزات به روز و مکانیزه جهت تسریع در عملیات تخلیه و بارگیری مواد معدنی و غلات اعم از شیب لودر گراپ رادیویی، هاپر
- انبارداری آرایش و دیوی مواد فله و خشک
- ماشین آلات جهت بارگیری و حمل و نقل شهری، لودر، کامیون، لیفتراک، بیل مکانیکی
- تجربه فعال تخلیه و بارگیری بالغ بر ۱/۵ میلیون تن در سال

دفتر عملیات: سایت اداری انبار T۳۰

تلفن: ۰۹۱۶۱۵۱۳۰۲۹ عبادی تلفن: ۰۹۱۶۱۵۱۵۳۱۳ فکس: ۰۶۵۲۲۵۲۴۷۶۹



Keshtiban_joonoob@yahoo.com



شرکت دریای آبی خلیج فارس

(خدمات بندری، تخلیه و بارگیری کالا)

- عملیات محوطه بندری: (صادرات مواد معدنی، سنگ آهن، کلینگر)
- عملیات تخلیه از کامیون به محوطه، دیو و نگهداری، حمل و بارگیری از کشتی
- تجهیزات تخلیه و بارگیری (فله، کارگو) شامل: گراپ، لودر، بیل مکانیکی، کامیون
- رضایت‌مندی کامل کشتیرانی‌ها و صاحبان کالا
- تجربه فعال تخلیه و بارگیری بالغ بر ۲ میلیون تن (بالغ بر ۱۰۰ کشتی در سال)

تلفن: ۰۹۱۶۱۵۱۴۵۰۱ تلفن: ۰۹۱۶۳۵۳۹۳۵۹

تلفن: ۰۶۱۵۲۲۳۷۳۲۴

بندر امام خمینی، سایت اداری اسکله ۳۲ (W32)



Blue-sea-pg@yahoo.com



Shahrokh-Bik@yahoo.co

شرکت نیل تجارت آر تیمان



فعال در حوزه تامین تجهیزات بندری و همچنین ترمینال های ذخیره سازی غلات و ماشین آلات کارخانجات صنایع غذایی. نماینده رسمی و انحصاری شرکت چسکو آلمان، برناردینی ایتالیا، چمستا چین، هام ترکیه و ولپ ایتالیا

تهران بلوار نلسون ماندلا پایین تر از چهارراه جهان
کودک کوچه ژوبین پلاک ۱۴ طبقه هفتم واحد ۷
کد پستی: ۱۵۱۸۶۱۴۶۵۵
۸۸۸۸۹۰۱۷



رهروان صنعت و انرژی آسیا

شرکت رهروان صنعت و انرژی آسیا

RAHROVAN ASIA ENERGY & INDUSTRY CO

مهندسی و طراحی و ساخت تجهیزات اسکله ها و ترمینال های نفت و گاز و پتروشیمی

• بازوهای بارگیری دریایی MARINE LOADING ARMS
بازوهای بارگیری دریایی ثابت و متحرک (موبایل)

• سیستم مهار و آزادسازی سریع طناب کشی QUICK RELEASE MOORING HOOK
ساخت کوییک ریلیز هوک در تناژهای ۲۵ تن تا ۲۰۰ تن یک هوکه دو هوکه سه هوکه و چهار هوکه

• سیستم اطفای حریق هوشمند SMART FIRE FIGHTING SYSTEM
طراحی و ساخت سیستم اطفای حریق هوشمند تاور و مانیتورهای آتش نشانی

۰۴۱۳۳۱۰۶۲۰۰



www.asia-ei.com



info@asia-ei.com



شرکت پتکوس آلمان



شرکت ویگان بلژیک



نمایندگی بدسکی ایتالیا

شرکت مهر صنعت فیدار

راه های ارتباطی: ۰۲۱-۴۰۲۲۳۸۱۳



مهر صنعت
MEHR SANAT FIDAR

نماینده شرکت پتکوس آلمان در ایران موفق به تامین و راه اندازی بیش از یک میلیون و پانصد هزار تن سیلوهای ذخیره سازی غلات و ترمینال های مکانیزه غلات در بنادر

نماینده شرکت ویگان بلژیک در ایران موفق به تامین و راه اندازی بیش از ۲۰ مکنده استراتژیک غلات در بنادر شمالی و جنوبی

