

ماهنامه دریانوردی زندگی در بنادر ایران

بنادر ایران

سال سی و سوم | دوره جدید، شماره نهم، پیاپی ۲۵۶ | مردادماه ۱۳۹۷ | هزار تومان

گفت‌وگو با ایران‌شناس برجسته، استاد احمد اقتداری
خلیج فارس، خلیج فارس است و بس!



راه‌حل‌های جایگزین حمل‌ونقل دریایی ایران
در زمان تحریم چه خواهد بود؟

پُلِ تیکِ پَسْکِرانه

آیا زیرساخت‌های چابهار، خود را با شتاب توسعه بنادر
در جنوب شرق ایران همراه می‌کنند؟

با آثار و گفتاری از

هادی حق‌شناس، ملک‌رضا ملک‌پور، مسعود دانشمند، علیرضا چشم‌جهان،
ابراهیم منصفی، داریوش غریب‌زاده، صادق رحمانی



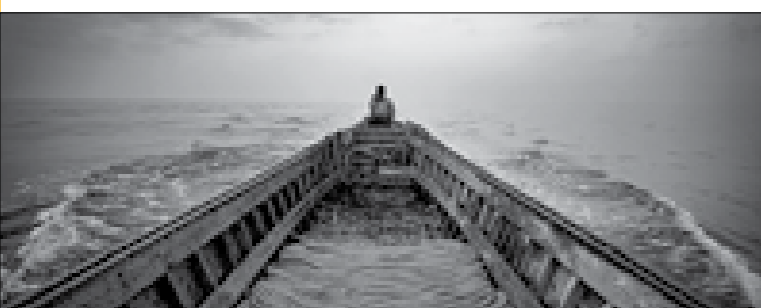
من آن مرغم و مملکت کوه من
خلیج فارس، خلیج فارس است و بس!
سواحل جنوب ایران به روایت احمد اقتداری
به ایران جاودانی‌ام
دریا گهواره جنگ و صلح

جامعه
۱۰ - ۲۳



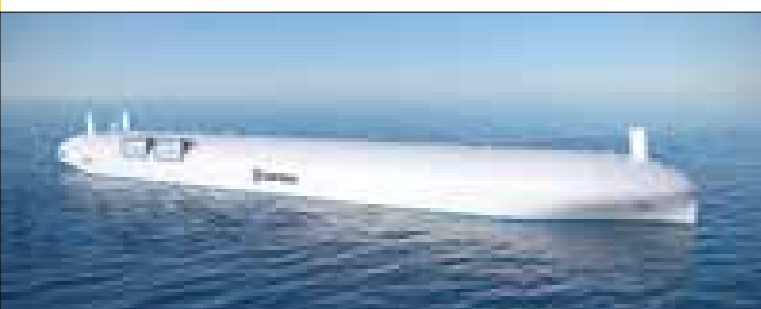
چابهار؛ یک اسباب‌کشی بزرگ
چابهار ما را از جبل‌علی بی‌نیاز می‌کند
صنعت دریایی، تنها کشتی و دریا نیست
ایجاد خط کانتینری، راه‌حل گذر از تحریم
تهدید معابر جایگزین
سنگاپور، پایتخت درجه یک دریایی
هوشمندترین بندر دنیا

اقتصاد
۲۴ - ۴۱



۴۰ سال در جزیره آدمخواران
راکت
ضرب‌المثل‌های دریایی
آن سوی پرده نقره‌ای، دریا موج می‌زند
سرمه‌ری

فرهنگ
۴۲ - ۵۳



هوشمندسازی بندر و حمل‌ونقل دریایی
دریا به استقبال کشتی‌های بدون سرنشین می‌رود؟

آینده
۵۴ - ۶۷



ما و همسایگان خزر
میزبانی از کشتی‌های غول‌پیکر
کانون تخلیه و بارگیری کالاهای اساسی کشور
بوشهر در یک قدمی بندر آزاد تجاری
توسعه دروازه اروپایی خزر
اولویت سرمایه‌گذاری کشورهای حاشیه خزر
اراده‌ای برای جبران فاصله‌ها
۳۳ سال قبل در چنین روزهایی...

رویداد
۶۸ - ۸۰

و می‌داند هر چه را
که در خشکی و دریا است...

سوره انعام - آیه ۵۹

تهران، بلوار نلسون ماندلا، خیابان کیش،
بلاک ۴۰، طبقه اول شرقی
کدپستی ۱۴۱۱۱-۱۵۱۸۸
تلفکس ۲-۸۸۱۹۰۶۳۰
و ۴۰-۸۸۱۹۰۶۳۹
شماره پیامک ۱۰۰۰۸۸۱۹۰۶۳۰
صندوق پستی تهران ۳۷۱۳-۱۵۸۷۵

bandarvadarya.pmo.ir
bandarvadarya@pmo.ir
bandarvadarya
Ports_Maritime

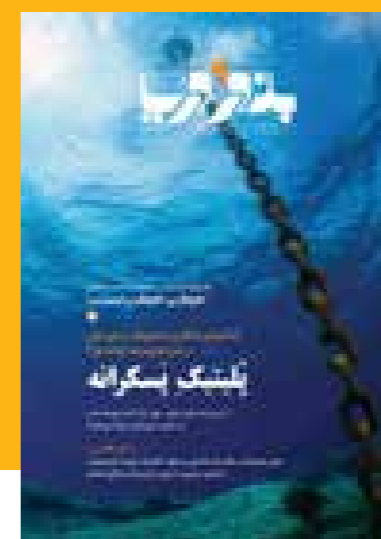
- «بندر و دریا» مورد تایید و حمایت انجمن جهانی زیرساخت‌های حمل و نقل آبی (PIANC) است.
- حق چاپ و انتشار، نقل مطالب، و استفاده از نوشته‌ها، برای مجله «بندر و دریا» محفوظ است.
- «بندر و دریا» در ویرایش، کوتاه‌کردن، درج یا رد مطالب آزاد است.

صاحب امتیاز سازمان بندر و دریانوردی
مدیرمسئول و سردبیر محمد ولی‌زاده

مشاور مدیرمسئول تیما مهر پویا
دبیر تحریریه سعید برآبادی
همکاران امیر صدیقی، شکوفه حبیب‌زاده، داریوش غریب‌زاده، مجید یوسفی، مجتبی بحیرایی،

سعیده دادفر، حسین شرفی، فریما صالح با سپاس از همراهی
استاد احمد اقتداری، صادق رحمانی، احمد اکبرپور، امین جوادی‌پویا، مجتبی صولت‌پور، امیر حسین مرادخانی،

مریم میری
ویراستار حسین جلال‌پور
مدیر هنری محمود محرابی
عکس آکو سالمی
امور آگهی‌ها تسرین غلامی
امور اداری سارا خاک‌زاد
امور اجرایی و مشترکین رامین جهان‌پور
ناظر فنی چاپ محمدرضا شمسایی
لیتوگرافی، چاپ و صحافی واژه



ماهنامه دریانوردی و زندگی در بندر ایران
| دوره جدید | شماره ۹ | مردادماه ۱۳۹۷
سال سی و سوم | پیاپی ۲۵۶
۹۶ صفحه | ۱۰ هزار تومان



محمد ولی‌زاده | مدیر مسئول و سردبیر

پیرمرد، چشم خلیج فارس است

به تاریخ و تمدن‌مان که نگاه می‌کنیم، غرّه می‌شویم و ذوق‌زده؛ بله، ذوق‌زده! اصلاً پُر در می‌آوریم. خود قدمت و سابقه‌ی طولانی آن یک‌طرف، بزرگانی که در هر عصر و دوره زندگی می‌کرده‌اند و نام و آوازه و آثاری که از آن‌ها به جای مانده، طرف دیگر. این ذوق‌زدگی زمانی بیشتر می‌شود که می‌بینیم به درازنای تاریخ، تمدن داریم؛ آن هم با اصالت و غنی. اصل اصل، نه ساختگی و من‌دراوردی! این تاریخ و تمدن باشکوه را مقایسه کنید با برخی‌های دیگر. راه دور نرویم؛ همین همسایگانمان. چه می‌بینید؟! در مقام مقایسه برمی‌آیند؟! حکایت فیل و فنجان است، نه؟! یا آن‌طور که حضرت حافظ می‌فرماید:

قیاس کردم و تدبیر عقل در ره عشق

چو شبنمی‌ست که بر بحر می‌کشد رقمی.

این تاریخ و تمدن باشکوه و غبطه‌برانگیز، تا به ما رسیده، به یقین روابی داشته که حال و حکایت آن را از گزند اغیار در امان داشته‌اند و به ما سپرده‌اند. تاریخ‌مان را که مرور می‌کنیم، به نام‌هایی می‌رسیم که حکم حافظان این کهن‌دیوارند. یکی تاریخش را روایت کرده، دیگری وجب به وجب خاکش را با پای پیاده طی کرده و از جغرافیای آن برایمان نوشته، آن یکی نقشه‌نگاری کرده و جغرافیای هر شهر و دیار و بندرش را با رسم نقشه، به بحث و بررسی نشسته، و چهارمی به قوم‌نگاری پرداخته و آداب و رسوم و سنن هر منطقه و ناحیه را ثبت و ضبط کرده است.

کم نیستند بزرگانی که این آب و خاک، آن‌ها را در دامان خود پرورش داده است؛ از سلیمان سیرافی تاجر، جهانگرد و نویسنده بگیر که در بندر سیراف به دنیا آمد و به بسیاری از بنادر و شهرهای جهان

از جمله هند و چین - سفر کرد و سفرنامه‌اش را نزدیک به ۱۲ قرن پیش نوشت، تا ابن حوقل جغرافی‌دان و تاریخ‌نگار که حدود هزار سال پیش، جهان پیرامونش را زیر پا نهاد و سفرنامه‌ای مشهور نوشت. از اصطخری جغرافی‌دان و نقشه‌نگار برجسته در قرن چهارم هجری قمری بگیر که بنادر ایران را تا هند و اقیانوس اطلس طی و از آن‌ها نقشه‌ها ترسیم کرد و کتب «مسالک و ممالک» و «صور الاقالیم»‌اش را در مورد جغرافیای عربستان، شمال آفریقا، خلیج فارس، اندلس، مصر، شام، بیت‌المقدس، خوزستان، فارس، کرمان، سند، آذربایجان، ارمنستان، طبرستان، دیلم، دریای خزر، خراسان، سیستان، ماوراءالنهر با رسم ۱۹ نقشه برای ما به یادگار گذاشت، تا جریر طبری مورخ، مفسر و فیلسوف قرن چهارم هجری قمری که کتاب «تاریخ طبری»‌اش شهرت فراوانی دارد و او را پدر علم و تاریخ و تفسیر نامیده‌اند. همچنین ابوریحان بیرونی (دانشمند، تاریخ‌نگار، گاه‌نگار و همه‌چیزدان برجسته که از او به عنوان پدر انسان‌شناسی و هندشناسی نام برده‌اند)، ابن فقیه همدانی (مورخ و جغرافی‌دان قرن سوم و چهارم هجری که کتاب «خبار البلدان» او درباره جغرافیاست)، ابوالفضل بیهقی (مورخ و نویسنده معروف ایرانی در دربار غزنوی که عمده شهرت او به‌خاطر نگارش کتاب «تاریخ بیهقی» است)، ناصر خسرو قبادیانی (شاعر، فیلسوف، حکیم و جهانگرد قرن چهارم و پنجم هجری)، رشیدالدین فضل‌الله (تاریخ‌نگار و پزشک قرن هفتم شمسی که کتاب «جامع‌التواریخ» او مشهور است)، عطاملک جوینی (مورخ و ادیب ایرانی در قرن هفتم قمری که «جهانگشای جوینی» و رساله‌ی «تسلیم‌الاکوان» از آثار اوست)، حمدالله مستوفی (جغرافی‌دان،

مورخ، شاعر و نویسنده قرن هشتم که سه اثر مهم از او به جا مانده: «تاریخ گزیده» که در تاریخ اسلام و تاریخ ایران تا زمان خود اوست، «تزهت‌القلوب» در علم جغرافیا که آن را از اولین دانشنامه‌های فارسی به حساب آورده‌اند. و «ظفرنامه» که منظومه‌ای است در ۷۵ هزار بیت به وزن شاهنامه و به سه کتاب یا سه قسم تقسیم می‌شود؛ کتاب نخست در تاریخ عرب (قسم اسلامی)، کتاب دوم در تاریخ عجم (قسم احکام) و کتاب سوم در تاریخ مغول (قسم سلطانی)، و تعدادی نام دیگر که مایه‌ی فخر ما به شمار می‌روند.

جلوتر که می‌آییم و به دوران صفویه که می‌رسیم، قاضی احمد قمی، اسکندربیک منشی، حسن‌بیگ روملو، میرزا سمیعا (صاحب «تذکره‌الملوک») را داریم و در دوران افشاریه، میرزا مهدی‌خان استرآبادی، محمدکاظم مروی، محمدعلی حزین لاهیجی و کمی بعدتر شیخ حسن کربلایی (نویسنده‌ی «تاریخ دخانیه»، علیقلی میرزا اعتضادالسلطنه، رضاقلی‌خان هدایت، محمدتقی سپهر کاشانی (لسان‌الدوله)، حقایق‌نگار خورموچی، محمدحسن‌خان اعتقادالسلطنه، میرزامحمد تنکابنی، میرزاآقاخان کرمانی، و رستم‌الحکما تا به «مشروطه» می‌رسیم و ناظم‌الاسلام کرمانی، مجدالاسلام کرمانی، احمد کسروی (تاریخ مشروطه و تاریخ مذهب تشیع)، حسن پیرنیا (تاریخ ایران باستان)، میرزا ابوالفضل گلپایگانی، محمدعلی فروغی، سعید نفیسی، عباس اقبال آشتیانی و چند نام دیگر که آن‌ها هم مایه‌ی مباحثات ما هستند.

تا این‌جا ردّ پای برخی دانشمندان و نویسندگان غیر ایرانی هم می‌بینیم؛ از هرودوت و تاریخ بسیار مشهورش که سه فصل آن به آسیای صغیر، مصر، میان‌رودان، ایران و سوریه و سرزمین‌های مجاور آن می‌پردازد و صفحاتی از فصل‌های دیگر هم به جنگ‌های ایران و یونان، تا دیگر مستشرقان و خاورشناسان نزدیک به زمانه‌ی ما، نام‌هایی مثل آقای ادوارد براون و خانم آنه ماری شیمل که کتاب‌های زیادی درباره‌ی تاریخ، فرهنگ و ادبیات ما نوشته‌اند.

در روز و روزگار نزدیک به ما البته بسامد نام‌های نویسندگان و پژوهشگرانی که به ایران و ایرانی می‌پردازند، رو به فزونی است. نام‌ها به ما یادآوری می‌کنند که خیلی از آن‌ها بیش از پیشینیان دل در گرو میهن دارند و در این راه از جان مایه می‌گذارند: فریدون آدمیت، عبدالحسین زرین‌کوب (تاریخ پس از اسلام)، ذبیح‌الله صفا (تاریخ ادبیات ایران)، حسن معاصر کرمانی (مجموعه سه جلدی تاریخ استقرار مشروطیت)،

محمدابراهیم باستانی پاریزی، اسماعیل رائین، حسین مکی (تاریخ معاصر)، مرتضی راوندی (تاریخ اجتماعی ایران)، همایون کاتوزیان (تاریخ معاصر و تاریخ قاجار)، پروانه آبراهامیان (تاریخ معاصر)، ماشالله آجودانی (تاریخ معاصر، به‌ویژه مشروطه)، سیروس غنی (تاریخ معاصر)، عباس میلانی (تاریخ معاصر، به‌ویژه دربار و شاه)، محمدعلی موحد، منصوره اتحادیه، ایرج افشار، منوچهر ستوده، احمد اقتداری و تعدادی چهره‌ی انگشت‌شمار دیگر از این دسته هستند...

این همه گفته آمد که به اشارت، اندکی از احمد اقتداری بنویسم که این روزها در آستانه‌ی ۹۴ سالگی ایستاده است؛ پیرمردی که هنوزهنوز جانش برای ایران می‌تپد و خود را به تمام معنا وقف آن کرده است. حاصل یک عمر اندیشیدن و نوشتن به عشق به ایران و به‌خصوص خلیج فارس، نزدیک به ۴۰ کتاب و بیش از ۱۰۰ مقاله علمی است که این پیرمرد خودساخته، سخت‌کوش، دوست‌داشتنی و اندکی نخس از خود به یادگار گذاشته است. «خلیج فارس»، «دریای پارس تا دریای چین»، «خلیج فارس از دیرباز تا کنون»، «آثار شهرهای باستانی سواحل و جزایر خلیج فارس و دریای عمان»، «سفرنامه سدیدالسلطنه»، «تاریخ مسقط و عمان و بحرین و روابط آن‌ها با ایران»، «صدید مروارید در خلیج فارس»، «سرزمین‌های شمالی پیرامون خلیج فارس و دریای عمان» و «سرگذشت کشتیرانی ایرانیان» عنوان برخی از آثار اوست که همگی درباره‌ی بازرگانی، کشتیرانی، جایگاه سیاسی - اجتماعی، جغرافیا، آداب، رسوم و سنن بنادر اطراف خلیج فارس و دریای عمان نگاشته شده‌اند. به حتم می‌توان گفت عنوان «پدر مطالعات خلیج فارس» شایسته و سزاوار «احمد اقتداری» است و چه کسی صاحب صلاحیت‌تر از او؟ هنوزهنوز انبان پیرمرد بیش از هر کس دیگری مملو از خاطرات و خطرات پیرامون این ابراهه است. این را در تازه‌ترین دیدارمان در ظهری تابستانی دریافتم که به دیدارش در مرکز دایره‌المعارف بزرگ اسلامی رفته بودیم. او که با یاد خلیج فارس برمی‌خیزد و با ذکر آن به خواب می‌رود، در این دیدار از اثر منتشرنشده‌اش گفت که در نوع خود کیمیاست. و چقدر هم دلواپس انتشار این اثر و دیگر آثار منتشرنشده یا تجدید چاپش بود. «می‌خواهم تا خودم هفتم منتشر شوند». دنیای این روزهای پیرمرد دو کلمه بیش نیست: «خلیج فارس». امید که همچنان سایه‌اش بر سر این اقلیم گسترده باشد و ایران و خلیج فارس، ۹۴ سالگی استاد احمد اقتداری را با انتشار تازه‌ترین کتابش جشن بگیرند. به امید آن روز!

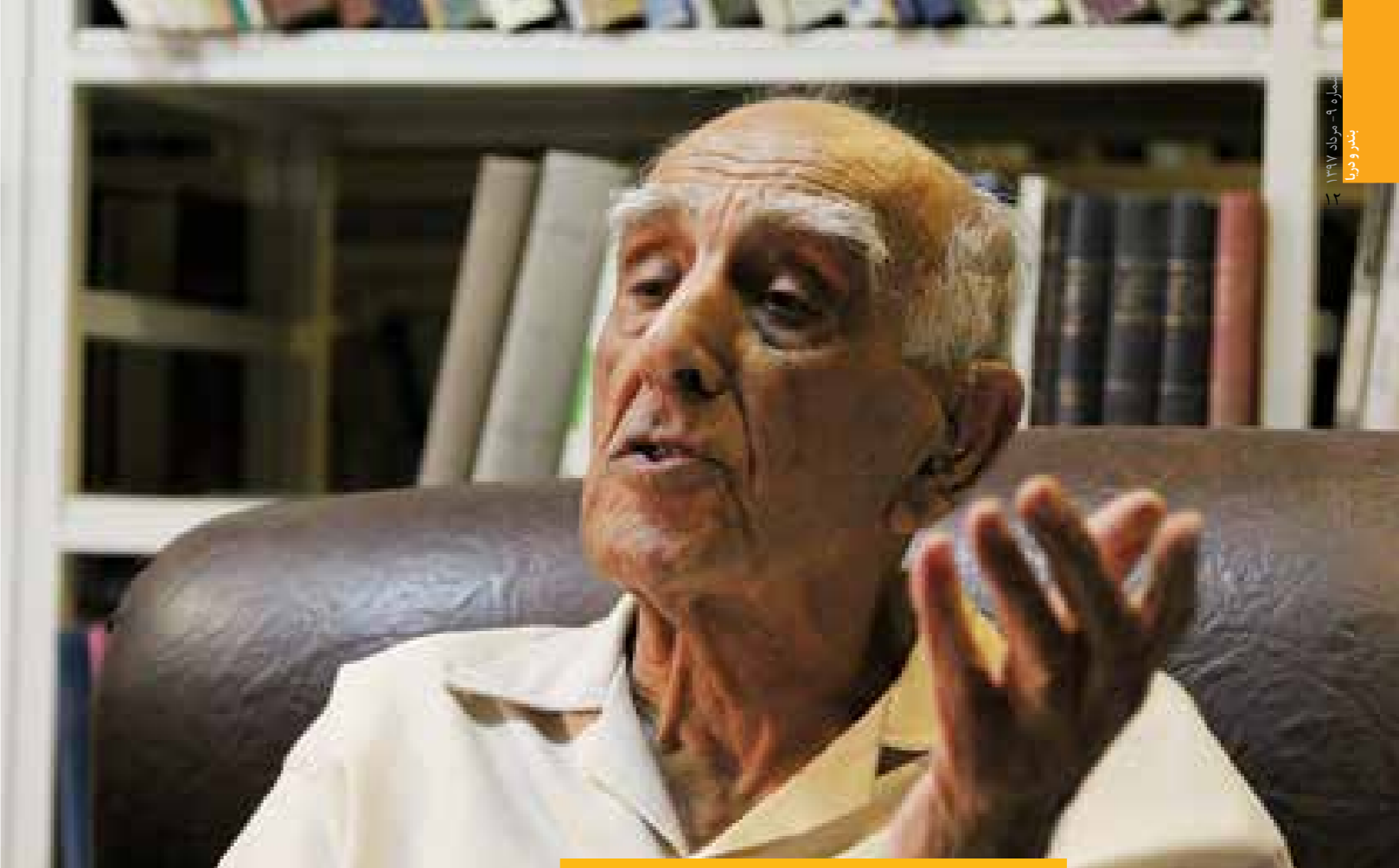




جامعه

خلیج فارس نیاز به روز خاصی برای بزرگداشت ندارد؛ هر روز ایران به نام خلیج فارس نام‌گذاری شده، به خصوص اگر بدانید برای اثبات ایرانی بودن فرهنگی که زندگی در این آبراه را ساخته، چه زحمتهایی که کشیده نشده است. پرونده پیش رو نگاهی متفاوت به خلیج فارس دارد؛ پرونده‌ای در بزرگداشت مقام استاد احمد اقتداری که نام او به عنوان «پدر مطالعات خلیج فارس»، ماحصل عمری است که او در این راه صرف کرده و انبوه کتاب‌هایی که در اثبات این نام نوشته است. حال که این آبراه به گرانبگاه اقتصادی ایران در شرایط تحریم بدل شده است، به محضر این استاد ایران‌شناسی رفته‌ایم و از او درباره تاریخ و حقوق قانونی ایران در خلیج فارس پرسیده‌ایم.

عکس آکو سالمی



عکس آکو سالمی

پیوند ناگسستنی دو نام؛ خلیج فارس و احمد اقتداری

من آن مرغم و مملکت کوه من



سعید برآبادی | روزنامه نگار

در اوایل مهرماه ۱۳۲۷، بخشنامه دکتر علی‌اکبر سیاسی، وزیر وقت فرهنگ، از تهران به تمام شهرهای کشور ارسال می‌شود. متن بخشنامه درباره قانون تعلیمات اجباری است که بیشتر به تصویب مجلس رسیده؛ تاکیدی بر اجباری بودن آموزش رایگان در سراسر کشور. در این نامه، از تمام دستگاه‌ها خواسته شده حتی اگر در شهری توان دایر کردن مدرسه و آموزش به دبستانی‌ها وجود ندارد، دستگاه‌هایی مثل وزارت بهداشت و فرهنگ، یا پیش‌بگذارند و برای کودکان بی‌سواد کشور فکری کنند. یکی از این بخشنامه‌ها به رئیس اداره فرهنگ لارستان می‌رسد؛ مرد جوانی که با حقوق ماهی ۳۲ تومان معلمی در لار بوده و اکنون به ریاست این اداره کوچک منصوب شده است. مرد، بخشنامه را می‌خواند و احتمالاً در ذهنش خاطرات سفر اخیرش به بستک، لنگه و گاوبندی بیدار می‌شود. با عصبانیت شدید، رنجش خاطر خود از بی‌توجهی دولت مرکزی به نواحی ساحلی خلیج فارس و جور مأموران امنیه و بیداد دولتمردان و فساد و خرابی روستاهای آن اطراف را روی کاغذ می‌آورد و به وزیر فرهنگ ارسال می‌کند: «آن جناب، ساحل خلیج فارس را مشاهده نغرموده‌اند و شاید آن روز گاری هم که مردم این سامان در امن و امان و در نعمت و فراوانی زندگی کرده‌اند، در تاریخ منعکس نشده باشد و به عرض آن جناب نرسیده باشد. ولی امروز می‌توانید تصور فرمایید وضع مردم لارستان و بنادر بی‌شبهت به وضع کشتی شکسته‌ای نیست که در

شرف غرق شدن است یا در حالت مرضی که در حال احتضار است». نویسنده این گزارش، از سرنوشت آن نامه اطلاعی در دست ندارد اما گمان می‌کند که شاید این نامه جوششی در آن معلم زنده کرده که سرچشمه‌اش در این هفت دهه خاموش نشده است. احمد اقتداری لارستانی به فاصله کوتاه زمانی بعد از آن نامه، یکی از مهم‌ترین آثار خود را درباره خلیج فارس و وضعیت شهرهای جنوبی کشور منتشر کرد؛ کتابی که انگار پا درآورده و به جای ماندن در کتابخانه‌ها، روانه حافظه تاریخی ایرانیان شده و نام خلیج فارس را برای همیشه به گوشه ذهن دنیا سنجاق کرده است.

در وصف او، هم‌چنان که در وصف خلیج فارس، سخن بسیار رفته است. گذشت ۹۰ و خرده‌ای سال سن از این مرد تکیده، بلندقد، لاغر، دارای هوش بسیار بالا که دستی در نوشتن دارد و دلی در وادی شعر و پایی در ایرانشناسی، چهره‌ای اسطوره‌ای ساخته تا جایی که امروز نام او بی نام خلیج فارس و نام خلیج فارس بی نام احمد اقتداری چیزی کم دارد. او یکی نقرات اصلی ایرانشناسی نوین است؛ یک ضلع از سه ضلعی ایرج افشار، منوچهر ستوده و احمد اقتداری. عمر دراز و سایه‌ای که از «امید» و «آرزو» همواره بر سر این عمر بوده، رنگ و بوی فعالیت تحقیقی اقتداری را متفاوت کرده است. او در طول این سال‌ها، یک پژوهشگر و ایران‌شناس نشسته بر صندلی کتابخانه‌ها نبوده؛ شاید تفاوت

شیوه‌ی ایرانشناسی این سه تفنگدار در همین بوده است؛ آن‌ها همواره مسافر و زائر مکانی بوده‌اند که در فهرست پژوهش‌هایشان جا داشته؛ گاه با ماشین و بیشتر با پای پیاده: «با انجمن آثار ملی قرارداد بستم و سفارش‌نامه‌ای برای حمایت ژاندارمری و استانداری‌های جنوب گرفتم و با هواپیما عازم بوشهر شدم. ابتدا جزیره خارک را دیدم و سپس با اتومبیل شهرداری بوشهر که در اختیارم گذاردند، از بندر گناوه، بندر دیلم، شبانکاره و سعدآباد بازدید کردم. سپس عازم دشتستان و سپس تنگستان، اهرم، خورموج، کنگان، طاهری، ناپبند، عسلویه، شبیکوه، گاوبندی، بندر لنگه، بندر خمیر، بندر عباس، میناب و جاسک شدم تا به مقصد غایی‌ام یعنی چابهار و بندر تیس برسم.» در چنین مواجهه رودررویی است که اقتداری ویرانی سواحل جنوبی کشور را می‌بیند و با پای پیاده در سوگش قدم برمی‌دارد: «در آن زمان جاده‌ی اتومبیل‌رو در سواحل نبود. گاهی می‌توانستم با جیب کهنه ژاندارمری چند کیلومتری بروم و چون جیب از کار می‌افتاد، پیاده با ژاندارم محافظم به راه می‌افتادم. با این‌که زمستان بود اما چون بارندگی نشده بود، کم‌آبی و خشکسالی و قحطی ناراحت‌کننده بود. البته من جز گردش در قبرستان‌ها و خواندن سنگ قبرها و دیدار خرابه‌ها و امامزاده‌ها و آثار قدیمه پیش و پس از اسلام کاری نداشتم. شلوارای کوتاه بر پا و پوتینی پوشیده بودم و کوله‌پشتی کوهنوردی بر پشت و دوربین‌های عکاسی بر دوش و بغل از پیش از آفتاب تا شامگاه به تحقیق و عکسبرداری و راه سپردن و شب‌ها به نوشتن و تنظیم یادداشت‌ها می‌پرداختم که حاصلش کتاب «آثار شهرهای باستانی سواحل و جزایر خلیج فارس و دریای عمان» در سال ۱۳۴۸ شد.»

ایرانشناسی معاصر

تصور این‌که چرا جلال آل‌احمد این سه راه، «سه تفنگدار گورنگار» می‌خواند، اکنون ساده‌تر است؛ کشف واقعیت‌های تاریخی درست آن‌طور که والتر بنیامین می‌گوید، از دل ویرانه‌ها اتفاق می‌افتد. احمد اقتداری در حاشیه خلیج فارس به جست‌وجوی سنگ‌قبرها می‌پردازد، منوچهر ستوده در استرآباد و ایرج افشار در سراسر ایران کهن، از سمرقند و بخارا تا غربی‌ترین سرحدات. نتیجه‌ی کشف روشی مدرن برای مقابله با استعمار و استعمارگران است.

به عقب بازگردیم؛ اشغال ایران در سوم شهریورماه ۱۳۲۰ به وسیله سه کشور انگلیس، روسیه و آمریکا و تبعید رضاشاه به جزیره موریس، احمد اقتداری ۱۶ ساله را تکان می‌دهد. او در ذکر خاطرات آن روزگار نوشته: «به این فکر افتادم که چه انگیزه‌ای این سه رقیب (انگلیس، آمریکا و روسیه) را با هم متحد کرده است؟ در آن زمان کشورهای قدرتمند درصدد بودند از ایران به‌عنوان پایگاهی برای زیر نظر داشتن منطقه استفاده کنند، من نیز اندیشیدم که باید فکری بکنم و به کشورهای عرب همسایه و نیز دولت‌های مقتدر جهانی بگویم که ایرانی، خلیج فارس و جزایر آن را متعلق به خود می‌داند و محال است بگذارد بخشی از آن از ایران جدا شود. فکر کردم لازمه بیان چنین دیدگاهی، مقابله کتبی و علمی با آن‌هاست و با این انگیزه شروع به نوشتن کردم.» به فاصله کمی بعد از آن، کتاب «خلیج فارس» و اندکی بعد، «فرهنگ لارستانی و لارستان کهن» منتشر می‌شوند که هر کدام آغازگر یک راه برای ایرانشناسی مبتنی بر فیزیک مشاهده عینی و شیمی مقابله با استعمار هستند و زنده شدن نام‌هایی که هیچ‌گاه از تاریخ معاصر ایران پاک نمی‌شوند.

در حوالی سال ۱۳۴۳ ایرج افشار به انجمن آثار ملی پیشنهاد می‌دهد مجموعه‌ای از کتب پژوهشی و تالیفی درباره آثار تاریخی و باستانی نواحی مختلف ایران منتشر کند. انجمن با این پیشنهاد موافقت می‌کند و ایرانشناسی نوینی به دست چهره‌هایی که برای نگارش این کتاب‌ها انتخاب می‌شوند، رقم می‌خورد. ایرج افشار، منوچهر ستوده، احمد اقتداری، مصطفی مقربی، عباس زریاب خوبی، علیقلی‌خان جوانشیر، محمدتقی دانش‌پژوه، محسن و ناصر مفخم سال‌های سال، سفر و حضر را در کنار هم تجربه می‌کنند و حاصلش تنها در فقره احمد اقتداری بیش از ۴۸ کتاب چاپ شده و نشده است!

مقصد نهایی، سمت دریاست

نزدیک به ۱۰ سال است که احمد اقتداری وصیت‌نامه‌اش را به طور رسمی منتشر کرده است. قسمت عجیب این نامه که به دست‌خط خودش در فضای مجازی وجود دارد، توصیف دقیق شرایط و نحوه دفن پیکرش است: «امیدوارم وصی مزبور، از راه لطف سعی کند مرا طوری به گراش برساند که در یک صبح‌گاه‌روزی مراسم کفن و دفن تمام شود و در ظهر همان روز در حسینیه اعظم گراش به طور عام از همه رهگذران دعوت کنند که برای صرف ناهار در حسینیه حضور یابند و ناهاری ساده و عمومی به عموم مردمی که بر سر سفره بدون دعوت رسمی و مکتوب حاضر شوند، تقدیم نماید.» او می‌خواهد پس از مرگش به شهر گراش در ۳۵۵ کیلومتری جنوب شیراز برگردد، درست همان‌جایی که قصه خود را آغاز کرد و در خانواده‌ی خانی از خوانین لار به دنیا آمد، اما خان‌زاده نشد بلکه نگین شهر خود شد تا جایی که مصدق، یک روز ظهر او را به اتاق استراحت خود فرامی‌خواند و می‌خواهد که عنوان شهرداری شهر لار را بپذیرد، درست چند روز بعد از آن‌که از طرف انجمن شهر، منتخب شده بود، اما نمی‌پذیرد. می‌گویند که هنرمندان در نهایت شبیه به اثر خود می‌شوند. سرنوشت احمد اقتداری نیز گویی بی‌شبهت به سرنوشت خلیج فارس نیست؛ دریایی بزرگ و مملو از نعمت خدادادی که هر چه از او بخواهند، عرضه خواهد کرد، بی‌منت و ادعا: «از حق‌التالیف حاصله، همه ساله به یک دانشجو یا محقق یا نویسنده‌ای که رساله یا کتابی تحقیقی و علمی و مستند و مورد قبول جامعه علمی - دانشگاهی درباره خلیج فارس و مناطق جنوبی ایران چاپ کند، جایزه نقدی به نام «جایزه فرهنگی احمد اقتداری» پرداخت نماید و در صورت لزوم به چاپ و انتشار آن رساله یا کتاب کمک مادی و علمی و فنی و مالی نماید.»

زیر تابلویی از غروب

«من در ۷۰ سال عمر خود در ایران و خارج از ایران بسیاری از مشکلات را در سر راه زندگی خود یافته‌ام. بسیاری را حل کرده‌ام و بسیاری را حل نکرده‌ام...» با این همه هنوز هفته‌ای دو روز در مرکز دایره‌المعارف اسلامی مشغول به کار و پژوهش است. خلق او در ۹۳ سالگی بیش از پیش شبیه خلیج فارس شده؛ گوش‌هایش کمتر می‌شنوند، به سختی راه می‌رود اما ثابت‌قدم، سرسخت و دل‌سپرده‌ی شعر است. دوستان و شاگردانی که می‌خواهند او را ببینند، باید تا شمال تهران برانند و او را میان بوی کتاب‌هایی که به این مرکز اهدا کرده بیابند؛ درحالی‌که زیر تابلوی نقاشی اسلام کاظمیه نشسته است و به قفسه کتاب‌های اهدایی ایرانشناسان به این مرکز خیره شده. در هر دیدار، اصلی‌ترین سخن او درباره اهمیت خلیج فارس است، می‌گوید که وجهه مهم این دریا، فراتر از یک موقعیت جغرافیایی یا صفحه‌ای از مثنوی تاریخی باستانی ایران، مقوله فرهنگی آن است؛ چشمه‌ای از هویت ایرانی ما که مدام در حال جوشش است و مثل هر دریایی، هر صبح متولد می‌شود. در تابلوی بالای سر او، اسلام کاظمیه، غروب یک لنگرگاه خلیج فارس را به تصویر درآورده اما این پایین، مردی نشسته است با خاطره رفقایی که ترکش کرده‌اند و دریایی که هیچ‌گاه تنهاش نخواهد گذاشت.

- برای نگارش این مطلب از گفت‌وگوی مفصل مرکز دایره‌المعارف اسلامی با احمد اقتداری کمک گرفته شده است.

- بدون راهنمایی گرفتن از مقاله سید جواد میرهاشمی و نگاه کردن به وبلاگ احمد اقتداری، صحت برخی از تاریخ‌ها و اظهارات تعیین نمی‌شد.

- وصیت‌نامه اقتداری با این شعر نظامی تمام می‌شود: «یکی مرغ بر کوه بنشست و خاست/ چه افزود بر کوه باز و چه کاست؟/ من آن مرغم و مملکت کوه من/ چو رفتم، جهان را چه اندوه من؟» این ابیات که در واقع وصیت‌نامه نمادین اسکندر در شهر نظامی هستند، در پای وصیت‌نامه احمد اقتداری چه می‌کنند؟ برای پاسخ به این سؤال، راهی جز رجعت به خردنامه‌ی خمسه نظامی نیست.



می‌گویند که هنرمندان

در نهایت شبیه به

اثر خود می‌شوند.

سرنوشت احمد

اقتداری نیز گویی

بی‌شبهت به سرنوشت

خلیج فارس نیست؛

دریایی بزرگ و مملو

از نعمت خدادادی که

هر چه از او بخواهند،

عرضه خواهد کرد،

بی‌منت و ادعا



گفت‌وگو با ایرانشناس برجسته، استاد احمد اقتداری خلیج فارس، خلیج فارس است و بس!

اشاره مصاحبه‌های مطبوعاتی عموما دو دسته‌اند؛ در دسته اول، اهمیت فرد مصاحبه‌شونده به اندازه‌ای است که بدون نیاز به معرفی او و سوابقش می‌توان به اصل مصاحبه پرداخت. در دسته دوم، اهمیت موضوع به حدی است که فرد مصاحبه‌شونده هر که باشد، با اولین پرسش وارد گفت‌وگو خواهد شد و خواننده نیز بدون مقدمه‌ای، با آن‌ها وارد فضای بحث می‌شود. گفت‌وگو با احمد اقتداری درباره خلیج فارس، شوق سومی از مصاحبه‌کردن را پیش روی ما قرار می‌دهد؛ چرا که هر دو به یک اندازه معرف حضور مردم هستند و به نوعی می‌شود گفت که این مصاحبه نه مقدمه‌ای می‌خواهد و نه موخره‌ای. او را به عنوان «پدر مطالعات خلیج فارس» می‌شناسند؛ یک لاری اصل که در نودوسومین سال زندگی‌اش، کارنامه‌ای درخشان از آموزگاری، وکالت دادگستری، مورخ تاریخ،

جغرافی‌شناسی و نویسندگی دارد. با این همه، انبوه کتاب‌ها و مقالاتی که درباره خلیج فارس نوشته، جایگاه او را در بین هم‌قطارانش ممتاز می‌کند. او در کنار ایرج افشار و منوچهر ستوده، همان کسانی هستند که جلال آل احمد به ایران‌شناسی آن‌ها غبطه می‌خورد؛ چرا که با پای پیاده به کشف واقعیت‌ها و بیرون کشیدن تاریخ از دل این خاک رفته‌اند. از آن سه، اکنون آفتاب اقتداری هنوز بر سر ایران می‌تابد تا جایی که هر چشم و نگاه بدی که بخواهد به خلیج فارس نظر کند، شال و کلاه خواهد کرد و بیرانه‌سر، عشق جوانی به سرش می‌افند تا با هزار مدرک و دلیل از ایرانی بودن و فارسی بودن دریای جنوب کشور دفاع کند. این گفت‌وگو درست زمانی انجام شده که در فاصله دو رویداد تاریخی مهم بوده‌ایم؛ روز ملی خلیج فارس و روز ملی دریای خزر. احمد اقتداری با همه کهولت دست ما را گرفت و از اتاق خود در دایره‌المعارف اسلامی بردمان به سواحل و بندر خلیج فارس و قصه گذشته آن را برای ما بازگفت.

در فیلم مستندی که از شما به عنوان «به ایران جاودانی‌ام» ساخته شده، می‌گویید هر ایرانی موظف است برای خلیج فارس کاری بکند. فکر می‌کنید بهترین کاری که می‌شود برای ترویج فرهنگ خلیج فارس کرد، چیست؟ در مبحث شما و فعالیتی که دارید، اطلاع‌رسانی و فرهنگ‌سازی. من یک زمانی مهمان فرمانده‌های ارتش بودم. به آن‌ها گفتم که به سربازان خلیج فارس را آموزش دهید. به شما هم همین را می‌گویم. سازمان بندر و دریانوردی، همان‌طور که از نامش پیداست، انس و الفتی با خلیج فارس دارد. این کارمندان، این زحمتکشان باید بدانند که در چه سرزمینی و چه دریایی زندگی می‌کنند. این کار شماست که به آن‌ها بگویید. کار مطبوعات و رسانه همین است که این اطلاعات را به دست عامه برساند. سعی کنید به مردم ایران بفهمانید که این دریا از ابتدا، نامش خلیج فارس بوده و هست و خواهد بود. این جزایر، این بندر، مال ایران بوده و خواهد بود. کتابی در دست چاپ دارم به نام «بحرین». در این کتاب شرح داده‌ام که چگونه شاه فریب خورد و در مقابل تحویل گرفتن جزایری که ۱۰۰ درصد ایرانی بوده‌اند، بحرین را از دست داد. اگر آن اشتباه تاریخی نبود، امروز بحرین هم تکه‌ای از نقشه جغرافیایی ما بود؛ همان‌طور که تکه‌ای از جغرافیای فرهنگی و تاریخی ماست و خواهد بود. در این کتاب، روایت علم [امیر

اسدالله] را درباره بحرین آورده‌ام که نوشته بود: «امروز خدمت اعلیحضرت بودم. ایشان فرمودند «قضیه بحرین دارد حل می‌شود.» نمی‌دانم بعد از این به ما می‌گویند خیانت کردید یا خدمت؟»

می‌خواهم برای مخاطبان ما بگویند که چرا هر وقت پای خلیج فارس به میان می‌آید، نوعی افسوس درباره بحرین هم وجود دارد؟

در مورد بحرین، افسوس به خاطر بی‌عرضگی شاه است. با یک فرزندوم ساختگی و دروغ که مردی به نام «گیچاردی» مدعی برگزاری آن در بحرین شد، تمام این اتفاقات افتاد. این آقا ادعا کرد که فرزندومی از جانب سازمان ملل در بحرین انجام داده و مردم بحرین که عموماً ایرانی و شیعه هستند، به استقلال از ایران رای داده‌اند! شاه در فرودگاه دهلی از این فرزندوم و نتایج آن خبردار شد و تاییدش کرد. آیا شاه ایران، وزیر خارجه ایران، رئیس سازمان امنیت و اطلاعات ایران و مرز و بوم ایران است و مردم بحرین شیعه جزء لاینفک آب‌و‌خاک و مرز و بوم ایران است و مردم بحرین شیعه اتنی‌عشری و ۸۰ درصد ساکنین بحرین، ایرانی و ایرانی‌تبار و از مردمان دشتستان، تنگستان، خوزستان و لارستان و بلوچستان ایران هستند؟ الان هم اگر شما وارد بحرین بشوید، اسم فرودگاه‌اش

«دیلمون» است. ریشه این کلمه همان «دیلم» خودمان می‌شود، آن وقت دانمارکی‌ها از شیخ بحرین پول گرفته‌اند و کتابی به اسم «در جست‌وجوی دیلمون، قدیمی‌ترین تمدن جهان» منتشر کرده‌اند. معلوم است که فقط با این حقه‌ها می‌شود تاریخ را زیر سؤال برد و گرنه از خود بحرینی‌ها هم بپرسید، خودشان را ایرانی می‌دانند. مخلص کلام این‌که: ایرانیان از قدیم‌الایام این‌طور بوده‌اند که دست‌اندرکاران حاکمیت، در جریان امور بوده‌اند اما عامه مردم از این جور مقوله‌ها چندان خبری ندارند. به سلیقه مردم بنویسید و اگر قصد دارید کاری برای آن‌ها بکنید، کافی است حقایق تاریخی را درست به مردم بیاموزید، فرهنگ‌سازی کنید تا آن‌ها ایران را بهتر بشناسند.