نماینده شرکت رسمی و انحصاری شرکت BEDESCHI ایتالیا در ایران، با بیش از سه دهه سابقه درخشان در زمینه تامین انواع جرثقیل های بندری در دنیا، به عنوان تامین کننده قوی و موفق در زمینه های تخصصی جهت طراحی، ساخت و سفارشی سازی جرثقیل های RTG و STS

office@mehrsanatco.com

MEHR SANATORG



در تاریخ ۱۵ / ۱۲ / ۱۳۶۰ تحت شماره ۴۳۹۹۷ با هدف ارائه خدمات عمرانی به جامعه ایران و نقاط محروم کشور در اداره ثبت شرکت ها و مالکیت صنعتی به ثبت رسید

شرکت مهندسی پارس تکنو

این شرکت در طی بیش از چهل سال فعالیت خود با وجود تمامی فراز و نشیب های داخلی و خارجی، ضمن کسب رتبه یک در رشته های آب و راه و ترابری و رتبه دو در رشته ساختمان موفق به اتمام رساندن و بهره برداری از ده ها پروژه در زمینه های احداث سازه های ساحلی شامل بندر و موج شکن و حفاظت ساحل، راه سازی، تأسیسات، محوطه سازی و ساختمان در نقاط مختلف کشور شده است و با افتخار مورد تشویق و تقدیر تمامی کارفرمایان خود قرار گرفته است.

تهران، خیابان شریعتی، بین پل صدر و خیابان دولت، کوچه ترابی، پلاک ۵، طبقه اول
کدپستی: ۱۹۱۴۷۳۴۵۱۱

☎ ۲۲۶۳۶۹۴۴ 📠 ۲۲۶۴۴۴۱۴

✉ Info@parstechno.ir

🌐 www.parstechno.ir

✉ Greenbuoy1378@yahoo.com



GREEN BUOY

بویه سبز

شرکت کشتیرانی و خدمات دریایی
شماره ثبت ۳۸۸۴

شرکت کشتیرانی تخلیه و بارگیری بویه سبز

- حمل کالا به تمامی جزایر ایران و سایر کشورهای حوزه خلیج فارس با سرویس منظم جهت حمل خودرو از عمان کویت و امارات به بندرعباس
- دارای محوطه اختصاصی جهت دیو و بارگیری در منطقه ویژه اقتصادی بندر شهید رجایی

📍 بندرعباس، تقاطع بلوار طالقانی و صیدان، ساختمان دریایی، طبقه چهارم، واحد ۱۲

صندوق پستی: ۷۹۱۴۵/۳۵۵۶ کدپستی: ۷۹۳۷۷۱۳۴۱۱

☎ ۰۷۶-۳۲۲۳۱۱۳۷ 📠 ۰۷۶-۳۲۲۳۲۹۱۵



www.Greenbuoyshipping.com



شرکت خط کشتیرانی

آبنوس خارگ

◀ سرویس های این شرکت:

کانتینر: ۲۰ فوت، ۴۰ فوت، ۴۰ فوت یخچالی، ۴۰ فوت این تاپ از بندرعباس و بالعکس / از بندر بوشهر و بالعکس
هند: ناواشو، موندر، دوبي: جبل علی / کویت: شوخ / بحرین / عمان: صحار، قطر: حمد / چین: شانگهای، نینگبو، وکینگداو ویتنام: هایفونگ / مصر: السخنا

📍 دفتر مرکزی: تهران، شریعتی، سه راه طالقانی
ساختمان گیتی، پلاک ۳، طبقه ۴، واحد ۱۹

☎ +۹۸۲۱۷۷۵۲۳۸۵۶ 📠 +۹۸۹۹۱۷۵۱۲۳۹۶
☎ +۹۸۲۱۷۷۵۲۴۵۷۸ 📠 +۹۸۹۹۱۷۵۱۲۳۹۵
☎ +۹۸۲۱۷۷۵۲۲۱۹۵ 📠 +۹۸۹۹۱۷۵۱۲۳۹۴