یکی از مهم‌ترین ویژگی‌های فعالیت‌های شما، گزارش میدانی، سفر و حضور در منطقه مورد تحقیق است. از سفرهایی که برای تهیه آثار خود در زمینه خلیج فارس به جنوب کشور داشتید، چه خاطره‌هایی همراه خود آورده‌اید؟

بسیاری از این خاطرات، در این طرف و آن طرف نقل شده است. عمر من ۹۳ سال است و این روزها دیگر واقعا خسته‌ام؛



خلیج فارس از دیرباز تاکنون؛ یکصد سال کشمکش پس از پنج هزار سال جنگ و ستیز در گاهواره تمدن خلیج فارس دریای پرماجرای ایرانی نویسنده: احمد اقتداری ویراستار: نازی سلطانی ناشر: امیر کبیر چاپ اول: ۱۳۸۹

از جاروجنجال، از مصاحبه و گفت‌وگو و حرف‌وحدیث. می‌خواهم همین‌جا بنشینم و «نون و ماستم» را بخورم. می‌خواهم بگویم قبل از این‌که پدر خیلی از شماها به دنیا بیاید، من برای خلیج‌فارس نوشتم و سعی کردم این دریای مهم در جهان را - که شاید بتوانت گفت اهمیتش نه اقتصادی، نه امنیتی و سیاسی، بلکه تاریخی و تمدنی است - به دنیا معرفی کنم. کتابی دارم به نام «خلیج‌فارس از دیرباز تاکنون» که چاپ اول آن مربوط به سال ۱۳۴۳ است (می‌خندد). این کتاب در کنار کتاب «تاریخ دریانوردی ایرانیان» که کتابی مهم درباره خلیج‌فارس است به قلم «هادی حسن» و بعدها کتاب «از دریای پارس تا دریای چین»، همه این کتاب‌ها را به این قصد نوشته‌ام که این خاطرات، که این اطلاعات و دریافت‌ها و نظرها و نقدها یک جایی برای روزهای آینده ثبت و ضبط بماند، برای نسلی که شاید از طریق همین کتاب‌ها، پیشینه خودش را بفهمد و قدر بداند. شاید این نسل دیگر نداند که «راس‌الخیمه» یعنی چه و چرا با این‌که امروز در کشور امارات قرار دارد، هم‌جوار دریایی است که تمام دنیا به آن می‌گویند «خلیج‌فارس»؟ چرا اصلاً چنین اسمی؟ چون نادرشاه افشار در سفرش به خلیج‌فارس، خیمه‌اش را در همین منطقه زده است. این‌جا دریایی است وری پنج هزار سال جنگ و ستیز و یک‌صد سال کشمکش اما در تمام طول این سال‌ها نامش تغییری نیافته، حتی آن‌هایی که به شیطنت یا به نادانی یا به غرض سعی کرده‌اند نام این دریا را تغییر بدهند، از سوی تاریخ و زمانه خود، تودهنی خورده‌اند. خلاصه، تمام این کتاب‌ها این است که خلیج‌فارس، خلیج‌فارس است و بس.

تاکید فراوان شما بر روی ریشه‌یابی اسم‌ها به‌خصوص اسم مکان‌ها برای چیست؟ آیا می‌توان گفت یکی از نشانه‌های حضور ایرانی‌ها در اطراف خلیج‌فارس همین نام‌ها بوده که هنوز باقی مانده‌اند؟

شما در تمام طول خلیج‌فارس می‌توانید نشانه‌های حضور ایرانی‌ها را ببینید. همین «زنگبار» که در فارسی می‌شود «ساحل سیاهان»، همین «شارجه» که در فارسی یعنی «شهرگه» و به معنای مکان یک شهر است، همه این‌ها نشان می‌دهد اندیشه این محدوده، تحت سیطره زبان فارسی بوده و صاحب این دریا فارسی‌زبانان هستند و به همین خاطر، «فارسی» فقط پسوند این دریا و خلیج نیست، بلکه ماهیت آن را شکل می‌دهد. امروز اما وضع تغییر کرده، دیگر خبری از انسانیتی که زمانی سلطان سعید خان در حق بیوه و دختر عبدالحسین میرزای شیرازی کرد، به چشم نمی‌خورد. اما این‌ها قصه نبوده‌اند، این‌ها واقعیت‌های مراوداتی فرهنگی است که حول محور خلیج‌فارس شکل گرفته و باقی مانده.

این ماجرا، افسانه است یا واقعا اتفاق افتاده؟

کاملاً واقعی است، اسنادش هم در کتاب‌های من موجود است. داستان یک انسانیت است که در آن زمان اتفاق افتاده و من بر اساس روایت پسر سدیدالدوله به آن اشاره کرده‌ام. بر اساس این روایت، سلطان‌سعید، پدر سلطان قاموس، پادشاه کنونی عمان، در دوره ناصرالدین‌شاه به تهران می‌آید و آن‌جا از ناصرالدین‌شاه لقب خانی می‌گیرد. یک‌بار در سفری به شیراز، با ۴۰۰ قاطر مروارید و چهار، دختر عبدالحسین میرزای فرمانفرما را به زنی می‌گیرد و با خود به عمان می‌برد. دختر در آن‌جا به سلطان می‌گوید که خواهشی از او دارد که در مسقط یک «ماتم» بسازد. (ماتم همان حسینیه است). آن هم در کشوری که به اقرار پادشاهش همه سنی‌مذهب هستند. پادشاه در نهایت درخواست همسرش را قبول می‌کند اما در سفری که بعدها به نزد خانواده همسرش در شیراز دارد، فقها باعث متارکه این ازدواج می‌شوند، چرا که مرد، سنی و زن، شیعه بوده است. سال‌ها بعد که عبدالحسین میرزا فوت می‌کند، پسر سدیدالدوله در سفر به نجف با دو زن مجاور مواجه

می‌شود و درمی‌یابد که این دو زن، همان دختر و مادر عبدالحسین میرزا هستند. نامه‌ای به سلطان سعید می‌نویسد و شرح ماقوع می‌دهد. این‌جا ما شاهد یک انسانیت منحصربه‌فرد هستیم. این مرد در جواب آن نامه یک کشتی پر از ظروف چینی، خواروبار و مایحتاج زندگی به همراه مقررری سالیانه ۱۲ هزار دینار برای همسر سابق و مادرش حواله می‌کند. سدیدالدوله می‌گوید که تا زمان زنده بودن سلطان سعید این پول به این دو می‌رسید و این از آن واقعیت‌هایی است که ما امروز در اطراف خلیج‌فارس کمتر می‌بینیم. اکنون مردمان اطراف این دریا اغلب با همدیگر و به‌خصوص با ما دشمنی می‌کنند.

فکر می‌کنید چرا دوره این‌گونه روابط بین‌المللی به پایان رسیده؟ آن هم در جوار دریایی که به گفته شما یک زمانی چنین اتفاقات مهم انسانی در آن رخ داده است.

فکر می‌کنم همه این‌ها زیر سر سیاست باشد. البته نباید اسرائیل را هم نادیده گرفت. برهم زدن منطقه، سیاست اسرائیل است. تمام جنجالی‌هم که امروز ما در منطقه و به‌خصوص در خلیج‌فارس با آن روبه‌رو هستیم، زیر سر همین اسرائیل است. لابد الان خیالشان راحت شده که کشورهای منطقه را درگیر خود کرده‌اند، اما خلیج‌فارس این‌طور نمی‌ماند. این‌جا جایی است که می‌تواند در دوره‌های مختلف، صلح را به چشم ببیند، همان‌طور که قبلاً و پیشترها دیده است. این را هم یادتان نرود که خلیج‌فارس یعنی نفت. تا نفت دارید این مجادلات هست. قضیه نفت، قضیه‌های دیگری هم به دنبال دارد؛ پای سیاست در میان می‌آید، پای منافع کشورهایی که می‌خواهند از این نفت به نفع خودشان بهره‌برداری کنند. پای قدرت‌های جهانی به میان می‌آید. هدف یک چیز است: سیاست استعماری. این همان استعماری است که شنیده‌اید همیشه می‌خواهد نفوذ کند و کجا بهتر از خلیج‌فارس. نفوذ آن‌ها برابر است با نبود امنیت و وقتی که امنیت نباشد، می‌توانند بدون ایران برای صادرات و واردات کالا از چین و هند برنامه بریزند.

درباره دریای خزر، پیشینه تاریخی ما چگونه است؟

تا زمانی که دو کشور ایران و شوروی بودند و تمام ممالک اطراف این دریا در اختیار این دو کشور بود، ایران از نفت خزر چیزی عایدش نمی‌شد و هر چه بود در اختیار شوروی بود. همین که شوروی به هم خورد و این ممالک هر کدام مستقل شدند، به روسیه وفادار ماندند و سهم نفت و دریای خود را به این کشور دادند و سهم نفت ایران در این میان از بین رفت. یعنی می‌شود گفت که ایران از نفت دریای خزر چیزی نمی‌برد.

بر اساس چه مقررات و قانونی؟

اگر اشتباه نکنم، هیأتی از ایران تشکیل می‌شود، مرکب از لطفعلی‌خنجی، سعید نفیسی و مجتبی‌مینوی. این‌ها می‌روند و لتین را در روسیه می‌بینند. لتین به آن‌ها می‌گوید حالا که در این کشور انقلاب شده، تمام قراردادهایی که تزارها با حکومت ایران بسته‌اند، لغو خواهد شد و ممالک تازه استقلال یافته، خسارت مستقل شدن خود را به ایران پرداخت می‌کنند که البته نکردند! گناه این‌ها بود که رفتند و قرارداد نوشتند و این کار در خزر به ضرر ایران تمام شد.

شما به عنوان یک محقق و یک نویسنده که در زمینه تاریخ و جغرافیا مطالعه داشته‌اید و هم‌زمان کار پژوهشی هم انجام داده‌اید، فکر می‌کنید می‌شود با ثبت اتفاقات تاریخی، فرهنگ‌سازی کرد و حافظه تاریخی ایرانیان را غنا بخشید؟

ببینید، در حوزه دریا، تاریخ، سندِ ماست. دریای شمال و جنوب

اگر نبود، ایرانی وجود نداشت. حتی در تاریخ هم اگر نگاه کنیم، وجود امپراطوری‌های بزرگی مثل هخامنشیان به لطف همین دو دریایی بوده که در شمال و جنوب کشور قرار داشته است. خاطریم است که یک‌بار حسنعلی منصور، نخست‌وزیر وقت، مرا احضار کرد و گفت تیمسار فرزانه‌نگان مدام شکایت می‌کند که او را در وزارت امور خارجه‌ی کویت راه نمی‌دهند و به او بی‌احترامی می‌کنند. ایرانیان را شبانه با یورش غافلگیرانه از کویت اخراج می‌کنند. مجله‌ی «ایران تودی» (ایران امروز) را در فرودگاه کویت توقیف کرده‌اند و اجازه پخش نمی‌دهند. شما به کویت بروید و به وسیله دوستانی که دارید، علت این قضایا را دریابید و راه‌حل آن‌ها را گزارش کنید. من به کویت رفتم و در کویت به وسیله دوستی از مردم دشتستان که دوست وزیر خارجه کویت بود، وقت ملاقات گرفتم و به اتفاق او در موعد مقرر به دفتر وزیر خارجه کویت رفتم. جوانی مصری یا بی‌اعتنایی ما را پذیرفت و مدتی معطل شدیم تا وزیر خارجه به درون اتاق آمد و ما را با خود به اتاق خاص خودش برد. پس از تعارفات معمول گفت چرا تقاضای وقت ملاقات به وسیله سفارت ایران نکرده‌اید؟ و حالا فرمایش شما چیست؟ گفتم به خاطر این‌که شما سفارت ایران و سفیر ایران را محترم نمی‌شمارید و به تقاضاهای سفیر ما جواب نمی‌دهید! گفت سفیر ایران، یک نظامی است و خیال می‌کند ما نوکر ایران هستیم و با بی‌ادبی روی میز منشی من مشت می‌کوبد و پرخاش می‌کند. حالا فرمایش شما چیست؟ گفتم ایرانیان را شبانه بدون آن‌که بگذارید به حساب‌و‌کتاب خودشان برسند و پول و دارایی‌شان را بردارند و حتی با آشنایان خود دیدار کنند، اسیر می‌کنید و با زور از کویت اخراج می‌کنید. مجله «ایران تودی» ما را در فرودگاه توقیف کرده‌اید و اجازه پخش آن در بین ایرانیان نمی‌دهید. من آمده‌ام از طرف نخست‌وزیر ایران تحقیق کنم علت این رفتارهای غیرمنطقی و نادرست شما با سفیر ایران و مردم ایرانی‌تبار این‌جا چیست؟ و چرا مجله «ایران تودی» را توقیف کرده‌اید؟ گفت موضوع ایرانیان و اخراج آن‌ها را بررسی می‌کنم، اما موضوع مجله «ایران تودی» البته که باید آن را توقیف کنیم، چون مطالب خلاف واقع در آن نوشته شده است. گفتم چه نوشته شده است و چه باید نوشته می‌شد که به نظر شما صحیح باشد؟ گفت همه جا نوشته شده است خلیج‌فارس (پرشین گلف)، باید نوشته می‌شد Arabian Gulf. گفتم آقای وزیر، شما مسلمان هستید؟ به زبان عربی گفت الحمدلله. گفتم شنیده‌ام بدو (یعنی بادیه‌نشین) هستید. گفت من به بدو و قبیله‌ام افتخار می‌کنم. گفتم اکنون که مسلمان و عرب و بدو هستید، باید دارای اوصاف این سه قوم نیز باشید. گفت سعی می‌کنم که دارا باشم و این اوصاف چیست؟ گفتم مهم‌ترین آن اوصاف، راست‌گویی و صداقت است. گفت سعی کرده‌ام راست‌گو باشم و ان‌شاءالله هستم. گفتم حدوداً شما هم‌سن‌وسال من هستید و در مدارس جدید در کویت و اروپا درس خوانده‌اید. شما در مدرسه می‌خواندید، خلیج‌فارس یا خلیج عربی؟ دست بر دست خود زد و گفت مرا غافلگیر کردید. من در کتاب‌هایم و مدارس می‌خواندم خلیج‌فارس (Persian Gulf) و خلیج الفارسی و بحر فارس. اما حالا شما دریایی دارید که در شمال کشورتان واقع است، یعنی دریای خزر (او گفت کاسپین سی)، اجازه دهید ما هم دریایی داشته باشیم به نام دریای عرب یا خلیج عربی. گفتم شما دریا دارید و چرا مانند قرون و اعصار گذشته از آن نام نمی‌برید؟ گفت. کجا؟ گفتم آن دریا را که امروز دریای سرخ، بحر احمر می‌نامید. ببینید، حافظه تاریخی یک ملت این‌طور شکل می‌گیرد، در دبستان، در دانشگاه، در کوچه و بازار، باید مدام به این‌ها یادآوری کرد که کی هستند، از کجا می‌آیند، فرهنگشان چیست، زبانشان چیست، فردوسی‌شان چقدر مهم است و این‌که اگر ایران نباشد، هیچ کدام از این‌ها وجود ندارد. این اولین قدم فرهنگ‌سازی است که شما از دستگاه خودتان شروع کنید، آن یکی از دستگاه کوچک خودش، آن دیگری از مدرسه و مکتبش و... بسم‌الله!

ایران‌شناسی با پای پیاده

این عکس در حال بازگشت از سفر دسته‌جمعی به جنگل‌های هزارجریب مازندران گرفته شده است. آن‌هایی که در این عکس کنار هم نشسته‌اند، بخش مهم و اثرگذاری از فرهنگ، تمدن و هنر این سرزمین را ساخته و پرداخته‌اند. جمعی که پیاده از تهران راهی نقاط مختلف کشور می‌شده و ایران را با پای پیاده کشف و درک می‌کرده‌اند. این عکس از آرشبو استاد احمد اقتداری انتخاب شده است. او خود دومین نفر از سمت چپ ردیف پایین است.

اسلام کاظمیه نویسنده و محققى که در طبقه بالای دفتر وکالت احمد اقتداری واقع در لاله زار کار می‌کرد و نشانه دوستی‌اش با اقتداری در قالب یک تابلوی نقاشی هنوز بر دیوار محل کار اوست.

دکتر عباس زریاب خوبی از سال ۱۳۴۵ استاد تاریخ دانشگاه تهران بود و در رشته‌های مختلفی چون ادبیات فارسی و ادبیات عرب، فلسفه، زبان‌شناسی و معارف اسلامی تدریس می‌کرد. کتاب‌هایی مانند اطلس تاریخ ایران و ترجمه‌های چون تاریخ فلسفه را بسیاری به عنوان منابع مهم در کتابخانه‌های خود دارند.

ایرج افشار بزرگ حلقه و کسی که احمد اقتداری همواره او را استاد خود می‌خواند. ایرج افشار فعالیت‌های گسترده‌ای در حوزه فرهنگ و ایران‌شناسی کرده که در این جای کوچک نمی‌توان درباره‌اش نوشت اما کافی است فهرست کتاب‌ها و مقالاتش را جست‌وجو کنید.

مصطفی مقربی همکاری با غلامحسین مصاحب فرصت مغتنمی است که در کارنامه مصطفی مقربی می‌درخشد. این استاد زبان و ادبیات فارسی از ۱۳۲۳ کار تدریس را آغاز کرد و بخش عمده‌ای از مقالات خود را در مطبوعات کشور به چاپ رساند.

منوچهر ستوده ایرج افشار در وصف او می‌گوید: در مدت ۶۰ سال که با ستوده بودم، چند صنعت او برجسته‌تر است: یکی خاکی بودن اوست. دیگری بیابانی بودن اوست؛ یعنی طبیعت‌دوستی و به هر سنب و سوراخی سرکشیدن و به دیده تیز در رنگ‌های کوه و کویر و بیابان و کازه و ماهور و تالاب تگریستن. یکی دیگر نظر کردن و دل بستن به آداب و رسوم بومی و ملی و یکی را با دیگری سنجیدن و همه را در حافظه نگاه داشتن و به موقع به یاد آوردن. یکی دیگر بی‌اعتنا بودن به فلک. هیچ صاحب کبکبه و دبدبه‌ای پیش او ارزشی ندارد. یکی دیگر مسلط بودن بر اعصاب خویش و به اندازه و معتدل خوردن آن‌چه خوردنی است.

همايون صنعتی زاده نویسنده، پژوهشگر و مترجم و بنیان‌گذار چندموسسه فرهنگی و اقتصادی در ایران است. مؤسسه انتشارات فراتکلین، شرکت سهامی افست، چاپخانه ۲۵ شهرپور، سازمان کتاب‌های جیبی، کاغذسازی پارس، کشت مروارید کیش و گلاب زهرا از شرکت‌ها و موسساتی است که او در برپایی آن‌ها نقش مؤثر داشته است. او هم‌چنین بنیان‌گذار شهرک خزرشهر است. وی اولین فردی است که کشاورزی ارگانیک را به صورت کاربردی در ایران پایه‌ریزی کرد.



سواحل جنوب ایران به روایت احمد اقتداری



مجتبی صولت‌پور | پژوهشگر

اشاره

خلیج فارس که به آرامی و سخاوتمندی در جنوب ایران جا خوش کرده، به‌خصوص در سال‌های اخیر مورد توجه سیاسی و اجتماعی بیشتری قرار گرفته است و عده‌ای بیش از گذشته به این آب‌های دوست‌داشتنی علاقه‌مند شده‌اند. اما ما از خلیج فارس چه می‌دانیم؟ و اصلاً چطور می‌توانیم خلیج فارس را بشناسیم؟ مثلاً کرانه‌ی خلیج فارس دقیقاً کجاست؟ مردمانش که هستند و فرهنگشان چیست؟ در آن نواحی چه آثار و تاریخی بر جا مانده است؟ برای ما علاقه‌مندان به خلیج فارس، یافتن پاسخ این سئوالات باید جالب باشد.

گرچه ممکن است در سال‌های اخیر خلیج فارس بُعد رسانه‌ای بیشتری یافته باشد اما اهمیت آن عمری به درازای تاریخ دارد و در تاریخ معاصر نیز پژوهشگرانی برای کاوش و کسب اطلاعات آن را در نوردیده‌اند. احمد اقتداری، متولد ۱۳۰۴ در استان فارس، مهم‌ترین پژوهشگری است که در این زمینه می‌شناسیم. او سال‌های بسیاری از عمر خود را صرف شناخت و کاوش خلیج فارس و سواحلش کرده و در این مدت آثار متعددی درباره‌ی این گنجینه‌ی عظیم نوشته است. در میان آثار او، کتاب «آثار شهرهای باستانی سواحل و جزایر خلیج فارس و دریای عمان» در نوع خود بی‌نظیر است و پاسخ سئوالات ما را در خود دارد.

یک سفر پرماجرا

در سال ۱۳۴۵ «انجمن آثار ملی» انجام پژوهشی درباره‌ی سواحل خلیج فارس را به اقتداری پیشنهاد می‌دهد. او فرصت را غنیمت می‌شمرد و پژوهش خود را از منتهی‌الیه بندر دیلم آغاز می‌کند و با پای پیاده یا با ماشین و از راه دریا و هوا، سواحل و جزایر مختلف خلیج فارس را می‌پیماید و حتی به آن سوی آب، بحرین، عمان، ابوظبی و قطر هم می‌رود. این مناطق را از نزدیک می‌بیند، تحقیقات میدانی مفصلی انجام می‌دهد، از شهرها نقشه‌برداری و عکس‌برداری می‌کند و در نهایت پس از سه سال، حاصل کار او در کتابی مشتمل بر هزار و ۱۰۰ صفحه جمع‌آوری و منتشر می‌شود. «از بندر دیلم آغاز نمودم و در طول چند هزار کیلومتر سواحل خلیج فارس و دریای عمان، سفرهای دراز چند ماهه کردم تا به چابهار و تیس رسیدم و از «پساندر» مکران گذشتم و بار دیگر از

بلوچستان و گواثر آغاز سفر کردم و به بندر دیلم باز آمدم.» (ص ۲) کتاب «آثار شهرهای باستانی...» در ۲۱ فصل تنظیم شده و سواحل و جزایری مثل دیلم، گناوه، دشتستان، ریشهر، دشتی، بردستان، سیراف، ناپیند، کنگ و لنگه، سورو و گمبرون، میناب و جاسک، جرون، تیس، هرموز، لارک، قشم و هنگام، کیش، خارک و بحرین را در برمی‌گیرد، به‌طوری که به هر کدام از این‌ها فصلی جداگانه اختصاص داده شده است. گستره‌ای که مؤلف در تحقیق خود مورد پوشش قرار داده، یکی از عواملی است که موجب غنای کتاب می‌شود. اقتداری به خوبی هویت اقلیمی خلیج فارس را درک کرده و از این جهت، خلیج فارس را در هویتی چندفرهنگی و فرامرزی تعریف می‌کند. او در تلاش است تا در این کاوش همه‌جانبه، هیچ‌کدام از اقوام و فرهنگ‌های دخیل را از نگاه و اهمیت پژوهش‌شناسانه دور نگه ندارد و با تلاشی وسیع موفق می‌شود اهمیت دریای عظیم خلیج فارس را در جوامع مختلف ساکن بر کرانه‌ی آن، مورد بررسی قرار دهد.

در گذر از تاریخ خلیج فارس

هر فصل با تکه‌گزیده‌ای از یک متن تاریخی که در وصف همان ناحیه نوشته شده، آغاز می‌شود. به‌طور کلی ارجاعاتی که به متون تاریخی مثل سفرنامه‌ی ناصر خسرو یا فارس‌نامه‌ی ابن‌بلخی و یا منابع پژوهشی مثل آثار ایران‌شناس بریتانیایی، گای لسترنج داده شده، کتاب را چند بُعدی کرده و به مجمعی از اطلاعات لایه‌های تحقیقی مختلف بدل ساخته است. اقتداری به شیوه‌ی پژوهشگران آگاه، تنها بر دیده‌ها و اطلاعات شخصی خود تکیه نمی‌کند و همان‌طور که در مقدمه‌ی کتاب ذکر شده، منابعی که در شب‌های اقامت خود در سواحل و بنادر خلیج فارس به خواندنشان مشغول بوده است، نقش زیادی در تکمیل پژوهش او داشته‌اند. مناطق مورد اشاره در کتاب، از جنبه‌های مختلفی مورد بررسی قرار گرفته‌اند که از این جمله پیشینه‌ی تاریخی و وضعیت جغرافیایی آن‌هاست. نقشه‌هایی که توسط مؤلف رسم شده و به هر فصل ضمیمه شده‌اند، احتمالاً در روزگار انتشار کتاب، منابع دست اولی از موقعیت جغرافیایی شهرها و جزایر خلیج فارس بوده‌اند. راه‌ها و مسیرها با زبانی ساده برای خواننده‌ی ناآشنا با جغرافی محیط، شرح داده شده‌اند. «چون از آبادی کوشکنار در طول جاده‌ی ساحلی به طرف شرق سفر کنیم، پس از عبور از بخش گاوبندی و دامنه‌ی جبال شیبکوه که گاهی جاده از میان دره‌ها و مسیل‌ها و گاهی از میان بندرهای کوچک ساحلی می‌گذرد، به بندر معروفی می‌رسیم که «لنگه» نام دارد.» (ص ۴۷۵) هم‌چنین پیشینه‌ی تاریخی مناطق مورد کاوش، برای بررسی وضعیت کنونی آن‌ها بایی شده است. در این‌جا سوداوری تجارت دریایی در قرون گذشته و تاثیر آن بر جوامع را می‌توان دید، به‌طوری که بیشتر بنادر خلیج فارس گذشته‌ای آباد و با منابعی سرشار داشته‌اند اما در طول تاریخ، تغییرات اجتماعی، سیاسی و اقتصادی بسیاری بر وضعیت بنادر خلیج فارس اثر گذاشته است. «بندر لنگه با مهاجرت طایفه‌ی بنی‌جواسم و قطع ارتباط بازرگانی لنگه - لار - شیراز و تاسیس بندر بزرگ خرمشهر در



کناره‌ی غربی خلیج فارس و تمرکز امور بازرگانی در خرمشهر و تهران، از رونق بیفتاد [...] کوبی سرنوشت بنادر ساحل خلیج فارس محتوم بوده و پس از سیراف، هرموز، لارک و سپس قشم و کنگ و میناب و آخر از همه لنگه، به سرازیری انحطاط و خرابی فرو افتاده‌اند.» (صص ۴۸۶ - ۴۸۴)

جدال با فراموشی

آثار تاریخی به‌جا مانده در هر ناحیه، نقشی مرکزی در کتاب دارند، چرا که بررسی هیچ ناحیه‌ای بدون جلوه‌های فرهنگی آن موجب شناخت کامل نمی‌شود. آثار، ابنیه، مساجد، غارها و حتی قبرستان‌های این جزایر و بنادر مورد ریزبینی و دقت قرار گرفته‌اند. نوع نگاه اقتداری حاکی از ذهنی نقاد و حافظه‌ای قوی است، چرا که با توجه به دیده‌ها، خواننده‌ها و دانسته‌هایش از مناطق مختلف، رابطه‌ای تطبیقی میان آثار مناطق مختلف در کرانه‌ی خلیج فارس برقرار کرده که نتایج آن را می‌توان از دستاوردهای مهم کتاب تلقی کرد. «گنبد سلیمان‌بن‌علی گناوه» یکی از جالب‌ترین نمونه‌های میل مضرس یا گنبد پله‌کانی در ایران می‌باشد و در ساختمان آن از عناصر مختلف معماری که شاید به لحاظ اصول معماری نامتجانس هم باشند، به نحو بسیار مطلوبی استفاده شده است. [...] امتیاز اصلی این گنبد طرز ترکیب عناصر مختلف و استفاده از این عناصر در جلوه‌ی جلال و عظمت گنبد است و از این لحاظ ساختمان گنبد سلیمان‌بن‌علی با گنبد کوچک امامزاده میرمحمد خارک قابل مقایسه است. در گنبد میرمحمد خارک نیز گنبدی نیم‌کروی بر دهانه‌ی مخروط مضرس ناقصی سوار شده است و تفاوت ساختمان دو گنبد در آن است که گنبد سلیمان‌بن‌علی گناوه در قسمت ناحیه‌ی مخروطی اهمیت بیشتری یافته و گنبد کروی را تحت‌الشعاع قرار داده است و می‌توان گفت معمار سازنده‌ی گنبد سلیمان‌بن‌علی گناوه، ابتکار دور از معمولی در گنبدسازی به کار بسته است.» (صص ۷۲ - ۷۱) حتماً از همین نوشته‌ی کوتاه دریافته‌اید که نگرش زیبایی‌شناختی مؤلف تا چه حد نافذ است.

از دیگر شایستگی‌های کتاب یادآوری این نکته است که اولاً هویت مناطق بومی ما با آثار تاریخی‌ای که آن‌ها را به گذشته‌ی باستانی و فرهنگ کهن‌شان وصل می‌کند، رابطه‌ی بنیادینی دارد و دوماً این آثار تاریخی و جلوه‌های فرهنگی، سرشار از اطلاعات ارزشمندی درباره‌ی

تاریخ، سیاست و جامعه هستند که در چشم فرد خبره و دلسوز همچون گنج می‌درخشند و نیازمند شناخت، نگه‌داری، مرمت و ثبت‌اند. درحالی‌که برخی از این آثار در طول قرن‌ها استوار بر جای مانده‌اند، اکنون فراموشی آن‌ها را به کمین نشسته و فرسودگی حاصل از طبیعت و دستبردها و سودجویی‌های انسان آن‌ها را در خطر نابودی قرار داده است و در این کتاب، چند دهه پیش، تلاش شده تا این هویت‌های در خطر حفظ شوند. «اگر روزی یک گروه بصیر باستان‌شناس و معمار و طراح و مورخ و جغرافی‌دان و رسام به این شهرک دور افتاده [خورموج] سفر کنند و چیزی از قلعه‌ی خورموج باقی مانده باشد که از دست تپاول باد و باران و آفتاب و آدمیزاده‌ی بومی و رهگذر و بتا و عمله و شهرداری و مقاطعه‌کار رسته باشد، و آن را ببینند، آن وقت باید به محاسبه و طرح و بازشناسی بپردازند، هم‌چنان که اثر بسیار ارزنده‌ی سنگی معبد یا مقابر کهنه‌ی واقع در ۳۰ کیلومتری جنوب خورموج در کوه موند را باز خواهند شناخت.» (صص ۲۲۷ - ۲۲۶) لحن پرطنع و تا حدی تلخ مؤلف حاکی از آن است که او از خطر فراموشی و نابودی آگاه است، پس اقتداری دست به‌کار می‌شود تا کار باستان‌شناس، معمار، مورخ، جغرافی‌دان و رسام را به تهایی، در حد فرصت و امکان، انجام دهد.

فرهنگ زنده

نمی‌توان به فرهنگ‌شناسی اقلیمی پرداخت و درباره‌ی مردم نوشت. از این رو کتاب «آثار شهرهای باستانی...» سوبه‌ای مردم‌شناسانه نیز در خود دارد. «بندر کنگ مردمی دریانورد و سخت‌خو و سخت‌کوش دارد و از دیرباز در دریاهای دوردست کشتی‌رانی نموده و به سواحل هند و آفریقا و یمن آمدوشد داشته‌اند و اکنون نیز این خصیصه‌ی ممتاز را حفظ کرده‌اند.» (ص ۴۸۴) در خلال کاوش تاریخی نواحی مختلف، خلق و خو، صنعت، هنر، پیشینه‌ی اقتصادی و ویژگی‌های زبانی مردمان نیز مورد بیان قرار گرفته تا تصویری از جامعه‌ی مورد بحث پیش روی خواننده قرار بگیرد. «مردم بردستان امروز [...] دارای زبان و لهجه‌ای هستند که به هیچ وجه با زبان‌ها و لهجه‌های نقاط دیگر ساحل خلیج فارس ارتباط ندارد و گمان می‌رود از دسته لهجه‌های نواحی لارستان و کوهستان‌های داراب و بهبهان و ممسنی باشد.» (صص ۲۸۶ - ۲۸۵) اقتداری در کنار نگاه مستندنگارانه‌ی خود، از اشاره و بهره‌جویی از فرهنگ عامه و گفته‌های مردم محلی نیز بر کنار نمی‌ماند، چه خود در مقدمه نوشته است که بومیان مختلف نوار ساحلی خلیج فارس در طول سفرش تا چه حد به او یاری رسانده‌اند. باورهای محلیان که با نمادهای اسطوره‌ای پیوند خورده، روایتی است برای شناخت اذهان آن‌ها. «درخصوص این غار [بان مسیتی] افسانه‌ای در زبان مردم [بندر تیس] وجود دارد و آن را محل عبادت مرد صالحی می‌دانند. داستانی از زبان حاج‌حسین افراز، راهنمای خود، درخصوص این غار شنیدم که نقل آن برای توجه به روایات عامیانه بی‌مناسبت نیست. [...] این افسانه که هم شباهتی به همهی افسانه‌های اطراف و انکاف و نقاط مختلف ایران‌زمین دارد و هم حدیث «گنج و مار» را به خاطر می‌آورد، حکایتی دیگر از پای‌بندی آزمندی برای جان آدمی و منفعت‌پرستی انسان و حیوان و چاره‌اندیشی به موقع و ترک هوی و هوس و توبه و خدمت و این قبیل مطالب مکرر را دوباره بازگو می‌کند.» (صص ۶۵۶ - ۶۵۲) پس از گذشت نزدیک به پنج دهه از اولین چاپ کتاب، نه‌تنها از اهمیت استنادی و یافته‌های پژوهشی آن کاسته نشده است که باید گفت اکنون می‌توان ارزش چنین آثاری را بیش از گذشته درک کرد. درحالی‌که هم‌چنان ظرفیت‌های پژوهشی بسیاری باقی مانده است، کتاب «آثار شهرهای باستانی...» می‌تواند راهنمایی عالی برای محققان و منبعی خواندنی برای خوانندگان باشد. این کتاب که در سال ۱۳۷۵ توسط «انجمن آثار و مفاخر فرهنگی» مورد تجدید چاپ قرار گرفته، اکنون در کتابخانه‌ها قابل دسترسی است. |

- آثار شهرهای باستانی سواحل و جزایر خلیج فارس و دریای عمان، احمد اقتداری، ۱۳۴۸، ۱۱۰۴ صفحه، انتشارات انجمن آثار ملی.



سرزمین‌های شمالی پیرامون خلیج فارس و دریای عمان در صد سال پیش نویسنده: محمدعلی خان سدیدالسلطنه بندرعباسی استخراج و تنظیم و تحشیه و تعلیقات: احمد اقتداری ناشر: جهان معاصر چاپ: ۱۳۷۱



اقتداری به خوبی

هویت اقلیمی خلیج

فارس را درک کرده و از

این جهت، خلیج فارس

را در هویتی چندفرهنگی

و فرامرزی تعریف

می‌کند. او در تلاش

است تا در این کاوش

همه‌جانبه، هیچ‌کدام

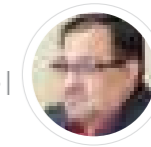
از اقوام و فرهنگ‌های

دخیل را از نگاه و اهمیت

پژوهش‌شناسانه

دور نگه ندارد

به ایران جاودانی‌ام



صادق رحمانی | شاعر و مدیر رادیو فرهنگ

فتحعلی‌خان گراشی نیای خاندان اقتداری در عین حالی که حاکم لارستان بود و به همین دلیل اهل زور بر رعیت و جنگ با رقیبان - برای حفظ قدرت - از روحیه خدمت عام‌المنفعه نیز برخوردار بود. فرزندان و نوادگان او نیز گویی دو شقه شدند؛ برخی در کنار مردم ایستادند و برخی با حاکمیت مرکزی هم‌داستان شدند. احمدخان اقتداری اما خود از گونه نیاکان بود که سودای سیاست و قدرت و وکالت لارستان را در سر داشت اما در میانه راه آن را وا گذاشت و به وادی فرهنگ پای نهاد. پس از ورود به تهران و تحصیل در دانشکده حقوق، شاید یک اتفاق و آشنایی با اهل فرهنگ و هنر و پژوهش در کوهستان‌های

تهران، او را به راهی تازه رهنمون شد. دوستی با ایرج افشار یزدی و منوچهر ستوده، دامنه‌ی پژوهش‌های میدانی او را وسعت بخشید و از هر لونی نوشت؛ از نقد کتاب، تا مطالعات زبان‌پژوهی. من از روزگار نوجوانی کتاب‌های او را مطالعه می‌کردم و در دل سودای دیدار او را می‌پختم. مقالاتش را در هر کتابی و کتابخانه‌ای می‌یافتم و می‌خواندم.

روزگاری که در قم به تحصیل علوم دینی مشغول بودم، دل در گرو شعر و ادبیات داشتم. کتاب «نار و بادگیر» - مجموعه شعرهای گراشی من - آماده چاپ شده بود و علاقه‌مند بودم که آقای اقتداری

بر آن مقدمه‌ای بنگارد. نشانی او را یافتم، مجموعه را برای او فرستادم و به این ترتیب مقدمه به قلم احمد اقتداری بر پیشانی «نار و بادگیر» درخشیدن گرفت.

رفاقت ما شکل گرفت و قرار شد دیوان «شیدای گراشی» را در نشر «همسایه» به چاپ برسانیم. کار دیوان داشت پیش می‌رفت که سفری به قم داشت و ساعتی در خدمت او بودیم. دو هزار نسخه از دیوان شیدای گراشی با سرمایه‌گذاری اقوام او چاپ شد. احمدخان به‌زور مرا موظف کرد که حالا این کتاب را به سراسر ایران ارسال کنم. البته این موضوع جزء قرار ما نبود، اما احمدخان بود دیگر. پدر عشق بسوزد. کتاب دیوان را به ۳۰۰،۰۰۰ نشانی فرستادم. اما این پایان ماجرای کتاب و احمدخان و من نبود. مجموعه‌ای از مطالعات زبان‌شناسی او را از کتاب‌های پراکنده‌اش گرد آوردم و در کتابی با عنوان «زبان لارستانی» به چاپ رساندم که مورد استفاده پژوهشگران و زبان‌شناسان قرار گرفته است. کتاب دیگر «گل و برگ» نام دارد؛ نوشته‌ای تفسیرگونه از حاج رستم‌خان گراشی. در پایان این کتاب، «باغستان» حاج رستم‌خان گراشی نیز که مضامینی عرفانی دارد، به همراه معرفی خاندان فتحعلی‌خان گراشی به چاپ رسیده است.

دوستی و رفاقت خالصانه من و احمدخان از سال ۱۳۷۲ تا امروز ادامه

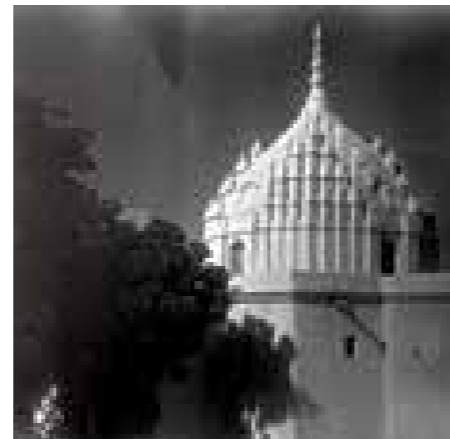
داشته و لطف حضرتشان همواره شامل حال من بوده است. در فیلم مستند و ارزشمندی که رضا رشیدیان با نام «به ایران جاودانی‌ام» ساخته است، سهم اندکی داشتم و برای خدمت‌هایی که احمدخان اقتداری به فرهنگ و تاریخ ایران انجام داده است، احترام قائلم. احمدخان نماد خستگی‌ناپذیر انسانی است که حرفی جز ایران و فرهنگ جنوب و خلیج فارس بر زبان نمی‌راند. در طی این سال‌ها هرگاه با او هم‌کلام بوده‌ام، حتی در یک دیدار صمیمانه در منزلش، همواره سخن از تحقیق و نگارش و کتاب بوده است. او اکنون ۹۳ سال دارد، وفادار به مذهب تشیع و اهل به‌جای آوردن واجبات است بی آن‌که برای این‌گونه افعال اهل تظاهر باشد.

احمدخان با قمرخانم دختر قهرمان‌خان اقتداری ازدواج کرده و حاصل این ازدواج سه دختر و یک پسر است. اکنون آن‌ها با «امید» و «رزو»، دو دختر فرهیخته و هنرمند خود، در تهران زندگی می‌کنند.

۲۱ مردادماه فرصتی شد تا با محمد ولی‌زاده، سعید برآبادی و آکو سالمی در دایره‌المعارف بزرگ اسلامی با او دیداری تازه کنیم. درباره دریای پارس و خاطراتش از سال‌های دور و دراز شنیدیم که هنوز هم با صلابت از ایران حرف می‌زند و خون ایران و ایران‌دوستی در رگ‌هایش جریان دارد. حرف‌هایش که رنگی از واقعیت دارد، هنوز در ذهنم زنگ می‌زند.



عمارت ملک در بوشهر



معبد هندوها در بندر عباس



آثار شهرهای باستانی در سواحل جنوبی ایران



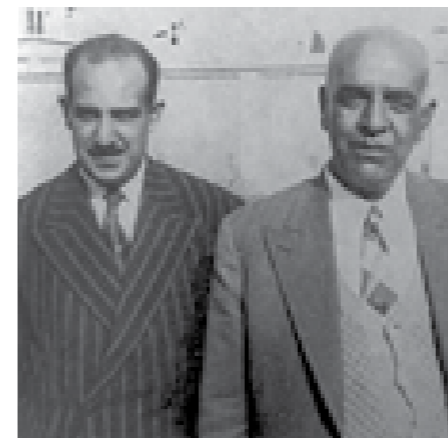
احمد اقتداری، سید محمدعلی جمال‌زاده، دکتر باستانی یاریزی، دکتر عباس زریاب خوبی در خانه جمال‌زاده در ژنو. عکس از ایرج افشار، ۱۳۵۶



احمد اقتداری با ساز در حیاط خانه پدری در استان فارس ایستاده است.



رزمندگان بوشهری در جنگ با انگلیسی‌ها. این عکس از روی عکسی متعلق به مرحوم حاج علی تنگستانی گرفته شده است. ۱۳۴۶



احمد اقتداری در کنار پدر



آبانبار سنگ و ساروجی در ارتفاع دره لیل (بندر سیراف)

این عکس‌ها شامل تصاویر احمد اقتداری و نیز قاب‌هایی است که او در طول دهه‌ها پژوهش خود ثبت کرده است/ آرشيو شخصي احمد اقتداری

نگاهی به مناقشات نام‌گذاری دریایی

دریا گهواره جنگ و صلح



| امیر صدری | **روزنامه‌نگار** |

مناقشات دریایی، یکی از قدیمی‌ترین انواع درگیری‌ها و جنگ‌ها میان دولت‌های دنیا بوده و هست. فارغ از خلیج‌فارس که هر از گاهی، درگیر حاشیه‌سازی برخی از سوجدویان جهانی و هیاهوسازان فرصت‌طلب می‌شود، بسیاری از آبراه‌ها و تنگه‌ها و حتی دریاهای محصور در سراسر جهان، باعث و بانی اختلاف میان کشورهای همسایه شده و بعضی اوقات جنگ‌هایی را نیز به راه انداخته است. این مناقشات عموماً ریشه در نام‌گذاری دریاها و آبراه‌ها دارند و شیوه‌های مدیریت و آرام‌سازی آن‌ها بسته به نوع کشورهای درگیر، متفاوت است.

مناقشه بر سر «دریای جنوبی چین»

شاید‌حادثه‌ترین، پرمناقشه‌ترین و جنجالی‌ترین موضوع نام دریایی جهان، بر سر نام‌گذاری «دریای جنوبی چین» باشد؛ دریایی که چینی‌ها بخش عمده سواحل آن را در اختیار دارند اما کشورهای تایوان، ویتنام، مالزی، برونئی و فیلیپین هم در سواحلی با این دریا هم‌جواری و همین موضوع، رقابت آشکار و پنهان این کشورها را بر سر این منطقه به وجود آورده و گاه حتی منجر به رویارویی‌های سیاسی و نظامی شده است.

در سال ۱۹۷۴ میلادی نبرد «پاراسلز» بین نیروهای دریایی چین و ویتنام در این منطقه درگرفت که در آن یک ناوچه ویتنامی غرق شد و چندین کشتی چینی آسیب دیدند و حدود ۸۰ نفر تلفات روی دست طرفین گذاشت. در سال ۱۹۸۸ هم درگیری‌های محدودی در این ناحیه رخ داد و سه کشتی کوچک ویتنامی غرق شد و ۴۰۰ نفر کشته یا زخمی شدند.

کشورهای همسایه چین در این دریا به رفتار غیرقانونی این کشور در بهره‌برداری از منابع زیر دریا و انحصار ماهی‌گیری و البته ساخت جزایر مصنوعی در نقاط مختلف دریا، اعتراض دارند. چینی‌ها در سال‌های اخیر، حدود سه هزار هکتار زمین مصنوعی به این دریا اضافه کرده‌اند و جزیره‌های مصنوعی بزرگ و مناسب برای فرود هواپیما ساخته‌اند که به شدت مورد اعتراض سایر کشورها قرار گرفته است.

پکن می‌گوید که برای استفاده از ایستگاه‌های آب‌وهوایی و هم‌چنین برای پناه‌دادن به قایق‌های ماهی‌گیری تجاری و دیگر کشتی‌های غیرنظامی، به این جزایر مصنوعی نیاز دارد، اما سایر کشورها، این جزایر را به عنوان وسیله‌ای برای گسترش نظامی چین به شمار می‌آورند.

چرا دریای جنوبی چین مهم است؟

با برخی برآوردها، حدود نیمی از تجارت دریایی در جهان از طریق دریای جنوبی چین عبور می‌کند. این دریا برای ژاپن حیاتی است، چرا که تقریباً ۸۰ درصد نیازهای نفتی خود را از خاورمیانه از طریق همین مسیر وارد می‌کند. فراتر از آن، اهمیت این دریا به خاطر مواد معدنی و ماهی‌گیری آن است. با این همه، بیشترین ارزش این منطقه به عنوان یک

مسیر تجاری دریایی است. براساس گزارش وزارت دفاع آمریکا، هر ساله حدود ۵/۳ تریلیون دلار، ارزش کالاهایی بوده که از طریق این دریا عبور می‌کند که حدود ۳۰ درصد تجارت جهانی دریایی است.

فیلیپینی‌ها سال‌هاست که نسبت به نامیده‌شدن این دریا به نام چین، معترض هستند و بارها رسانه‌های این کشور بخشی از این دریا را «دریای فیلیپین» نامیده‌اند و حتی دولت این کشور دو بار با طرح موضوع در مراکز و مراجع بین‌المللی خواستار نام‌گذاری بخشی از دریا به نام «دریای فیلیپین» شده که البته هر دو بار درخواست آن‌ها رد شده است، اما آمریکایی‌ها آشکارا از فیلیپین در مقابل چین حمایت کرده و درخواست‌های این کشور را قانونی و به‌حق ارزیابی کرده‌اند و چین را متجاوز به حقوق سایر کشورها دانسته‌اند.

یکی از آخرین مناقشات این ناحیه‌ی جنجالی مربوط به اقدام اندونزی بود. اندونزی در سال ۲۰۱۷ اعلام کرد که به طور رسمی بخش شمالی دریای چین را که در مجاورت سواحل این کشور قرار دارد، به نام «دریای ناتونا» نام‌گذاری کرده است. تحلیل‌گران جهانی این اقدام اندونزی را یک بیانه‌ی سیاسی می‌دانند که موجب رویاویی‌های جدید در این ناحیه خواهد شد. بخشی از دریای تغییر نام داده شده توسط اندونزی، در ناحیه موسوم به «خط ۹» قرار دارد که شامل بسیاری از منابع غنی دریایی است.

اندونزی اصرار دارد که تسلط چین بر این منطقه کاملاً غیرقانونی است. آن‌ها با چین در مورد حقوق ماهی‌گیری در اطراف جزایر ناتونا، بازداشت ماهی‌گیران و گسترش حضور نظامی چین در این منطقه، دچار مشکل هستند تا جایی که سخنگوی دولت اندونزی رسماً اعلام کرده: «ما می‌خواهیم نام‌گذاری دریا را به‌روز کنیم؛ نامی جدید با دستورالعمل معمول جهانی. ما نام تاریخی دریای نوتان شمالی را برای این ناحیه انتخاب کرده‌ایم.»

در طرف مقابل، سخنگوی وزارت امور خارجه چین هم گفته بود که دولت این کشور هیچ‌چیزی در مورد جزئیات این اقدام عجیب نمی‌داند، اما نام دریای جنوبی چین دارای مقبولیت گسترده بین‌المللی است و براساس قوانین جهانی این دریا و نام آن دارای محدودیت‌های جغرافیایی روشن است که قابل تغییر نیست.

سایر کشورهای این ناحیه هم خواستار تغییر نام این دریا شده‌اند. ویتنامی‌ها قبلاً خواستار تغییر نام دریا به نام باستانی آن به زبان ماندارین شده بودند و در این کشور چندین بار تظاهرات عظیم ضدچینی به خاطر این دریا به راه افتاده و حتی درگیری‌هایی منجر به کشته‌شدن چند نفر از اتباع دو کشور هم در پی آن بوده است.

دیگر کشورهای این ناحیه اعلام کرده‌اند که ترجیح می‌دهند این دریا به جای «دریای جنوبی چین» به سادگی «دریای جنوبی» خوانده شود. برخی پیش‌بینی‌ها حاکی از این است که در آینده‌ای نه چندان دور منازعات بر سر این دریا و اهمیت استراتژیک آن برای این کشورها و البته ژاپن و آمریکا باعث بروز درگیری و حتی جنگ تمام عیار در این ناحیه خواهد شد.

مشکل ژاپنی

مشکل معروف دیگر در زمینه نام‌گذاری دریایی باز هم مربوط به شرق آسیا و چشم‌بادامی‌هاست؛ اما این بار موضوع مربوط به کره جنوبی و ژاپن است که از دیرباز بر سر نام یک دریا میان این دو کشور اختلاف داشته‌اند. در حال حاضر عموم کشتی‌های جهان، این دریا را به نام دریای ژاپن می‌شناسند و این نامی است که ژاپن مایل است بر این دریا باشد اما کره جنوبی ترجیح می‌دهد آن را «دریای شرقی» بنامد.

اختلاف شدید ژاپن و کره جنوبی بر سر نام دریای مذکور به اوایل دهه ۹۰ میلادی بازمی‌گردد. البته ریشه این اختلاف مربوط به زمان جنگ جهانی دوم و رویارویی‌های این دو کشور و اشغال شبه‌جزیره کره، توسط نیروهای ژاپنی است. حافظه تاریخی مردم کره از آن زمان، آکنده از خاطرات تلخ و کشتار و قتل‌عام است. در سال‌های اخیر ارتباطات اقتصادی و حضور خطری منطقه‌ای به نام کره شمالی، ژاپن و کره جنوبی را به هم نزدیک کرده اما مساله این دریا هنوز حل نشده است. کارشناسان هر دو

کشور می‌گویند، اصرار آن‌ها برای تغییر نام این دریا، بیشتر به خاطر غرور ملی است و ارتباطی با امنیت ملی و یا منافع اقتصادی ندارد.

در سال‌های اخیر چندین بار اختلافات دو کشور جدی شده و در حد رویارویی‌های دیپلماتیک پیش رفته که آخرین آن مربوط به سال گذشته میلادی است. در سال ۲۰۱۷ موضوع جزایر «دوکدو» در این دریا باعث افزایش اختلافات سیاسی میان ژاپن و کره جنوبی شد. مجمع‌الجزایر «دوکدو» که در زبان ژاپنی «تاکه شیما» خوانده می‌شود، همواره مناسبات ژاپن و کره جنوبی را تحت‌الشعاع قرار داده است. این مجمع‌الجزایر در ۲۱۱ کیلومتری استان «شیمانه»ی ژاپن و در ۲۱۵ کیلومتری خاک کره جنوبی قرار دارد. کره جنوبی استدلال می‌کند که جزایر متعلق به سئول است و در قلب مردم کره جنوبی قرار دارد و بنابراین می‌تواند هر تصمیمی را در راستای حق حاکمیت ملی خود اتخاذ کند. آن‌ها مدعی‌اند که این جزایر را از سال ۱۹۵۰، یعنی قبل از جنگ با کره شمالی تاکنون تحت کنترل خود دارند. در حال حاضر نیز یک نیروی گشت، به همراه یک فروند بالگرد و هم‌چنین یک فانوس دریایی در این منطقه مستقر کرده و بر آن نظارت می‌کنند.

یکی از نکات حاشیه‌ای و جالب رویارویی این دو کشور، مربوط به اقدام تلافی‌جویانه کره جنوبی در قبال انگلستان بود، آن هم درست وقتی‌که انگلیسی‌ها اعلام کردند نام «دریای ژاپن» را برای این دریا به رسمیت می‌شناسند. کره‌ای‌ها در پاسخ اعلام کردند که از این به بعد مجمع‌الجزایر فالکلند را – که مالکیت آن و آب‌های ساحلی آن محل مناقشه انگلستان و آرژانتین بوده و حتی یک بار جنگی تمام‌عیار بین دو کشور رقم زده – به نام جزایر «مالویناس» می‌شناسند و این به آن معنا بود که در این مناقشه، کره‌ای‌ها پشت‌سر آرژانتینی‌ها ایستاده‌اند!

مشکل شبه‌قاره

مناقشات نام‌گذاری در دریاها، محدود به همین‌ها نیست اما شاید بامزه‌ترین آن‌ها در مورد یک اقیانوس است! بله، یک اقیانوس! همان‌طور که احتمالاً می‌دانید، نام اقیانوس‌های پنج‌گانه جهانی توسط نهادها و مراکز جهانی مورد پذیرش قرار گرفته است و دهه‌هاست که همین نام‌ها مورد استفاده در سرتاسر جهان قرار می‌گیرد، اما منازعات و مناقشات قدیمی دو کشور هند و پاکستان حتی چند باری نام اقیانوس مشهور را هم هدف قرار داده است.

ماجرا از این قرار است که نام «اقیانوس هند» تقریباً قدمتی چند قرنی دارد و همیشه در طول تاریخ با همین عنوان مورد استفاده قرار می‌گرفته، اما چند باری در تنش‌های سیاسی و نظامی میان دو کشور، از سوی پاکستان و از طرف گروه‌های تندرو و افراطی این کشور این موضوع مطرح شده که چرا چنین نامی باید به اقیانوسی چنین مهم اطلاق شود، در حالی که صرفاً این نام‌گذاری به نفع کشور هند خواهد بود. در سال ۱۹۸۸ دولت وقت پاکستان خواستار تغییر نام این اقیانوس شد. در این درخواست آمده بود که «نام اقیانوس هند گویای کلیت شبه‌قاره نیست، چرا که تنها نام هند را مطرح می‌کند و نام دیگر کشورهای واقع شده در این ناحیه از جهان را مطرح نمی‌کند.»

جالب است که درخواست عجیب پاکستانی‌ها برای تغییر نام اقیانوس هند، اولین درخواست برای تغییر نام این اقیانوس نبوده است! حتی پیش از اعتراض به نام «اقیانوس هند» از سوی پاکستان، یک کشور دیگر این منطقه، یعنی اندونزی به این نام‌گذاری معترض شده بود. در ماه ژوئیه سال ۱۹۶۳، اخباری منتشر شد که رئیس‌جمهوری وقت اندونزی – سوکارنو، که از او به عنوان معمار اندونزی نوین نام می‌برند- به اعضای دولت خود دستور داده، مقدمات تغییر نام اقیانوس هند به نام اقیانوس اندونزی را پیگیری کنند. هم‌چنین اعلام شده بود که او قصد دارد نیروی دریایی اندونزی را به اقیانوس هند بفرستد و حضور نظامی کشور خود در این منطقه را تثبیت کند. حتی «ادی مارتا دیناتا» رئیس وقت ستاد نیروهای دریایی اندونزی، دستور تغییر نام این اقیانوس را در مکاتبات اداری کشور صادر کرده بود. جالب این‌که بعدها، مارتا دیناتا سفیر اندونزی در پاکستان شد و شاهد اعتراضات برخی مردم این کشور به نام «اقیانوس هند» هم بود. البته نه اندونزی و نه پاکستان در روند درخواست خود چندان مصر نبودند، شاید به این دلیل که تقریباً امکان تغییر نامی چنین مقبول در سطح جهان عملاً نزدیک به صفر ارزیابی می‌شود؛ شبیه به خلیج‌فارس که دیگر به‌هیچ‌عنوان نمی‌توان به نامش خدشه‌ای وارد کرد. |



دریای جنوبی چین



دریای ژاپن



اقیانوس هند



اقتصاد

زمان زیادی لازم نبود تا فعالان صنعت دریایی کشور، دستشان بیاید که تحریم‌ها تا چه اندازه می‌تواند برای واسطه‌ها و دلالتان در این صنعت حتی در بین کشورهای منطقه، سودهای کلان بی‌دغدغه به همراه بیاورد. تحریم‌ها در دوره قبلی سبب شد تا بندر جبل علی در امارات متحده عربی، مشتریان ایران را درو کند و به‌عنوان واسطه واردات و صادرات به ایران، وارد میدان شود. با بازگشت دوباره تحریم‌ها، البته با شدتی بیشتر از سوی آمریکا، دور از ذهن نیست اگر تصور کنیم که واسطه‌ها هم باز خواهند گشت. حالا بهترین راه‌حل برای عبور از این شرایط چه می‌تواند باشد؟ یکی از راه‌حل‌های ارائه شده مشترک، عبور از خلیج فارس به دریای عمان و جایگزینی بنادر همسایه جنوب شرقی به جای امارات است. مزیت‌ها و معایب این تصمیم، موضوعی است که بنا داریم در این پرونده به آن بپردازیم.



آیا زیرساخت‌های منطقه، خود را با شتاب توسعه بندار در جنوب شرق ایران همراه می‌کنند؟

چابهار؛ یک اسباب‌کشی بزرگ

| یاسین آرام | روزنامه نگار

اشاره

این روزها بهره‌برداری و توسعه بندر شهید بهشتی چابهار به یکی از دغدغه‌های اصلی و ضروری نظام تبدیل شده است. شاید بندری در اقیانوس هند در دهه ۹۰ بتواند همان نقشی را ایفا کند که بندر شهیدرجایی در دهه ۶۰ آن هم در بحبوحه جنگ ایران و عراق در آب‌های خلیج فارس بازی کرده بود. در چند سال اخیر، به یمن حضور و سرمایه‌گذاری هندی‌ها و توجه افغانستانی‌ها و عزم جدی سازمان بنادر و دریانوردی و منطقه آزاد چابهار، سرعت بهره‌برداری از این بندر آن چنان جدی شده که انتظار می‌رفت بخش‌های زیرساختی این بندر و تسهیلات رفاهی و زیرساختی شهر چابهار نیز به همان نسبت در اولویت ساخت، توسعه و توان افزایشی قرار بگیرند؛ منطقه وسیعی از کویر و منطقه خشکی که دهه‌هاست کمتر اثری از عمران و آبادانی و توجهات بودجه‌های مرکزی به خود دیده است. اگر چه خبرهای قابل استناد گواه این واقعیت هستند که صرف‌نظر از این مشکلات، بندر چابهار - در هر شرایطی - به کار خود ادامه خواهد داد، اما جدای از آن چه که در مناسبات و مراودات بندری می‌گذرد، آیا می‌توان در فرآیند توسعه زیرساخت‌های چابهار به وضعیت شهر، تأسیسات و امکانات آن بسنده کرد؟ به تعبیر دیگر، آیا می‌توان به آن چه که هم‌اکنون در منطقه مکران موجود است، به چنین عزم بزرگی اکتفا کرد؟ آیا بندر چابهار به جهت فضای عمومی شهری، از حیث خطوط جاده‌ای و خطوط ریلی، بهداشت عمومی، زیرساخت‌های اسکان اقامت‌های طولانی و موقت برای متخصصان و کارشناسان داخلی و میهمانان خارجی، فناوری‌های نوین ارتباطی و مخابراتی جهت مراودات تجاری، تسهیلات رفاهی و دیگر مولفه‌های توسعه‌ای برای چنین عملیات گسترده‌ای مجهز یا دست‌کم مناسب است؟

دوباره چابهار، دوباره زیرساخت‌ها

ذی‌ربط در ساخت و توسعه این زیرساخت‌ها مشارکت داشته باشند، بتوان امیدوار بود که طی پنج سال آینده، چابهار به نقطه‌ای برسد که در اواخر سال ۱۳۶۰، شبکه حمل‌ونقل کشوری در بندر عباس و در بندر شهیدرجایی دید و آن را برای جایگزینی مناسبات دریایی

خود، مهیا کرد؛ بندری که آماده می‌شد در اواسط دهه ۶۰ میزبان کشتی‌های بزرگ و مناسبات بین‌المللی شود. اما جنگ و مقتضیات آن، آن چنان زمان را کوتاه کرد که در ابتدای سال ۱۳۶۴ بی‌آن‌که همه مقدمات چنین اسباب‌کشی بزرگی فراهم شود، این بندر آماده پهلوذی کشتی‌ها شد. اما به یاد بسپاریم مطالعات این تغییر و تحول و البته بخشی از بسترهای زیرساختی بندر شهیدرجایی که آن زمان به فوریت و ضرورت فراهم شد، ریشه در یک دهه فعالیت یک کنسرسیوم خارجی به عنوان پیمانکار پروژه داشت که سابقه چنین طرح‌های بزرگی را در رزومه خود به ثبت رسانده بود. این در حالی است که فقدان چنین پیشینه‌ای، وضعیت چابهار را برای این نقل و انتقالات با چالشی دیگر نیز مواجه خواهد کرد. چابهار که به عنوان یکی از شهرهای استان محروم و دور از مرکز سیستان و بلوچستان با مشکلات فراوانی مواجه است، چطور می‌خواهد خود را محل بروز یک اتفاق بین‌المللی و یا حتی ملی بداند؟

در ۶۰ سال اخیر، جمعیت چابهار ۶۰ برابر شده است

یک گزارش تحقیقی از مناطق حاشیه‌نشینی ایران می‌گوید: «اگر عامل و انگیزه اصلی این پدیده در همه‌جا، مغناطیس قدرتمند شهرهاست که همه‌چیز را - چه سرمایه و چه نیروی انسانی - به سوی خود جذب می‌کند، دلیل اصلی حاشیه‌نشینی در جنوب شرق ایران، مغناطیس معکوس یا نیروی سهمگین دافعه زیستی و اقتصادی روستاها و زیست‌گاه‌هایی است که ظرفیت‌های زیستی‌شان را از دست داده و می‌دهند.» این تحقیق آشکار می‌سازد که موضوع جابه‌جایی جمعیت و کوچ جمعی بر اثر فقر و آلودگی‌های زیست‌محیطی و تغییرات اقلیمی از چه کیفیت نامناسبی برخوردار است و این امر تنها محدود به سال‌های اخیر نیز نیست. همان گزارش درباره نسبت شهرنشینی در این منطقه متذکر شده که «ساز و کار تغییر و تحول جمعیتی در استان سیستان و بلوچستان متفاوت از سایر مناطق ایران است. این‌جا تنها منطقه‌ای در ایران است که نه تنها نسبت شهرنشینی در آن کمتر از ۵۰ درصد است، بلکه در فاصله میان سرشماری سال‌های ۱۳۹۰ تا ۱۳۹۵، برخلاف تمام کشور، نرخ شهرنشینی در آن کمتر نیز شده است.»

بر اساس یافته‌های این تحقیق، نسبت میانگین نرخ رشد جمعیت این استان به نسبت رشد شهرنشینی نیز متفاوت از دیگر نقاط کشور است. این تحقیق می‌گوید: «نرخ رشد جمعیت در روستاها هم به مراتب بیشتر از شهرها بوده، چنان‌که نرخ رشد جمعیت در مناطق شهری استان (۱/۶) کمتر از میانگین کشوری (۱/۹۷) و نرخ رشد جمعیت روستایی استان (۲/۰۷) به مراتب بیشتر از نرخ رشد جمعیت روستایی ایران (منفی ۰/۴۸) بوده است. البته ساده‌انگاره است اگر تصور کنیم که نرخ پایین شهرنشینی و سرعت کند افزایش جمعیت شهرها، به دلیل رونق روستاهاست، بلکه به نظر می‌رسد، این ترکیب جمعیتی بیش از هر چیز ناشی از نرخ بالای زاد و ولد در مناطق روستایی از یک سو و کم‌توانی شهرها از سوی دیگر است؛ نوعی موازنه منفی؛ یعنی به همان نسبت که در روستاها چیزی برای دست دادن نیست، در شهر هم چیزی برای به دست آوردن وجود ندارد.»

اما همه این‌ها، طی سال‌های اخیر به یک آسیب اجتماعی دیگری منتهی شده است؛ فاجعه حاشیه‌نشینی در این منطقه از کشور، بلای خانمان‌سوزی است که بخشی عمده‌ای از ساکنان این منطقه را به کوچ جمعی وادار کرده است. چابهار، شهری است که بر اساس آمار رسانه‌ها، جمعیت حاشیه‌نشین (یا ساکنان سکونت‌گاه‌های غیررسمی) در آن به ۵۶ هزار نفر می‌رسد. بیش از ۵۶ درصد در منطقه‌ای به وسعت ۱۲ کیلومتر مربع زندگی می‌کنند. نگاهی به تحولات جمعیتی چابهار نشان می‌دهد جمعیت چابهار طی ۶۰ سال گذشته، تقریباً ۶۰ برابر شده است و از یک هزار و ۸۰۰ نفر در سال ۱۳۳۵ به ۱۰۶ هزار نفر در سال ۱۳۹۵ رسیده است، اما واقعا دلیل اصلی این حجم از جابه‌جایی و حاشیه‌نشینی در این منطقه از کشور چیست؟ آیا جز محیط‌زیست و تغییرات اقلیمی - از جمله وزش بادهای ۱۲ روزه که این روزها به ۱۸ روزه هم تسری پیدا کرده - دلایل دیگری نیز دارد؟ بله، دلایل متعدد است.

معین‌الدین سعیدی، عضو شورای شهر چابهار، این فضا را بهتر توصیف کرده است: «به سبب مسدود شدن مرز، خشکسالی و نابودی کشاورزی، عده زیادی از روستاها به چابهار مهاجرت کرده‌اند و حاشیه‌نشین شده‌اند. حاشیه‌نشینان چابهار از سیستم



شاید اگر همه ارگان‌های ذی‌ربط در ساخت و

توسعه این زیرساخت‌ها مشارکت داشته باشند،

بتوان امیدوار بود که طی پنج سال آینده، چابهار

به نقطه‌ای برسد که در اواخر سال ۱۳۶۰، شبکه

حمل‌ونقل کشوری در بندر عباس و در بندر

شهیدرجایی دید و آن را برای جایگزینی مناسبات

دریایی خود، مهیا کرد

برق‌رسانی محروماند. برخی با چند بلوک برای خود سرپناه ساخته‌اند و عده‌ای هم در کپر زندگی می‌کنند، افرادی هم با گذاشتن چند تابر ماشین روی هم، برای خود سرپناه ساخته‌اند. هم‌چنین در اثر مهاجرت روستاییان، سکونت‌گاه‌های غیررسمی در چابهار به وجود آمده است. این سکونت‌گاه‌ها در محله میرآباد، کوت‌آباد و عثمان‌آباد قرار دارند. تنها در محله میرآباد، نزدیک به ۲۰ هزار نفر به صورت کبری زندگی می‌کنند. هزاران چابهارى بدون آب و برق لایه‌لای کپرها و تابرها زندگی می‌کنند. منطقه آزاد چابهار به جای این‌که در تامین آب شهر کمک کند، خود بخشی از آب چابهار را مصرف می‌کند. سهم شهر چابهار فقط ۱۸ هزار متر مربع آب است اما منطقه آزاد، چهار هزار متر مربع از آن را به خود اختصاص داده است.»

محروم از آب، محروم از بهداشت

این اما تمام واقعیت درباره وضعیت آب شرب این شهر نیست. غلامرضا مجیدی، فرماندار ویژه چابهار اخیراً گفته است پس از ۲۴ سال انتظار و «وعده و قرار»، شاخص دسترسی به آب بهداشتی در چابهار تنها ۲۳ درصد بوده که نسبت به میانگین ۹۰ درصدی در کشور، پایین‌ترین شاخص آب بهداشتی متعلق به مردم تنها بندر اقیانوسی کشور است. به گفته او از ۴۳۸ روستای شهرستان چابهار تنها ۱۶ روستا آب بهداشتی شبانه‌روزی دارند. جدای از کمبود و بحران آب، وضعیت بهداشتی این شهر نیز بهتر از آب مصرفی و جان‌پناه شهروندان نیست. تنها بیمارستان قابل استفاده این شهر در سال ۱۳۷۸ با ۴۸ تخت به بهره‌برداری رسید و با توسعه غیرمتوازن انجام شده اکنون به ۱۸۲ تخت رسیده که به ۶۰۰ هزار نفر از مردم چابهار و شهرهای اطراف سرویس می‌دهد!

این وضعیت اجتماعی - اقتصادی شهری است که اگر عزمی جزم نشود، طی سال‌های آینده و با توسعه بندری چابهار، با سیلی از مهاجرت گسترده مواجه خواهد شد.

بیداد بیکاری

سیستان و بلوچستان، سال‌هاست یکی از بالاترین نرخ رشد بیکاری کشور را به خود معطوف کرده است. اشتغال و بیکاری یکی از حادترین مشکلات این استان است. آمارها و شاخص‌های اشتغال در بخش صنعت و مسکن از مهم‌ترین آن‌هاست: «کافی است سهم صنعت ساختمان را در اقتصاد این منطقه با سایر نقاط ایران مقایسه کنیم تا دریابیم درحالی‌که بیش از یک سوم اقتصاد ایران روی دوش صنعت قرار دارد، در سیستان و بلوچستان میزان تولید ارزش افزوده صنعت ساختمان به ۱۳ درصد هم نمی‌رسد. این عدد حتی با سه استان همسایه هم... فاصله زیادی دارد. سهم صنعت و ساختمان در اقتصاد کرمان ۳۷ درصد، در هرمزگان ۴۵ درصد و در خراسان جنوبی ۲۱ درصد گزارش شده است.»

پای صنایع و جاده‌ها به مکران باز شود

از منظر صنعت و ترانزیت، تقریباً منطقه جنوب شرقی ایران خالی از اولویت‌های سرمایه‌گذاری و تولیدی بوده و تا امروز کم‌وبیش مقصد نهایی کالاهای ورودی، دست‌کم کالای سرمایه‌ای و مواد اولیه در پست‌کرانه مکران قرار نداشته است. هم‌چنین به لحاظ دوری بنادر سواحل مکران از مراکز صنعتی کشور نظیر اصفهان، تهران، هرمزگان و یزد، انتقال کالا از طریق بنادر مذکور دشوار و پیچیده است. به همین جهت انتقال بعضی از صنایع به منطقه و یا ایجاد مراکز صنعتی جدید و شهرک‌های صنعتی در آن می‌تواند محل مصرف کالاهای را به بنادر جنوب شرق کشور که وظیفه ترانزیت تولیدات را بر عهده دارند، نزدیک کنند.

سواحل مکران از حیث دسترسی جاده‌ای نیز وضعیت مطلوبی

ندارد و این یکی از معضلات و موانع اصلی جذب کالا در بندر چابهار است. ایجاد شبکه جاده‌ای مناسب و امکانات بین جاده‌ای و نیز ترغیب و تشویق شرکت‌های حمل‌ونقل جهت حضور در منطقه ضرورتی انکارناپذیر است. خطوط جاده‌ای استان سیستان و بلوچستان که در این محدوده به کار خدمات‌رسانی مشغول‌اند، طی دهه‌ها فعالیت، نیاز به بهسازی، ترمیم و ترمیم دارند.

اخیراً رئیس شورای شهر چابهار یکی از مشکلات استان را امنیت و نگهداری جاده‌های زمینی عنوان کرده که پس از خشک شدن دریاچه هامون مشکل دیگری هم به این منطقه افزوده است. به نحوی‌که پس از خشک شدن دریاچه هامون کار اصلی راهداری این منطقه، ماسه‌روبی جاده‌ها شده است. دریاچه هامون سال ۱۳۸۰ خشک شده و پس از آن، هزاران نفر از این شهرستان مهاجرت کرده یا به بیماری‌های سخت مبتلا شده و از دست رفته‌اند.

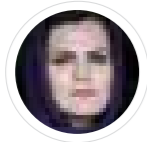
شاید به همین دلیل و نیز برخی مشکلات زیست‌محیطی و البته حمل‌ونقل ارزان، در سال‌های اخیر دولت دست به احداث خطوط ریلی زاهدان - چابهار زده و اگر این امر به‌زودی میسر شود، شاید درصد قابل توجهی از امکان دسترسی به بخش‌های دیگر کشور فراهم شود، اما مدیران پروژه اخیراً مدعی شده‌اند که اگر بودجه کافی و نیروی انسانی لازم مهیا باشد و هیچ خللی در کار پیش نیاید، دست کم ۳۶ ماه طول خواهد کشید که قطاری از زاهدان به چابهار برسد! ناگفته پیداست، برای انتقال بسیاری از کالاها و کانتینرها در فواصل دور خشکی، بهترین و ارزان‌ترین وسیله ترانزیت ریلی است. بنابراین توسعه خطوط ریلی و اتصال بندر چابهار به شبکه ریلی کشور در میان‌مدت و برقراری سرویس قطارهای برنامه‌ای حمل کالا به مراکز صنعتی، توزیع و مصرف کالا، می‌تواند ضمن رفع مشکلات انتقال کالا پس از ورود به بندر به مراکز مصرف، جذابیت بیشتری برای تردد خطوط کشتیرانی و صاحبان کالا ایجاد کند. این‌ها به علاوه‌ی ده‌ها معضل ریز و درشت زیرساختی دیگر از مشکلات حاد بندر چابهار است که باید طی سال‌هایی که رفته و مسئولان عالی‌رتبه نظام بر رفع آن تاکید کرده بودند، مرتفع می‌شد ...

فاصله بسیار است

سواحل مکران که در حاشیه اقیانوس هند قرار دارد و یک‌سوم مرزهای دریایی کشور را در برمی‌گیرد، می‌تواند از ظرفیت‌های بزرگ خود در بخش‌های حمل و نقل، تجارت، صنعت نفت، پتروشیمی، فولاد، نساجی، تحصیلات عالی، کشاورزی، پرورش ماهی و میگو و شیلات، گردشگری تاریخی و طبیعی و تفریحی، انرژی‌های تجدیدپذیر، معادن و فرآوری مواد معدنی، موجبات پیشرفت شگرفی را در استان سیستان و بلوچستان، کشور و حتی منطقه فراهم آورد و اکنون با خیال راحت، گزینه جایگزینی کردور بندری کشور باشد.

قدر مسلم، به استناد همین ظرفیت‌ها بود که نزدیک به یک دهه پیش مقام معظم رهبری، از مسئولان دولتی، نهادها و ظرفیت‌های مردمی خواست که برای تحول چابهار بسیج شوند و سیل طرح‌های بلندمدت روانه این بخش از کشور شد؛ از طرح‌های مربوط به توسعه بندر شهید بهشتی همراه با الحاق آن به منطقه آزاد گرفته تا فولاد و پتروشیمی مکران، نیروگاه‌های خورشیدی و بادی وسیع، ایجاد گلخانه سه‌هزار هکتاری و ده‌ها طرح ریز و درشت دیگر در حوزه‌های مختلف. این طرح‌ها که همگی امکان جذب سرمایه‌گذاری‌های داخلی و خارجی را داشتند، برای تبلیغ روی بیلوردها قرار گرفته و حتی مجوزهای متعددی نیز برایشان صادر شد، اما عمده این طرح‌ها یا به اجرا در نیامده‌اند و یا در میانه راه مشغول کش و قوس‌های اداری شده‌اند.

راه‌حل‌های جایگزین حمل‌ونقل دریایی ایران در زمان تحریم در گفت‌وگو با هادی حق‌شناس چابهار ما را از جبل‌علی بی‌نیاز می‌کند



| شکوفه حبیب‌زاده | دبیر اقتصادی

اشاره با این‌که فرصت دو ساله برجام توانست تاحدودی زیرساخت‌ها در بنادر ایران را ارتقا دهد، اما این روزها زمزمه تحریم‌ها، تحرک در حمل‌ونقل دریایی ایران را اندکی کاهش داده است. این‌که ایران چگونه می‌خواهد در شرایط پیش‌آمده از ظرفیت‌های سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی بهره بگیرد، پرسشی است که متولی اصلی این حوزه، یعنی سازمان بنادر و دریانوردی، باید به آن پاسخ دهد. تهدیدها و کارشکنی‌های سیاسی در کنار تهدید اصلی تحریم‌های آمریکایی، راه‌حل‌های ویژه‌ای را پیش روی دولت و بخش خصوصی قرار داده است. هزینه‌های حمل‌ونقل دریایی از سوی دولت و بخش خصوصی مورد تایید است، اما با این حال کاهش این هزینه‌ها می‌تواند راهکاری مناسب در مواجهه با تحریم‌ها باشد. هادی حق‌شناس، اقتصاددان و معاون دریایی سازمان بنادر و دریانوردی یکی از این راه‌ها را، جایگزینی بندر سلاله عمان، گوادر و کراچی پاکستان با بندر جبل‌علی امارات می‌داند. اگرچه از دید برخی فعالان بخش خصوصی، این جایگزینی هزینه‌های حمل‌ونقل را افزایش خواهد داد، اما در هر حال تجارت دریایی ایران را از کارشکنی‌های احتمالی امارات متحده عربی در امان نگه می‌دارد. همان‌گونه که این مقام دریایی تایید می‌کند، صاحبان کالا هستند که تصمیم می‌گیرند چه راه‌حلی را در پیش بگیرند و دولت نه می‌تواند و نه می‌خواهد تصمیم خود را بر آن‌ها تحمیل کند.



ظرفیت بنادر ایران چقدر است و تا چه اندازه از این ظرفیت بهره می‌بریم؟

ظرفیت بنادر ملکی متعلق به سازمان بنادر و دریانورد در شمال و جنوب کشور حدود ۲۲۰ میلیون تن است، اما عملاً چیزی در حدود ۱۵۰ میلیون تن آن مورد استفاده قرار می‌گیرد. این آمار جدا از بنادر نفتی متعلق به شرکت نفت است که داستانی جداگانه دارند. اما معمولاً ظرفیت و عملکردشان حدوداً معادل

ظرفیت سازمان بنادر است. در دریای خزر از حدود ۳۰ میلیون تن ظرفیتی که ایجاد کرده‌ایم، به‌طور معمول در سال‌های گذشته، حداکثر یک‌پنجم آن مورد استفاده قرار گرفته است. اگرچه در برخی سال‌ها مثل سال ۱۳۹۰، این عدد به رقمی بیش از ۱۰ میلیون تن رسیده است. همین بحث در مورد چابهار هم وجود دارد. ظرفیت چابهار با افتتاح فاز یک در سال گذشته، تقریباً به هشت و نیم میلیون تن رسیده، اما عملاً می‌توان گفت کمتر از

یک‌چهارم ظرفیت در حال استفاده است. بنابراین با وجود مجموعه برنامه‌هایی که سازمان در دست اقدام دارد، هنوز از ظرفیت کامل بنادر استفاده نشده است ولی ما هم‌چنان مشغول ظرفیت‌سازی هستیم. سیاست کلان سازمان صرفاً محدود به واردات و صادرات نیست و نگاه ویژه‌ای نیز به ترانزیت کالا دارد. در همین راستا امیدواریم کربدوره‌های شمال به جنوب و غرب به شرق که از مسیر ایران می‌گذرد فعال‌تر شوند. مثلاً اگر هندی‌ها کالایشان به افغانستان را از چابهار منتقل کنند و یا افغانستان کالای صادراتی و مواد معدنی را از طریق چابهار به آب‌های آزاد برساند، قطعاً ظرفیت فعلی چابهار نه تنها کاملاً مورد بهره‌برداری قرار خواهد گرفت که کم هم خواهد بود. با درک چنین ضرورتی، طرح جامع بنادر کشور در شمال و جنوب در دست اجراست و ما صبر نمی‌کنیم که در بنادر صفی شکل بگیرد و بعد ظرفیت جدید ایجاد شود. بخشی از این ظرفیت‌های مورد بحث سخت‌افزاری است؛ یعنی اسکله و موج‌شکن و ساخت‌وساز بندر و بخشی هم تجهیز بنادر است که از قضا هر دو هم پرهزینه و هم زمان‌بر هستند. در کنار این مسائل به دنبال این هستیم که بتوانیم بزرگ‌ترین کشتی‌های موجود در جهان را هم بپذیریم. برای مثال در فاز سه بندر شهید رجایی بندر عباس که یک هزار و ۴۰۰ متر اسکله در دست ساخت است، پذیرای کشتی‌هایی با آب‌خور حدود ۱۷ متر و با ظرفیت تقریبی ۱۸ هزار و ۵۰۰ کیلو TEU خواهیم بود. در چابهار نیز آب‌خور برای این نوع کشتی‌ها ایجاد شده است. در هر شرایطی ناگزیریم که بنادرمان را متناسب با نسل جدید کشتی‌ها بسازیم و ظرفیت‌های جدید ایجاد کنیم، زیرا ظرفیت جابه‌جایی بار هر سال رو به افزایش می‌رود. سال گذشته حدود ۱۰/۵ میلیارد تن کالا در دنیا جابه‌جا شده و مطمئناً در سال‌های آینده بیشتر هم خواهد شد.

اکنون برای اجرای چنین پروژه‌هایی با تنگناهای مالی مواجه هستیم و با اعمال تحریم‌ها بر آن‌ها افزوده نیز خواهد شد. در چنین بستری که سرمایه‌گذاران خارجی نیز احتمالاً با احتیاط بسیار زیادی رفتار خواهند کرد، راه چاره چیست؟

در این مورد دو نکته را باید مدنظر قرار داد. اول این‌که ساخت‌وساز بنادر غالباً توسط پیمانکاران داخلی در حال انجام است و دوم این‌که تحریم‌ها که تا ابد باقی نخواهد ماند. در دهه‌های گذشته نیز با تحریم‌هایی مواجه بوده‌ایم که لغو شده است. بنابراین ممکن است تحریم‌ها منجر شود برخی از تعامل‌های بین‌المللی گران‌تر شود، اما تلاش و امیدواری ما بر آن است که طرح‌های توسعه‌ای متوقف نشود.

واقعیت آن است که تنها ایران نیست که در حال توسعه و حرکت است و کشورهای اطراف نیز از این موهوم غافل نیستند. به طور فرض در مورد چابهار باوجود تمایل هندی‌ها و رایزنی‌شان برای بی‌اثر کردن محدودیت‌های آمریکا، شاهدیم که چینی‌ها هم روی گوادر کار می‌کنند. موضوع تحریم‌ها چقدر می‌تواند در میزان رقابت‌پذیری بنادر داخلی با بنادر خارجی تاثیرگذار باشد؟

بنادر چابهار و گوادر مکمل هم هستند نه رقیب؛ زیرا اگر هند یا چین بخواهند از گوادر استفاده کنند، به سبب مشکلاتی که در پاکستان وجود دارد، باید بخشی از راه زمینی را از طریق ایران طی کنند. مقصد نهایی هر دو افغانستان است و طبیعتاً دسترسی به چابهار راحت‌تر است تا گوادر. بنابراین از نظر من، این دو رقیب هم نیستند. از طرف دیگر بندر چابهار به عنوان بندری اقیانوسی محور توسعه آینده ایران است. بنابراین می‌توان

گفت توسعه چابهار صرفاً با نگاه به افغانستان نیست، بلکه در افقی کلان‌تر، نگاهی به تأمین بخش مهمی از نیازهای داخلی کشور دارد. چابهار و جاسک بیرون از تنگه هرمز و در دریای عمان قرار دارند و با مزیت‌هایی که دارند می‌توانند آینده بنادر کشور باشند.

شما معتقد هستید چابهار و گوادر می‌توانند مکمل هم باشند، اما می‌بینیم که تمرکز هند روی چابهار و چین روی گوادر است. به نظر می‌رسد رقابت پشت پرده‌ای هم بین کشورهای دیگر در این منطقه وجود دارد. گوادر بخش نظامی چین را هم پوشش می‌دهد و اگر چه درست است که می‌توانند مکمل هم باشند، اما از طرف دیگر رقابتی پنهان میان این دو قدرت بزرگ اقتصادی در منطقه وجود دارد. حتماً همین‌طور است. این رقابت سبب خواهد شد که هر دو بندر گام‌های جدی‌تری برای توسعه بردارند. اگر هر دو متعلق به یک کشور بود، شاید این رقابت شکل نمی‌گرفت. اتفاقاً این رقابت باید باشد، اما عملکردشان مکمل است. فراموش نکنیم که چین، هند و پاکستان حدود ۴۰ درصد از جمعیت جهان را تشکیل می‌دهند و دو بندر چابهار و گوادر که هیچ، شاید ده‌ها بندر دیگر، نیازهای این کشورها را نتوانند تأمین کنند. چابهار و گوادر برای دسترسی به کشورهای آسیای میانه است و هر دو می‌توانند در خدمت ترانزیت و صادرات غیرنفتی کشور قرار بگیرند. در کنار این، بخشی از واردات ایران نیز می‌تواند از بندر چابهار تأمین شود. هر چه زمان می‌گذرد، کشتی‌هایی با آب‌خور بیشتر در حال ساخت است. در حال حاضر کشتی‌هایی با بیش از ۲۲ هزار TEU ساخته می‌شود و به تبع آن آب‌خورشان هم در حال افزایش است. بندر چابهار می‌تواند پذیرای کشتی‌های اقیانوس‌پیما با هزینه‌ای کمتر از بنادر خلیج فارس باشد. پس به طور منطقی نگاه به چابهار یک نگاه همه‌جانبه است؛ هم تأمین کالا و ترانزیت افغانستان، هم صادرات پتروشیمی و فولاد و هم واردات کشور.

آیا می‌توان گفت بنادر ما در حال رقابت با یکدیگر هستند و نسبت به هم عملکردی پوششی دارند؟

همین‌طور است. بنادر اصلی ایران، بندر شهید رجایی و بندر امام خمینی هستند، اما سایر بنادر را با ابزارهایی نظیر سود بازرگانی و تعرفه بندری می‌توان فعال‌تر کرد. باید تلاش کنیم کشتی‌های بزرگ به شهیدرجایی بیایند و کشتی‌های کوچک‌تر یا فیدر به بنادر کوچک‌تر. این اتفاق طبیعی است. هم‌چنان که در حال حاضر جبل علی هاب منطقه برای بنادر خلیج فارس شده، بندر شهید رجایی هم حداقل باید هاب بنادر ایرانی باشد و این قطعاً به نفع بنادر کشور است. کشتی‌هایی که امروز در بندر شهید رجایی می‌توانند پهلو بگیرند، در سایر بنادر داخل خلیج‌فارس نمی‌توانند بروند. بنابراین باید تلاش کنیم کشتی‌های با حجم بزرگ‌تر بار خود را در بندر شهید رجایی تخلیه کنند و کشتی‌های کوچک‌تر بنادر کوچک‌تر را مقصد خود قرار دهند و این در واقع به معنای ایفای نقش مکمل و پوششی برای بنادر اصلی کشور است.