Commercial@gmail.com
Sales2@abnouskharg.com



www.abnouskharg.com



شاخص صدف دریا
شرکت نمایندگی کشتیرانی

نمایندگی کشتیرانی و خدمات بازرگانی

شاخص صدف دریا

- صادرات و واردات ترخیص کالا
- ارائه خدمات گمرکی و ترمینالی کراس استاف در بنادر صحار (عمان) و جبل علی (امارات)
- ارائه سرویس فیدر منظم هفتگی بین بندرعباس و جبل علی
- سرویس کانتینری خشک و یخچالی به بنادر حوزه خلیج فارس دریای عمان شبه قاره هند، بنادر جنوب شرق آسیا و بنادر اصلی چین

📍 بندرعباس، چهارراه سازمان، خیابان امام موسی صدر شمالی، ساختمان ثریا، طبقه سوم، واحد ۳۱۳

☎ ۰۹۱۲۰۲۵۱۳۵۸ 📠 ۰۷۶۳۳۳۸۶۴۴۵-۶

✉ INFO@SHAKHESD.COM



تهران، خیابان ملاصدرا، خیابان شیراز شمالی، انتهای
خیابان پردیس، نبش بن بست سوم، پلاک ۲
کدپستی: ۱۹۹۱۸۴۵۴۳۱

☎ ۸۸۰۴۶۴۳۶ 📠 ۸۸۰۳۶۰۱۵

شرکت ساختمانی کولهام (سهامی خاص)

در سال ۱۳۵۴ با هدف اجرای پروژه‌های بزرگ کشور تاسیس گردید و در ۴۸ سال سابقه کاری، موفق به اجرای ۳۵ پروژه در زمینه بندرسازی، سدسازی، خطوط انتقال آب و برق، شبکه آبیاری و زهکشی، راهسازی و ساختمان‌سازی گردیده است و در حال حاضر اجرای پروژه بزرگ فاز سوم طرح توسعه مجتمع بندری شهید رجایی (به صورت EPC) را به اتمام رسانده است.

گواهینامه صلاحیت پیمانکاری شرکت از سازمان برنامه و بودجه کشور به شرح ذیل می‌باشد:

پایه ۱: رشته آب پایه ۱: رشته راه و ترابری پایه ۲: ساختمان ابنیه
پایه ۲: تاسیسات و تجهیزات



شرکت بازرگانی و حمل و نقل بین‌المللی اجاقی

رامین اجاقی

شرکت ما با دارا بودن تعداد ۲۰۰ دستگاه واگن روسی و ۵۰ دستگاه تریلر در مسیر CIS و ۵۰ دستگاه کانتینر در مسیرهای دریای خزر و همچنین نمایندگی ایرلاین‌ها، عمارات در خلیج فارس و خط مستقیم ترکیه و افغانستان و پاکستان در خدمت تمامی تجار و همکاران گرامی هستیم.

مشهد، خیابان چمران، چمران ۹، ساختمان نشان، طبقه ۴، واحد ۳۰۳

کد پستی: ۹۱۳۷۶۷۴۷۷۱ ۵۱۳۸۱۱۴۹۳۴
☎ ۲۱۸۸۷۹۶۳۲۸

✉ Info@ojaghitrade.com



شرکت مهرسام یدک‌بندر

مدیر عامل مهرداد پیروزی

- صادرات و واردات کلیه ماشین آلات و قطعات یدکی مورد نیاز و خدمات مهندسی مرتبط
- تعمیر انواع کشتی و تجهیزات بندری و دریایی
- فروش کلیه قطعات و تجهیزات

استان خوزستان، بندر امام خمینی کد پستی: ۶۳۵۶۱۷۶۲۱۵

☎ ۰۹۱۶۱۵۱۵۱۸۹

✉ mehsam.yadakbandar@gmail.com



شرکت صنعتی و شیمیایی نگین زره

Industrial, Marine, Water Base, Architectural Paint

تولیدکننده رنگ‌های صنعتی دریایی، پایه آبی و ساختمانی

دارنده گواهینامه‌های ISO 14001:2004 ISO 9001:2008

و OHSAS 18001 2007 از TUV NORD آلمان

تهران، شهرک غرب، بلوار فرحزادی، خیابان شهید حافظی
نبش کوچه پرتو، پلاک ۳۱-۲۹، طبقه سوم، واحد ۷