تجربه‌های متاخر تحریم‌های بین‌المللی نشان داد که بنادر واسطه در امارات، رقابت کاذبی را برای خروج صاحبان بار از بنادر ایران در دستور کار قرار می‌دهند. با توجه به رویکردهای جدید آمریکا و محدودیت‌های جدید، برای این مشکل تدبیری اندیشیده شده است؟

بیشترین سوءاستفاده از تحریم‌های ایران را بندر جبل علی و بنادر امارات متحده عربی انجام دادند. به همین دلیل است که توسعه چابهار می‌تواند ما را از جبل علی بی‌نیاز کند. کشتی‌های بزرگ دنیا اگر به هر دلیلی نخواهند مستقیماً به بنادر ایران بیایند،

می‌توانند در سه بندر گودار یا کراچی پاکستان یا سلاله عمان تخلیه و بارگیری کنند و کشتی‌های کوچک‌تر از آن‌جا به مقصد چابهار یا بندر شهید رجایی بار حمل کنند. به جای این‌که بار از شهید رجایی به جبل علی برود، منطق اقتصادی حکم می‌کند که سلاله و گوادر و کراچی مقصد جایگزین باشد؛ در تحریم قبلی، صاحبان کالا، کرایه حمل را تا جبل علی می‌دادند و دوباره کشتی‌های کوچک‌تر به شهید رجایی برمی‌گشتند، اما اکنون می‌توانند در بندر سلاله، کراچی و گوادر تخلیه کنند و طبیعی است که هزینه حمل کمتر خواهد شد و از آن‌جا به چابهار یا شهید رجایی می‌آید و به نظر می‌رسد اگر تحریم‌ها ادامه پیدا کند، سناریوی سلاله و بنادر پاکستان از نظر کاهش کرایه تمام شده به نفع صاحبان ایرانی کالاها است.

فعالان این حوزه اما معتقدند این تغییر مسیر برای آن‌ها پرهزینه خواهد بود، زیرا هزینه حمل خشکی بیشتر خواهد شد.

بدون تردید هزینه کشتی‌های لاینر کاهش پیدا می‌کند. به عبارت دیگر، یک روز دریانوردی کمتر می‌شود و به تبع آن هزینه‌های آن کاهش می‌یابد، اما هزینه‌های زمینی افزایش می‌یابد. با این تفاوت که هزینه حمل و نقل زمینی به ریل است و دریایی به دالار. این فاصله قیمت، هزینه زمینی را تا حدودی جبران می‌کند. ممکن است تمامی این هزینه پوشش داده نشود. از منظر استراتژیک و با رویکردی دوراندیشانه، صاحبان کالا باید از زیر چتر امارات خارج شوند. این جایگزینی در درازمدت استقلال صاحبان کالا را افزایش خواهد داد. علاوه بر آن‌که اکنون حمل‌ونقل زمینی ما با کامیون انجام می‌شود و در آینده‌ای نزدیک با ریل‌گذاری‌ها، مشکل حمل‌ونقل هم حل خواهد شد. با توجه به واقعیت‌ها و محدودیت‌های موجود، بهترین گزینه در بین بنادر نزدیک به ایران، بندر گوادر است که با مرز زمینی ایران ۷۰۰ تا ۸۰۰ کیلومتر بیشتر فاصله ندارد.

اما یکی از مشکلات آماده نبودن زیرساخت‌ها در اتصال بندر گوادر به بندر چابهار است.

زیرساخت‌های بندر گوادر اکنون آماده است و مشکلی از این بابت وجود ندارد.

یکی از راه‌حل‌هایی که فعالان بخش خصوصی ارائه می‌دهند، ایجاد یک خط کانالیزه بین آسیای جنوب شرقی و بندر عباس تحت کنترل ایران و با هزینه بخش خصوصی و فراهم‌سازی سرمایه در گردش از سوی دولت است. نظر شما درباره این ایده چیست؟

در حال حاضر این لاین از سوی شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران فعال است. اگر ظرفیت اضافه بر مازاد خطوط کشتیرانی ایران ملاک است و اتصال این خط به ایران دچار مشکل است، چرا این لاین بین آسیای جنوب‌شرقی - کراچی یا آسیای جنوب‌شرقی - سلاله نباشد؟ به اعتقاد من این راه‌حل بسیار منطقی‌تر است.

در این حالت هم صاحب کالا متحمل هزینه خواهد شد. به نظر شما چنین اقدامی خواهند کرد؟ در دریا تصمیم‌گیرنده نهایی قطعاً صاحبان کالا هستند. اگر صاحبان کالا این اطلاعات را داشته باشند، فکر می‌کنم در ملاحظاتشان در نظر بگیرند. علاوه بر آن‌که این فرآیند از نقطه نظر اقتصادی نیز کم‌اهمیت نیست. به نظر می‌رسد در مسیر جایگزین، کرایه حمل به ایران برای صاحبان کالا کمتر خواهد شد و اگر تحریم‌ها ادامه داشته باشد، چنین تصمیمی ممکن است.

در این شرایط پیچیده و حساس برنامه راهبردی سازمان بنادر و دریانوردی در رابطه با مشارکت شرکت‌های بین‌المللی چیست؟

در ماده ۱۵ و ۱۶ قانون برنامه پنج ساله ششم مجلس شورای اسلامی به صراحت به سازمان بنادر و دریانوردی اختیار داده شده تا بتواند با شرکت‌های ایرانی و خارجی شرکت مشترک برای اداره بنادر شکل دهد، بنابراین سیاست راهبردی سازمان نیز بر همین مدار است و حتماً با عبور از بحران تحریم‌ها، مشارکت اپراتورهای خارجی در بنادر ایران شکل خواهد گرفت. به عبارت دیگر، اگر می‌توانیم برای اپراتورهایمان شریک خارجی بگیریم - که در مورد ترمینال یک و دو شهید رجایی چنین اتفاقی افتاده - قطعاً به نفع همه خواهد بود، اما وقتی تحریم‌های جدید شروع شد، طبیعی است که شرکت‌های خارجی علاقه‌مند نیستند با ایران کار کنند. بنابراین به نظر می‌رسد برنامه راهبردی سازمان باید چنین باشد که در بنادر ایران، بین شرکت‌های ایرانی و خارجی منافع مشترک ایجاد شود.

در حال حاضر با توسعه نظام حمل‌ونقل منطقه، ورودی برخی از بنادر ایران کاهش پیدا کرده است. مثلاً این اتفاق را در بندر آستارا شاهد هستیم. آیا برنامه‌ریزی در سطح کلان صورت گرفته که با توسعه حمل‌ونقل ریلی منطقه‌ای، ورودی بنادر ایران دچار آسیب نشود؟

راه‌آهن به هیچ وجه جایگزین بنادر ایران نخواهد شد. در کشورهایی که شبکه‌های ریلی بسیار پیشرفته و مجهزی هم دارند، هم‌چنان درصد قابل توجهی از کالا از طریق دریا جابه‌جا می‌شود؛ چیزی در حدود ۸۰ درصد. بنابراین اگر همه مرزهای ایران هم به ریل وصل شوند - که امکان بسیار ارزش‌آفرینی برای کشور خواهد بود - باز هم نمی‌توانند جایگزینی برای حمل‌ونقل دریایی باشند. در حال حاضر شاید حدود ۱۰ درصد بار بنادر از طریق خطوط ریلی وارد کشور می‌شود و هم‌چنان بخش عمده این جابه‌جایی بر عهده کامیون‌هاست. بهتر است بگوییم در آینده شاید واگن‌ها جایگزین کامیون‌ها و تریلی‌ها شوند، اما جایگزین بنادر نخواهد بود. تصور کنید ظرفیت یک کشتی ۲۲ هزار کانستینری قرار باشد با راه‌آهن حمل شود. این یعنی چیزی در حدود ۱۰۰ کیلومتر واگن پشت سر هم که قطعاً نه عقلانی است و نه امکان‌پذیر.

پس باید ترکیبی از حمل‌ونقل دریایی و ریلی را در نظر گرفت؟ این ترکیب و هم‌افزایی اتفاقی بسیار مبارکی است و به نفع بنادر و اقتصاد ایران خواهد بود.

به نظر می‌رسد کشورهای منطقه در تلاش هستند مبادلاتشان را با دور زدن و حذف ایران انجام دهند. اگر چنین شود، پیوند بنادر و راه‌آهن ایران تضعیف می‌شود. فکری برای این موضوع شده است؟ صحبت شما را قبول دارم. اگر شبکه حمل و نقل اطراف ایران شکل بگیرد، نقش ترانزیتی ایران کم‌رنگ می‌شود و قطعاً سیاست‌های کلان حمل‌ونقل کشور این است که شبکه حمل‌ونقل ایران مدام در حال تقویت شدن باشد. این‌طور نیست که راه‌آهن ایران بی‌کار نشسته باشد. به عنوان مثال از طریق خطوط ریلی به آذربایجان، عراق و ترکیه وصل شده‌ایم و این دستاورد کمی نیست. خط ریلی که از اکتائو به باکو می‌رود، حداکثر می‌تواند ۱۰۰ واگن حمل کند و طبیعی است که هیچ‌گاه جایگزین کشتی نخواهد شد اما در کنارش مسیر رورو سهم خودش را دارد، کشتی و ریل هم سهم خودشان را دارند. اگر هر کدام از بخش‌ها کارآمد کار کنند، نه بخش ریلی و نه بخش دریایی حمل و نقل کشور، تضعیف نخواهند شد. |



هنوز از ظرفیت کامل بنادر استفاده نشده است ولی ما هم‌چنان مشغول ظرفیت‌سازی هستیم. سیاست کلان سازمان صرفاً محدود به واردات و صادرات نیست و نگاه ویژه‌ای نیز به ترانزیت کالا دارد. امیدواریم کربدوره‌های شمال به جنوب و غرب به شرق فعال‌تر شوند



بیشترین سوءاستفاده از تحریم‌های ایران را بنادر امارات متحده عربی انجام دادند. به همین دلیل است که توسعه چابهار می‌تواند ما را از جبل علی بی‌نیاز کند. کشتی‌ها اگر به هر دلیلی نخواهند مستقیماً به ایران بیایند، می‌توانند در بنادر گودار یا کراچی پاکستان یا سلاله عمان تخلیه و بارگیری کنند



ملک‌رضا ملک‌پور از چابهار و اما و اگرهای جایگزینی کریدور بندری کشور می‌گوید صنعت دریایی، تنها کشتی و دریا نیست



مجدید یوسفی | روزنامه‌نگار

اشاره «در خاطر دارم که یکی از مدیران قدیمی سازمان که زمانی مدیرکل بنادر استان خوزستان بودند برای تحصیل به کانادا رفتند، همان سال‌های دهه ۷۰ بود و دیگر حاضر نشدند به ایران برگردند. بعدها از ایشان پرسیدم چرا هرگز برنگشتید؟ پاسخ دادند: «وقتی می‌خواستند در ونکوور، بندری را افتتاح کنند، در مراسم افتتاح، برای حاضران سیستم و چرخه تامین آب شرب منطقه را به معرض نمایش می‌گذاشتند، بعد نوبت به بیمارستان، مدرسه، سینما، فروشگاه و پارک می‌شد. آن‌ها باور داشتند اگر ما بخواهیم بندر و اسکله‌ای را راه‌اندازی کنیم، آب شرب مصرفی شهروندان از خود بندر مهم‌تر است. من خیلی تعجب کردم و مدیر بندر فروتنانه در مقابل سئوال‌اتم گفت که هر بندری در دنیا، ابتدا به امکانات، تسهیلات رفاهی و خطوط ارتباطی آن وابسته است و به عبارت دیگر انسان‌ها می‌خواهند از فواید و عواید بندر بهره‌مند شوند.» تجربه آن بنده خدا در همان سال‌ها مرا به این باور رساند، تا زمانی که اهمیت پسرکانه درک نشود، بنادر در ایران هرگز آن رشد و توسعه واقعی را پیدا نخواهند کرد.» دکتر ملک‌رضا ملک‌پور، اولین دانش‌آموخته علوم دریایی یکی از دانشگاه‌های معتبر انگلستان، در این گفت‌وگو نه فقط به ذکر چنین خاطرات عبرت‌آموزی از روند توسعه بنادر می‌پردازد، بلکه از فرصت پیش آمده برای بررسی جهت‌گیری‌های اخیر در جابه‌جایی کریدور بندری کشور به چابهار استفاده می‌کند. او که از مسئولان ارشد سازمان بنادر و دریانوردی در روزگار جنگ بوده، تمایزات بندر شهیدرجایی در دهه ۶۰ و تفاوت‌های آن با شرایط فعلی بندر شهیدرهبشتی در چابهار را برمی‌شمرد و مثل خاطره‌ای که از مدیرکل اسبق بنادر و دریانوردی استان خوزستان نقل کرده، تاکید می‌کند که صنعت حمل‌ونقل دریایی، تنها کشتی و دریا نیست، بلکه پسرکانه است که سرنوشت بندر را به گروگان خود درآورده است.



به نظر می‌رسد آن اتفاقی که پس از جنگ تحمیلی در سال‌های ۱۳۶۳ - ۱۳۶۲ در بندر عباس رخ داد و ناگهان مجبور شدیم از بنادر خرمشهر و امام خمینی (ره) به بندر عباس جابه‌جایی داشته باشیم، اکنون نیز در بندر چابهار در حال وقوع است. نکته‌ی بسیار مهمی که در مورد اقتصاد دهه‌ی ۶۰ وجود داشت، همکاری و اتحاد مردم و دولت بود، بدین‌گونه که دولت واقعا تلاش می‌کرد تا مردم مایحتاج عمومی خود را به‌موقع دریافت کنند و متقابلا مردم هم همکاری جدی داشتند و کار روی زمین مانده دولت را به سرانجام می‌رساندند. اما الان چنین نیست. شما که در آن زمان اولین مدیرکل بندر شهید رجایی بودید، به یاد می‌آورید که در آن‌جا چه زیرساخت‌هایی موجود بود و در قیاس با چابهار امروزی چگونه بود؟

همان‌طور که اشاره کردید، آن‌زمان بر اثر جبر تاریخی به بندر عباس روی آوردیم؛ یعنی به خاطر جنگ در شرایطی بودیم که بهره‌برداری از بندر خرمشهر متوقف شده بود و در بندر بوشهر هم به علت مین‌های سرگردان، کشتی‌های خارجی حاضر به پهلوگیری نبودند. بنابراین تمام امیدها به تنگه‌ی هرمز و بندر عباس و مجموعه‌ی شهیدرجایی و شهید باهنر دوخته شده بود که از تیررس مین‌ها و موشک‌های عراقی دور بود و تا حدودی از امنیت برخوردار بود. پس طبیعی بود که از لحاظ بازرگانی به بندر عباس روی بیاوریم و مبادلات دریایی را در آن‌جا انجام دهیم. هرچند که این بندر نمی‌توانست جایگزین خرمشهر باشد اما در پهنای به دریای آزاد و مبادلات بین‌المللی بود. در مورد چابهار هم چنین الگویی پیش روی ماست؛ یعنی اهمیت پسرکانه در روند توسعه چابهار نباید نادیده گرفته شود. پسرکانه می‌تواند سرنوشت چابهار را تغییر دهد. پسرکانه‌ای که آن روز در بندر عباس داشتیم با آن‌چه امروز در سیستان و بلوچستان و چابهار داریم قابل مقایسه نیست. حتی وضعیت شهر چابهار هم با وضعیت آن زمان بندر عباس قابل مقایسه نیست. من به یاد دارم اولین کشتی که بعد از انقلاب به چابهار رسید، بار سیمان داشت. دکتر محمدی، استاندار وقت سیستان و بلوچستان زنگ زد به مدیرعامل سازمان (کشتیرانی) و گفت: «یک کشتی به چابهار رسیده و مدت ۳۰ روز است که نتوانسته‌ایم آن را تخلیه کنیم» و درخواست کرد که من به آن‌جا بروم. مرا از دوره‌ای که فرماندار خرمشهر بودند می‌شناختم.

شما در کدام بندر مشغول بودید؟

من به عنوان معاون دریایی اترلی به بندرانزلی منتقل شده بودم. آقای محمودی، مدیرعامل وقت به من زنگ زدند و گفتند که به چابهار بروید. من رفتم و دیدم یک اسکله‌ی نیمه‌کاره مربوط به جهانگردی بود که برای قایق استفاده می‌شد. یک کشتی هم در خلیج چابهار لنگر انداخته و بار سیمان دارد و ۳۰ روز است که تخلیه نشده است. همین موقعیت را با بندر عباس آن دوره مقایسه کنید. ما در بندر عباس اسکله مخصوص کشتی داشتیم. لایروبی شده و عمق آب مناسب بود. از آن طرف، موقع تخلیه بار سیمان خاطرم است که از لحاظ امنیت، شب‌ها نمی‌توانستیم از کانال به چابهار برویم. می‌ماندیم تا صبح شود. بنابراین این‌طور نیست که ناگهان برای انتقال به چابهار بتوان تصمیم‌گیری کرد. تاکید من روی بحث پسرکانه به همین خاطر است و بعد از اهمیت این بحث، مسئله نقش‌آفرینی شهر در لجستیک کالای بندری است. بندر عباس به‌طور جداگانه، خود دارای این موقعیت استراتژیک برای مبادلات کالا بود. هم از لحاظ فاصله نسبت به خلیج فارس و بنادر شیخ‌نشین جنوبی و هم نسبت به ایران. فاصله‌ی چابهار با تهران را مقایسه کنید با فاصله‌ی بندر عباس با تهران و هم‌چنین فاصله‌ی هر کدام از این دو شهر را با استان‌های صنعتی کشور که هم مراکز تولید کالا است و هم مراکز تبادل کالا. این‌ها همه موارد مربوط به لجستیک است و تاثیر لجستیک روی قیمت تمام شده کالا. بد نیست وضعیت ارتباط

جاده و ریل را هم در این دو منطقه بررسی کنیم. شاید آن زمان، بندر عباس در قیاس با خرمشهر، شهر بندری نبود اما شهر مهم و تاریخی ایران بود که از دیرباز مورد توجه دریانوردان بزرگ دنیا قرار داشت. همین‌طور بوشهر از مراکز تجارت در جهان بوده و کماکان نیز هست. همین نقش بوشهر در تجارت، از جمله دلایل پرتغالی‌ها برای آمدن به بوشهر و بعد از آن به بندر عباس بود. شاید امروز از نظر شرایط سیاسی و تحریم‌ها، رفتن به سمت چابهار توجیه داشته باشد ولی باید تک‌تک این جنبه‌ها مورد ارزیابی قرار بگیرد. کشتی‌هایی که قصد دارند به بندر عباس بیایند اگر خدمات مناسب دریافت نکنند به سمت جبل علی می‌روند. اما اگر در چابهار نتوانند خدمات خوبی دریافت کنند، باید کجا بروند؟ عمان یا سلاسه؟ به فاصله‌ی سلاسه تا چابهار توجه کنید، در قیاس با فاصله‌ی جبل علی تا بندر عباس. این فاصله به عنوان هم‌پوشانی خدمات بندری در لجستیک کالا نقش مهمی دارد. دسترسی داشتن به آب‌های آزاد خارج از خلیج فارس هم یک بحث استراتژیک است. ایران قبل از انقلاب در نظر داشته بزرگ‌ترین پایگاه نظامی و تجاری خود را در چابهار داشته باشد که کل اقیانوس هند را پوشش دهد ولی این‌که آیا آن‌جا همان موقعیت بندر عباس و خرمشهر را داشته باشد یا به آن شبیه باشد، این‌طور نیست. طول و عرض جغرافیایی آن منطقه، تسهیلات موجود در شهر، نیروی انسانی برای انجام کار تخلیه و ... همه این‌ها تفاوت دارد. برای همان تخلیه‌ی بار سیمان که پیش از این گفتیم، من چندین خان بلوچ در آن منطقه را ملاقات کردم تا کارگر پیدا کنم که بار کشتی را خالی کنند. زمانی که تخلیه‌ی بار را انجام می‌دادیم، سه - چهار کارگر در هر شیفت جان خود را از دست می‌دادند، چون جرقه‌ی نداشتیم. هیچ امکاناتی نبود. این کار در سه شیفت به مدت ۴۰ روز طول کشید.

اگر برگردیم به آن سال‌ها از نظر مولفه‌های شهرسازی، بندر عباس چه ویژگی‌های شهری داشت که در چابهار وجود نداشت؟ بندر عباس شهر دورافتاده‌ای بود که در آن زمان توجه چندانی به سهم آن در تجارت خارجی نشده بود. تمام تمرکز روی خرمشهر بود ولی این‌طور نبود که کشتی به آن‌جا نیاید، حتی کشتی‌های اقیانوس‌پیما هم به بندر عباس می‌آمدند. بندر عباس تجهیزات داشت. بارانداز و انبار داشت. گمرک کاملا کارآموده داشت.

این امکانات قبل از شروع به کار شرکت ایتالکو بود؟

بله، در سال ۱۳۶۳ هنوز بندر شهید رجایی را تحویل نگرفته بودم و بندر شهید باهنر، بندر قدیم آن‌جا بود و کل این فرآیند در آن‌جا انجام می‌شد. بعد از آن، برای بندر شهیدرجایی از ایتالکو تقاضا کردیم. قبل از تحویل بندر شهید رجایی ما بهره‌برداری را آغاز کردیم، چون بندر شهید باهنر ظرفیت لازم را نداشت و کشتی‌ها هم معطل بودند.

به یاد دارید بندر شهید رجایی را چه سالی تحویل گرفتید؟ سال ۱۳۶۵ بندر شهید رجایی را تحویل گرفتم، البته غیر از ساختمان اداری. آقای کارتاشی آمد، ایشان ایتالیایی بودند و رئیس کنسرسیوم. شرایط کار به این صورت بود که چند شرکت ایتالیایی بودند که به شکل یک کنسرسیوم، هر کدام مسئولیتی داشتند. رئیس این کنسرسیوم آقای کارتاشی بودند. با ایشان ملاقات کردم و گفتند با توجه به این‌که بودجه‌ی چطور پرداخت می‌شود، زمان تحویل مشخص خواهد شد. این در حالی بود که ما فرصت این را نداشتیم تا تمام ساختمان‌ها از جمله ساختمان اداری، ساختمان گمرک و ... تحویل داده شوند. آن زمان، بندر برای گمرک هم ساختمان ساخته بود. ما آن‌جا Seaman's Club داشتیم؛ یعنی مطابق با استاندارد بین‌المللی بودیم. اوایل سال ۱۳۶۵ چون مدیر سازمان می‌خواست فاز یک را بهره‌برداری کند، پروژه را به‌طور قطعی تحویل دادند.



وضعیت شهر چابهار

هم با وضعیت آن

زمان بندر عباس قابل

مقایسه نیست. من به

یاد دارم اولین کشتی

که بعد از انقلاب به

چابهار رسید، بار سیمان

داشت. استاندار وقت به

مدیرعامل سازمان زنگ

زد و گفت: «یک کشتی به

چابهار رسیده و مدت ۳۰

روز است که نتوانسته‌ایم

آن را تخلیه کنیم»

در فاصله‌ی سال‌های ۱۳۶۰ تا ۱۳۶۴ بار به کدام بندر می‌آمد؟ در ایام جنگ تا سال‌های ۱۳۶۷ و ۱۳۶۸ این امکان نبود که کشتی‌های خارجی در خرمشهر و آبادان پهلو بگیرند، چون بسته شده بود. کشتی‌ها در بندر امام خمینی(ره) با کاروان می‌رفتند. ما در کاروان‌ها به بهانه‌ی تامین سوخت هواپیما، کار کشتی تجاری هم می‌کردیم. بندر امام خمینی(ره) کاملا مجهز بود و هیچ‌یک از محدودیت‌ها و نکات منفی بندر خرمشهر را نداشت. در خرمشهر محدودیت تناژ و عمق داشتیم که در بندر امام این مشکلات نبود اما مشکل اصلی هم چنان وجود داشت. جنگ بود و این بندر کاملا نامن شده بود. مالکان یک سری از کشتی‌ها حاضر شده بودند بارشان را به بندر امام خمینی (ره) بفرستند که منطقه‌ی جنگی بود، پس ما انتخاب می‌کردیم. آن کشتی‌ها بیش از ارزش معمول‌شان خود را بیمه کرده بودند. بنابراین ما همراه با کشتی‌هایی که به بندر امام سوخت می‌بردند، بارهایی مثل گندم روانه می‌کردیم یا مواد اولیه کارخانجات را می‌بردیم. اندازه این بار تا حدی بود که با کاروان کشتی‌ها بتوان ارسال کرد اما این‌که به معنی بهره‌برداری عادی از یک بندر نبود! این بود که تمام چشم‌ها به بندر شهید باهنر و شهید رجایی در بندر عباس خیره بود. ۹۵ درصد واردات دریایی آن‌جا بود. بعد هم چابهار بود که استقرار یافت و با یک شرکت خارجی قرارداد بستند که اسکله‌ی نصب سریع بگذارند (اسکله‌ای که با کمترین مطالعات طراحی و ساخته می‌شود). البته تابستان‌ها این اسکله‌ها به خاطر توفان ۹۰ روزه تعطیل می‌شدند اما به طور کلی چندان امن نبودند. حتی در مواقعی که دریا مواج هم بود، این نوع اسکله‌ها قابل استفاده نبود، چون موج‌شکن نداشت و بر اثر برخورد کشتی، متلاشی می‌شد. شاید کمتر کسی بداند که این اسکله‌ها حتی پایه بتونی هم نداشتند.

پیش‌بینی می‌شود که مدیریت کلان کشور بخشی از مردم را قانع کند که برای زندگی و کار به چابهار بروند. می‌خواهم بدانم با توجه به دغدغه‌ای که در بحث پسرکانه‌ها دارید، جذب جمعیتی بین ۵۰۰ هزار تا یک میلیون نفر در پسرکانه‌ای که با مسائل اجتماعی و زیستی مواجه است، چگونه امکان‌پذیر خواهد بود؟

در خاطر دارم که یکی از مدیران قدیمی سازمان که زمانی مدیرکل بنادر استان خوزستان بودند برای تحصیل به کانادا رفتند، همان سال‌های دهه ۷۰ بود و دیگر حاضر نشدند به ایران برگردند. بعدها از ایشان پرسیدم چرا هرگز برنگشتید؟ پاسخ دادند: «وقتی می‌خواستند در ونکوور، بندری را افتتاح کنند، در مراسم افتتاح، برای حاضران، سیستم و چرخه تامین آب شرب منطقه را به معرض نمایش می‌گذاشتند، بعد نوبت به بیمارستان، مدرسه، سینما، فروشگاه و پارک می‌شد. آن‌ها باور داشتند اگر ما بخواهیم بندر و اسکله‌ای را راه‌اندازی کنیم، آب شرب مصرفی شهروندان از خود بندر مهم‌تر است. من خیلی تعجب کردم و مدیر بندر فروتنانه در مقابل سئوالاتم گفت که هر بندری در دنیا، ابتدا به امکانات، تسهیلات رفاهی و خطوط ارتباطی آن وابسته است و به عبارت دیگر انسان‌ها می‌خواهند از فواید و عواید بندر بهره‌مند شوند.» تجربه آن بنده خدا در همان سال‌ها من را به این باور رساند، تا زمانی که اهمیت پسرکانه درک نشود، بنادر در ایران هرگز آن رشد و توسعه واقعی را پیدا نخواهند کرد.

گفتید که آن مدیر دیگر هیچ وقت به کشور بازنگشت، می‌شود علت آن را بگویید؟

آن مدیر کانادایی، همکار حیرت‌زده ما را به اسکله بردند و گفتند «ها هشت سال پیش این زیرساخت‌ها را به وجود آوردیم و اکنون می‌خواهیم آن را افتتاح کنیم». خودش تعریف می‌کرد که در آن‌جا بوده که تصمیم می‌گیرد دیگر به ایران بازنگردد؛ چرا که در این‌جا مفهوم توسعه بندری ارتباطی با پسرکانه‌ها ندارد. ایرانی‌ها هنوز به صورت دقیق و برنامه‌ریزی شده نمی‌دانند چگونه باید برای یک بندر

نیروی انسانی جذب کنند و هم‌زمان به تقویت پسرکانه‌هایش کمک کنند. مهم فقط ایجاد و گسترش بندر نیست، بلکه خدمات بعدی و در مواقع بروز مشکل، پشتیبانی لازم است. در پاسخ به سئوالی که در مورد نیروی انسانی پرسیدید، باید بگویم که جذب نیروی کار نیازمند امکانات پیش فرض در چابهار است و آن موقع است که خود این نیروی کار به موتور محرکه بندر بدل می‌شود. متأسفانه ما در کشور چندان این قاعده را رعایت نمی‌کنیم. در طرح بندر شهید رجایی گفته شده بود که باید یک اتوبان شش بانده تا تهران هم داشته باشیم وگرنه ساخت این بندر به چه درد می‌خورد؟ ببینید آن زمان به چه نکاتی توجه داشتند؟ خدمات، ارتباطات، امکانات زندگی و پشتیبانی، لازمه توسعه یک بندر است. این همه از سابقه‌ی کشتیرانی و بنادر ایران می‌گذرد، آیا باز وقتی می‌خواهیم یک‌جا را گسترش بدهیم، باید فقط در حد گسترش دستوری باشد؟

به نظر می‌رسد که ایتالکو در پروژه بندر شهید رجایی حتی به خانه‌های سازمانی هم فکر کرده بود، درست است؟ ایتالکو گفته بود غیر از اتوبان و ریل و فرودگاه، کارکنان در بندر، خانه‌های سازمانی هم احتیاج دارند. در طرحش پنج‌هزار واحد سازمانی پیش‌بینی شده بود. بحث بندرسازی و توسعه‌ی بندر به صادرات نفت ایران و ایتالیا وابسته بود. بنابراین تمام نیازهای ارزی ایتالکو در رابطه با توسعه‌ی بندرگاه، اسکله و انبارها از محل بودجه ارزی صادرات نفت تامین می‌شد. تمام خانه‌های سازمانی، اتوبان، ریل، خدمات شهری، مدرسه، مراکز بهداشت و مراکز خرید همه‌ی این‌ها پروژه‌های ملی در سازمان برنامه و بودجه بود که سال به سال به علت کمبود بودجه از فهرست خط می‌خوردند.

چه تفکری حاکم بود که بخش‌های نرم‌افزاری و به‌خصوص سخت‌افزاری مربوط به امکانات و رفاه و پشتیبانی را حذف می‌کردند؟ چرا این بخش را در سازمان برنامه و بودجه تعریف کردند اما تامین اعتبارات خود بندر را در بودجه‌ی ارزی بردند؟

ایتالیا حاضر نبود پروژهای را امضا کند و بعد با سازمان برنامه و بودجه درگیر شود. آن‌ها در صورتی کار را انجام می‌دادند که در یک بسته‌ی بین‌المللی مثلا صادرات نفت ایران به ایتالیا، بودجه‌اش تامین شود. بنابراین ایتالکو اصلا نمی‌خواست که شرطی کار کند، چون داشت خدمات صادر می‌کرد و حتما منابع مالی صادرات خدمات، باید از محلی قابل اعتماد و اتکا و مستمر باشد.

این ماجرای پروژه ساختمان‌های مسکونی، انگار مشت‌ی نمونه خروار است از چالش‌های موجود در روند توسعه بندری کشور. درست است؟

شاید دلیل ایران این بود که ما سازمان برنامه‌بودجه داریم و قسمتی را که ما تصور می‌کنیم باید در داخل کشور برنامه‌ریزی شود، خود متخصصان ایرانی انجام می‌دهند. فرض بفرمایید در مورد جاده‌سازی، استدلال دولتی این بود که چون ما در این حوزه کارشناس و مهندس داریم، تامین اعتبار پروژه‌های جاده‌سازی باید در سازمان برنامه‌بودجه انجام شود. بنابراین طبیعی است که سازمان‌های بزرگی مثل برنامه‌بودجه هم برای خودشان پروژه‌هایی تعریف کنند. آن‌هایی را که می‌توانستند منابعش را از داخل کشور تامین کنند، انجام می‌دادند و آن‌هایی که امکانش نبود، رها می‌شد. در کل پروژه‌ها دو منبع تامین مالی داشت؛ یکی از محل صادرات نفت و یکی هم ریالی بود که این ردیف بودجه ریالی، هر سال با توجه به تغییر مدیر و اولویت‌ها تغییر می‌کرد. من زمانی که بندر را تحویل گرفتم، با ۲۵۰ ساختمان سازمانی-پیمانکاری پرتابل (یعنی موقت) تحویل گرفتم. تعهد آن با گمرک ایران این بود که بابت این خانه‌ها هیچ عوارض و... پرداخت نمی‌کنیم و بعد هم می‌بریم. |



پیشنهاد رئیس کانون سراسری انجمن‌های حمل‌ونقل بین‌المللی ایران

ایجاد خط کانتینری، راه‌حل گذر از تحریم



به گفته او، برای جلوگیری از سوذجویی در جبل علی، باید هوشیاری به خرج داد و به دنبال ایجاد لاین و استفاده از ظرفیت‌های موجود بود. رئیس کانون سراسری انجمن‌های حمل و نقل بین‌المللی ایران در واکنش به برخی اظهارنظرها مبنی بر جایگزینی بندر گوادر به جای جبل علی برای جابه‌جایی بار صاحبان کالا با مبدا و مقصد ایران می‌گوید: «مسیری که از گوادر به چابهار یا بندر عباس و سپس به مقاصد داخلی کشور وجود دارد، طولانی است و احتمالا هزینه‌ها را برای صاحبان کالا افزایش می‌دهد.» او در توضیح این مسئله می‌افزاید: «فاصله بندر عباس تا تهران، یک‌هزار و ۳۵۰ کیلومتر است و فاصله چابهار به بندر عباس، دو هزار و ۵۰۰ کیلومتر و برای جابه‌جایی بار باید به قدر این تفاوت، کرایه حمل بیشتر پرداخت کرد.»

او به مشکل بندر کراچی هم اشاره کرده و می‌افزاید: «پاکستان با ۱۹۳ میلیون جمعیت، یک بندر کراچی را دارد و مسلما آن‌جا برای ما جا نیست و هزینه‌های بیشتری برای ما به دنبال خواهد داشت. گوادر برویم و سپس دو هزار و ۵۰۰ کیلومتر تا بندر عباس حرکت کرده یا با کشتی بار را ۷۰۰، ۸۰۰ کیلومتر از گوادر تا بندر عباس بیاوریم. تمامی این مسیر هزینه‌زا است، درحالی‌که از جبل علی تا بندر عباس ۸۰، ۹۰ کیلومتر بیشتر فاصله نیست.»

دانشمند در نقد انتخاب سلاله به‌عنوان مسیر جایگزین نیز می‌افزاید: «ساله بسیار دور است، شاید پذیرش بندر صحار عمان که روبه‌روی جاسک است، منطقی‌تر باشد. سلاله روبه‌روی بمبئی هندوستان است و اگر آن را بپذیریم، کشتی باید بخشی از اقیانوس هند، تمام دریای عمان و خلیج فارس را طی کند تا به بندر شهید رجایی بیاید.»

او با تاکید دوباره بر ایجاد لاین مستقل برای ایران می‌گوید: «ایجاد این لاین، اگر دست دولت باشد، بسیار زمان‌بر است، اما اگر این لاین را به بخش خصوصی بسپاریم، تنها یکی دو ماه زمان می‌برد.» دانشمند در ادامه می‌افزاید: «سرمایه در گردش اولیه اگر از سوی دولت تامین شود، بخش خصوصی برای باقی هزینه‌ها وارد میدان می‌شود و پس از مدتی می‌توان تسهیلات دریافتی از دولت را از راه کسب درآمد از این لاین بازپس دهد.»

به گفته او، «ممکن است تحریم‌ها چهار ماه بعد تمام شود و یا چهار سال بعد هم تمام نشود. بنابراین اگر خط کانتینری ایجاد کنیم، تحریم باشد یا نباشد، برای ما کار می‌کند و چیزی را از دست نمی‌دهیم. امروز باید روی این کار سرمایه‌گذاری کنیم. می‌توانیم کشتی‌هایی در حد هفت، هشت هزار کانتینر بخیریم و خط خودمان را ایجاد کنیم.»

در سایه تحریم‌ها، جنگ و رقابت کاذب بین بنادر حاشیه خلیج فارس با بنادر ایران به یک دغدغه ملی و راهبردی بدل شده است. درست زمانی که فشار تحریم‌ها بر ایران بیشتر شد، این بندر جبل علی امارات بود که با سوذجویی، صاحبان کالا را از بندر شهید رجایی خارج و آن‌ها را به نفع خود، مصادره کرد. حالا اما دولت بنا دارد راه‌حل دیگری، برای خارج شدن از این شرایط در پیش گیرد؛ جایگزین کردن بندر سلاله عمان، گوادر و کراچی پاکستان. به این جایگزینی اما نقدهایی وارد می‌شود. فعالان صنعت حمل‌ونقل دریایی می‌گویند این اقدام هزینه‌های آن‌ها را افزایش می‌دهد، از آن طرف مسئولان دولتی می‌گویند بالاخره باید صاحبان کالا به فکر استقلال و رهایی از این گونه سوءاستفاده‌ها باشند. مسعود دانشمند، رئیس کانون سراسری انجمن‌های حمل‌ونقل بین‌المللی ایران در این زمینه به «بندر و دریا» می‌گوید: «بندر جبل علی امارات اکنون به هاب خلیج فارس بدل شده و به واسطه تجهیزات و ظرفیت‌هایی که دارد، کشتی‌ها برای تخلیه و بارگیری، این مقصد را انتخاب می‌کنند و نه مقاصد جایگزین دیگر را.» به گفته دانشمند، دلالت‌هایی که در امارات و عمان و دیگر کشورهای همسایه هستند، با هیچ ترفندی نمی‌توانند کشتی‌ها را به مقاصد دیگری بفرستند، چرا که خطوط کشتیرانی غیرقابل تغییراند. اکنون کشتی‌های لاینر، خط کشتیرانی خود را به بندر عباس قطع کرده‌اند و ممکن است مسیرهای جایگزین موجود به سمت عمان و دویی را انتخاب کنند. شاید به همین دلیل است که اکنون تنها خطوط کوچک کشتیرانی هستند که به بندر عباس می‌آیند. اما آیا می‌توان این مسیرها را تغییر داد یا جایگزینی برایشان تعریف کرد که به نفع بنادر ایران باشد؟ دانشمند در پاسخ می‌گوید: «باید خط‌های کانتینری ایجاد کنیم که بین آسیای جنوب شرقی- بندر عباس تحت کنترل خودمان کار کنند. تا وقتی این کار را نکنیم، خط‌هایی که تحت کنترل دیگران است، مثل خط تایوانی یا کره‌ای، مسیرشان بندر عباس نخواهد بود و هرچه بار داشته باشند به جبل علی می‌برند و به این ترتیب باید بارها را از آن‌جا ترانزیت کرده و با کشتی کوچک‌تر به بندر عباس بیاوریم.» به گفته او صاحب کالا به فکر سود اقتصادی است و بنابراین کمترین دردسر را به جان می‌خرد. این فعال حوزه صنعت حمل‌ونقل می‌گوید: «صاحب کالا با خود می‌گوید اکنون کشتی از طریق جبل علی به بندر عباس می‌آید و چون می‌خواهد زود پولش را بگیرد، با همان کشتی می‌رود و صبر نمی‌کند که مثلا بعد از یک هفته، کشتی ایرانی برایش بار را ببرد. بنابراین بهترین کار آن است که این‌جا لاین ایجاد کنیم.»



ممکن است تحریم‌ها

چهار ماه بعد تمام شود

و یا چهار سال بعد هم

تمام نشود. اگر خط

کانتینری ایجاد کنیم،

تحریم باشد یا نباشد،

برای ما کار می‌کند

و چیزی را از دست

نمی‌دهیم. می‌توانیم

کشتی‌هایی در حد هفت،

هشت هزار کانتینر

بخیریم و خط خودمان را

ایجاد کنیم



توسعه شبکه ریلی و بندری اطراف ایران در گفت‌وگو با علیرضا چشم‌جهان

تهدیدِ معابرِ جایگزین

بنفشه پیش | روزنامه‌نگار اقتصادی

اشاره دو سال رخصت برجام، با این که سبب شد تا بنادر و اپراتورهای پایانه‌های بندری بتوانند از یک فرصت طلایی برای خرید تجهیزات جدید و به‌روزرسانی امکانات موجودشان بهره‌مند شوند، اما هم‌زمانی آن با تلاش برای کم‌رنگ کردن اهمیت ایران در کریدورهای منطقه‌ای موجب شده تا در سیستم حمل‌ونقل بین‌المللی از گردونه

عقب بمانیم و مسیرهای جایگزین بتوانند جایگاه ایران را به چالش بکشانند. کارشناسان بر این باورند که هنوز هم فرصت برای جبران این تهدیدهای بالقوه وجود دارد و نیاز است متولیان امر برای کاهش اثرات منفی این موضوع راهکارهایی عاجل و کارآمد پیش‌بینی کنند. در کنار این رخدادهای تحریم‌های ظالمانه آمریکا علیه ایران می‌تواند عاملی برای محدودیت بنادر ایران از توسعه ارتباطی با سیستم حمل‌ونقل دریایی باشد و به احتمال بسیار زیاد، دوباره این بنادر واسطه هستند که از فرصت رخ داده، سود خواهند برد. علیرضا چشم‌جهان، کارشناس ارشد صنعت حمل‌ونقل دریایی و عضو سابق هیات مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته در گفت‌وگو با «بندر و دریا» از این فرصت‌ها و تهدیدها برای شبکه حمل‌ونقل دریایی و چندگانه ایران می‌گوید.



در شرایط فعلی وضعیت بنادر جنوبی کشور از نظر ترافیک کالا و جایگاه آن‌ها را در میان بنادر منطقه و جهان چگونه ارزیابی می‌کنید؟ آیا کم‌کم باید آماده بروز نشانه‌های تحریم باشیم؟ همان‌طور که می‌دانید، بنادر کشور تحت تاثیر تحریم‌هایی که پیش از برجام علیه کشورمان جریان داشت، بخشی از فعالیت خودشان را از دست داده بودند؛ هم به دلیل تحریم اپراتورها و هم به دلیل کاهش تبادلات اقتصادی کشور که ناشی از محدود شدن درآمد ارزی و استتکاف خیلی از کشورها از انجام مبادلات تجاری با ایران بود. پس از آغاز اجرایی شدن برجام خیلی از محدودیت‌های تجاری با کشورهای مختلف رفع شد، تولید و صادرات نفت رشد کرد، درآمدهای ارزی کشور کم‌وبیش بهبود یافت، خطوط کشتیرانی بزرگ بین‌المللی سرویس‌های خود به بنادر ایران را دوباره دایر کردند و در سال ۱۷۰۲ میلادی تقریباً حجم فعالیت‌های بندری کشور به همان آمارهای سال ۱۲۰۲ میلادی - که تقریباً اوج فعالیت‌های بندری از حیث ترافیک کالا بود - نزدیک شد. البته از آن‌جا که اکثر تمرکز بنادر ایران بر مبادلات تجاری داخلی (واردات و صادرات) و تا حدودی ترانزیت بوده و سهم قابل توجهی در مبادلات تجاری بین‌المللی نداشته و توفیقی نیز در ایجاد ارزش‌افزوده و توزیع کالا در سطح منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای به

دست نیاورده، صحبت کردن از جایگاه آن‌ها در رتبه‌بندی جهانی، شاخص درخشانی را در اختیار قرار نمی‌دهد. با اعمال دور جدید تحریم‌های ناشی از خروج ایالات متحده از برجام، احتمالاً روند تجارت و عبور و مرور کالا از بنادر کشورمان مجدداً با کاهش روبه‌رو خواهد شد و بسیاری از خطوط کشتیرانی بزرگ بین‌المللی، سرویس‌های خطوط کنونی خود به بنادر ایرانی را معلق می‌کنند و میزان وابستگی تجارت ایران به بنادر واسطه افزایش می‌یابد که فشارش را اقتصاد کشور و به ویژه بخش خصوصی متحمل خواهد شد.

در دو سال گذشته، توافق هسته‌ای ایران با کشورهای ۵+۱ چه بسترهایی برای بنادر ایران فراهم کرد که امروز می‌توانستیم از آن‌ها بهره بیشتری ببریم؟

به نظرم در دوران برجام، بنادر کشور و اپراتورهای پایانه‌های بندری توانستند از یک فرصت طلایی برای خرید تجهیزات جدید و روزآوری امکانات موجودشان بهره ببرند. در ترمینال دو کانتینری بندر شهید رجایی و چابهار و تعدادی از بنادر شمالی کشور، می‌توان نمونه‌های خوبی از تکمیل ناوگان در بخش تجهیزات بندری و دریایی را ملاحظه کرد. با این وجود، توفیق درخشانی در جذب سرمایه‌گذاران خارجی و اپراتورهای بزرگ بین‌المللی حاصل نشد. شاید اگر امروز چنین سرمایه‌هایی با توجه به تنوع فرصت‌های سرمایه‌گذاری در بنادر و شبکه لجستیکی کشور جذب شده بودند، نه تنها بسیاری از مشکلات ناشی از بیکاری و نارضایتی‌های اجتماعی ناشی از آن - به‌خصوص در مناطق محروم شمالی و جنوبی کشور - کاهش پیدا می‌کرد، بلکه شرکت‌های بین‌المللی سرمایه‌گذار در بنادر ایران را هم وادار می‌کرد تا برای صیانت از منافع و سرمایه‌های بلندمدت خود، کشورهای متبوعشان را برای مقابله بهتر با اقدام یک‌طرفه آمریکا ترغیب و متحد کنند و تحت فشار قرار دهند. در واقع می‌توان گفت مفهوم امروزی پدافند غیرعامل همین است؛ اما چندان به تعبیر این هدف ناآشنا نشدیم.

جز محدودیتی که این روزها در چارچوب تحریم‌ها اعمال خواهد شد، در نظام حمل‌ونقل منطقه، اعم از کشورهای حاشیه خلیج فارس و آسیای میانه، چه تهدیدهای بالقوه‌ای وجود دارد که ممکن است در آینده در صورت فعال شدن، جایگاه بنادر ایران را تهدید کند؟

از سال‌ها پیش یک برنامه کلی برای تقلیل نقش محوری ایران در حوزه حمل‌ونقل منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای در جریان بود و در مورد آن بارها نیز در رسانه‌های نوشتاری صحبت شد، اما به اعتقاد من در مورد این موضوع توجه لازم به عمل نیامد و مسئولان امر به این که ایران از یک موقعیت منحصربه‌فرد جغرافیایی در منطقه برخوردار است، اکتفا کردند. با اتصال

راه‌آهن چین به کشورهای شرق دریای خزر، گشایش کریدور دریایی بین آکتانو و باکو و در پی آن ارتباط ریلی کارآمد باکو و گرجستان و رسیدن چین به دریای سیاه محقق شد و این باعث شد که کشورهای این مسیر از لحاظ مبادلات تجاری تغذیه شوند. راه‌آهن چین هم‌اکنون به افغانستان هم متصل شده و در انشعابی دیگر با طی کردن شمال تا جنوب پاکستان به بندر گوادر می‌رسد. بنابراین ملاحظه می‌کنید که کشورهای شمال و شرق ایران کلادارای یک مسیر جایگزین ریلی با سرعت متوسط ۷۵۰ کیلومتر در روز هستند، درحالی که راه‌آهن ایران برای حمل محمولات تجاری سرعتی در حدود ۱۵۰ کیلومتر در روز دارد.

در شمال غرب و غرب، ترکیه توانسته نقش معبر جایگزین را برای کردستان عراق مهیا سازد و در جنوب غرب هم، عراق بندر ام‌القصر را با وجود درگیری با داعش و ناملایمات اقتصادی و اجتماعی فراگیر داخلی به سرعت و با به کارگیری حداقل هفت اپراتور خارجی و داخلی به ظرفیت قابل توجهی رسانده، درحالی که ما هم چنان در توسعه زیرساخت‌های اقتصاد دریایی‌مان با مشکلاتی روبه‌رو هستیم. البته عراق و کویت منفذی دیگر هم دارند و آن بندر عقبه اردن است که در مواقع اضطراری می‌توانند روی آن حساب کنند.

کشورهای عربی حاشیه خلیج فارس و دریای عمان ضمن توسعه ظرفیت و افزایش کارآمدی بنادر خود، شبکه ریلی شورای همکاری خلیج فارس را در حال تکمیل دارند و عربستان نیز خود به تنهایی با تکمیل پروژه ریلی لندبریج در صدد کاهش وابستگی خود به خلیج فارس و تنگه هرمز در شرایط ضروری است. بنابراین شما می‌بینید که دورتادور کشورمان برنامه‌های وسیعی برای توسعه شبکه حمل‌ونقل و کریدورهای جایگزین وجود دارد که به طور طبیعی نقش کلیدی و محوری ایران را در اقتصاد و تجارت و حمل‌ونقل منطقه تحت‌الشعاع قرار می‌دهد.

هم‌اکنون چه فرصت‌ها و پتانسیلی در بنادر جنوبی کشور وجود دارد که می‌توان در روزهای تحریم به تقویت آن کوشید و از آن بهره برد؟

من فکر می‌کنم با توجه به فرصت‌های از دست رفته، اکنون یکی از پتانسیل‌های مهم که می‌تواند فعال شود، بندر چابهار است. در مورد مشارکت هند در چابهار، هنوز کار عملی و جدی که نشان‌دهنده ورود هندی‌ها در پروژه چابهار باشد (به غیر از عبور چند محموله ترانزیتی گندم و حبوبات به مقصد افغانستان) صورت نگرفته و این پروسه هم چنان در گیر و معطل بروکراسی دو کشور است.

شاید موضوع سواحل مکران و بندر چابهار فرصتی برای دولت‌ها و بخش خصوصی دو طرف باشد تا نشان دهند این بار قرار است یک کار جدی و بدون حاشیه انجام شود.



اگر امروز چنین

سرمایه‌هایی با توجه

به تنوع فرصت‌های

سرمایه‌گذاری در بنادر

و شبکه لجستیکی

کشور جذب شده بودند،

بسیاری از مشکلات

ناشی از بیکاری و

نارضایتی‌های اجتماعی

ناشی از آن - به‌خصوص

در مناطق محروم شمالی

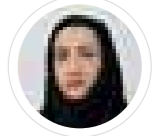
و جنوبی کشور - کاهش

پیدا می‌کرد



معرفی بنادر جهان-۳

سنگاپور، پایتخت درجه یک دریایی



فریما صالح | مترجم

شیری که شکار بندر شد

«سنگاپور» که ترجمه فارسی‌اش «شیر» می‌شود را نخستین بار، «سانگ نیلا اوتام» کاشف سنگاپور بر این بندر گذاشت. انگار او در حال شکار در منطقه بوده که با شیری مواجه می‌شود، این اتفاق را به فال نیک می‌گیرد و در آن بندر، شهری به نام سنگاپور بنا می‌کند. اما بعدها پژوهش‌های انجام‌شده یک نتیجه بیشتر در برداشت: «احتمال این که شیری در سنگاپور زندگی کرده باشد، بعید است.» آیا کاشف سنگاپور ببر را با شیر اشتباه گرفته؟ ما هم نمی‌دانیم.

بندری از جنس یک کشور

بندر سنگاپور واقع در جمهوری سنگاپور است. سنگاپور شهر - کشوری در جنوب شرقی آسیاست. پایتخت کشور هم همین سنگاپور است. درست در جنوب شبه‌جزیره مالایا قرار دارد که از قضا کوچک‌ترین کشور جنوب شرقی آسیا نیز به حساب می‌آید. مالزی و اندونزی تنها همسایه‌های سنگاپورند. مساحت آن ۷۱۸ کیلومترمربع است که با یک حساب سرانگشتی حتی کمی کوچک‌تر از کشور بحرین است. سنگاپور از تعدادی جزیره تشکیل شده و با این که از لحاظ ذخایر معدنی فقیر است، اما یکی از قطب‌های بزرگ تجاری و اقتصادی است. سنگاپور از پرتودرتین بندرهای دنیا و یکی از سه کشور - شهر مستقل کنونی جهان است.

سنگاپور از گذشته دور

استامفورد رافلز، در سال ۱۸۱۹ به بندر سنگاپور رسید و آن را به عنوان یک موقعیت تجاری در اختیار کمپانی هند شرقی بریتانیا قرار داد. پس از فروپاشی این کمپانی در سال ۱۸۵۸، سنگاپور مدت‌ها مستعمره‌ی انگلستان ماند تا این که در طی جنگ جهانی دوم توسط دولت ژاپن اشغال شد اما آن‌قدرها دوام نداشت. سنگاپور تا ۱۹۶۳ باز هم در استعمار انگلستان بود تا این که در سال ۱۹۶۳ به مالزی پیوست. این اتحاد نیز بر اثر اختلافات ایدئولوژیک، بیشتر از دو سال طول نکشید و سرانجام در سال

۱۹۶۵ جمهوری سنگاپور متولد شد.

سنگاپور بندری بود که در ابتدا دست یاری به سوی دیگر کشورها دراز کرد و پاسخ مهربانانه‌ای دریافت نکرد. این بندر مدت‌ها آب آشامیدنی‌اش را از مالزی وارد می‌کرد اما سرانجام بر روی پای خود ایستاد و از یک مستعمره بریتانیایی تبدیل به یک ببر آسیایی جهان اولی شد. جمهوری سنگاپور چطور می‌توانست به حیات خود ادامه بدهد؟ بی‌انصافی است اگر نامی از «لی کوان یو» برده نشود، یک دولتمرد سنگاپوری که اولین نخست‌وزیر جمهوری سنگاپور بود؛ نخست‌وزیری که در رویاهایش سنگاپور را شهری در میان بوستان می‌دید و آن را به حقیقت پیوند زد.

این روزها اگر در خیابان‌های سنگاپور راه بروید، انبوه درختان آن شما را به رویا می‌برد. تبدیل سنگاپور به کانون مهم اقتصادی جهان تماماً مدیون «لی» است. البته ناگفته نماند او به خاطر رفتار سخت‌گیرانه‌اش و قبضه‌ی شدید حاکمیت و محدود کردن آزادی بیان تا اواخر عمرش اغلب مورد انتقاد بود. اولین نخست‌وزیر سنگاپور ثابت کرد که فاصله حرف تا عمل به سمت صفر میل می‌کند. برنامه‌ریزی دقیق همراه با استفاده از نیروهای حرفه‌ای، این بندر را به سنگاپور امروزی تبدیل کرده است. بندری که کمبود منابع طبیعی در آن زبانه‌زد بود، بر مبنای تجارت خارجی و نیروی کارش، توسعه یافت و امروزه بندر سنگاپور بیش از هر چیزی، مرکز تجارت جهانی، حمل‌ونقل بین‌المللی و گردشگری است.

اقتصاد سنگاپور

امروزه بندر سنگاپور دارای یکی از پیشروترین گروه‌های بندری جهان است. این بندر به ۶۰۰ بندر متصل است و هر روزه به بندرهای بزرگ جهان سفر دریایی دارد. پروژه‌های بندری سنگاپور در سرتاسر آسیا، آمریکا و اروپا گسترده است. انگار که این بندر پیونددهنده‌ی قاره‌هاست. کارنامه‌ی سنگاپور لیخند رضایت را به چهره‌ی حاکمانش آورده است. این کارنامه به ما می‌گوید بندری که حالا یکی از ثروتمندترین مناطق دنیاست، به عنوان پایتخت جهانی، در دیپلماسی بین‌المللی تاثیر قابل توجهی دارد.

روی دیگر سنگاپور

چه زمانی به سنگاپور سفر کنیم؟

سنگاپور دارای آب‌وهوای گرمسیری و پر بارانی است. بدون آن که فصل خاصی را در نظر بگیریم، دما و فشار در این بندر یکنواخت است، رطوبت بالاست و بارندگی‌های موسمی هم که به وفور دیده می‌شود. یکی از فصول بارندگی را می‌توان از ماه نوامبر تا ماه ژانویه و فصل دیگر این بارش‌ها را از ماه می تا ماه سپتامبر در نظر گرفت. اگر علاقه‌مند به خرید در مواقعی هستید که تخفیف‌ها وسوسه کننده‌اند، یا اگر شرکت در فستیوال‌ها شمارا ترغیب می‌کند، پس زمان بارش‌ها را در نظر نگیرید. در نهایت انتخاب با شماست، چون بارندگی از این بندر جداشدنی نیست.

باغ وحش شبانه (نایت سافاری)

اگر به تفریحات شبانه علاقه‌مند هستید، به یک نمایش شبانه با حیوانات بروید؛ باغ‌وحشی که حیوانات وحشی آن در زیر نور ماه خودنمایی می‌کنند. نایت سافاری یکی از پرطرفدارترین جاذبه‌های سنگاپور با میلیون‌ها بازدیدکننده است که همراه با تراموا سواری یا پیاده‌روی می‌تواند تجربه‌ای کم‌نظیر باشد. فضای باز این باغ‌وحش شامل یک جنگل مرطوب استوایی است.

هتلی با ژست نویسنده‌ها

چهره سنگاپور در سبک استعماری هتل رافلز نمایان است. این هتل در سال ۱۸۸۷ افتتاح شده است و به سرعت جای خود را در بین سیاستمداران، نمایاننامه‌نویسان و نویسندگان معروف باز کرده است. ارنست همینگوی از جمله مشهورترین نویسندگانی است که به این هتل رفت‌وآمد داشته است. «پیرمرد و دریا» او از مشهورترین کتاب‌هایش در ایران است. اگر می‌خواهید درهای از تاریخ جنوب شرقی آسیا را با خود مرور کنید، این هتل تمام‌قد به انتظار شما ایستاده است.

اسکله کلارک

کلارک بخشی دیگری از گذشته سنگاپور است. این اسکله از اواخر قرن ۱۹ مرکز تجارت بود اما حالا با انرژی بیشتری و به نوع دیگری از تجارت مشغول است. رستوران‌ها و بازار همیشه‌به‌راه کلارک فرهنگ آسیایی - اروپایی را در خود جای داده است.

کمی بیشتر از سنگاپور

- سنگاپور کمترین آمار فساد را میان کشورهای آسیایی دارد و رتبه‌اش در آمار جهانی، پنجم است.
- دولت سنگاپور مجموعه‌ای از درخت‌های مصنوعی را ساخته است که از انرژی خورشیدی تغذیه می‌شوند. نام این مجموعه «باغ‌های خلیج» است که جایی هم برای گردشگری است.
- فردی که سه‌متر تبه به دلیل کثیف کردن مکان‌های عمومی، توسط پلیس سنگاپور جریمه شود، دفعه‌ی چهارم دولت پیشبندی به او هدیه می‌دهد که روی آن نوشته شده «من شهر را کثیف کرده‌ام» و با آن پیشبند او را در یکشنبه‌ای راهی خیابان‌ها می‌کند تا آن‌ها را جارو بکشد!

رتبه‌بندی‌های بین‌المللی این بندر، بی‌شمار است. پژوهش‌ها می‌گویند سنگاپور بالاترین پتانسیل سرمایه‌گذاری را دارد. چند سالی است که هر چه در خبرهای دریایی می‌خوانیم، سنگاپور را هوشمندانه‌ترین شهر - بندر در جهان می‌نامند. این بندر دومین بندر پرجمعیت کانتینری است. سنگاپور سومین تولید ناخالص داخلی سرانه را نیز به خود اختصاص داده است. در ابتدای سال ۲۰۱۸ نیز، توسط EIU برای پنجمین سال متوالی به عنوان گران‌ترین شهر جهان برای زندگی برگزیده شد. بندر سنگاپور سال‌هاست که به عنوان پایتخت درجه‌ی یک دریایی شناخته می‌شود. هم‌اکنون چهارمین مرکز اقتصادی بزرگ دنیا و سومین مرکز بزرگ پالایش نفت در دنیا در این بندر سازمان‌دهی می‌شود؛ بندری که از خود نفت ندارد ولی پالایش نفت بسیاری از کشورهای نفت‌خیز را به عهده دارد و از آن‌ها بابت این پالایش مبالغی نیز دریافت می‌کند و بعد هم نفت پالایش شده را به آن‌ها برمی‌گرداند. بسیاری از کشتی‌های کوچک به جای این که مستقیم به بندر مقصد خود بروند و چند بار سفر دریایی پر هزینه‌ای را تجربه کنند، در سنگاپور تخلیه‌ی بار می‌کنند و بعد از جمع چندتای آن‌ها، کشتی‌هایی با بارهای مورد نظر از سنگاپور راهی مقصدهای مورد نظر می‌شوند. اقتصاد سنگاپور نیز به بخش واردات و صادرات وابسته است. تجهیزات الکترونیکی، سوخت‌های معدنی، و نفت از عمده واردات و صادرات این بندر هستند. سنگاپور در سال ۲۰۱۶، به عنوان بهترین کانتینر ترمینال آسیا برگزیده شد. همکاری قوی این بندر با کارکنان مثال‌زدنی است. در سایت اداره بندر سنگاپور آمده بود که مدیریت ارتباط نزدیک با کارکنان دارد و این موضوع خود باعث افزایش بهره‌وری و کارایی کارکنان بندر می‌شود. بنابراین رشد اقتصادی روزه‌روز بیشتر می‌شود.

اسکله‌های سنگاپور

اداره بندر سنگاپور مجموعاً ۶۷ اسکله را با گنجایش بارگیری ۵۰ میلیون TEU در سال اداره می‌کند. این جابه‌جایی‌ها در ترمینال‌های مختلف کانتینری سنگاپور انجام می‌شوند. در سال ۲۰۱۷، اداره بندر سنگاپور ۳۵۳۳ میلیون TEU کانتینر را ثبت کرده است. شلوغ‌ترین مرکز حمل‌ونقل در جهان، مسئول تقریباً یک‌هفتم از کل ظرفیت حمل‌ونقل در سراسر جهان و بیش از چهار درصد از ظرفیت جهانی است.

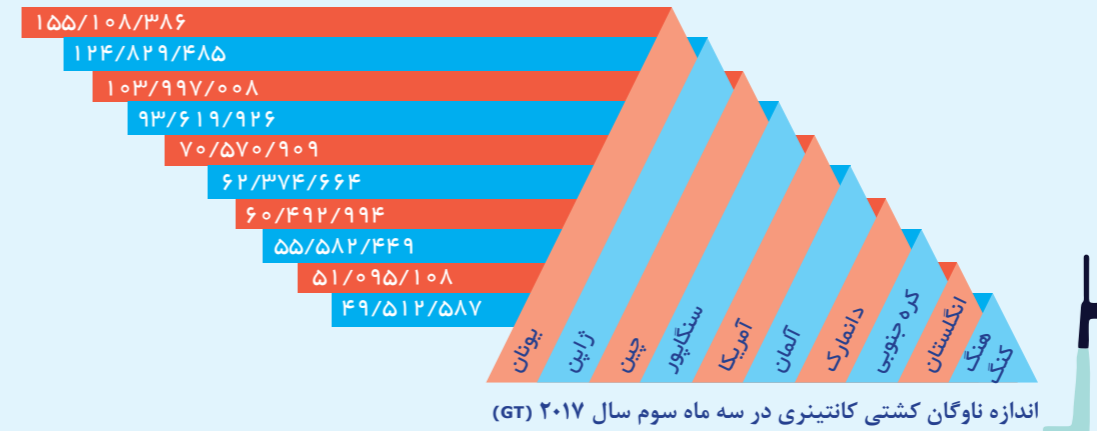
سنگاپور در اندازه‌های بزرگ‌تر تا ۲۰۳۰

سنگاپور شامل یک جزیره اصلی همراه با ۶۲ جزیره دیگر است. پیش‌بینی‌هایی انجام‌شده است که سنگاپور تا سال ۲۰۳۰ تا ۷۶۶ کیلومترمربع رشد خواهد کرد. ادغام جزایر کوچک از طریق احیای زمین برای تشکیل جزایر بزرگ‌تر یکی از پروژه‌های در دست اقدام سنگاپور است.



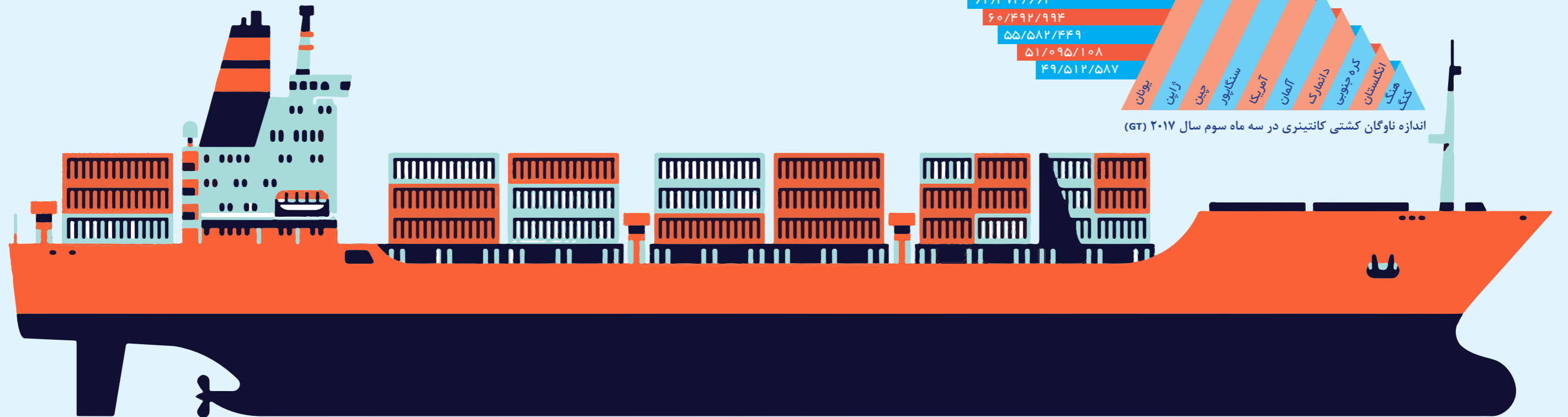
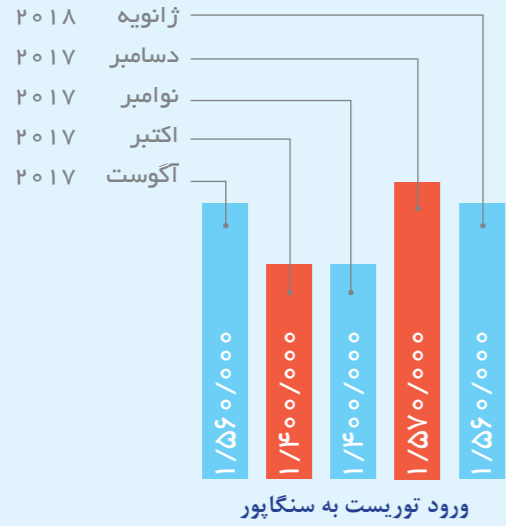
هوشمندترین بندر دنیا

سنگاپور فقط یک بندر لاکچری نیست، این بندر را می‌توان هوشمندترین بندر دنیا به حساب آورد چرا که بخش عمده‌ای از فعالیت‌های بندری در این شهر-کشور به شیوه نوین و با استفاده از زیرساخت‌های دیجیتالی و اینترنتی انجام می‌شود. سومین مرکز پالایش و بازرگانی نفت در جهان و دومین بندر کانتینری دنیا، حتی قطره‌ای نفت در خودش ندارد و از کمترین منابع طبیعی برخوردار است. با این همه چیزی بیش از نیم‌قرن است که سنگاپوری‌ها آموخته‌اند در اقتصاد امروز دنیا، تجارت و تبدیل حرف اول را می‌زند؛ اهمیت بندر سنگاپور به این خاطر است که به ما می‌آموزد بدون داشتن منابع اولیه و تنها با تکیه بر بنادر مجهز و پیشرفته می‌توان از واردات و صادرات و تبدیل مواد اولیه وارداتی به فرآورده‌های مهم و به روز جهان، ثروتمند شد.

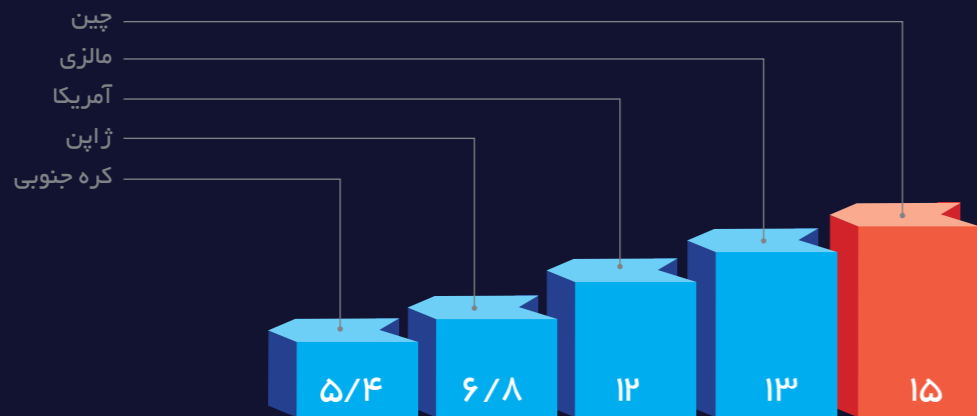


مجموع کارگوها (در هزارتن)

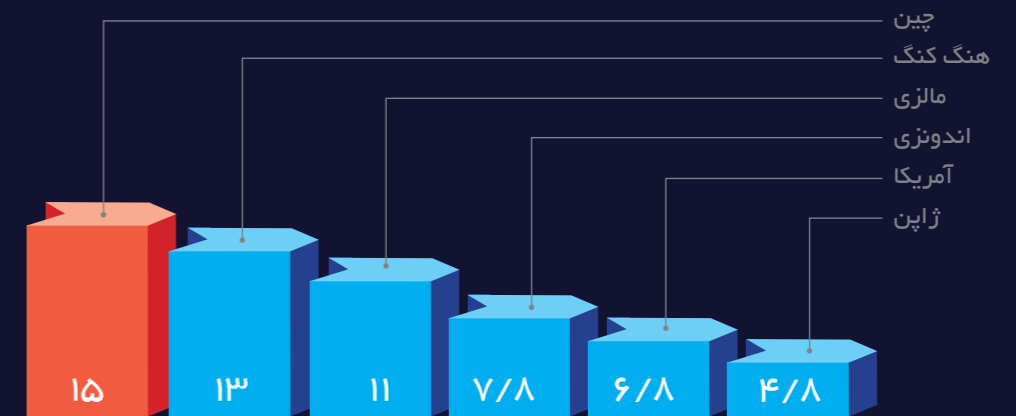
سال	مجموع کارگو	جنرال کارگو		کارگوی فله
		بسته‌بندی شده	قراردادی	
۲۰۰۷	۴۸۳۶۱۶۱	۲۸۹۰۹۴۲	۲۵۸۲۳۲	۱۱۳۱۶۴
۲۰۰۸	۵۱۵۴۱۵۳	۳۰۸۴۸۹۷	۲۷۹۳۴۹	۱۱۶۷۱۸
۲۰۰۹	۴۷۲۳۰۰۳	۲۶۲۸۹۶۸	۱۷۴۵۲۱	۱۴۶۲۷۷
۲۰۱۰	۵۰۳۳۴۲۱	۲۸۹۶۹۳۵	۲۳۹۸۹۷	۱۲۵۸۸۷
۲۰۱۱	۵۳۱۱۷۵۶	۳۰۹۳۷۹۹	۲۶۱۳۰۶	۱۱۸۲۱۸
۲۰۱۲	۵۳۸۰۱۲۱	۳۲۳۷۱۴۰	۲۹۸۲۷۶	۱۴۷۹۹۰
۲۰۱۳	۵۵۹۵۸۱۰	۳۳۳۰۴۹۰	۳۲۰۶۷۳	۱۵۳۰۳۹
۲۰۱۴	۵۸۱۲۶۸۰	۳۵۳۵۳۸۷	۳۰۸۷۹۷	۱۵۱۷۰۳
۲۰۱۵	۵۷۵۸۴۵۸	۳۳۱۷۳۹۷	۳۰۱۱۸۸	۱۸۱۵۰۴
۲۰۱۶	۵۹۳۲۹۶۷	۳۲۸۱۹۵۷	۲۵۰۴۷۸	۱۸۶۳۹۹
۲۰۱۷	۶۲۷۶۸۸۱	۳۹۴۱۰۱۴	۲۶۹۴۴۳	۱۸۶۰۳۶



شرکای وارداتی سنگاپور



شرکای صادراتی سنگاپور





فرهنگ

یکی دو شماره‌ای بیشتر نمی‌شود که پای «فرهنگ» هم به «بندر و دریا» باز شده. وعده کرده‌ایم که در این بخش نوآمده از فرهنگ بنادر، سواحل، دریاها و جزایر ایران و جهان بگوییم؛ باورها و آداب و رسوم، خاطرات و داستان‌ها و افسانه‌ها، فیلم‌ها و عکس‌های دریایی، موسیقی و نغمه‌ها و شروه‌ها و... بر همین اساس، «عجایب هند» عنوان صفحات ثابتی است که در هر شماره، حکایتی عجیب و غریب از آن را خواهید خواند. «دریایی‌های داریو» نیز روایتی داستانی از داریوش غریب‌زاده، فیلمساز و نویسنده جنوبی است که از این شماره ماجراهای زندگی در بوشهر چند دهه پیش را برایشان بازگو می‌کند. ضرب‌المثل‌های دریایی و شعری از زنده‌یاد ابراهیم منصفی، شاعر و آهنگساز بندر عباسی نیز از دیگر مطالب این شماره «فرهنگ» است. فیلم و فیلمسازان دریایی، عکاسان دریایی، موسیقی دریایی و... نیز مطالبی است که در شماره‌های آینده این بخش را همراهی می‌کنند.

مرد ماهی گیر
آنگ کیوکوک
فیلیپین، ۲۰۰۵-۱۹۳۱



عجایب هند-۲

۴۰ سال در جزیره آدمخواران

| ناخدا بزرگ شهریار رامهریزی |
| ترجمه: محمد ملک‌زاده |

اشاره دو شماره قبل، در بخش فرهنگ، صفحات تازه‌ای را منتشر کردیم با نام «عجایب هند» که از کتابی با عنوان «عجایب‌الهند بره و بحره و جزایره» گرفته شده بود. همان‌طور که در همان شماره هم اشاره شد، این کتاب تالیف ناخدا بزرگ شهریار رامهریزی است که ۱۱ قرن پیش نوشته شده و دربرگیرنده‌ی ۱۳۶ حکایت و داستان عجیب و غریب است که خود نویسنده دیده یا شنیده است. همه‌ی این حکایت‌ها شرح حال و خاطرات دریانوردان و بازرگانان هندی و ایرانی - به‌خصوص روایت سفرهای دریانوردان ایرانی ساکن بندر سیراف به هند، چین و پیرامون آن - است که بین سواحل آفریقا و ایران و هند تا جنوب چین و ژاپن در رفت و آمد بوده‌اند. از نسخه‌ی فارسی این کتاب خبری در دست نیست و ما نمی‌دانیم که در چه زمانی به عربی ترجمه شده است. تنها می‌دانیم که مستشرقان اروپایی، نسخه‌ی عربی آن را در استانبول ترکیه پیدا کرده و به فرانسوی برگردانده‌اند و سپس همراه با متن عربی و مقدمه و تفسیری بر آن منتشر کرده‌اند. بعدها، محمد ملک‌زاده، نسخه‌ای از کتاب را در کتابخانه‌ی ملک‌الشعراء بهار می‌بیند و پس از مقابله‌ی متن عربی و فرانسوی، آن را ترجمه کرده و در سال ۱۳۴۸ شمسی در انتشارات بنیاد فرهنگ ایران - که تحت سرپرستی دکتر پرویز ناتل خانلری بوده - به دست چاپ می‌سپارد. بسیاری از این حکایت‌ها، عجیب و غریب‌اند و امروزه باور آن‌ها برای ما سخت است، اما اطلاعات بسیار نادر و ارزشمندی از احوال طبیعی دریاها و اوضاع محلی و جغرافیایی بنادر و جزایر ایران و مشرق‌زمین و همچنین مطالب سودمندی از دریانوردی و آداب و رسوم و رفتار مردم آن روزگار در اختیار ما قرار می‌دهد.

از آن‌جایی که حکایت‌های زیبا و در عین حال شگفت‌انگیز این کتاب با دریا و دریانوردی مرتبط است و بیش از نیم قرن از انتشار آن به فارسی می‌گذرد و خیلی‌ها به محتوای آن دسترسی ندارند، وعده کرده بودیم که هر شماره در بخش فرهنگ، یکی از حکایت‌های آن را انتخاب و تقدیم خوانندگان «بندر و دریا» کنیم. با سپاس و یادی از مترجم ارجمند، محمد ملک‌زاده، که چنین اثر ارزشمندی را برای فارسی‌زبانان به یادگار گذاشته است، دومین حکایت برگزیده از آن را با هم می‌خوانیم.

از شخصی شنیدم داستان مردی از اهل بصره را که در کوچی قریش سکونت داشت و از بصره به قصد زایج^۱ یا نواحی آن عزیمت کرده بود... کشتی او در دریا غرق شده، او تنها کسی بود که از غرقاب نجات یافته و به جزیره‌ای افتاده بود. آن مرد گفت: داخل جزیره شدم و به درختی قوی بالا رفتم و در پناه برگ‌های درخت، شب را به صبح آوردم. چون صبح دمید، گله گوسفندی را دیدم به تعداد ۲۰۰ راس و هر یک به قدر یک گوساله و مردی عظیم‌الخلقه آن گله را چوپانی می‌کرد که مثل او را به عمرم ندیده بودم؛ بلند و پهن و زشت‌منظر. شفتی در دست داشت که با آن گوسفندها را می‌راند. آمد کنار ساحل دریا و ساعتی نشست، گوسفندان هم در میان درختان می‌چریدند، آن‌گاه چوپان به رو بر زمین افتاد تا نزدیک ظهر خوابید. پس از آن برخاست و خود را به آب دریا افکند و آب‌تنی کرد، سپس از آب بیرون آمد، همچنان لخت و عریان فقط برگی همراه داشت شبیه به برگ موز ولی قدری از آن پهن‌تر و آن را در میان بسته بود، آن‌گاه به طرف میشی حمله برد و پای حیوان را به یک دست گرفت و پستانش را در دهان گذارد و آن‌چه شیر در آن بود تمام را مکید و این عمل را با چند میش دیگر نیز انجام داد. پس از آن در زیر سایه‌ی درختان به پشت دراز کشید و نظرش را به میان شاخه‌های درختان افکند. در این هنگام مرغی به روی همان درختی نشست که من در آن پنهان بودم. چوپان برخاست و سنگ بزرگی را برداشت و به جانب مرغ پرتاب کرد. نشان او خطا نکرد و سنگ درست به هدف خورد و مرغ در میان شاخه‌های درخت ساقط شد و به شاخه‌ای نزدیک من گیر کرد. ناگاه چوپان نظرش به من افتاد، با دست اشاره کرد به زیر آیم. من با ترس زیاد اطاعت کردم، اما از وحشت روح در بدن نداشتم. او مرغ را از درخت به زیر آورد و بر زمین افکند، وزن مرغ به نظر یک صد رطل^۲ بود. آن‌گاه آن را هم چنان زنده از پر عریان ساخت، سپس آن را هم‌چون حیوانات درنده به دندان کشید و خورد و جز استخوان چیزی از مرغ باقی نگذاشت.

هنگام غروب آفتاب از جای برخاست و شفت را به دست گرفت و برای حرکت‌دادن گله نعره‌ای برآورد، مرا نیز اشاره کرد با او به راه افتم. گله را در یک‌جا جمع کرد و به طرف خلیجی برد که آب شیرین و گوارا داشت، خود و گوسفندانش از آن آب نوشیدند، من نیز که یقین به مرگ خود داشتم از آن آب آشامیدم. پس از آن ما

را به جلو انداخت و به مکانی در میان درختان برد که چهارطرف آن با چوب‌های خشک محصور شده بود. من و گوسفندان از مدخل آن داخل آن مکان شدیم. در وسط آن جایگاه، بر روی یک پایه‌ی محکم چوبی به ارتفاع ۲۰ ذراع^۳ اتاقکی ساخته شده بود. اولین کاری که مرد چوپان انجام داد این بود که یکی از کوچک‌ترین و لاغرترین گوسفندان را گرفت و سر او را به سنگ کوبید، سپس آتشی افروخت و لش گوسفند را مانند درندگان با چنگ و دندان خود قطعه قطعه ساخت و قطعات گوشت را با پوست و پشم بر آتش افکند و تمام را یک‌جا بخورد. پس از آن چند میش را یکی پس از دیگری گرفت و شیر آن‌ها را تا ته مکید... بعد از آن برخاست و چیزی آشامید و بخفت و مانند گاو خرناس می‌کشید.

چون شب به نیمه رسید، من آهسته و با سینه به طرف آتش خزیدم تا از بقایای گوشت گوسفند بخورم و رمقی پیدا کنم، اما از ترس این‌که مبادا گوسفندان رم کنند و چوپان بیدار شود و با من همان معامله را بکند که با مرغ و گوسفند کرد، بر روی زمین دراز کشیدم تا روز برآمد.

چون صبح شد، چوپان از خوابگاه خود به زیر آمد و گوسفندان را به جلو انداخت، مرا نیز با گله به پیش راند. او با من به کلامی حرف می‌زد که اصلاً زبان او را نمی‌فهمیدم، من نیز با لهجه‌ها و لغات مختلفی که می‌دانستم با او حرف زدم ولی او هم حرف مرا هیچ نفهمید. در آن هنگام من خیلی پشم‌آلود شده بودم و احتمال می‌دادم که با این وضع او از من نفرت پیدا خواهد کرد و همین امر سبب خواهد شد که خوردن مرا به تأخیر اندازد. بدین حالت ۱۰ روز با او به سر بردم و او هر روز همان اعمالی را به جا می‌آورد که روز قبل به جای آورده بود. روزی نمی‌گذشت که او یک یا دو پرند شکار نکند. اگر پرنده‌ای به چنگ می‌آورد و با آن شکم خود را سیر می‌کرد، از خوردن گوسفند صرف‌نظر می‌نمود و الا یک گوسفند را طعمه خود می‌ساخت. من در امر جمع‌آوری هیزم و افروختن آتش به او کمک می‌کردم و ضمن انجام خدمت به فکر حیل‌های بودم که از چنگ او فرار کنم. بدین منوال دو ماه گذشت. روزی سر و صورت خود را اصلاح کردم دیدم در قیافه او آثار سرور نمایان شد، فهمیدم که قصد خوردن مرا دارد. یکی از روزها دیدم از یک درخت میوه‌ای چید و آن را در آب



داخل جزیره شدم و به درختی قوی بالا رفتم و در پناه برگ‌های درخت، شب را به صبح آوردم. چون صبح دمید، گله گوسفندی را دیدم به تعداد ۲۰۰ راس و هر یک به قدر یک گوساله و مردی عظیم‌الخلقه آن گله را چوپانی می‌کرد که مثل او را به عمرم ندیده بودم؛ بلند و پهن و زشت‌منظر

خیس کرد، آن‌گاه آب آن را پس از صاف کردن نوشید و مست شد و تمام شب را در حال مستی و لایعقلی گذراند.

در آن جزیره من مرغان عظیمی دیدم به اندازه یک فیل یا یک گاومیش، بعضی بزرگ‌تر و برخی کوچک‌تر. این مرغان گاهی گوسفندان گله را می‌ربودند. بدین جهت مرد چوپان خود و گوسفندانش در محوطه‌ای شب را می‌گذراندند تا از حمله مرغان در امان باشند، زیرا آن محوطه در زیر درختان قوی و تنومند با استحکام کامل بنا شده بود، به قسمی که مرغان جرات نمی‌کردند از میان شاخ و برگ درختان داخل محوطه شوند.

یکی از شب‌ها که چوپان با حالت مستی در خواب عمیقی فرو رفته بود، من برخاستم و از شاخه‌های درختان استفاده کرده، از محوطه خارج شدم و به سوی صحرایی روان گشتم که از بالای درخت و از دور آن‌جا را زیر نظر گرفته بودم و تا صبح به راه خود ادامه دادم. چون صبح شد، از ترس آن غول به درخت قطوری بالا رفتم و چماقی همراه بردم تا اگر با او با من برخورد کند بر مغزش بکوبم یا به دفع او توفیق می‌یابم و یا او مرا خواهد کشت. به‌هرحال کسی نمی‌تواند از سرنوشت خود فرار کند. آن روز رز با بالای درخت گذراندم و آن مرد را ندیدم. شب را با خوردن قطعه‌گوشتی که همراه برده بودم سدّ جوع نمودم، آن‌گاه از درخت به زیر آمدم و تا صبح راه رفتم. صبح خودم را در دشتی دیدم که جابه‌جا درختانی دور از هم دیده می‌شد. هم‌چنان به راه‌پیمایی ادامه دادم، احدی را ندیدم جز مارها و پرندگان و حیوانات وحشی که آن‌ها را نمی‌شناختم. چون به آب صاف و زلالی رسیدم توقف کردم، مقداری موز و میوه‌های دیگر خوردم و از آب شیرین سیراب شدم. پرندگان آسمانی در بالای دشت در پرواز و رفت و آمد بودند. من در کمین یکی از پرندگان عظیم‌الجثه ایستادم. از پوست درختان چیزی مانند طناب تهیه نمودم. همین که آن پرنده برای چریدن به زمین نشست، از عقب او آهسته به جلو رفتم. همان‌طور که مرغ مشغول چریدن بود، خود را به ساق پای او بند کردم. مرغ پس از چریدن و نوشیدن آب به هوا برخاست و چرخ‌ی زد، دریا در نظرم نمایان شد، من تسلیم قضا و قدر گشته مرگ را آماده شدم. مرغ بر روی کوهی در جزیره فرود آمد، خودم را از پای او جدا ساختم و با حال ضعف و ترس از حیوان سینه‌خیز از کوه به زیر آمدم و به درختی بالا رفتم تا در آن پنهان شوم. چون صبح شد دودی را از دور مشاهده کردم و دانستم که با این دود انسانی نیز هست. آن‌گاه از درخت پایین آمدم و به طرف دود روان گشتم. چند قدمی نرفته بودم که دیدم جماعتی به‌طرف من می‌آیند. چون به من رسیدند، مرا دستگیر کردند. زبان آن‌ها را هیچ نمی‌فهمیدم. مرا به قریه بردند و در منزلی محبوسم ساختند. در آن‌جا هشت نفر دیگر هم محبوس بودند. سرگذشت مرا پرسیدند، برای آن‌ها شرح دادم. من از حال آن‌ها پرسیدم گفتند در فلان کشتی که از صنف‌آ به زایح می‌رفت سوار بودند، ناگاه گرفتار توفان شدند، ۲۰ نفر از اهل کشتی به‌وسیله قایقی نجات یافتند و به این جزیره افتادند و گرفتار اهالی شدند که آن‌ها را بین خود تقسیم کردند و تا به حال عده‌ای از آنان خورده شده‌اند. دیدم به چه خطر بزرگی گرفتار آمده‌ام. با خود گفتم ای کاش که پیش همان غول چوپان می‌ماندم. بالاخره از مشاهده‌ی چنان مصاحبان بیچاره‌ای تسلی یافتم و با خود گفتم اگر هم خورده شوم مرگ در نظرم آسان خواهد بود. با این حال هر یک دیگری را تسلی می‌دادیم.

روز بعد برای ما مقداری کنجد و چیز دیگری شبیه به آن با قدری موز و سرشیر و عسل آوردند و پیش ما گذاشتند. رفقا گفتند تا زمانی که در چنگ آنان گرفتاریم، این غذای ما خواهد بود. هر کدام به مقدار سدّ جوع از آن خوردیم، سپس آدمخواران آمدند و نظری به ما انداختند و قوی‌ترین ما را انتخاب کردند. ما با او وداع کردیم و بین خودمان نیز هر یک به دیگری وصیت نمودیم.