☎ ۲۲۱۳۹۱۳۰-۴۹ 📠 ۲۲۱۳۹۱۵۰



www.neginzereh.com



info@neginzereh.com



بیمه کارآفرین

شرکت بیمه کارآفرین با توانگری سطح یک صنعت بیمه (به مدت ۱۲ سال متوالی) و ارکان مدیریتی کارآمد و برخورداری از پرسنل متخصص در رشته‌های بیمه‌ای مختلف بلاخص رشته کشتی هواپیما و باربری و همچنین انرژی، آماده ارائه بهترین پوشش‌های بیمه‌ای صنعت دریانوردی و حمل و نقل کالا می‌باشد. مدیران ارشد این بخش از باسابقه‌ترین و مجرب‌ترین افراد صنعت بیمه بوده و با افتخار خدمتگذار صنایع مختلف، در زمینه بیمه‌ای می‌باشند.

📍 میدان آرژانتین، خیابان احمد قصیر، کوچه هفدهم شهید شفق، پلاک ۵

☎ ۰۲۱-۸۸۷۲۲۷۵۹ 📠 ۰۲۱-۴۲۵۶۳۲۵۰-۳



WWW.karafarin-insurance.ir



s.rajabian@karafarin-insurance.ir



INFO@DAFTAR609.IR



دفتر اسناد رسمی ۶۰۹ تهران سر دفتر: ندا نادری

📍 تهران، میدان ونک، ابتدای ملاصدار، پلاک ۳۱

☎ ۰۲۱-۸۸۶۷۹۱۰۸ 📠 ۰۹۱۲۲۲۲۲۶۰۹



شرکت مدیریت بین المللی همراه
جاده، ریل، دریا (هیمکو)
Hamrah International Management co. (HIMCO)

شرکت مدیریت بین المللی همراه

جاده، ریل، دریا، هیمکو (HIMCO)

Hamrah International Management.co

- سرمایه گذاری و ایجاد اسکله و پایانه مکانیزه تخصصی صادرات و واردات مواد معدنی و محصولات فولادی
- انجام حمل و نقل ریلی و توسعه ناوگان ریلی شرکت‌های سهامداری با خرید واگن
- تجهیز و توسعه تاسیسات حمل و نقل ریلی دریایی بندری و جاده ای
- انجام فعالیتهای خدماتی بازرگانی، عمرانی مرتبط با ایجاد اسکله های بندری و سازه های دریایی
- برنامه ریزی هماهنگی مدیریت و مشاوره در خصوص کلیه فعالیتهای حمل و نقل معدنی و فولادی با مزیت ریلی دریایی جاده ای
- مدیریت تامین و ساخت پروژه های بزرگ عمرانی

📍 تهران، میدان آرژانتین، خیابان احمد قصیر، کوچه هجدهم، پلاک ۴، طبقه ۳

☎ ۸۶۱۲۲۶۴۸ 📠 ۸۶۱۲۲۹۲۷ 📠 ۸۶۱۲۰۶۳۱



www.hamrahcompany.com



اسکن کنید

مرکز آموزش علوم هادی دریا

رویای دریانوردی را با ما تجربه کنید
با ۲۰ سال سابقه درخشان

- مجری آموزش علوم دریانوردی بر اساس کنوانسیون STCW و دستورالعمل‌های سازمان بنادر و دریانوردی
- برگزاری دوره‌های استاندارد و تخصصی تحت نظارت سازمان بنادر و دریانوردی

📍 بندرعباس، بلوار پاسداران، سه راه هتل هما، جنب دبیرستان دخترانه شاهد، سایت شناور بقا، بندر حقانی

☎ ۰۹۰۲۳۴۴۶۱۷۱ 📠 ۰۷۶۳۳۴۴۶۱۷۱ 📠 ۰۹۰۰۴۴۴۶۱۷۱ 📠 ۰۹۱۷۹۱۱۶۱۷۱

✉ Info:hadydarya@iran.ir



مورد تایید موسسه رده‌بندی ایرانیان

شرکت بارمان تجارت غرب

- سیستم اعلام و اطفای حریق
- بازرسی و NDT
- طراحی شناور

زمینه فعالیت:

- تامین ورق دریایی
- درب‌های ضد حریق

نمایندگان:

- بندرعباس
شرکت کرانه جوش انامیس-مهندس صادقی: ۰۹۱۷۷۶۸۶۸۳۷

- بوشهر
شرکت پارس مارین-مهندس شعبانی: ۰۹۱۲۹۶۱۵۲۴۰

📍 تهران، سعادت آباد، خیابان علامه شمالی، خیابان ۲۲ غربی، پلاک ۳۵، واحد ۲۲، طبقه ۵ کد پستی: ۱۹۹۷۹۷۹۴۴۹

☎ ۰۹۱۲۰۴۴۸۰۸۵ 📠 ۲۶۷۴۱۹۶۳

✉ www.barman-tejarat.com



شرکت خدمات دریایی و بندری سیمین پارس

فعالیت شرکت:

- تخلیه و بارگیری انواع شناورها اعم از:
 - کانتینری
 - فله خشک
 - فله نفتی
 - کالای عمومی
- ارائه خدمات انبارداری کالا و کانتینر در انبارهای مسقف و یاردهای کانتینری
- ارائه خدمات جانبی کانتینری اعم از ارزیابی، استریپ، استافینگ کالا و مانیتورینگ کانتینر یخچالی
- ارائه خدمات انبارش فرآورده های نفتی در مخازن سقف ثابت و شناور و انتقال از طریق کریدور نفتی به کشتی
- ارائه خدمات بارگیری مشتقات نفتی بصورت حمل یکسره به شناور

توانمندی و تجهیزات:

- پورت ابراتور اختصاصی پایانه نفتی بندر امام خمینی (ره)
- دو پست اسکله نفتی به ظرفیت ۴۵۰۰۰ DWT
- ۲۴ مخزن به ظرفیت ۶۰ هزار متر مکعب جهت انبارش مشتقات نفتی اعم از سبک و سنگین
- ۲ دستگاه گنتری کرین تملیکی پست پانامکس
- بیش از ۳۶۰ دستگاه تجهیزات استراتژیک و نفتی

SIMIN PARS
MARINE AND PORT
SERVICES CO.

“پیشرو و پایدار در حوزه بندری”

راه های ارتباطی

دفتری مرکزی: بوشهر، اداره کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر، ساختمان خدمات مشتریان، شرکت خدمات دریایی و بندری سیمین پارس
تلفن: ۰۷۷ ۳۳۳۳۰۶۸۳
فکس: ۰۷۷ ۳۱۶۶۱۷۰۴

شعبه بندر امام خمینی (ره): بندر امام خمینی (ره)، مجتمع بندری امام خمینی (ره)، اراضی پشتیبانی، قطعه ۵۷، سایت مخازن نفتی
تلفن: ۰۶۱۵۲۲۸۳۷۱۷ - ۰۶۱۵۲۲۸۳۷۲۱

شعبه بندر عباس: بندر عباس، بلوار پاسداران، کوچه دلاوران ۳، پلاک ۱۲، ساختمان ساحل، طبقه دوم، واحد ۳
تلفن: ۰۷۶ ۳۳۵۲۴۷۰۴





BETA Port and Marine Services Development Company

شرکت توسعه خدمات دریایی و بندری پناه

بتا ریشه کارکن



دفتر مرکزی: تهران، میدان آرژانتین، خیابان الوند، روبروی کوچه اسفراین، پلاک ۷۲ طبقه دوم

شماره تماس دفتر تهران: ۰۲۱۸۸۶۴۳۳۴۶ و ۰۲۱۸۸۶۴۳۳۴۵

کدپستی: ۱۵۱۶۸۴۴۷۱۱ فکس: ۰۲۱۸۸۶۴۳۳۴۴

دفتر هرمزگان: مجتمع بندری شهید رجایی، ساختمان بندرعباس آریا، دفتر ناحیه هرمزگان

شماره تماس دفتر بندرعباس: ۰۷۶۳۳۵۲۴۷۲۱-۰۷۶۳۳۵۲۴۷۲۰

کدپستی: ۷۹۱۷۱۸۳۷۹۷ فکس: ۰۷۶۳۳۵۲۴۷۱۸

ایمیل: info@betaco.org وبگاه: www.betaco.org

آدرس اینستاگرام: [instagram.com/iranbeta](https://www.instagram.com/iranbeta)

آدرس تلگرام: t.me/betabnd