آدمخواران آن شخص را به وسط حیاط بردند و از سر تا پای او را با روغن چرب کردند، سپس او را به مدت دو ساعت در آفتاب

نشاندند. آن‌گاه دور او جمع شدند و در برابر چشمان ما او را کشتند و قطعه‌قطعه ساختند. بعضی گوشت او را کباب کردند. برخی طبخ نمودند و عده‌ای همچنان خام نمک بر آن پاشیدند و خوردند و پس از نوشیدن مشروب سکرآوری مست شدند و خفتند.

به رفقا گفتم برخیزیم و این جماعت را که مست و لایعقل افتاده‌اند بکشیم و به راه بیفتیم. اگر جان به سلامت بردیم، خدا را شکر می‌کنیم و اگر در برخورد با اهل قریه کشته شدیم، یک‌مرتبه خواهیم مرد و به این بلا دچار نمی‌شویم. درباره [نظر] من اختلاف رای پیدا شد تا روز به پایان رسید. شب نیز گذشت. چون صبح شد، بنا بر رسم معمول برای ما خوراکی آوردند.

یک روز، دو روز، سه روز و چهار روز گذشت و ما به همان حال باقی بودیم. روز پنجم آمدند و یکی دیگر از میان ما جدا کردند و با او همان رفتار شد که با اولی شده بود. این‌بار چون مست شدند و خفتند، بر آن‌ها هجوم بردیم و تمامشان را کشتیم و هر یک از ما کاردی به دست آورد. مقداری هم عسل و سرشیر و کنجد با خود برداشتیم. چون ظلمت شب بر روی زمین گسترده شد و دنیا را تیره و تار ساخت، از منزل خارج شدیم.

از آن‌جایی که در روشنایی روز خط سیر به سوی ساحل را مطالعه کرده بودیم، به جانب نقطه‌ای از ساحل دریا که با قریه فاصله زیاد داشت به راه افتادیم تا به دشت رسیدیم و از ترس آدمخواران به درختان بالا رفته، پنهان شدیم.

ما هفت یا هشت نفر بودیم. همین که روز به پایان رسید و شب شد، از درخت به زیر آمدیم و از طریق ستاره‌ها راه خود را به طرف ساحل دریا در پیش گرفتیم. چون خود را از خطر آدمخواران در امان می‌دیدیم، به استراحت پرداختیم و از میوه درختان که بیشتر موز بود، رفع گرسنگی می‌کردیم.

بدین‌گونه مدت درازی گذشت تا به دشت زیبا و آبادی رسیدیم که آب گوارایی در آن‌جا جاری بود. تصمیم گرفتیم در آن محل بمانیم تا کشتی‌ای به سراغ ما بیاید و یا در همان‌جا بمریم. مدتی گذشت. سه نفر از همراهان مردند. چهار نفر دیگر باقی ماندیم و گاهی در ساحل دریا به گردش می‌پرداختیم.

روزی در کنار ساحل به یک قایق کهنه و مندرسی برخوردیم که امواج دریا آن را به ساحل افکنده و قسمتی از بدنه آن به گل فرو رفته بود. در داخل قایق چند جسد مرده مشاهده کردیم که پوسیده و متلاشی شده بودند. اجساد مردگان را به دریا افکندیم، آن‌گاه قایق را تمیز نموده، با گل جزیره که مانند سریشم چسبیده بود، آن را تعمیر و اصلاح کردیم. سپس از جوب درختان و الیاف نخل و برگ نارگیل دکل و طناب و شراب برای قایق فراهم نمودیم. پس از آماده‌شدن قایق درون آن را از آب شیرین و نارگیل و میوه‌های دیگر مملو ساختیم. آن‌گاه به‌وسیله چند نفر از همراهان که به امر قایقرانی آشنا بودند، قایق را به راه انداختیم. پس از ۱۵ روز دریانوردی و تحمل مصائب بی‌شمار به یکی از قراء صنف رسیدیم. از آن‌جا نیز به راه خود ادامه داده وارد صنف شدیم.

اهالی شهر از آمدن ما باخبر شدند، مقداری توشه‌ی راه برای ما آماده ساختند و ما هر کدام به قصد شهری حرکت کردیم. من نیز به بصره مراجعت نمودم.

غیبت این مرد از بصره ۴۰ سال به طول انجامیده بود. اکثر خویشاوندان و اقوام او در گذشته بودند. از پدرش پسری باقی مانده بود که برادری او را انکار کرد، اموال او را هم – پس از آن‌که از بصره رفت و مدت‌ها خبری از او نرسید – تقسیم کرده بودند، درحالی‌که او وضع خوبی داشت اما به دارایی خود به‌هیچ‌وجه دست نیافت تا بدردو حیات گفت.»}}

۱- زایح: نام جزیره‌ی جاوه بوده است.

۲- رطل: هر رطل عراقی، ۳۱۴/۴۹۶ گرم است.

۳- صنف: شهر و بندری است در هندوچین و ساحل خلیجی به همین نام.

نخعی‌ها دارپوش غریب‌زاده را به‌واسطه‌ی فیلم‌ها و فیلمنامه‌هایش می‌شناسند که در جشنواره‌های مختلف داخلی و خارجی تقدیر شده و جوایز متعددی نیز دریافت کرده‌اند. اما تا قبل از گسترش فضای مجازی و رسانه‌ای به نام «اینستاگرام»، کمتر کسی خارج از جغرافیای دوستان و همشهریانش، از نوشته‌های جذاب و خواندنی‌اش باخبر بود. او که زاده‌ی «چهارمحل» (کوی بهبهانی بندر بوشهر) است، حکایت‌هایی تلخ و شیرین از زندگی همین مردم را اغلب با گویش خودشان روایت می‌کند که تم اصلی بیشتر آن‌ها بر گرفته از زندگی او و اطرافیان اوست و ترجیح‌بند همه‌ی آن‌ها هم بندر و دریاست. قلم شیرین و ستایش‌آمیز غریب‌زاده در مواردی حزن‌انگیز و رازناک و گاهی نیز با آمیزه‌ای از طنز، چنان در کوچه‌پسکوپه‌های بندر جولان می‌دهد که شما احساس آدمی را دارید که در سرزمینی دیگر و با باورهای مردمانی دیگر روبه‌رو هستید. انبان حکایت‌های داریوش غریب‌زاده با موضوعات خواندنی‌اش، تمام‌ناشدنی است و در اغلب آن‌ها دست ما را می‌گیرد و پای آداب و رسوم مردمانش – که همزاد دریا هستند – می‌نشانند. گویی او میراث‌دار و حافظه‌ی نسلی فراموش‌شده‌ی از تبار و دیارش بوشهر است که به جاودانگی آن‌ها برخاسته. از این‌شماره، روایت‌های او را از زندگی دریایی مردمان جنوب می‌خوانیم.

اشاره

خیلی‌ها دارپوش غریب‌زاده را به‌واسطه‌ی فیلم‌ها و فیلمنامه‌هایش می‌شناسند که در جشنواره‌های مختلف داخلی و خارجی تقدیر شده و جوایز متعددی نیز دریافت کرده‌اند. اما تا قبل از گسترش فضای مجازی و رسانه‌ای به نام «اینستاگرام»، کمتر کسی خارج از جغرافیای دوستان و همشهریانش، از نوشته‌های جذاب و خواندنی‌اش باخبر بود. او که زاده‌ی «چهارمحل» (کوی بهبهانی بندر بوشهر) است، حکایت‌هایی تلخ و شیرین از زندگی همین مردم را اغلب با گویش خودشان روایت می‌کند که تم اصلی بیشتر آن‌ها بر گرفته از زندگی او و اطرافیان اوست و ترجیح‌بند همه‌ی آن‌ها هم بندر و دریاست. قلم شیرین و ستایش‌آمیز غریب‌زاده در مواردی حزن‌انگیز و رازناک و گاهی نیز با آمیزه‌ای از طنز، چنان در کوچه‌پسکوپه‌های بندر جولان می‌دهد که شما احساس آدمی را دارید که در سرزمینی دیگر و با باورهای مردمانی دیگر روبه‌رو هستید. انبان حکایت‌های داریوش غریب‌زاده با موضوعات خواندنی‌اش، تمام‌ناشدنی است و در اغلب آن‌ها دست ما را می‌گیرد و پای آداب و رسوم مردمانش – که همزاد دریا هستند – می‌نشانند. گویی او میراث‌دار و حافظه‌ی نسلی فراموش‌شده‌ی از تبار و دیارش بوشهر است که به جاودانگی آن‌ها برخاسته. از این‌شماره، روایت‌های او را از زندگی دریایی مردمان جنوب می‌خوانیم.

سال‌های اول جنگ شبانه‌روز مورد حملات هوایی بودیم. شب‌ها خاموشی بود و آسمان گاه‌وبی‌گاه از شلیک گلوله‌های ضد هوایی شکل آتشبازی جشن‌ها می‌گرفت.

چون سایه‌ی مرگ همیشه روی سر شهر بود، همسایه‌ها با هم صمیمی‌تر شدند. دنیا در نظرشان کم‌اهمیت آمد. کافی بود موشکی از هواپیمای دشمن به محله شلیک شود و فردایی در کار نباشد.

در همان اوان «کشکو» راضی شد دخترش را به پسر «غَلْمَل» بدهد اما دستش خالی بود و پولی برای خرید جهیزیه نداشت. پول سودی را هم حرام می‌دانست و منتظر گشایشی در این امر، همیشه دست به دامان امامزاده‌ی محله بود.

مردم رنگینک و شربت نذری می‌خوردند و منتظر بودند از آسمان برکتی بر زندگی کشکو نازل شود.

همه‌ی دارایی کشکو پنج بچه، سه تا بز و هشت تا مرغ، یک خروس و یک کبک کور بود که در اتاق مجاورشان در خانه‌ای مخروبه به سر می‌بردند. یک قایق چوبی درب و داغان میراث پدربزرگش هم داشت که گاهی با آن به دریا می‌رفت و قلاب می‌انداخت. قایق پر از سوراخ و ترک بود. هم باید ماهی می‌گرفت و هم با قوطی کنسرو خالی کف قایق را از آب خالی می‌کرد. در مجموع زندگی کشکو مثنوی غم‌انگیزی بود که وصف آن در این کلام مختصر نمی‌گنجد.

شب‌های جنگ گاهی کشکو پاروزنان از کانال اسکله می‌گذشت و پشت جزیره‌ی «غَلْفَدون»* لنگر می‌انداخت. قبلا جزیره‌ی علفدون نبود. وقتی ژاپنی‌ها کانال را لایروبی کردند، حجم عظیمی از خاک کف دریا را گوشه‌ای ریختند و جزیره کوچکی شکل گرفت. سال‌ها باران زد و علف سبز شد و نام علفدون به خود گرفت.

علفدون با سکوت غریب خود خلوتگاه دل پر درد کشکو بود. یکی دو باری هم در تنهایی علفدون از خدا خواسته بود که از این زندگی تماما نکبت نجاتش دهد. اما شمی مهتابی که تمام شهر و اسکله وجزیره زیر پرتو نقره‌فام ماه می‌درخشید، کشکو با تمام وجودش احساس کرد زندگی را با تمام تلخی‌هایش به شدت دوست دارد.

با یک دست آب کف قایق را خالی می‌کرد و با دست دیگر نخ ماهی‌گیری را گرفته بود که یک‌دفعه آتشبارهای ضد هوایی به سمت یک

دریایی‌های داریو – ۱

راکت



| داریوش غریب‌زاده| **نویسنده و فیلمساز** |

مقصد معلوم شلیک کردند.

زیر نور ماه پیکره‌ی هواپیمای دشمن نزدیک و نزدیک‌تر شد. از روی سر کشکو گذشت و در میان چشمان وحشت‌زده‌ی او دو راکت از هواپیما روی آسمان علفدون معلق زد. کشکو از وحشت چشمان خود را بست. صدای انفجار به حدی زیاد بود که دل او را لرزاند. هواپیما رفت اما از دو راکت فقط یک انفجار شکل گرفت. کشکو به سرعت لنگر کشید و پاروزنان به علفدون رسید. از دور راکت دوم را دید که مثل شبح آدمی لاغر و سفیدپوش توی ماسه‌ها ایستاده است. کشکو بی‌اختیار این شبح را فرشته نجات خود دید و به سرعت به سمت او دوید.

وقتی کشکو در یک‌قدمی راکت ایستاد، بی‌آن‌که خود بخواهد، مثل فیلسوفی وارد عالم مکاشفه شد. چند متر آن‌طرف‌تر گودال عظیم انفجار راکت اول و این‌جا یک لوله قطور فلزی، یک توربین در بالای آن و نوشته‌ها و علامت‌هایی که روی بدنه‌ی راکت به چشم می‌خورد. هویت کامل یک نابودگر که اگر چندصد متر آن‌طرف‌تر افتاده بود، یا اسکله را به آتش می‌کشید یا خانه‌های آدمیان را.

چند مرغ دریایی وحشت‌زده اطراف کشکو بر اثر موج انفجار قیقاج می‌رفتند و ناله‌های شوم سر می‌دادند. کشکو در بهت و حیرت دور راکت چرخ‌ی زد. ارتفاع آن را با قد خود سنجید و به این فکر رفت که علم و دانش بشر چقدر پیشرفت کرده و چه عجایبی می‌سازد، اما یک‌دفعه یاد قایق سوراخش افتاد. به سمت قایق دوید و دید تا نصف آن را آب فرا گرفته. به سرعت آب‌ها را خالی کرد. چند تکه گونی برداشت و به سوی راکت دوید. حتم داشت به زودی نیروهای نظامی به محل انفجار می‌رسند و راکت را می‌برند؛ راکتی که در محاسبه‌ی اولیه کشکو با پول آهش اقلا یک پنکه‌ی جهیزیه خریداری می‌شد.

به سختی و سماجت راکت را بغل کرد و نوک آن را از ماسه‌ها بیرون کشید. دورتادور راکت را گونی پیچید و با نیروی عجیبی که هرگز در خود سراغ نداشت، راکت را کول کرد و به سمت قایق رفت. راکت را از درازا توی قایق گذاشت و چون جا نبود، روی آن نشست. لنگر را کشید و از پشت علفدون خارج شد. به جای مسیر کانال که حتماً حالا در قرق بود، به سمت شمال رفت تا مسیر را دور زده، روبه‌روی محله قرار گیرد. سنگینی راکت، قایق پوسیده و یر آب کار او را سخت‌تر می‌کرد. مجبور بود مدام دست از پاروزنی بردارد و قایقی را از آب خالی کند که تا نیمه غرق آب بود.

راکت هم زیر پایش مثل کرسی متحرکی در رفت و آمد بود و تعادلش را بر هم می‌زد. به هر جان‌کنندی بود، بعد از دو سه ساعت روبه‌روی محله قرار گرفت. حتی از دوردست ساحل در بطن تاریکی آوای وحشت آدمیان هنوز به گوش می‌رسید و کَشکو به این مسئله فکر می‌کرد که در میان آن‌همه شلوغی چگونه محموله را به خانه برساند، آن را چگونه بفروشد و به چه کسی بفروشد!

وقتی کَشکو به کرانه‌های ساحل رسید، محله کم‌کم از تب و تاب افتاده بود. مردم فهمیده بودند خطر از بیخ گوششان گذشته و راکت در علفدون منفجر شده است. کم و بیش خواب بودند اما کَشکو محض احتیاط صبر کرد تا نزدیک سحر شود و کوجه‌ها کاملاً خلوت شود.

سحرگاه در سکوت شب فقط صدای جیرجیرک‌ها به گوش می‌رسید. نور ماه کوجه‌ها را به قدری روشن کرده بود که کَشکو جلوی پایش را ببیند اما با این وجود نبش کوجه‌ای تنگ وقتی مسیر خود را تغییر داد، ته راکت از روی کولش به تیرک برق خورد و سرنگون شد. یک لحظه بدن کَشکو از وحشت یخ زد و موهای تنش سیخ شد، اما به خود آمد. راکت را بلند کرد، دوباره روی کول گذاشت و به خانه رسید. وارد حیاط که شد، مستقیم به آغل رفت. در میان چشمان متعجب بزها و مرغ و خروس‌ها راکت را کنج دیوار گذاشت و نفس راحتی کشید. کبک کور با سر و صدای حیوانات بیدار شده بود و یکریز کرکر می‌کرد.

کَشکو خسته و بی‌رمق به سمت اتاق خودشان رفت. مهتاب از دریچه پنجره‌ها توی اتاق پخش شده بود. به «سمنگل» خیره شد که نوزاد در بغل خواب بود. به «اکو» و «ماشو» و آن طرف‌تر به دخترش «زری» که کم‌کم باید به خانه‌ی بخت می‌رفت.

وقتی کَشکو سرش را روی بالش گذاشت، سر نبود، کوهی متراکم و غلیان از ترس و کابوس‌هایی بود که در واقعیت چند ساعت پیش او را به مرز جنون کشانده بود. کبک کور در سکوت شب آرام کرکر می‌کرد. صدایش برای کَشکو لالایی دلنشینی بود و او را به خواب عمیقی کشاند، اما به اشارهای از خواب پرید. سمنگل و بچه‌ها با ترس و وحشت بالای سر او حلقه زده بودند.

کَشکو حوصله‌ی بحث و تفهیم نداشت، فقط در برابر سئوالات ترسناک آنان یک کلام گفت: «همه‌تون خفه بیشین و حرفش نزنین. دو روز بیشتر این‌جا نمی‌مونه.»

بعد وارد آغل شد. راکت را در روشنایی خوب برانداز کرد و چند فضله‌ی مرغ و خروس را بر بدن‌اش پاک کرد. آن را لکه‌پچ کرد و سپس با چند تکه مقوا و زباله استنار کرد. سیگاری آتش زد و از خانه خارج شد.

یکراست به قهوه‌خانه‌ی بازار رفت و در انتظار الیاس پشت سر هم جای نوشید و سیگار دود کرد. الیاس سال‌ها قمارباز بود، بعد توبه کرد و قمار را کنار گذاشت اما جوهره‌ی یک قمارباز البته به شکل شرعی و قانونی در تمام رفتارهایش به چشم می‌خورد. الیاس بدون محاسبه و از سر شانس و اقبال هر فروختنی حلال را خریداری می‌کرد. متملکاتش ترکیب عجیب و خنده‌داری بود. چند شتر در بیابان‌های اطراف شهر داشت، دو دانگ یک لنج ماهی‌گیری، پنجاه قواره پارچه کفن، سی چهل فرغون، سی چهل تا سماور و پریموس، چند کارتن باتری قلمی، شمع موتورسیکلت، نهال درخت و پوست بز و بره، و... دکه‌اش هم قهوه‌خانه بود. اجناس خرد با پول نقد و جنس کلان با چک معاوضه می‌کرد. به هیچ‌کس هم نه نمی‌گفت، ولو فروشنده حلب خالی روغن داشت، پول می‌داد، می‌خرد و می‌فروخت و شکر خدا می‌کرد. کَشکو منتظر نشست. کم‌کم یک‌نفر با طوطی، یک نفر با ساعت دیواری کهنه‌ای کنار او نشستند، اما همین‌که سر و کله الیاس از ته بازار پیدا شد، کَشکو مثل فنر پرید و به سمت او رفت. سلام که کردند، دست الیاس را گرفت و گفت: «بریم خونه، جای و قلیونت با مو. یه جنس خوبی هم دارم بخرش.» وقتی وارد خانه شدند، الیاس را یکراست به آغل برد. در آغل کوتاه بود. خم شدند و وارد شدند. الیاس گفت: «باشه. همشون می‌خرم. بز و مرغ و خروس مال مو.»

کَشکو گفت: «بز ول کن. بز شیر می‌ده، مرغ هم تخم. اینا نمی‌فروشم.» بعد به گوشه آغل رفت. زباله‌ها را پس زد. الیاس با تعجب نزدیک شد. وقتی پارچه‌ی دور راکت باز شد، الیاس با وحشت گفت: «ای چنن!؟»

کَشکو گفت: «بمب!»

الیاس داد زد: «بوااا!» و با وحشت به عقب فرار کرد. پیشانی‌اش به دیوار کوتاه در خورد و نقش زمین شد. کَشکو دستپاچه پای الیاس را کشاند و بیرون برد. سمنگل دودستی توی سر زد و جیغ کشید. بچه‌ها هم از ترس پشت مادرشان قایم شدند. نوزاد توی اتاق گریه می‌کرد. کبک کور هم دوباره هیجان‌زده شد و کرکر کرد. فقط آژیر خطر کم بود که نواختن گرفت و صدای رگبار آتشبارهای ضد هوایی به اوج رسید. هنگامه‌ی عجیبی بود. سمنگل با سرعت از چاه آب کشید و روی صورت خونین الیاس ریخت. پنبه آورد و خون‌ها را پاک کرد. الیاس به هوش آمد. زیر دست همه زد و از خانه فرار کرد.

سکوت مرگباری حاکم شد. سمنگل گفت: «رفت مامور بیاره.»

کَشکو گفت: «ها! رفت مامور بیاره. نباید به آدم ترسو اعتماد بکردام.

دس بچه‌ها بگیر برو خونه‌ی بووات. نمی‌خوام وقتی میان بچه‌ها این‌جا باشن. فقط نگو قضیه چه بیده. بچه‌ها هم کپشون ببندن حرف نزنن.»

دقایقی بعد تنها نشست و خیره به در منتظر ماند. تا غروب مثل

مجسمه همان‌جا نشست و تکان نخورد. غروب در به آهستگی باز شد و الیاس با سر باندپیچی شده وارد شد. کنار کَشکو نشست و دو نخ سیگار آتش زد. سیگاری به کَشکو داد و گفت: «دو دفعه تا در کلاتری رقیم و پشیمون شدم. تو ای وضعیت اکه یه دونه فشنگ ازت بگیرن، جرمش زندانن، چه برسه به بمب و موشک! فقط مُو نمی‌فهام ای تو خونه‌ی تو چه می‌کنه؟! تو چکار به معامله‌ی بمب داری بدبخت روزگارسیاه!؟»

کَشکو تمام ماجرا از نیاز تامین چیزیه تا پیدا کردن راکت تعریف کرد. الیاس هم ناراحت شد، هم بر آن همه حماقت پوزخند زد. گفت: «جهاز دخترت بی‌منت با مُو. حساب که دختر خودام. برین هرچی می‌خواین، از قاشق و چنگال تا یخچال و تلویزیون بار کنین. البته نو نیسن، ولی خراب و داغون هم نیسن. حالا می‌مونه ای بمب. کَشکو، تو الان جوب دو سر که هسی. نمی‌تونن به دولت خبر بدی، نمی‌تونن بمب بفروشن. هیچ‌جا هم

نمی‌تونن نگهش داری. دیر یا زود منفجر می‌شه. اکه این‌جا منفجر بشه،

سرا خونه‌ی خودت که هیچ، پنجاه خونوار دیکه هم تو هوا می‌رن.»

کَشکو گفت: «بمب وقتی بمبن که باروت داره. اکه باروتش خالی بشه دیکه بمب نی. سی چهل کیلو آهن و به آرمیجری می‌شه همه‌ازت می‌خرن!» الیاس داد زد و گفت: «مردک‌هی خر، دعوا سر همو باروتن. کی می‌خواد باروت موشک خالی کنه؟ تو چاه مستراح بلد نیسی خالی کنی، می‌خوای باروت موشک خالی کنی؟! مُو فقط امیدوارم دولت پی به خریت تو بره و گذشت کنه.»

کَشکو گفت: «اگه پی نرنن؟»

الیاس گفت: «به خری کمتر!»

کَشکو گفت: «تو زن و بچه نداری. تو خیلی چیا نمی‌فهمی. باشه! مُو

خر، شما همه‌تون آدم. برو مامورا بیار یه خری کمتر بشه.»

الیاس چیزی نگفت. در سکوت سرش را پایین گرفت.

زردی غروب در سکوت آن دو کم‌کم بر آسمان آبی چیره شد. الیاس و کَشکو هر دو به یک چیز فکر می‌کردند؛ بمب هولناکی که مثل بختک روی زندگی همه افتاده بود.

کَشکو که متوجه اشتباه مرگبارش شده بود گفت: «هوا تاریک بشه می‌برم دریا غرقش می‌کنم.»

الیاس گفت: «باز هم خطر داره. دریا پر و خالی می‌شه. وقت خالی شدن اکه پَرّه موتور قایقی به موشک پوسیده بخوره، چه می‌شه؟»

کَشکو سرش خاراند و گفت: «خودام تحویل قانون می‌دام.»

الیاس گفت: «قانون، اونم تو زمان جنگ، ای شوخی‌ها سرش نمی‌شه که تو بمب رو کول بذاری تو خونه انبار کنی. الانم شاید با یه تکون کوچیکی منفجر بشه، قتل عام به پا کنه.»

دوباره سکوت برقرار و آسمان تیره‌تر شد. کَشکو گفت: «باید اره بشه.»

الیاس گفت: «ها! باید اره بشه ولی کجا؟»

کَشکو گفت: «ته دریا. ته دریا اکه منفجرم بشه باکی نی.»

الیاس رفت و با اره‌ی آهن‌بر و چند تیغه نو برگشت. دوتایی نشستند تا سحر شود. کَشکو دراز کشید و به آسمان شب خیره شد. گفت: «تو چند سال قمار کردی؟»

الیاس گفت: «خیلی سال.»

کَشکو گفت: «سی چه ترک قمار کردی؟»

الیاس گفت: «یه بار ساعت یه مردی ازش برُدُم. اومد تلافی کنه، انگشترش باخت. اومد تلافی کنه، ده برابر ساعت و انگشتر پول باخت. اومد تلافی کنه، خونه‌شَم باخت.»

سکوت کرد. کَشکو گفت: «بعدش!»

الیاس گفت: «بعدش گفت دخترام! یه دختر جوون دم بخت داشت! مو به هم رختام. دنیا تو چشم سیاه شد. لگد زیر همه چی زدام و همو شو توبه کردام قمار کنام.»

کَشکو گفت: «چه حکایت عجیب غریبی! قمار چه‌ها نمی‌کنه.»

الیاس گفت: «ها، هرچی می‌باخی تشنه‌تر میشی، هرچی می‌بری حریص‌تر. باختش زهر بردشم زهرتر.»

کَشکو گفت: «به نظر مُو زندگی همش زهرن. همش قمار و باختن.»

نیمه‌شب هر دو لب ساحل بودند. ماه درخشان‌تر از شب قبل دریا را نقره‌پاشی کرده بود. کَشکو سوار موشک و روی قایقش پاروزنان دور و دورتر به خال کوچکی تبدیل شد. ساعتی گذشت. الیاس در بیم و امید به خال سیاه در افق چشم دوخته بود. سحر ماه زردرنگ شد و در محاق فرو رفت. علی‌رغم منع روشنایی شب الیاس سیگاری بر لب گذاشت و دست به کبریت برد. ناگهان انفجاری عظیم دریا را به آتش کشید.

ذرات تن کَشکو در دوردست قاطی دودی عظیم مثل دستی به سوی ماه رنگ‌پریده دراز شد. از ماه فاصله گرفت و مثل ابری سیاه و بارانی آسمان شهر را فرا گرفت. |

• علفدون: «علفدان» یا «تل ژاپنی‌ها» که امروزه به «جزیره نگین» معروف است



«بمب‌وقتی بمبن که

باروت داره. اکه باروتش

خالی بشه دیکه بمب نی.

سی چهل کیلو آهن و یه

آرمیجری می‌شه همه‌ازت

می‌خرن!»

الیاس داد زد و گفت:

«مردک‌هی خر، دعوا سر

همو باروتن. کی می‌خواد

باروت موشک خالی کنه؟

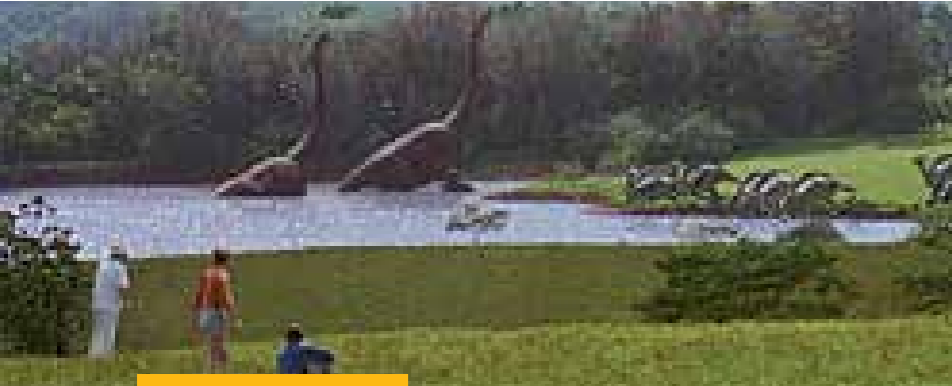
تو چاه مستراح بلد نیسی

خالی کنی، می‌خوای

باروت موشک خالی کنی!؟



ونیز، ایندیانا جونز و آخرین جنگ صلیبی



هواپی، پارک ژوراسیک



تایلند، فیلم ساحل



اسکیاتوس، ماما میا!



سیسیل، پدرخوانده

اسکیاتوس، ماما میا!

این مکان مورد علاقه‌ی دوستداران گروه معروف موسیقی سوندی، می‌تواند شما را وادار به زمزمه‌ی ترانه‌هایی نظیر «چیکیتیتا»ی او کند. تعداد زیادی فیلم با سکانس‌های به‌یادماندنی در جزیره‌ی آرام «اسکیاتوس» فیلم‌برداری شده‌اند. این بهشت واقع‌شده در دریای اژه با منظره‌های نفس‌گیر و بندرهای تاریخی و مردمی مهربان و مهمان‌نواز در فضایی آرام و طبیعتی بکر، پذیرای شماست. این جزیره جایی است که عزم شما را برای سفر دریایی به یونان جزم می‌کند. نور خورشید، دریا، سواحل شنی و میخانه‌ها، اسکیاتوس را به بهترین دروازه برای ورود به مناطق مدیترانه‌ای تبدیل کرده است. با وجود یک سینمای روباز، تابستان‌ها فیلم به‌یادماندنی «ماما میا!» چند روز در هفته در این مکان اکران می‌شود.

تایلند، فیلم ساحل

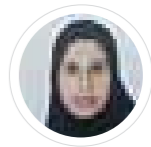
استان «پوکت» تایلند یک بهشت طبیعی به تمام معناست. واقعا واژه یا راه دیگری برای توصیف آن وجود ندارد. عجیب نیست که دنی بویل کارگردان مشهور این مکان را برای فیلم‌برداری فیلم «ساحل» انتخاب کرده؛ فیلمی که لئوناردو دی‌کاپریو را تبدیل به یک ستاره کرد. محال است این فیلم را ببینید و هوس سفر به این مکان بسیار زیبا به سرتان نزنند. این فیلم انگیزه بسیاری از مسافران تایلند برای سفر به این منطقه بود، ولی مکان اصلی فیلم‌برداری جزیره‌ی «بی‌پی‌له» و خلیج «مایایی» بود. سکانس‌های آبشار «هائو سو وات»، جایی که لئوناردو و دیگران از بالای صخره‌ای به داخل آب پریدند، در پارک ملی «خوایی» واقع در تایلند مرکزی فیلم‌برداری شد. اگر با تور به سفر می‌روید، در این مسیر از جزیره معروف به جزیره جیمز باند که محل فیلم‌برداری فیلم «مردی با اسلحه‌ی طلایی» است نیز دیدن خواهید کرد.

اگر به دنبال چشم‌اندازهای خاص یا ترامپولین (جست‌ورزی) در مکان‌های زیبا هستید، سفر به تایلند بهترین گزینه است. شرکت‌های بسیاری آماده پذیرایی از شما در سفری مهیج با قایق‌های تفریحی در این آب‌های فیروزه‌ای هستند.

سیسیل، پدرخوانده

«پدرخوانده» یکی از بهترین فیلم‌های تاریخ سینما و از بهترین فیلم‌های مافیایی است. فیلم، داستانی خشن و پیچیده از وفاداری به خانواده، قتل، تهدید و اجبار، مواد مخدر، نجیب‌زادگان و «پیشنهاداتی که نمی‌توانند از آن‌ها سرپیچی کنند» دارد. خانواده‌ی «کورلونه» با سرپرستی «ویتو» اهل شهر کورلونه‌ی سیسیل هستند که با توجه به شکل پیشرفت‌یافته این شهر، مکان فیلم‌برداری به روستایی زیبا با محیطی مناسب‌تر برای فیلم تغییر یافت. نام این روستا «ساووکا و فورزا» نزدیک شهر «تائورمینا» است. این آدرس‌ها تنها بخش کوچکی از سفر شما به شهر و منطقه‌ی باشکوه «مسینا» است. اهالی روستایی این مناطق عجیب و غریب هستند و شما حس می‌کنید که واقعا به درون فیلم «پدرخوانده» قدم گذاشته‌اید. حتما از کلیسای محل برگزاری عروسی تصویربرداری شده در فیلم بازدید کنید. در راه برگشت به مرکز مسینا، می‌توانید از کلیسای جامع میلان و فواره‌های اوربون مسینا بازدید کنید. برای داشتن یک حس واقعی از آن‌چه ایتالیا برای پذیرایی داراست، می‌توانید خطوط دریایی ایتالیایی را که با قایق‌های تفریحی یا کشتی‌های تاریخی مسافران را به دیدن دریا می‌برند، برای سفرتان انتخاب کنید.

لوکیشن دریایی معروف‌ترین فیلم‌های سینمایی؛ پیشنهادی برای گردشگری فردا آن‌سوی پرده نقره‌ای، دریا موج می‌زند



سارا احمدپور | مترجم

اشاره زیبایی‌های ماه جولای در فیلم‌های هالیوودی بسیار تاثیرگذار است، به علاوه این ماه بهترین زمان برای برافراشتن بادبان‌ها و سفرهای دریایی است. در این نوشته تصمیم داریم به مکان فیلم‌برداری برخی از بهترین فیلم‌های هالیوود نگاهی بیندازیم. مطمئنا بازدید از این مکان‌ها در سفری دریایی برای شما لذت‌بخش خواهد بود.

با وجود هزاران مکان خوب برای سفر در سراسر جهان، دریافت پیشنهاد بعضی از بهترین جاها فرصت مغتنمی است برای شما تا خود را در دل یکی از فیلم‌هایی که همیشه دوست داشتید بخشی از آن باشید، تصور کنید. مکان‌های معروف زیادی در نیویورک، لس‌آنجلس و لندن وجود دارد که بسیاری از آن‌ها محل تصویربرداری فیلم‌های معروف و مشهور زیادی بوده‌اند ولی در این وسط تعدادی مکان‌های کمترشناخته‌شده هم وجود دارد که در آن‌ها فیلم‌برداری فیلم‌های معروفی انجام شده است. این مکان‌ها ارزش سیاحتی دارند و می‌توانند برای سفرهای دریایی مقاصد مناسبی باشند.

یونان است. مطمئن باشید که هنگام برگشت به اندازه خود ایندیانا جونز احساس ماجراجو بودن خواهید داشت. این می‌تواند بهترین تجربه سفر شما در کل زندگی‌تان باشد.

هواپی، پارک ژوراسیک

در سال ۱۹۹۳ فیلم پارک «ژوراسیک» راه پرده‌های سینما را به عصر دایناسورها باز کرد و پس از آن فیلم‌های متعددی در این زمینه ساخته شد و می‌توان نتیجه گرفت که انسان‌ها هنوز افسانه‌ی دایناسورها را فراموش نکرده‌اند. بیشتر سکانس‌های این فیلم در جزیره‌ی «مانوتی» و برخی از آن‌ها در «هونولولو»ی هواپی فیلم‌برداری شده است. طرفداران این مجموعه از فیلم‌های سینمایی از شنیدن این خبر که برای بازدید از محل فیلم‌برداری تور ویژه وجود دارد، خوشحال خواهند شد و خوشبختانه تیکت هم آن‌جا نیست!

خیلی‌ها برای سفر به این منطقه می‌روند، اما محدود افرادی هستند که لذت واقعی دریا را با سفر دریایی به این منطقه تجربه می‌کنند. خطوط آبی کشورهای مختلف می‌توانند شما را به این مناظر بهشتی ببرد.

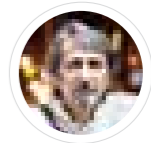
ونیز، ایندیانا جونز و آخرین جنگ صلیبی

یکی از فیلم‌هایی که در طول زمان همیشه جزء بهترین‌ها یا حداقل پرتعدادترین فیلم‌های سینما بوده، چندگانه‌ی «یندیانا جونز» استیون اسپلبرگ است. یکی از قسمت‌های فیلم در سال ۱۹۸۸ در ونیز، بخش‌هایی از سومین جنگ صلیبی را به تصویر کشید، جایی که ایندیانا جونز و پدرش (هریسون فورد و شان کانری) در پی یافتن جام مقدس هستند. ایندیانا جونز سرنخی در کلیسای برنابا واقع در ناحیه آرام و خلوت درسودورو که در مسیر کانال اصلی شهر ونیز است، پیدا می‌کند. اگر به دیدن زیبایی‌های تاریخی علاقه دارید، حتما جلوی این کلیسا بایستید و عکس بگیرید. متاسفانه فقط نمای خارجی این کلیسا چیزی است که در فیلم نشان داده شده و خبری از دویدن در راهروهای مرموز زیرزمین نیست.

اگر دوست دارید از زیبایی‌های تاریخی و طبیعی لذت ببرید، به سمت ونیز بروید و زیبایی اغواکننده‌ی این شهر را با چشمان خود ببینید. تقریبا اکثر مسافران هوایی به ونیز می‌روند اما خطوط دریایی هم مسیرهای متنوعی برای سفرهای آبی به شما پیشنهاد می‌دهد. دو تا از بهترین مسیرها از کرواسی به ایتالیا و مالت به



ضرب‌المثل‌های دریایی



احمد اکبرپور | نویسنده

برخلاف «باران» که هم در بعضی از مناطق نام مردان است و در خیلی از مناطق نامی برای زنان، «دریا» همیشه زن بوده است. این زن عشوه‌گر هم زایش دارد و هم مرگ، و هم قهر و خشم دارد و هم لطف و مهر. ضرب‌المثل‌ها که محصول فرهنگ شفاهی ماست و بعدها به شکل مکتوب درآمده‌اند، تصویری چندوجهی از این بانوی آبی‌پوش می‌دهند. گاهی نسل جدیدتر از ترکیب ضرب‌المثل‌ها هم سر شوخی را با او باز می‌کنند: «دل به دل راه داره وانگهی دریا شود.» و گاهی او را الگوی خود قرار می‌دهند: «دریا باش تا نگندی.» آرامش دریا پر از زیبایی و نعمت است و خشم دریا گاهی خاتمان‌برانداز. این ضرب‌المثل‌ها هدیه‌هایی از دل فرهنگ شفاهی است برای این بانوی مهربان و گاهی خشمگین.

آب دریا در مذاق ماهی دریا خوش است.

آب از جوب به دریا می‌رود.

آب دریا را اگر نتوان کشید/ هم به قدر تشنگی باید چشید

اگر دریا صدای خودش را بشنود، زهره‌ترک می‌شود.

اگر ماهی فراوان می‌خواهی به دریا برو.

به دریا برو، دریا خشک می‌شود.

به دریا رفته می‌داند مصیبت‌های توفان را.

در خانه‌ی مورچه، شب‌نمی دریاست.

دل به دریا زدن.

دریا را با قاشق خالی نتوان کرد.

دل به دل راه دارد، وانگهی دریا شود.

ناخدا را شور دریا بر سر شور آورد.

ناخدای هیچ کشتی ضامن دریا نشد.

نان را بینداز توی دریا، ماهی نمی‌فهمد ولی خدا می‌فهمد.

دریا آن قدر بزرگ است که با یک کلوخ پر نمی‌شود.

دریا از هیاهوی درون خودش خبر ندارد.

دریا از یک پیاله کم نمی‌شود.

دریا باش تا هرگز نگندی.

دریا به دهان سگ حرام نمی‌شود.

دریا به صدف، صدف به گوهر نازد.

دریا بی‌بارانش نمی‌شود.

دریا پر آتش باشد، به فقیر قاشقی نمی‌رسد.

دریا تا قوزک پای فلانی است.

دریا چو پدید شد، تیمم برخاست.

فلانی دریا را خورشت کرد و جنگل را قاشق.

فلانی از آب دریا می‌بخشد.

دریا صدای خود را نمی‌شنود، می‌گوید رودخانه گوش مرا کر کرده.

دریا و کلوخ؟

دریا هر اندازه خشک شود تا زانو آب دارد.

دریا هر قدر عمیق باشد، کمتر صدا می‌کند.

دریا هم پر و خالی می‌شود.

دریا پس از مرگ ما، چه دریا چه سراب.

دریا پر سر و صداست، صبح، مادر یکی پیدااست.

دریادلیم و سینه‌ی ما معدن ذر است.

منابع:

- فرهنگ بزرگ ضرب‌المثل‌های فارسی، دکتر حسن ذوالفقاری، انتشارات معین، چاپ دوم: ۱۳۸۹.

- دوازده هزار مثل فارسی، دکتر ابراهیم شکورزاده بلوری، انتشارات به‌نشر، چاپ دوم: ۱۳۸۴.

سرمه‌ری^۱



ابراهیم منصفی (رامی) | شاعر و آهنگساز

هر دو زیبا

خوش‌قلب

نجیب.

..... و من امروز

هرچه دارم

از تو دارم دریا!

تو مرا زادی

زندگی دادی

و من امروز دلم می‌خواهد

عاشقانه می‌خواهد،

سر بر آن سینه‌ی نرمای لطیف‌ت بگذارم

و درون دل آبینت

تطهیر شوم،

و به مانند یکی قطره‌ی ناچیزی

بار دیگر

رحم پاک تو را

نطفه‌ای دیگر باشم.

پیر ماهی‌گیری دیگر

در سحرگاه جنوب.

پیر ماهی‌گیر

با «گفیری»^۲ پر

از رویای ماهی

«شورت»^۳

در خیالی ذاتی

در خیالی هر روزه

تا کمرگاه به دریا رفت

«گیم»^۴ بر «کاغر»^۵

محکم کرد.

با یکی بسم‌الله

سُربِ قلابش را

به تهِ دریا پرتاب کرد.

آب دریا بالا می‌آمد

و دل مرد فرو می‌ریخت

: چه طلسمی در کار است امروز؟

..... با خودش غمگین گفت:

«دست خالی که محال است

به خانه بروم.

شصت و نه سال به من نان دادی

دریا!

زندگی، همسر خوب،

بچه‌هایم:

ناخدا عبدل

عبدالرحمان میکانیک

دخترانم:

آم لیلا

معصومه

۱ - سرمه‌ری: نوعی روش صید

۲ - گفیر: زنبیل

۳ - شورت: نوعی ماهی

۴ - گیم: طعمه

۵ - کاغر: قلاب ماهی‌گیری



آینده

هوشمندسازی بنادر و کشتیرانی، اجتناب‌ناپذیر است. مسئله این‌جاست که چه زمانی می‌توان با بیشترین سطح ایمنی و کیفیت به سمت این دو مقوله مهم در تجارت امروز دنیا حرکت کرد. حجم تجارت دریایی به چنان سطح بی‌سابقه‌ای رسیده که بنادر اکنون در شاکله بسیاری از مبادلات کالایی جهان قرار گرفته‌اند و باید برای توسعه و پیشرفت آن‌ها دست به کار فرآیند نوینی شد که از یک‌سو سرعت و کیفیت خدمات‌رسانی را افزایش می‌دهد و از سوی دیگر امنیت و سهولت جابه‌جایی کالا را به ارمغان می‌آورد. ادارات بنادر به عنوان بخشی از لجستیک دریایی لازم است در محیط رقابتی بین‌المللی پیشرفتی مستمر داشته باشند.

دیجیتالی‌شدن و تغییرات مرتبط با جریان کالا، چالش‌های جدیدی را برای این صنعت به وجود آورده و زمان آن رسیده است که این پیشرفت‌ها در بنادر و کشتیرانی جهان نیز اثر خود را بگذارند. دو مقاله پیش‌رو سعی دارد آینده بنادر و کشتیرانی دنیا را از دریچه هوشمندسازی مورد بررسی قرار دهد.



هوشمندسازی بنادر و حمل و نقل دریایی

| دکتر سیاستین ساکس | عضو هیات مدیره بندر هامبورگ |

| دکتر کارلوس جان | رئیس مرکز لجستیک و خدمات دریایی فرانکفورت، هامبورگ |

مترجم

| سهیلا شیبانی مقدم | کارشناس ارشد فناوری اطلاعات و ارتباطات سازمان بنادر و دریانوردی |



در عصر حاضر که عصر ارتباطات نام گرفته، شاهد هستیم که فناوری‌های نوین، صنایع را به گونه‌ای متحول ساخته‌اند که تغییرات و پیشرفت لحظه‌ای آن‌ها بسیار چشمگیر است. صنعت حمل و نقل دریایی به واسطه ماهیت ارتباطات بین‌المللی آن، از دیرباز دست‌خوش جهش‌های فناورانه‌ای بوده و از این امر مستثنی نیست؛ اما امروزه موج هوشمندسازی، تمامی حوزه‌های این صنعت از کشتیرانی، حمل کالا، عملیات و تجهیزات بندری گرفته تا امور دریانوردان و... را در بر گرفته است.

بنادر پیشرفته دنیا به دلیل استفاده از فناوری‌های نوین و راه‌حل‌های هوشمند به سرعت، دقت و چابکی بالایی در عملیات و خدمات خود دست یافته‌اند که گردش و تبادل اطلاعات ناشی از جریان کالا و ارائه خدمات به سهولت در آن‌ها انجام می‌پذیرد. این امر ما را بر آن داشت تا نگاهی داشته باشیم به آنچه که در پیش روی این صنعت قرار دارد و تجارب و پیش‌بینی‌های خبرگان بندر هامبورگ را در بحث هوشمندسازی معرفی کنیم.

۱- بنادر هوشمند

زنجیره‌های تامین، طی دهه‌های گذشته به دلیل تقسیم‌بندی جهانی کار، هزینه‌های رو به کاهش لجستیک و ظهور بازارهای جدید، دستخوش تغییرات محسوسی شده و اعتبار و اهمیت کشورهای BRIC (برزیل، روسیه، هند و چین) در حوزه تجارت جهانی هم‌چنان رو به افزایش است. به عنوان مثال، در حال حاضر، آسیا مهم‌ترین منطقه تولید جهان محسوب می‌شود و اروپای شرقی وارد بازار جهانی شده است و از طرفی صنعت خدمات در بخش اروپا و آمریکای شمالی اساسا رشد قابل توجهی نشان داده است. تولید در دیگر مناطق نمود یافته و حتی کشورهای توسعه‌یافته نیز مجدداً به صنعت تولید روی آورده‌اند.



چشم‌انداز حمل و نقل دریایی

رشد کلی حجم تجارت و به تبع آن رشد حجم بنادر، شمار زیادی از تغییرات را برای صنایع به ارمغان آورده است. اگر رشد جهانی تجارت با نرخ پایین‌تری اتفاق افتد، در مقابل مدل جهانی جریان کالا نیز احتمالاً تغییر خواهد کرد. ادارات بنادر به‌عنوان بخشی از لجستیک دریایی لازم است در محیط رقابتی بین‌المللی پیشرفتی مستمر داشته باشند. دیجیتالی شدن و تغییرات مرتبط با جریان کالا، چالش‌های جدیدی را برای این صنعت به وجود می‌آورد. اکنون زمان آن فرا رسیده که راه‌حل‌های جدیدی را برای چالش‌های حال و آینده دنیای لجستیک دریایی پیشنهاد کرد.



چشم‌انداز مرکز ترافیک بندر



چشم‌انداز وسایل نقلیه خودران در جابه‌جایی کانتینر در ترمینال‌ها

بندر هامبورگ، یک نمونه مثالی

بنادر بزرگ دنیا دارای اکوسیستم پیچیده‌ای هستند که کاربران و فعالان بخش‌های متفاوت آن به‌منظور افزایش کارآمدی زنجیره تامین باید با هم همکاری کنند. در این خصوص اداره بندر نقش فعال و فزاینده‌ای را ایفا می‌کند و می‌تواند فرآیندها و عملیات بندری را از طریق هماهنگی میان تمامی فعالیت‌های بندری شامل ورود شناور به بندر، جابه‌جایی کالا و کانتینر در بندر و حتی تا پس‌کرانه و برعکس بهینه‌سازی کند. به عنوان مثال، اداره بندر هامبورگ توانسته است رشد پایدار و بهره‌برداری مطلوب‌تری از منابع را برای مشتریانش مهیا سازد و در مقابل، تأثیرات زیست‌محیطی را از طریق مفهوم بندر هوشمند به حداقل برساند. اقداماتی که توسط بندر هامبورگ در قالب مفهوم Smart Port انجام گرفته، این‌گونه معرفی شده است:

- به‌کارگیری راه‌حل‌های هوشمند (Intelligent Solutions) در زمینه زیرساخت مرتبط با جریان کالا و ترافیک با رویکرد اقتصادی و اکولوژیکی.
- به‌کارگیری منابع قابل تجدید به‌منظور کاهش انتشار آلودگی، کاهش وابستگی به سوخت‌های فسیلی و کاهش هزینه‌ها.
- اتصال به شبکه جهانی بنادر هوشمند به‌منظور تبادل الکترونیکی اطلاعات.

به‌منظور دستیابی به چنین شرایطی لازم است بنادر بتوانند به‌طور مشترک از اطلاعات استفاده کنند. بنابراین باید چنین بندری عملیات بندری و کیفیت خدمات خود را ارتقا دهند تا در نهایت به یک بندر دیجیتالی برسند.



چشم‌انداز یدک کشی هوشمند

۲- روند کلان دیجیتالی شدن

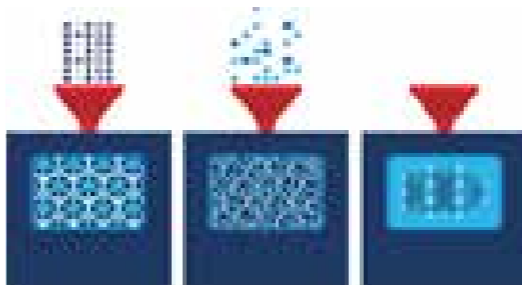
لازم است بنادر در محیطی که به‌طور مستمر در حال تغییر هستند، فعالیت کنند. پویایی تغییرات و چالش‌های منبث از روند تجارت جهانی، باعث شده که توسعه اقتصادی و صنعتی در تمام شئون خود شاهد رشد چشمگیر باشد و بنادر موظف‌اند با نوآوری‌های خود در روند کلان دیجیتالی شدن اقتصاد و خدمات مشارکت کنند تا پیوسته شرایط رقابت‌پذیری آن‌ها محفوظ بماند.

دیجیتالی شدن، پیش‌ران اصلی انقلاب صنعتی چهارم

امروزه اصطلاح دیجیتالی شدن و انقلاب صنعتی چهارم را بسیار می‌شنویم. دیجیتالی شدن، نفوذ فنی در تمامی بخش‌های اقتصادی و

اجتماعی است. فناوری‌های نوآورانه فقط به منظور افزایش سرعت و یا توسعه IT و تولید به کار گرفته نمی‌شوند. نوآوری‌هایی مانند اینترنت، رایانش ابری، سیستم‌های فیزیکی مجازی، رباتیک، یادگیری ماشینی و... روش‌های نوینی را در برقراری ارتباط و رویکردهای جدید هم‌چون مدل‌های کسب‌وکار ارائه می‌دهند.

انقلاب صنعتی چهارم بر اساس سیستم‌های فیزیکی مجازی ظهور کرد که همگی بر پایه اینترنت فعالیت می‌کنند. از طریق اینترنت، اشیاء، نیروی کار، حس‌گرها و سیستم‌های نرم‌افزاری به صورت بی‌درنگ با یکدیگر ارتباط برقرار می‌کنند.



فرآیند تحلیل داده‌های کلان

۳- جوانب اقتصادی

۱-۳: اصول اقتصادی دیجیتالی شدن بنادر
هدف کلی صنعت چهارم، لجستیک چهارم، بندر چهارم و دریانوردی چهارم افزایش کارایی و اثربخشی است. با اضافه کردن شبکه، بنادر از جریان‌های حمل‌ونقل بهینه بهره‌مند خواهند شد. افزایش انعطاف‌پذیری، بومی‌سازی خدمات، فرآیندها و محصولات به افزایش اثربخشی منجر می‌شود. افزون بر آن، دیجیتالی شدن برای فعالان نوپا این فرصت را فراهم می‌سازد تا با توسعه محصولات جدید و معرفی مدل‌های نوآورانه کسب‌وکار دیجیتالی، به بازار راه یابند.

اصطلاحی که معمولاً در موضوعات مربوط به صنعت چهارم، لجستیک چهارم، بندر چهارم و دریانوردی چهارم به کار می‌رود، تجزیه و تحلیل داده‌های کلان است. تحلیل داده‌های کلان، جمع‌آوری و رایانش مجموعه داده‌های حجیم در طول زمان است که معمولاً بزرگ‌تر و پیچیده‌تر از پایگاه‌های داده سنتی هستند. صنعت چهارم، لجستیک چهارم، بندر چهارم و دریانوردی چهارم از تحلیل داده بهره می‌گیرند. هم‌چنین با این نوع تحلیل‌ها می‌توان زمان تقریبی ورود و خروج شناور را پیش‌بینی کرد که این امر موجب می‌شود از روستاها و موجودات تریمینال‌ها بهتر استفاده شود. هم‌چنین این نوع داده‌ها، اطلاعات VTS و جزر و مد را هم شامل می‌شوند.

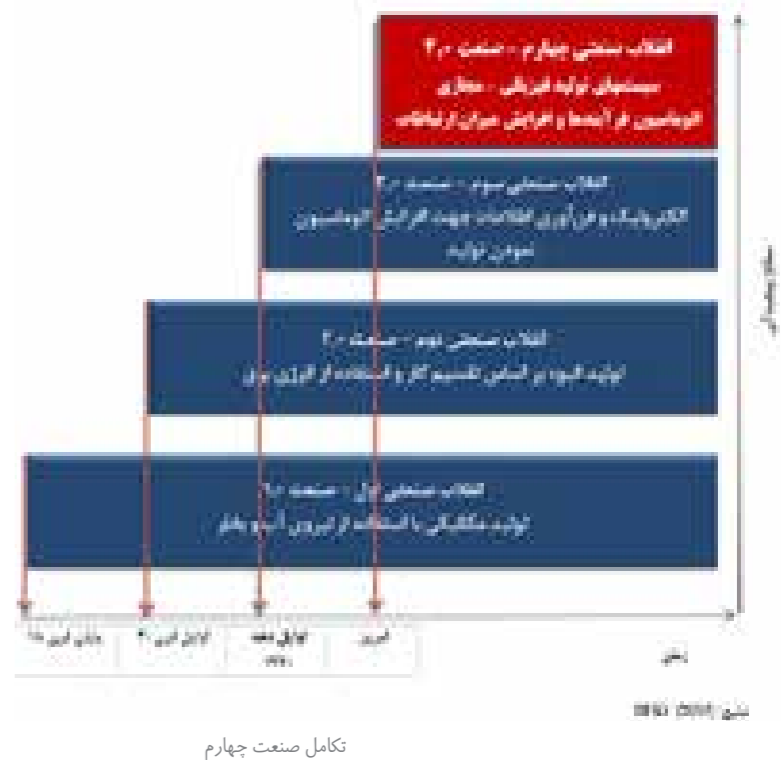
شرط لازم در این شبکه، دسترسی به تکمیل اطلاعات حمل‌ونقل توسط بنادر است. (به عنوان مثال، زمان ورود و خروج شناور، ظرفیت تجهیزات حمل‌ونقل، اطلاعات مربوط به گلوگاه‌ها و...) بزرگ‌ترین چالش امروز، استفاده از ظرفیت ترکیبی تمامی شیوه‌های حمل‌ونقل است.

مدل جدید برای استفاده موثر و کارآمد از دارایی‌ها و منابع مورد نیاز در بخش حمل‌ونقل

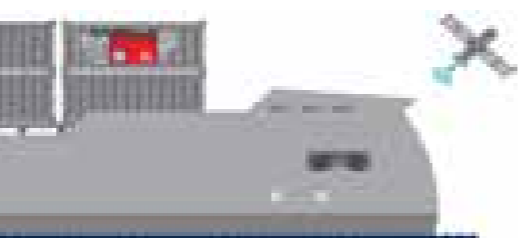
به منظور افزایش پایداری و کارآمدی اقتصادی و زیست‌محیطی حمل‌ونقل و لجستیک، باید مدل جدیدی برای استفاده موثر و کارآمد از دارایی‌ها و منابع به کار گرفته شود. این بدان معناست که خدمات حمل‌ونقل چندوجهی باید کاملاً شفاف و قابل دسترس باشند. به کارگیری اینترنت فیزیکی و یک سیستم یکپارچه واقعی در حمل‌ونقل، هدف بلندمدت در این مدل است که به عنوان مثال، همبستگی کشورهای اتحادیه اروپا در نوآوری لجستیک را می‌توان به شیوه‌های زیر مورد بحث قرار داد:

یک سیستم حمل‌ونقل یکپارچه واقعی برای یک لجستیک کارآمد و پایدار، مستلزم وجود یک سیستم باز جهانی بوده که شامل دارایی‌های حمل‌ونقل و لجستیک، کانون‌ها، منابع و خدماتی است که در یک محیط و چارچوب باز به وسیله شرکت‌های مجزا از هم فعالیت می‌کنند. بنابراین یک شبکه یکپارچه از شبکه‌های لجستیک متفاوت به وجود می‌آید. هماهنگی مابین لجستیک، حمل‌ونقل، زیرساخت و زنجیره تامین به جابه‌جایی، انبارش، تامین و استفاده از اشیاء فیزیکی در سراسر دنیا منجر می‌شود که به لحاظ اقتصادی، زیست‌محیطی و اجتماعی کاملاً کارآمد، امن و پایدار است.

اینترنت فیزیکی به‌عنوان یک فاکتور توانمندساز در سیستم‌های لجستیک که دارای ارتباطات چندگانه هستند، مطرح می‌شود. طبق



آخرین تحقیقات به‌عمل آمده، حمل‌ونقلی که دارای ارتباطات سیستمی به هم پیوسته باشد، موجب کاهش هزینه کلی ۳۰ درصدی در سفارشات، ۳۰ تا ۶۰ درصدی در انتشار گازهای گلخانه‌ای و ۵۰ درصدی در پتانسیل تغییر شیوه حمل‌ونقل از جاده به ریل یا آب‌های داخلی شده است.



کانتینر هوشمند روی شناور که اطلاعات را از طریق ماهواره انتقال می‌دهد

۲-۳: تأثیر تغییرات تولید بر بنادر و نواحی بندری
با شروع توسعه یک سیستم بین‌المللی لجستیک با ارتباطات چندگانه (Hyper-connected global Logistics system)، تغییرات قابل توجهی در تولید به‌واسطه فرآیندهای جدید تولید به وجود می‌آید. یکپارچگی رو به رشد عمودی تولید، به دلیل افزایش دیجیتالی شدن در اقتصاد جهانی کاملاً مشهود است. فرآیندهای تولید افزایشی (Additive Production) (مانند چاپ سه‌بعدی)، خطوط تولید خودپیکربندی (Self-configuring) و قطعات هوشمند، جملگی در طیف سیستم‌های فیزیکی - مجازی قرار می‌گیرند. به عنوان نمونه، در زنجیره ارزش لجستیک می‌توان به کارخانجات هوشمند اشاره کرد. کارخانجات هوشمند را می‌توان در مجاورت محدوده مشتریان یا بنادر که کانون زنجیره حمل‌ونقل چندوجهی هستند، ایجاد کرد. کارخانجات هوشمند دارای مشخصه تبادل مستمر اطلاعات مابین کارگران، ماشین‌آلات و منابع بوده و نقش مهمی در رونق اقتصادی ایفا می‌کنند.

۳-۳: مدل‌های جدید تولید، خدمات و کسب‌وکار
لازم است بنادر توجه داشته باشند که به یک شبکه ارزش افزایی (Value Adding) تعلق دارند که مجموعه‌ای از زنجیره‌های ارزش در آن با یکدیگر در ارتباط هستند. بر این اساس، آن‌ها باید از اطلاعات موجود، جدید و نیز منابع اطلاعاتی استفاده کنند تا زمینه توسعه مدل‌های دیجیتالی کسب‌وکار فراهم‌شده و این امکان به وجود بیاید تا فعالان حمل‌ونقل و لجستیک از این طریق برای خود و مشتریان، ارزش و رقابت‌پذیری را حفظ کنند.



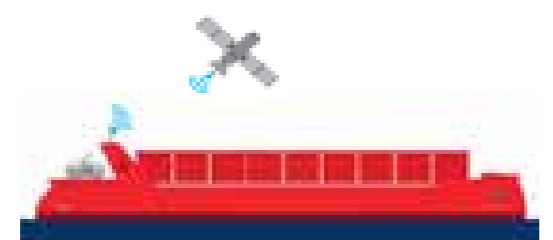
گذر شناور از کنار بویه‌های هوشمند

- زمانی که حمل‌ونقل و لجستیک دیجیتالی می‌شود، صنایع، چهار سطح توسعه را پشت سر خواهند گذاشت:
- ۱- دیجیتالی شدن دیتاهای آنالوگ
 - ۲- دیجیتالی شدن فرآیندهای آنالوگ
 - ۳- ارتباط سیستم با فرآیندها
 - ۴- توسعه مدل دیجیتالی کسب‌وکار

امروزه اغلب بنادر در سطح سوم قرار دارند؛ یعنی ارتباط سیستم‌ها با فرآیندها، هرچند فناوری‌های نوآورانه مثل اینترنت، رایانش ابری، علم رباتیک، فرآیندهای تولید افزایشی (Additive Production)، یادگیری ماشینی، واقعیت افزوده (Augmented Reality) و... از توانمندسازهای توسعه مدل‌های نوآورانه کسب‌وکار دیجیتالی محسوب می‌شوند.

بنادر دنیا این انتخاب را دارند که یا به‌طور کنش‌گرا (Proactively) از توانمندسازها استفاده کنند، یا منتظر بمانند تا کسب‌وکارهای جدید نوظهور جایگزین این توانمندسازها در انقلاب صنعتی چهارم شود. اگر بنادر گزینه دوم را انتخاب کنند، ممکن است به دلیل مدل‌های مخرب کسب‌وکار از بازار بیرون رانده شوند. مدل‌های مخرب کسب‌وکار غالباً موفق نیستند، زیرا از ظرفیت‌های استفاده نشده سود می‌برند و فرآیندها را ساده می‌سازند. این مدل‌ها با داشتن سهم اندکی در بازار جهانی، هم‌چنان سوددهی بالایی دارند.

سکوها دیجیتالی مدل‌های مخرب کسب‌وکار اغلب توسعه‌های نوآورانه‌ای را به همراه دارند که کل صنایع را تحت تأثیر قرار می‌دهند. Uber نمونه‌ای از این مدل است که خدمت منحصربه‌فردی را معرفی کرد تا در بازاری که از پیش وجود داشت، قابل رقابت باشد. در مقایسه با شرکت‌های تاکسیرانی سنتی، Uber ناوگان وسیله نقلیه در اختیار ندارد ولی از اتومبیل‌های خصوصی برای جابه‌جایی مسافر استفاده می‌کند.



شناور کالایر گازی (LNG) اتوماتیک

دسترسی دوطرفه به دیتای انبوه مابین بنادر هوشمندی که با یکدیگر در ارتباط هستند، موجب توسعه محصولات و خدمات جدید می‌شود (از جمله مدل‌های قیمت‌گذاری، پیش‌بینی و زمان دقیق محل بارگیری کامیون‌ها در ترمینال). بنادر دنیا به دلیل گلوگاه‌های ارتباطی موجود در پسرکانه‌ها و هم‌چنین ورود با تأخیر شناورها با چالش‌های مختلفی روبه‌رو هستند که در ایده بنادر هوشمند سعی شده از این مشکلات و چالش‌ها کاسته شود.

۴-۳: بنادر و چالش‌های جهانی
شهرهای بندری با شماری از چالش‌ها از جمله توسعه شهری و لزوم عملیات پایدار بندری مواجه هستند. جدی‌ترین چالش‌های بنادر دریایی در شکل ۱۰ نشان داده شده است:



چالش‌ها و ارکان شبکه جهانی بنادر هوشمند

چالش ۱: جهانی شدن و تغییر ساختاری
بنادر رقابتی لازمه تجارت بین‌المللی هستند؛ ایده‌ای که نشأت گرفته از تقسیم بین‌المللی کار است. جهانی شدن پیشران اصلی افزایش تجارت بین‌الملل و حجم حمل‌ونقل تلقی می‌شود. بسیاری از تسهیلات تولید از

کشورهای توسعه‌یافته اقتصادی خارج شدند. با این وجود همین کشورها هنوز مشتریان اصلی کالاهایی هستند که در خارج تولید می‌شوند. قرائن حاکی از آن است که روند جهانی شدن سیر نزولی پیدا کرده و این متاثر از مرزهای تجاری و منافع تقلیل یافته از تولید کالا در مناطقی هم‌چون آسیاست. جالب است بدانیم که اخیراً آدیداس اعلام کرده که برخی از مری‌های تولید خود را با فناوری تولید کاملاً اتوماتیک و دیجیتال به اروپا خواهد فرستاد.

بر اساس مباحث همایش بین‌المللی حمل‌ونقل (ITF)، ساختار جغرافیایی تجارت لازم است که بیشتر بر اقتصادهای نوین متمرکز باشد. اقتصادهای نوین نیز بهتر است به‌جای تولیداتی که نیازمند مهارت‌های پیچیده نبوده، به سمت‌وسوی خدمات و صنعت پیش روند و در مصرف و تقاضای داخلی و ساختار صنعتی خود تغییر ایجاد کنند. پیش‌بینی شده است که طی سال‌های ۲۰۱۵ تا ۲۰۳۰ تقاضای حمل‌ونقل، سالیانه ۴/۲ درصد رشد داشته باشد و پس از آن به ۳/۳ درصد در سال برسد.

چالش ۲: پایش جمعیت‌شناختی

بسیاری از کشورهای صنعتی با چالش مشترک پیری جمعیت مواجه هستند. مردم مسن‌تر می‌شوند، حال آن‌که نرخ تولد رو به کاهش است و نمی‌توان میزان مرگ‌ومیر را جبران کرد. جمعیت کلی این کشورها سیر نزولی دارد و در مقابل تعداد افراد جوانی که باید هزینه و حقوق بازتستکی افراد سالخورده - که تعدادشان رو به فزونی است - را به دوش بکشند، بسیار کمتر است.

بنادر باید مانند سایر کارفرماها برای نیروی کار آینده جذاب باقی بمانند. اگرچه که اصطلاح «جنگ برای استعداد» ممکن است کمی خشن به نظر برسد ولی رقابت را در بازار کار امروز و آینده بالا می‌برد و ساختار قدرت را کاملاً برای نیروی جوان تحصیل کرده و حرفه‌ای تغییر می‌دهد.



افزایش ظرفیت جاده‌ها به دلیل ترافیک کامیون‌ها

چالش ۳: توسعه شهری

از زمان انقلاب صنعتی، روند توسعه شهری با ترک روستاها و مهاجرت به شهرها آغاز شد. این روند هم‌چنان ادامه دارد و به نظر می‌رسد جمعیت رو به افزایش آسیا و آفریقا در شهرها زندگی بهتری دارند. با توجه به این‌که جمعیت روستایی در هند و چین به ترتیب ۸۵۷ میلیون و ۶۳۵ میلیون بوده، انتظار می‌رود سهم جهانی جمعیت روستایی از ۵۴ درصد در سال ۲۰۱۴ به ۶۶ درصد در سال ۲۰۵۰ افزایش یابد. (سازمان ملل ۲۰۱۴) اگرچه که در کشورهای توسعه‌یافته نرخ توسعه شهری بالاست ولی درصد جمعیتی که در مراکز روستایی زندگی می‌کنند، دو درصد در آمریکای شمالی و ۷۳ درصد در اروپاست. (سازمان ملل ۲۰۱۴) اغلب بنادر در قلب شهرها قرار دارند و این موضوع تداخل نواحی بندری و مسکونی را به یک چالش تبدیل کرده است.

فناوری‌های نوین در شهرها از قبیل شهرهای هوشمند و بنادر هوشمند با ایجاد جریان حمل‌ونقل و عملیات بندری ایمن‌تر، کارآمدتر و یکپارچه می‌تواند راه‌حلی باشد برای حل این نوع چالش‌ها. با افزایش دسترسی بهبودیافته به تسهیلات مناسب بندری، بنادر می‌توانند تامین کالا و خدمات را با روش بهتری به شهرها ارائه کنند.



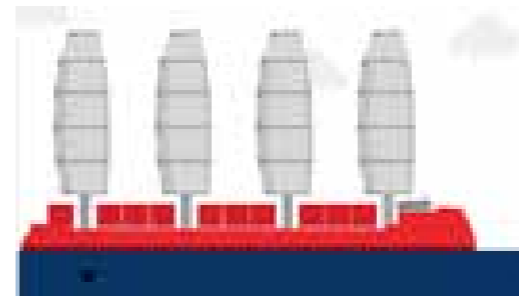
چشم‌انداز لایروپ هوشمند Backhoe

چالش ۴: پایداری

پایداری به یک هدف اصلی و مورد مناقشه در توسعه جوامع تبدیل شده است. بوم‌شناسی (اکولوژی)، اقتصاد و جامعه سه رکن اصلی پایداری بوده که تعریف کلی پایداری در مورد بنادر هم صدق می‌کند. ادارات بنادر باید با ایجاد بنادر پایدار در توسعه منطقه و زنجیره لجستیک کنش‌گرا عمل کنند.

پایداری و کمبود منابع، پیشران‌های نوآوری‌های فنی و راهبردهای جدید در بنادر محسوب می‌شود. اجرای نوآوری‌ها می‌تواند پایداری بنادر را افزایش دهد. روش‌های کاهش آلودگی در بنادر استفاده از سوخت‌های LNG به‌جای سوخت‌های فسیلی، وسایل نقلیه الکتریکی و فرآیندهای بهینه و مکانیزه است.

با توجه به کمبود روزافزون منابع به‌خصوص سوخت‌های فسیلی، مصرف آن‌ها باید مورد تأمل قرار گیرد. در این‌خصوص راهبردهای جدیدی باید اتخاذ شود تا کفایت منابع و عملیات پایدار بنادر را پشتیبانی کنند. اقتصاد مدور (Circular Economy) تأثیر فعالیت‌های زیست‌محیطی را کاهش می‌دهد و هم‌چنین تقاضای جدید حمل‌ونقل مرتبط با لجستیک معکوس (Reverse Logistics) را ایجاد می‌نماید.



چشم‌انداز شناور کالابر سبز که از نیروی باد استفاده می‌نماید

۳ - چشم‌انداز بنادر هوشمند

۳-۱: مفهوم بنادر هوشمند با ارتباطات به‌هم‌پیوسته

شبکه بنادر به‌هم‌پیوسته از یک‌طرف شامل بنادر هوشمند مجزا و از طرف دیگر بنادر هوشمندی می‌شود که از طریق یک شبکه به‌هم متصل هستند. شبکه بنادر هوشمند دارای سه رکن اصلی است که عبارتند از: خط‌مشی صنعتی هماهنگ شده، تبادل کارکنان، و ارائه تجارب موفق مابین بنادر.

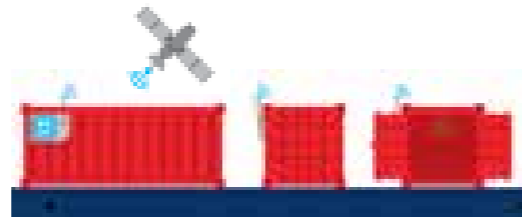
عناصر تشکیل‌دهنده اصلی شبکه جهانی بنادر هوشمند به‌قرار ذیل تعریف شده است:

- ادارات بندر به‌عنوان واسط بی‌طرف برای ارائه خدمات به فعالان بخش دریایی
- کانیتیرهای هوشمند به‌عنوان واحدهای لجستیکی هوشمند که حمل‌ونقل خود را از طریق شبکه حمل‌ونقل سازمان‌دهی می‌کنند.
- توافق سطح خدمت برای هر بخش از زنجیره حمل‌ونقل مانند کیفیت ضمانت‌شده خدمت
- ارتباط فیزیکی و دیجیتالی مابین بنادر هوشمند و دیگر گره‌های لجستیکی

هدف از شبکه جهانی، بهینه‌سازی لجستیک دریایی از طریق به مشارکت گذاشتن تجارب موفق به شکل راه‌حل‌های خلاقانه است. مدل‌های قیمت‌گذاری، پیش‌بینی‌ها و زمان دقیق جایگاه بارگیری کامیون‌ها در ترمینال از جمله مواردی است که مستلزم راه‌حل‌های نو است. این مهم، جذابیت و رقابت‌پذیری بنادر مورد بحث را افزایش داده و منافع رقابتی برای آن‌ها را به همراه دارد.

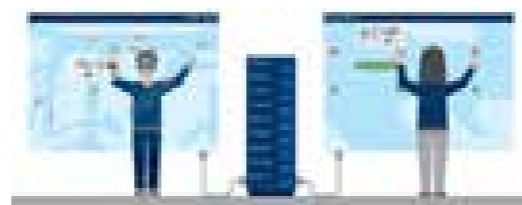
از طریق این شبکه، یک زنجیره تامین دیجیتالی در بنادر مهم تمامی قاره‌ها ایجاد خواهد شد. اطلاعات مربوط به ترافیک و کالا با یک استاندارد جهانی از طریق شبکه بین‌المللی بنادر در آسیا و اقیانوسیه، اروپا، آفریقا و آمریکا مبادله می‌شود. وقتی یک کانیتیر هوشمند از یک بندر حمل می‌شود، بنادر بعدی در زنجیره تامین دریایی از طریق شبکه بنادر هوشمند به کلیه اطلاعات وضعیت موجود در زنجیره و چالش‌های اجتماعی که ترمینال‌ها و حمل‌کنندگان ممکن است با آن‌ها مواجه باشند، دسترسی دارند. از نمونه‌ی این اطلاعات می‌توان به نوع تجهیزات مورد نیاز و زمان تخلیه و جابه‌جایی و هم‌چنین در اولویت قرار دادن کالاهای خطرناک و فاسدشدنی اشاره کرد.

بنادر هوشمند به‌هم‌پیوسته برای مشتریان این مزیت را دارند که وقتی یک کانیتیر هوشمند از بندر مبدا حمل می‌شود، ظرفیت بندر مقصد برای انبارش این کانیتیر ضمانت شده است. در آینده احتمالاً بتوان یک شبکه IT غیرمتمرکز برای کانیتیرهای هوشمند در شبکه بنادر هوشمند ایجاد کرد. در این شبکه خدمات با زمان محدود در زنجیره تامین ارائه خواهد شد.



کانیتیر هوشمند

ارزش شبکه جهانی بنادر هوشمند برای مشتریان این است که ضریب اعتماد در زنجیره تامین و صحت پیش‌بینی زمان تحویل افزایش و مدت‌زمان حمل و هزینه کلی کاهش پیدا می‌کند. بنادر جهان از گلوگاه‌های موجود در ارتباطات پسکرانه‌هایشان هم‌چون تاخیر ورود شناورها با مشکل مواجه هستند. داده‌های مکانی در بهبود واکنش در برابر این مشکلات بسیار مؤثر بوده است. این شبکه به‌منظور پایداری لجستیک جهانی به لحاظ اقتصادی، زیست‌محیطی و اجتماعی بسیار مهم است.



مرکز ترافیک بندر

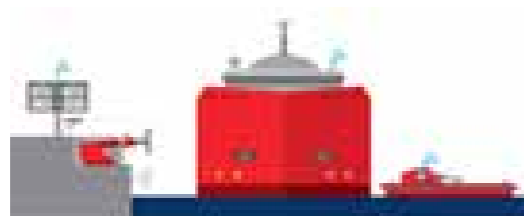
۴ - سناریوی آینده حمل‌ونقل دریایی

نوآوری‌های نوین تأثیر بسزایی بر بسیاری از صنایع از جمله بخش حمل‌ونقل دریایی، کشتیرانی و ناوبری دارد. در آینده‌ای نزدیک شناورهای خودران و یا بدون سرنشین دریاوردی تردد خواهند کرد و این امر موجب کاهش هزینه عملیات و افزایش ایمنی حمل‌ونقل دریایی خواهد شد. باید در نظر داشت که حضور متخصصان محلی از جمله افراد پایلوت و افسران دریایی هم‌چنان الزامی است. شناورهای خودران را نمی‌توان به یک‌باره جایگزین شناورهای با سرنشین کرد. آن‌ها را ابتدا باید

در خدمات خطوط کانتینر و فله‌بر و نیز عملیات مسافری به کار گرفت. با وجود تمایل نداشتن به استفاده از LNG در کشتیرانی، در آینده خواهیم دید که به دلایل متعددی شناورهای خودران و با سرنشین از این سوخت استفاده خواهند کرد. دلیل اول این‌که مقررات زیست‌محیطی با کاهش مقدار سولفور در گازهای خروجی متوقف نخواهد شد و بنادر برای شناورهایی که از نفت سنگین و یا گازوئیل استفاده می‌کنند، هزینه بالاتری در نظر خواهند گرفت. در ثانی، موتورهایی که با سوخت سنگین کار می‌کنند، برخلاف موتور شناورهای خودران، مستلزم خدمات تعمیر و نگهداری بالایی هستند.

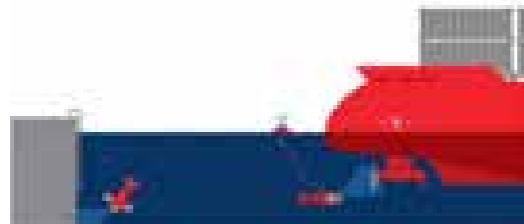
بویه‌های هوشمند در آبراه‌ها، عمق آب، مسیر و چگالی جریان‌ات دریایی، دمای آب و آلودگی احتمالی آب‌وهوا را اندازه‌گیری می‌کنند. این امر نقش مهمی را در ارتباط با کنترل گازهای آلوده‌کننده و آب توازن ایفا می‌کند. وجود یدک‌کش‌ها برای هدایت شناورها به ترمینال هنوز ضروری است. یدک‌کش‌های آینده نیمه‌خودران (Semi-autonomous) خواهند شد که به یک‌سری حس‌گر مجهز هستند. به‌عنوان بخشی از سیستم اطلاعاتی بندر، این یدک‌کش‌ها از اطلاعات مربوط به عمق و جریان آب استفاده کرده و حرکت شناور را از طریق سنسورهای داخل قایق اندازه‌گیری می‌کنند.

به‌منظور مهار شناور در اسکله، سنسورها و دوربین‌ها حرکات را کنترل خواهند کرد. کاپیتان اطلاعات دقیق فاصله بین شناور و اسکله را دریافت و در صورت لزوم، با کمک دید چشمی، شناور را مهار می‌کند. این فناوری‌های نوآورانه به‌منظور جلوگیری از هرگونه خسارت و کوتاه‌نمودن زمان مهار کشتی به کار گرفته می‌شود.



مهار خودکار کشتی

ربات‌های زیردریایی خودران، کاربری‌های بسیاری دارند. تعمیر و نگهداری از اصلی‌ترین وظایف این ربات‌هاست. این ابزار، زیرساخت‌های زیرآب بنادر را به‌طور منظم کنترل کرده تا درخصوص عدم نقص و صحت آن‌ها به‌خصوص در زمان جزر و مد یا توفان اطمینان حاصل شود. این ربات‌ها نیاز به لایروبی را تشخیص داده و حتی با مشاهده بدنه و پروانه شناور - از طریق دوربین‌هایی که دارند - مالک شناور را درخصوص سرویس و بازرسی شناور آگاه می‌سازند.



ربات زیردریایی خودران

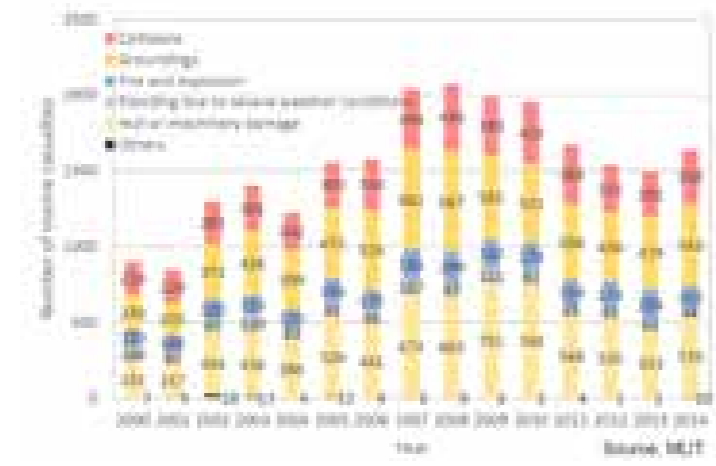
علاوه بر کانیتیرهای استاندارد، بسیاری از کانیتیرها باید به فناوری‌هایی تجهیز شوند که وضعیت بارگیری و قرارگیری کانیتیر بر روی کشتی را کنترل می‌کنند. کانیتیرهایی که دارای فناوری‌های پیشرفته‌تر هستند، قادرند که با سیستم مدیریت ترافیک بندر ارتباط برقرار کرده و بر اساس هزینه و زمان حمل در پسکرانه بندر، برای خود محل نگهداری ثبت کنند. |



همه چیز درباره شناورهای هوشمند دریا به استقبال کشتی‌های بدون سرنشین می‌رود؟

نادر پسنده	مدیرکل امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی
ابراهیم حسن‌پور	رئیس اداره ثبت کشتی‌ها و صدور گواهینامه‌های دریایی
مرتضی پرمه	کارشناسی اداره ثبت کشتی‌ها و صدور گواهینامه‌های دریایی

داده شده است. در مطالعات سوانح دریایی کشور زاین، دلایل ریشه‌ای بروز سوانح دریایی ناشی از خطای انسانی به‌صورت زیر دسته‌بندی شده است. این دلایل ریشه‌ای در شکل (۲) نشان داده شده است. شرایط نامناسب نگهداری دریانوردان و مانور نامناسب کشتی به‌وسیله دریانوردان از جمله مهم‌ترین دلایل ریشه‌ای در این مطالعه به دست آمده است. برای کاهش این نوع سوانح دریایی که سهم قابل‌توجهی از آن را به خود اختصاص داده است، توسعه تکنولوژی‌های مرتبط با کنترل از راه دور، شناسایی خطرات برخورد با سایر کشتی‌ها یا سازه‌های فراساحلی، برآورد مسیر دریایی بهینه، پایش مستمر عملکرد ماشین‌آلات و... بسیار موثر خواهد بود.



شکل ۱: نمونه‌ای از بررسی انواع سوانح دریایی در کشور زاین در سال ۲۰۱۲ تا ۲۰۱۶.

موضوع در دستور کار پنجم اجلاس MSC99 قرار گرفته و کشورهای عضو، نظرات و پیشنهادات خود را در نشست که در شانزدهم ماه می سال ۲۰۱۸ برگزار شد، ارائه کردند. این چارچوب قانونمند می‌تواند به شکل‌های زیر تعیین شود:

- اصلاح قوانین و مقررات موجود به‌طوری‌که مشمول شناورهای هوشمند یا بدون سرنشین شود.
- تدوین قوانین جدید برای شناورهای هوشمند یا بدون سرنشین
- ترکیبی از هر دو روش بالا
- تدوین راهنمای موقت برای کسب تجربه بیشتر قبل از تدوین الزامات قانونی

در ادامه پس از تبادل نظرها در اجلاس، کمیته مورد اشاره تصمیم گرفت تا چارچوب قانونمند جدیدی را با برگزاری گروه کاری و گروه مکانیسه‌ای (روش دوم) تدوین کند. گزارش نخست از پیش‌نویس اولیه چارچوب قانونمند در سند MSC99/WP.9 ارائه گردید.

در حال حاضر گروه مکاتبه‌ای با هماهنگی Finnish Transport Safety Agency (Traf) مشغول بررسی تعاریف و شناورهای هوشمند یا بدون سرنشین برای ارائه گزارش به MSC100 در سال ۲۰۱۹ است.

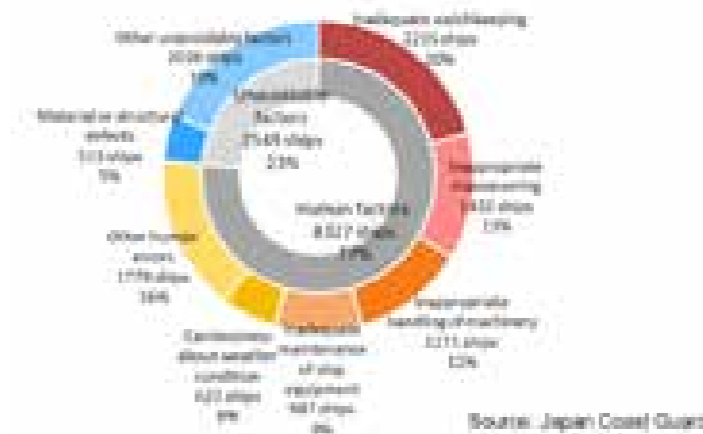
راهی برای کاهش سوانح دریایی
جایگاه سازمان بین‌المللی دریانوردی به‌گونه‌ای است که تلاش می‌کند با تعیین چارچوب‌های قانونمند برای شناورهای هوشمند، از این‌که این نوع شناورها به‌صورت

اشاره
وسایل نقلیه هوشمند یا بدون سرنشین در مدل‌های حمل‌ونقل جاده‌ای و ریلی رشد روزافزونی داشته‌اند. هوشمندسازی وسایل نقلیه مورد توجه قرار گرفته تا ایمنی دریانوردی را افزایش دهد. این نوع شناورهای هوشمند به‌عنوان نسل جدیدی از شناورهای با تکنولوژی بالا و کنترل از راه دور در نظر گرفته می‌شوند. در نتیجه، کمیته ایمنی دریانوردی در نود و هشتمین جلسه خود پذیرفت که چارچوب قانونمند مشخصی را برای فعالیت شناورهای هوشمند یا بدون سرنشین حداکثر تا سال ۲۰۲۰ در دستور کار قرار دهد؛ اما شناورهای هوشمند یا بدون سرنشین چه هستند و چه تفاوت‌هایی با مدل‌های قدیمی و سنتی شناورها دارند؟ کاربری و ویژگی مهم استفاده از آن‌ها چیست؟ و آیا در ایران، برنامه مدونی برای استفاده از شناورهای هوشمند وجود دارد؟ این پرسش‌هایی است که در این مقاله سعی شده به آن‌ها پاسخی مناسب بدهیم و درباره سیاست‌های سازمان بنادر و دریانوردی به‌عنوان مرجع دریایی کشور و عضو سازمان بین‌المللی دریانوردی برای توسعه و حمایت از طراحی، تولید و بهره‌برداری از شناور هوشمند یا بدون سرنشین سخن بگوییم.

کالا در مقایسه با سایر صنایع حمل‌ونقل داراست، مورد توجه قرار گرفته است تا ایمنی دریانوردی را افزایش دهد. این نوع شناورهای هوشمند به‌عنوان نسل جدیدی از شناورهای با تکنولوژی بالا و کنترل از راه دور در نظر گرفته می‌شوند. برای حضور چنین شناورهایی در آب‌های جهان، رای کمیته ایمنی دریانوردی اهمیت زیادی دارد. این کمیته بین‌المللی در نود و هشتمین جلسه خود موافقت کرد که چارچوب قانونمند مشخصی را برای فعالیت شناورهای هوشمند یا بدون سرنشین حداکثر تا سال ۲۰۲۰ در دستور کار قرار دهد. این

سیستماتیک در دهه ۸۰ میلادی اتفاق افتاده، اما این توسعه سیستماتیک رشد خود را کم‌وبیش در گذر زمان تاکنون ادامه داده است. مهم‌ترین تحقیقات انجام شده در این زمینه، تحقیقاتی است که درخصوص حمل‌ونقل جاده‌ای انجام شده؛ پروژه‌های US DARPA در کشور آمریکا و طراحی زیردریایی کنترل از راه دور در کشور نروژ در سال ۱۹۹۰ از جمله مهم‌ترین پروژه‌های موفق در این زمینه هستند. از سوی دیگر، هوشمندسازی وسایل نقلیه که سهم بسزایی را در حمل‌ونقل

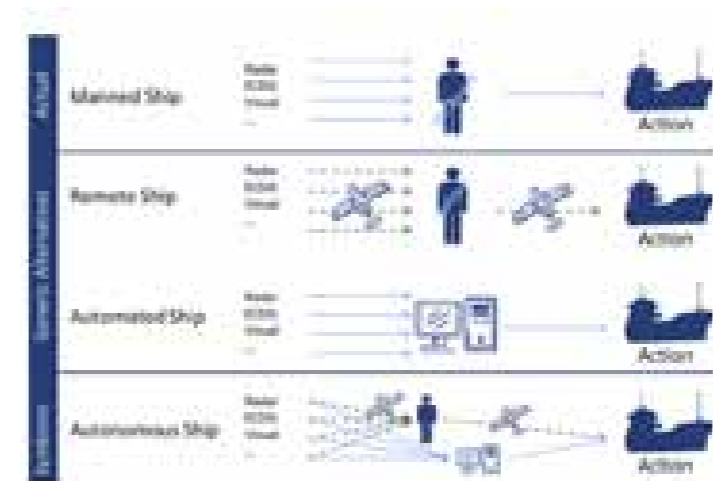
همان‌طور که جهان امروز، رو به سمت هوشمندسازی تمام حوزه‌ها دارد، وسایل نقلیه هم در حال حرکت به سمت هوشمندسازی هستند. قطارهای هوشمند، دستگاه‌های راهنمای جابه‌جایی کانتینر، هواپیماهای بدون سرنشین و... که اکنون در بسیاری از کشورهای دنیا مورد استفاده قرار می‌گیرند، تنها نمونه‌ای از تلاش برای هوشمندسازی در حوزه حمل‌ونقل به شمار می‌روند. تحقیقات مرتبط با دستیابی به ربات‌های هوشمند از اواخر ۱۹۵۰ میلادی آغاز شد. اگرچه می‌توان گفت بسیاری از توسعه‌های



شکل ۲: دلایل ریشه‌ای بروز سوانح دریایی ناشی از خطای انسانی در کشور ژاپن در سال‌های ۲۰۱۲ تا ۲۰۱۶



شکل ۳: طرح توسعه شناور هوشمند یا بدون سرنشین



شکل ۴: مقایسه دو دسته اصلی شناورهای اصلی در مقایسه با شناورهای کلاسیک نیازمند حضور دریانوردان

طرح توسعه شناور هوشمند یا بدون سرنشین

هدف از طرح موضوع شناور هوشمند در سازمان بین‌المللی دریانوردی دست یافتن به کشتی‌هایی است که بدون خدمه فعالیت کنند. رسیدن به این هدف، متناسب با رشد تکنولوژی در گذر زمان امکان‌پذیر است، درحالی‌که در شرایط کنونی فعالیت کشتی‌ها مانند نگهبانی، مانور، تعمیر و نگهداری ماشین‌آلات و تجهیزات، حمل و نگهداری، وضعیت پهلوگیری به اسکله‌ها و... به‌طور کامل وابسته به حضور خدمه کشتی است. از گذشته، رقابت برای هوشمندسازی کشتیرانی مورد توجه بوده و برخی مسایل فنی از طریق الزامات بین‌المللی متناسب با تکنولوژی روز تعیین شده‌اند تا فرآیند کنترل

از راه دور کشتی‌ها به هدف نهایی خود یعنی کشتی‌های اتوماتیک در سال ۲۰۲۰ نزدیک شود. به عنوان مثال، می‌توان رد پای تاریخی این تلاش‌ها را به‌صورت زیر برشمرد:

- سیستم‌های مخابراتی از طریق فرکانس‌های رادیویی از سال ۱۹۹۰
- سیستم‌های الکترونیکی و ماهواره‌ای ناوبری از سال ۱۹۳۰
- رادارهای هوشمند با قابلیت جلوگیری از تصادم از سال ۱۹۷۴

• سیستم شناسایی خودکار از سال ۲۰۰۲ در محدوده‌های دریانوردی محدود و برای شناورهای کوچک خاص، به‌کار بردن عملیات شناورهای هوشمند یا بدون سرنشین امکان‌پذیر است. برای مثال کشور نروژ یک کشتی کانتینربر با ظرفیت 120 TEU را در مسیر تردد مشخص و بدون ترافیک دریایی مورد بهره‌برداری قرار داده است، درحالی‌که بهره‌برداری از شناور هوشمند یا بدون خدمه در تمامی مسیرهای دریانوردی به‌ویژه در مناطق پرترافیک دریایی یک هدف بلندمدت است که به رشد تکنولوژی و اطمینان مالکان یا بهره‌برداران کشتی‌ها از این تکنولوژی بستگی دارد. در نتیجه تصویر طرح توسعه استفاده از شناورهای هوشمند یا بدون سرنشین می‌تواند مشابه آنچه که در شکل (۳) و شکل (۴) نشان داده شده، در آینده پیش‌بینی شود.

این طرح توسعه نشان می‌دهد که شناور هوشمند بدون سرنشین در کاربردهای تجاری در حال حاضر نمی‌تواند صرفاً با شرایطی که کشتی بدون خدمه فعالیت می‌کند، مورد پذیرش قرار گیرد، بلکه توسعه آن‌ها در گذر زمان و رشد تکنولوژی از جنبه‌های متفاوتی در نظر گرفته می‌شوند. این جنبه‌ها می‌تواند به‌صورت زیر دسته‌بندی شوند:

۱- کشتی اتوماتیک مجهز به سیستم‌های تصمیم‌گیری پیشرفته مستقل از انسان نوعی کشتی است که دریانوردان برای فعالیت و کنترل سیستم‌های کشتی بر روی آن قرار می‌گیرند. در این نوع کشتی برخی از عملیات به‌صورت اتوماتیک انجام می‌شود.

۲- کشتی کنترل از راه دور به همراه دریانوردان

کشتی دیگری است که کنترل و عملیات آن از موقعیت دیگری در ساحل و از راه دور انجام می‌شود. در این نوع کشتی دریانوردان بر روی کشتی حضور دارند و عملیات‌هایی مانند تردد در کانال‌ها بدون حضور راهنمای بنادر، پهلوگیری خودکار کشتی، سیستم فراخوان جست‌وجو و نجات و... در آن‌ها صورت می‌گیرد.

۳- کشتی کنترل از راه دور بدون سرنشین نوعی کشتی است که کنترل و عملیات آن از موقعیت دیگری در ساحل و از راه دور و بدون حضور دریانوردان انجام می‌شود. عملیات‌هایی مانند جلوگیری از تصادم در

دریا، جلوگیری از آلودگی دریا و... از این طریق انجام می‌شود.

۴- کشتی تمام اتوماتیک

به کشتی‌هایی اطلاق می‌شود که سیستم‌های عملیاتی آن‌ها قابلیت تصمیم‌گیری و انجام اقدام اتوماتیک را داشته باشند.

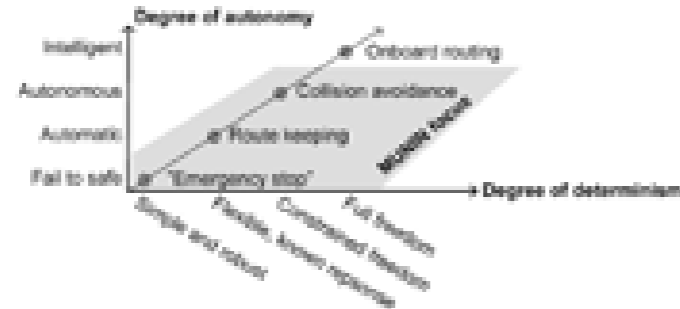
جایگاه مدیریت انسانی در فرآیند

هوشمندسازی

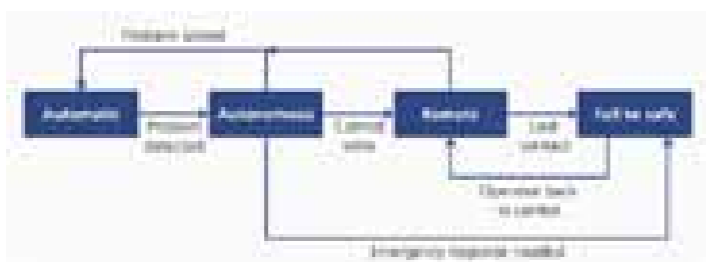
همان‌گونه که در دسته‌بندی شناورهای هوشمند در بالا شرح داده شد، دستیابی به شناورهای تجاری هوشمند اتوماتیک بدون سرنشین ممکن است در آینده نزدیک یک هدف واقعی به نظر نرسد، اما شناورهای بدون سرنشین می‌توانند به‌صورت ترکیبی از روش‌های کنترل از راه دور و کنترل اتوماتیک در نظر گرفته شوند و توسعه هر یک از این روش‌ها به‌صورت سازگار با سایر روش‌های ممکن، مسیر را برای دستیابی به شناورهای تجاری هوشمند اتوماتیک بدون سرنشین ممکن سازد. شکل (۵) نمایی از توسعه روش‌های ممکن برای دستیابی به شناور هوشمند را نشان می‌دهد.

شناورهایی که از سیستم‌های تصمیم‌گیری پیشرفته مستقل از انسان از توابع معین برای عملیات کشتی استفاده می‌کنند، به‌صورت مستمر شرایط دریانوردی مانند شرایط آب و هوایی، وجود خطر تصادم و... یا شرایط ایمنی کشتی مانند سلامت سازه‌ای، حفظ ناوبری و... را مورد بررسی قرار داده و در صورت وجود هرگونه مشکل یا خطر که از طریق سنسورهای متفاوت شناسایی می‌شوند، به‌طور خودکار نسبت به رفع مشکل اقدام خواهند کرد. این نوع سیستم‌ها در صورتی که توانایی حل مشکل را نداشته باشند، اپراتور کشتی را در جریان قرار می‌دهند تا برای حل مشکل از قدرت مدیریت و تصمیم‌سازی انسانی استفاده شود. الگوریتم تصمیم‌گیری این نوع سیستم‌ها در کشتی در شکل (۶) نشان داده شده است.

استفاده از شناور بدون سرنشین یا هوشمند در آینده مزایای متعددی را به دنبال خواهد داشت، به‌طوری‌که امروزه رقابت بین کشتی‌سازی‌های بزرگ اروپا برای جلب مشتری در استفاده از سیستم‌های هوشمند در ساخت کشتی جدی‌تر شده است. با این‌وجود استفاده از شناورهای هوشمند یا بدون سرنشین معایب متعددی را نیز به دنبال دارد. مهم‌ترین مزایا و معایب استفاده از این نوع کشتی‌ها را می‌توان در جدول (۱) برشمرد. در مطالعات و تحقیقات پیش‌بینی شده است که شروع مدل‌های تجاری شناورهای هوشمند یا بدون سرنشین از کشتی‌های قله‌بر خواهد بود؛ زیرا در این نوع از کشتی سرعت نسبتاً کم، مسیرهای دریانوردی طولانی، تخلیه و بارگیری تنها در یک بندر و تقریباً



شکل ۵: توسعه روش‌های ممکن برای دستیابی به شناور هوشمند



شکل ۶: الگوریتم تصمیم‌گیری سیستم‌های تصمیم‌گیری پیشرفته مستقل از انسان

جدول (۱): مزایا و معایب استفاده از کشتی‌های هوشمند یا بدون سرنشین

معایب	مزایا
<ul style="list-style-type: none"> • به مخاطره افتادن شغل دریانوردان یا توجه به حجم زیاد جمعیت دریانوردان در دنیا • امکان بروز تهدیدات امنیتی برای بنادر در صورت ایجاد نکردن بستر کنترلی و نظارتی • امکان نداشتن تعمیرات فوری در کشتی 	<ul style="list-style-type: none"> • کاهش سوانح دریایی ناشی از خطای انسانی • هم‌راستایی با اهداف هوشمندسازی بنادر • نیاز نداشتن به محل اسکان برای خدمه در نتیجه کاهش وزن سبک کشتی‌ها و افزایش ظرفیت باربری کشتی • نیاز نداشتن به خرید مواد مصرفی خدمه • بهینه کردن مسیر دریانوردی و کاهش مصرف سوخت کشتی‌ها • کاهش انتشار گازهای گلخانه‌ای هم‌راستا با ضمیمه ششم کنوانسیون MARPOL • حذف سیستم‌هایی که برای رفاه خدمه در کشتی پیش‌بینی شده است. این موضوع شامل مفاد کنوانسیون کار دریایی (MLC) نیز می‌شود. • حفظ جان اشخاص در دریا و حذف برخی از الزامات کنوانسیون SOLAS • کاهش زمان لنگراندازی و نوبت‌دهی کشتی در بنادر

نشان می‌دهد.

اگر هزینه روزانه دستمزد خدمه کشتی با نرخ سفر کشتی در مدت پنج سال مقایسه شود، دستمزد خدمه به میزان ۱۰ درصد کرایه حمل بار است. هم‌چنین این هزینه با در نظر گرفتن تورم در آینده مقادیر بیشتری را به خود اختصاص خواهد داد. بنابراین هوشمندسازی شناورها پتانسیل مناسبی برای کاهش هزینه‌های دستمزد خدمه دارد.

۲- سازگاری با محیط زیست

سازگاری با محیط زیست صنایع گوناگون در کنار کارایی و ایمنی در مجامع بین‌المللی مورد توجه قرار دارد و این موضوع از صنایع کشتیرانی مستثنی نیست. اگرچه بر اساس انتشارات سازمان بین‌المللی دریانوردی میزان

بدون دخالت انسان است. در نتیجه کاربرد شناورهای هوشمند یا بدون سرنشین نه تنها موجب بهبود کارایی حمل‌ونقل کالا شده، بلکه مورد توجه سرمایه‌گذاران نیز خواهد بود. به‌طور کلی طرح توسعه این نوع شناورها می‌تواند از سه جنبه مورد توجه قرار گیرد:

۱- کارایی و اقتصادی

مهم‌ترین عامل برای تولید شناور هوشمند یا بدون سرنشین یقیناً بُعد کارایی و اقتصادی آن خواهد بود. هزینه دستمزد خدمه همواره به‌عنوان یکی از مهم‌ترین هزینه‌های کشتی در نظر گرفته می‌شود، به‌طوری‌که در بررسی گزارش‌های هزینه‌های کشتی‌ها در سال ۲۰۱۰ این هزینه بین ۳۱ تا ۳۶ درصد کل هزینه فعالیت یک کشتی برآورد شد. جدول (۲) هزینه روزانه دستمزد خدمه انواع کشتی‌ها را

جدول (۲): هزینه روزانه دستمزد خدمه انواع کشتی‌ها

Vessel Type	Daily operating costs in USD per day							
	Master	Deck Officer	Deck Crew	Engine Officer	Engine Crew	Galley	Medical	Other
Oil Tanker (10000 DWT)	1500	1200	1000	1500	1000	1000	1000	1000
Oil Tanker (5000 DWT)	1200	1000	800	1200	800	800	800	800
Oil Tanker (2000 DWT)	800	700	600	800	600	600	600	600
Oil Tanker (1000 DWT)	600	500	400	600	400	400	400	400
Oil Tanker (500 DWT)	400	350	300	400	300	300	300	300
Oil Tanker (200 DWT)	300	250	200	300	200	200	200	200
Oil Tanker (100 DWT)	200	150	100	200	100	100	100	100
Oil Tanker (50 DWT)	150	100	50	150	50	50	50	50
Oil Tanker (20 DWT)	100	50	20	100	20	20	20	20
Oil Tanker (10 DWT)	50	20	10	50	10	10	10	10
Oil Tanker (5 DWT)	20	10	5	20	5	5	5	5
Oil Tanker (2 DWT)	10	5	2	10	2	2	2	2
Oil Tanker (1 DWT)	5	2	1	5	1	1	1	1

جدول (۳): مقایسه اثر کاهش سرعت بر مصرف سوخت و انتشار گازهای گلخانه‌ای

Vessel Type	Daily operating costs in USD per day		Annual operating costs in USD per year	
	Master	Deck Crew	Master	Deck Crew
Oil Tanker (10000 DWT)	1500	1200	150000	120000
Oil Tanker (5000 DWT)	1200	1000	120000	100000
Oil Tanker (2000 DWT)	800	700	80000	70000
Oil Tanker (1000 DWT)	600	500	60000	50000
Oil Tanker (500 DWT)	400	350	40000	35000
Oil Tanker (200 DWT)	300	250	30000	25000
Oil Tanker (100 DWT)	200	150	20000	15000
Oil Tanker (50 DWT)	150	100	15000	10000
Oil Tanker (20 DWT)	100	50	10000	5000
Oil Tanker (10 DWT)	50	20	5000	2000
Oil Tanker (5 DWT)	20	10	2000	1000
Oil Tanker (2 DWT)	10	5	1000	500
Oil Tanker (1 DWT)	5	2	500	200

انتشار گازهای گلخانه‌ای سهم کمی در حدود سه درصد نسبت به سایر صنایع را دارد اما این میزان انتشار نیز بر اساس کنوانسیون‌های بین‌المللی باید در آینده نزدیک نسبت به وضعیت کنونی تقلیل یابد. تولید شناورهای هوشمند یا بدون سرنشین با افزایش کارایی و استفاده از سیستم‌های تصمیم‌گیری پیشرفته مستقل از انسان مانند مصرف سوخت کشتی را بهینه کرده و در نتیجه میزان تولید گازهای گلخانه‌ای را به‌طور موثری کاهش داده است. به عنوان مثال، همان‌گونه که در جدول (۳) نشان داده شده است، در تحقیقات انجام شده بر روی یک کشتی خاص در مسیر دریانوردی بندر Porto de Tubarao به Hamburg با کاهش سرعت کشتی از ۱۶ گره دریایی به ۱۱ گره دریایی مصرف سوخت کشتی تا ۵۴ درصد و انتشار گازهای گلخانه‌ای تا یک تن کاهش یافته است.

جدول (۴): نقشه راه تدوین چارچوب قانونمند برای شناورهای هوشمند یا بدون سرنشین در سازمان بین‌المللی دریانوردی

Task	MSC 97 (2011)	ICG (2011)	MSC 108 (2012)	MSC 109 (2012)	ICG (2012)	MSC 110 (2012)	MSC 111 (2012)
Finalize guidelines, final instruments, etc.	■		■				
Consolidated document based on submissions to MSC 97 to be prepared by the Secretariat			■				
Correspondence Group to test the methodology		■					
Final step: identification of priorities in MSC instruments			■	■	■	■	■
Final step: approval by consensus the final appropriate text of addressing MSC's operations				■	■	■	■
Initial guidelines for IACS' work	■		■				

جدول (۵): نمونه‌ای از مطالعات تحقیقاتی شناور هوشمند یا بدون سرنشین در ایران

شرکت سازنده داخلی	تحقیقات دانشگاهی	مطالعات سازمانی
شرکت سپهر سیستم اندیش	دانشکده علوم و فنون دریایی واحد علوم و تحقیقات دانشگاه آزاد اسلامی	طراحی و ساخت قایق کاتاماران خودران هیدروگرافی
مدیرعامل: حسین مختاری	محقق: دکتر امیرحسین جاوید	محل انجام: بندر امیرآباد

بدیهی است که کاهش مصرف سوخت در نتیجه کاهش سرعت کشتی نه تنها به‌عنوان مشوق سازگار محیط زیست محسوب می‌شود بلکه با مقایسه هزینه درآمد سفر دریایی انجام شده مقرون‌به‌صرفه است. نمونه‌ای از هزینه درآمد در جدول (۳) قابل مقایسه است.

۳- بازخورد اجتماعی

فقدان نیروی انسانی دریانورد که افزایش دستمزد دریانوردان را به دنبال دارد، در تئوری‌های اقتصادی یکی از مهم‌ترین موانع جذب سرمایه و بهبود کسب‌وکار محسوب می‌شود. استفاده از شناورهای هوشمند یا بدون سرنشین این امکان را برای سرمایه‌گذاران صنعت کشتیرانی فراهم می‌سازد تا نگرانی نسبت به کمبود دریانورد، آموزش و ارتقاء آن‌ها برای فعالیت کشتی‌ها کاهش یابد.

از سوی دیگر، تحقیقات متعدد نشان داده که بیشتر سوانح دریایی ناشی از خطای انسانی دریانوردان بوده است. روانشناسان بر این اعتقادند که خطای انسانی دریانوردان به‌مرور زمان در سفرهای دریایی در اثر عوامل اجتماعی نظیر دوری از خانواده و حذف زندگی خانوادگی نسب به سایر مشاغل بیشتر است. می‌توان نتیجه گرفت که استفاده از شناورهای هوشمند یا بدون سرنشین تأثیر بسزایی در کاهش سوانح دریایی ناشی از عوامل اجتماعی داشته باشد.

نقشه راه تدوین چارچوب قانونمند

از آن‌جا که رشد و توسعه شناورهای هوشمند یا بدون سرنشین توجه صنایع

مختلف از جمله صنعت حمل‌ونقل دریایی را در دنیا به خود اختصاص داده است، ایجاد چارچوب قانونمند برای حفظ شرایط ایمنی و امنیت در دریا و جلوگیری از آلودگی دریا در دستور کار سازمان بین‌المللی دریانوردی قرار گرفته است. طراحان، سازندگان و بهره‌برداران این نوع شناورها نیز می‌توانند اهداف و ایده‌های خود را متناسب با این استانداردهای بین‌المللی پیاده‌سازی کرده و از موسسه‌های رده‌بندی گواهینامه‌های فنی و ایمنی اخذ کنند. هم‌چنین این چارچوب قانونمند می‌تواند به‌عنوان معیار تشخیص برقراری ایمنی و امنیت در دریا و جلوگیری از آلودگی دریا برای کشورهای صاحب‌پرچم و تردد این نوع کشتی‌ها در آب‌های تحت حاکمیت کشورهای صاحب‌بندر قرار گیرد. نقشه راه تدوین چارچوب قانونمند برای شناورهای هوشمند یا بدون سرنشین در سازمان بین‌المللی دریانوردی به‌صورت جدول (۴) برنامه‌ریزی شده است:

سیاست‌های سازمان بنادر و دریانوردی

سازمان بنادر و دریانوردی به‌عنوان مرجع دریایی کشور و عضو سازمان بین‌المللی دریانوردی سیاست‌هایی را برای توسعه و حمایت از طراحی، تولید و بهره‌برداری از شناور هوشمند یا بدون سرنشین در دستور کار خود قرار داده است. بسته توسعه و حمایتی سیاست‌های این سازمان به بخش‌های زیر تقسیم‌بندی می‌شود:

الف) شناسایی وضعیت فعلی

در حال حاضر تعداد اندکی از دانشگاه‌ها و مراکز تحقیقاتی نسبت به انجام مطالعات پراکنده و موردی اقدام کرده‌اند. نمونه‌ای از این مطالعات در جدول (۵) و شکل (۷) ارائه شده‌اند. شناسایی این تحقیقات انجام شده در زمینه طراحی، تولید شناور هوشمند یا بدون سرنشین می‌تواند ترسیم بهتری از چشم‌انداز توسعه و حمایت از طراحی، تولید شناور هوشمند یا بدون سرنشین ارائه کند. لذا دعوت از مجامع دانشگاهی و تحقیقاتی برای ارائه مطالعات پیشین و ایده‌های نوین خود در مطالعات آتی از طریق برگزاری جلسات و همایش‌ها در دستور کار سازمان بنادر و دریانوردی قرار گرفته است.

ب) مشارکت در تدوین چارچوب قانونمند شناور هوشمند یا بدون سرنشین

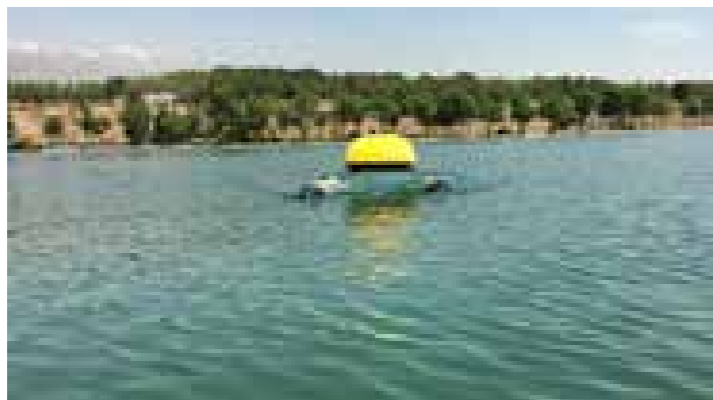
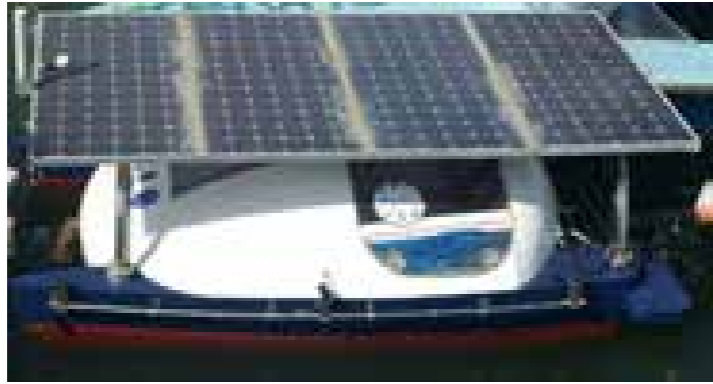
از آن‌جا که تدوین چارچوب قانونمند شناور هوشمند یا بدون سرنشین در دستور کار سازمان بین‌المللی دریانوردی قرار گرفته است، سیاست اصلی سازمان بنادر و دریانوردی، همراه شدن تیم کارشناسی ایران با دستور کار سازمان بین‌المللی دریانوردی برای بررسی دقیق اسناد و نظرات اعضای

کمیته ایمنی دریانوردی در کمیته ایمنی دریانوردی (MSC) و مشارکت و حضور فعال نمایندگان سازمان در گروه مکاتبه‌ای و گروه کاری کمیته ایمنی دریانوردی است.

ج) تعیین اولویت‌های طراحی و ساخت شناور هوشمند یا بدون سرنشین

از آن‌جا که مطالعات طراحی و تولید شناورهای هوشمند یا بدون سرنشین در دنیا در حال حاضر برای کاربردهای آزمایشی و تحقیقاتی و در مقیاس‌های کوچک انجام شده است نه با هدف شناورهای تجاری و حمل بار، بنابراین نیازسنجی و اولویت‌بندی توسعه و حمایت از طراحی، تولید یا بهره‌برداری از شناورهای هوشمند یا بدون سرنشین در حال حاضر اجتناب‌ناپذیر است. این اولویت‌بندی به شرح زیر است:

- ۱- شناورهای بدون سرنشین کنترل از راه دور برای کاربردهای: تحقیقاتی، جست‌وجو و نجات، لایروبی، حفاری در دریا، راهنمایر، شناسایی آلودگی در دریا، و تجاری.
- ۲- سیستم‌های هوشمند برای کاربردهای: عملیات راهنمایی برای عبور از کانال‌ها، مشارکت در عملیات جست‌وجو و نجات، عملیات جمع‌آوری آلاینده‌ها از دریا، جلوگیری از تصادم در دریا، عملیات هیدروگرافی، موقعیت‌یاب دینامیکی، ارسال پیام‌های اضطرار، مسیریابی هوشمند، پایش سلامت سازه و تجهیزات کشتی، و بهینه‌سازی مصرف سوخت.



شکل ۷: نمونه‌ای از مطالعات تحقیقاتی شناور هوشمند یا بدون سرنشین در ایران

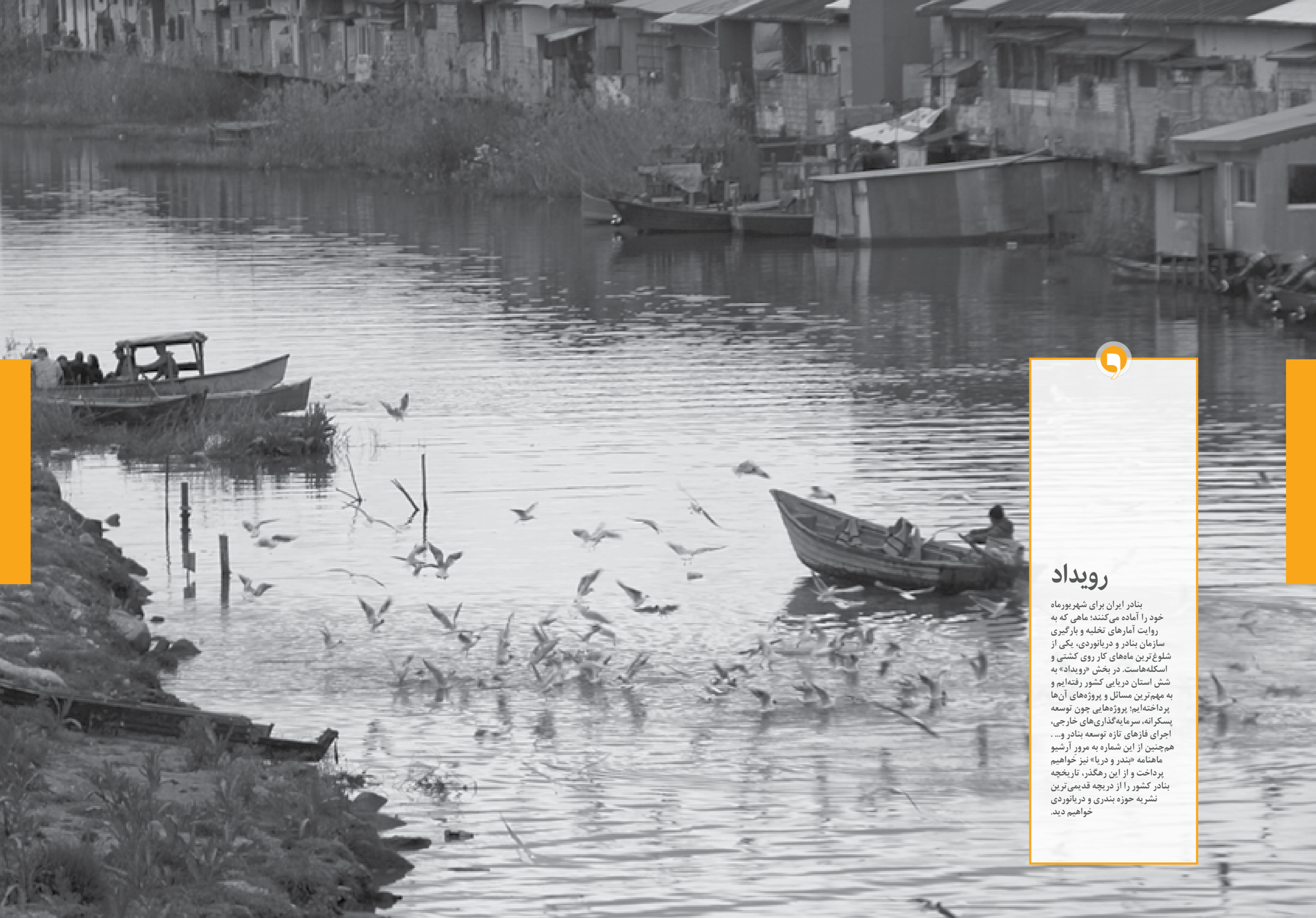
د) راهکارهای اجرایی برای بنادر هوشمند.

هوشمندسازی بنادر، همگام با هوشمندسازی شناورها

- با رشد تکنولوژی در طراحی و تولید شناورهای هوشمند یا بدون سرنشین در آینده لازم است متناسب با رشد بهره‌برداری از شناورهای هوشمند در دنیا، بنادر کشور نیز برای ارائه خدمات به شناورهای هوشمند آمادگی لازم را داشته باشند. مهم‌ترین موضوعات در بسته توسعه و حمایت از بنادر هوشمند را می‌توان به‌صورت زیر دسته‌بندی کرد:
- ۱- عملیات نوبت‌دهی کشتی‌ها برای ورود به بندر
 - ۲- عملیات پهلوگیری به اسکله و جدا شدن از آن
 - ۳- عملیات برق‌رسانی با شناورها
 - ۴- عملیات سوخت‌گیری یا بانکرینگ
 - ۵- عملیات راهنمایی در محوطه بندر
 - ۶- عملیات جست‌وجو و نجات
 - ۷- دریافت پیام اضطرار
 - ۸- آب‌رسانی به شناور
 - ۹- دریافت زایدات شناور
 - ۱۰- تخلیه و بارگیری کالا و محموله‌ها

منابع و مراجع:

- ۱- اسناد ارائه شده به اجلاس کمیته ایمنی دریانوردی شماره ۹۸ و ۹۹، در سال‌های ۲۰۱۷ و ۲۰۱۸
- ۲- اسناد و سوابق مطالعاتی سازمان بنادر و دریانوردی، ۱۳۹۷



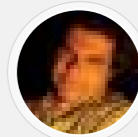
رویداد

بنادر ایران برای شهریورماه خود را آماده می‌کنند؛ ماهی که به روایت آمارهای تخلیه و بارگیری سازمان بنادر و دریانوردی، یکی از شلوغ‌ترین ماه‌های کار روی کشتی و اسکله‌هاست. در بخش «رویداد» به شش استان دریایی کشور رفته‌ایم و به مهم‌ترین مسائل و پروژه‌های آنها پرداخته‌ایم؛ پروژه‌هایی چون توسعه پسرکانه، سرمایه‌گذاری‌های خارجی، اجرای فازهای تازه توسعه بنادر و... هم‌چنین از این شماره به مرور آرشیو ماهنامه «بندر و دریا» نیز خواهیم پرداخت و از این رهگذر، تاریخچه بنادر کشور را از دریچه قدیمی‌ترین نشریه حوزه بندری و دریانوردی خواهیم دید.



جنبه‌های دیده نشده حضور ایران در نشست آکتائوی قزاقستان

ما و همسایگان خزر



امین جوادی پویا | کارشناس حوزه انتقال انرژی

سال‌هاست که در حال مذاکره با پنج کشور ساحلی دریای خزر هستیم، بخشی از مسائل حل شده و بخش‌های دیگری باقی مانده‌اند. نکته مهم این‌جاست که حسن روحانی فارغ از آن‌که رئیس‌جمهور است و مسئول حفظ تمامیت ارضی کشور، در جایگاه یک حقوق‌دان، درباره مذاکرات آکتائو سخن گفته است. مسئله دریای خزر و رژیم حقوقی آن، کمی پیچیده به نظر می‌رسد. از سهم ۵۰ درصدی میان ایران و روسیه سخن گفته می‌شود اما به درستی روشن نیست که این حق، کجا، چه زمان و در چه سندی به ثبت رسیده است. اگر به اظهارات رئیس‌جمهوری در هیات دولت مراجعه کنیم، هیچ اشاره‌ای به سهم ۵۰ درصدی ایران و روسیه نشده است: «بیش از ۲۰ سال است که در حال مذاکره با پنج

سهم ۵۰ درصدی؛ شایعه یا واقعیت؟

از وجه تاریخی، مسئله دریای خزر و رژیم حقوقی آن، کمی پیچیده به نظر می‌رسد. از سهم ۵۰ درصدی میان ایران و روسیه سخن گفته می‌شود اما به درستی روشن نیست که این حق، کجا، چه زمان و در چه سندی به ثبت رسیده است. اگر به اظهارات رئیس‌جمهوری در هیات دولت مراجعه کنیم، هیچ اشاره‌ای به سهم ۵۰ درصدی ایران و روسیه نشده است: «بیش از ۲۰ سال است که در حال مذاکره با پنج

کشور ساحلی دریای خزر هستیم، بخشی از مسائل را حل کرده‌ایم اما بخش‌های دیگری باقی مانده است.» نکته مهم این‌جاست که حسن روحانی فارغ از آن‌که رئیس‌جمهور است و مسئول حفظ تمامیت ارضی کشور، در جایگاه یک حقوق‌دان آشنا به تاریخ، درباره مذاکرات آکتائو قزاقستان سخن گفته است: «روسیه‌ای که روزی در زمان شوروی ادعای مالکیت بخش اعظمی از دریای خزر را داشت، امروز به ۱۷ درصد از این دریا اکتفا کرد.» به عبارت دیگر می‌توان گفت که در این نشست، کشورهای بخش شمالی خزر، یعنی روسیه، آذربایجان و قزاقستان به توافقاتی رسیده‌اند اما به گفته رئیس‌جمهور، در قسمت جنوبی دریای خزر، بین ایران، ترکمنستان و آذربایجان مسائلی باقی مانده؛ مسائلی که رئیس‌جمهور گفته است در مذاکرات بعدی مورد بررسی و حل‌وفصل قرار خواهند گرفت.

تاریخ چه می‌گوید؟

حال باید پرسید که آن حق ۵۰ درصدی میان ایران و روسیه از کجا وارد ادبیات مخالفان نشست اخیر قزاقستان شده است. سایت دولت مصاحبه‌ای با «هرمیداس باوند»، استاد حقوق بین‌الملل انجام داده به امید کشف ریشه‌های این روایت، او گفته است: «در عهدنامه ۱۹۲۱ که بعد از انقلاب اکتبر تنظیم شد، خزر دریای مشترک ایران و شوروی است و هر دو کشور دارای امتیاز کشتیرانی آزاد هستند. در عهدنامه قرار بر این شد که ۱۰ مایل به‌عنوان منطقه انحصاری ایران مشخص شود و مابقی آن مشترک بین ایران و روسیه باشد. البته در عهدنامه از ایران خواسته شده بود که برای معیشت مردم شوروی امتیاز شیلات به روس‌ها تعلق بگیرد. این قرارداد در سال ۱۹۲۵ به مدت ۲۵ سال به روس‌ها تعلق

گرفت. در زمان دکتر محمد مصدق ۲۵ سال دوم تمدید نشد. منتها شوروی در کل پهنه خزر صید را انجام می‌داد و ایران معمولاً در منطقه محلی صید می‌کرد. این موضوع ادامه داشت و زمانی که امتیاز شیلات برای روس‌ها تمدید نشده، روسیه و ایران، هر دو در دریا صید می‌کردند.» پس از کشمکش‌های فراوان در ۱۹۹۸، روسیه و ترکمنستان، بستر قسمت شمال قزاقستان را بر اساس طول سواحل تقسیم کردند و به موازات آن قراردادی بین روسیه و جمهوری آذربایجان بسته شد که بستر و منابع خزر تقسیم شد. هرمیداس باوند به دوره‌ی دولت اصلاحات که در واقع آغاز تلاش دو دهه‌ای ایران برای گرفتن حق خود در دریای خزر بوده، اشاره کرده و گفته است: «ایران در زمان دولت اصلاحات به این شرایط اعتراض کرد و پیشنهاد داد که هر کشور ۲۰ درصد به صورت مساوی از دریا سهم داشته باشد که از سوی روسیه، قزاقستان و جمهوری آذربایجان استقبالی نشد. پس‌از آن ایران اعلام کرد که اجازه نخواهد داد در ۲۰ درصد آب‌های مجاور ایران، دیگران دخالتی داشته باشند و کشتی مسئول اکتشاف روسی آن منطقه را ترک کرد. از آن تاریخ تاکنون ایران بر سهم ۲۰ درصدی خود تاکید کرده است. آذربایجان و ترکمنستان از این شرایط ناراضی بودند، به‌خصوص در حوزه البرز که دارای منابع نفتی و محل مورد مناقشه است.» ماجرا به همین‌جا ختم نمی‌شود. باوند به دولت نهم هم اشاره می‌کند که در آن منوچهر متکی وزیر امور خارجه وقت در مصاحبه‌ای رسماً از سهم ۱۱ درصدی ایران سخن گفت و معتقد است ضدانقلاب از همین اظهارات سوءاستفاده کرده و برای نخستین بار به اشتباه یا دروغ از سهم ۵۰ درصدی ایران در رژیم حقوقی خزر گفته‌اند و نوشته‌اند.

امنیت ملی، دستاورد مهم نشست اخیر

رئیس‌جمهور مهم‌ترین دستاورد مذاکرات آکتائوی قزاقستان را توافق در بخش امنیت ملی دانسته است. این نکته مهمی است که معمولاً از سوی مخالفان مورد توجه قرار نمی‌گیرد. اگر فرض کنیم یک نشست دیپلماتیک شبیه به یک روز شکار است، باید از شکارچی ببرسیم که برای شکار چه حیوانی رفته و آیا توانسته است آن را شکار کند؟ اهداف شرکت‌کنندگان در نشست‌های دیپلماتیک تعیین‌کننده آن است که تا چه حد پیروز میدان بوده‌اند. حضور ایران در مذاکرات آکتائو، برای تعیین سهم ایران در دریای خزر نبوده است، چرا که پیش از برگزاری چنین نشست‌هایی، متن مصوبات آن آماده می‌شود و کشورها با علم به آن، در جلسه شرکت می‌کنند. متن نامه‌ای که دکتر محمدجواد ظریف به عنوان مفاد اعلامیه تفسیری جمهوری اسلامی ایران در خصوص کنوانسیون رژیم حقوقی خزر به هم‌تایان خود در چهار کشور دیگر ارسال کرده نیز تاییدکننده این واقعیت است که ایران برای تعیین تکلیف حقیقش به این نشست نرفته است. در بخش‌هایی از این نامه آمده است:

- جمهوری اسلامی ایران مقررات و مفاد مربوطه قرارداد ۱۹۲۱ میان ایران و جمهوری سوسیالیست فدراتیو روسیه و هم‌چنین قرارداد ۱۹۴۰ بازرگانی و بحریمایی میان ایران و اتحاد جماهیر سوسیالیست شوروی را یادآوری و خاطر نشان می‌کند.
- در کنوانسیون رژیم حقوقی دریای خزر، محدوده بستر و زیربستر تعیین نشده است؛ این کار باید متعاقباً و طی توافق میان طرف‌های ذی‌ربط انجام شود.

- بند سوم از بخش مربوط به تعریف خطوط مبدا مستقیم در ماده یک کنوانسیون رژیم حقوقی دریای خزر به وضعیت ساحل جمهوری اسلامی ایران در دریای خزر اشاره دارد و هدف از نگارش این بند، مدنظر قرار دادن و توجه به وضعیت ویژه ایران بوده است. به علاوه، همان‌گونه که در کنوانسیون رژیم حقوقی دریای خزر تصریح شده است، روش تعیین (ترسیم) خطوط مبدا مستقیم بایستی در یک موافقت‌نامه جداگانه میان همه طرف‌های ذی‌ربط کنوانسیون معین شود.

بنابراین ایران را می‌توان برنده این نشست دانست، چرا که حضور خود را منوط به دستاورد‌های امنیتی این دریا می‌دانست و با دست پر به تهران بازگشت. آن چنان که رئیس‌جمهور تاکید کرده است: «توافق

در بخش امنیت ملی در مذاکرات قزاقستان دستاورد بسیار بزرگی بود، توطئه آمریکایی‌ها و حتی ناتو این بود که پوتین‌های سربازانشان به ساحل دریای خزر برسد و ناوچه‌ها و بالگردها و هواپیماهایشان به این‌جا برسد اما ما در این توافق ایجاد پایگاه نظامی را در سواحل دریای خزر ممنوع کردیم. هم‌چنین ورود شناورهای خارجی و هر کشتی به این دریا ممنوع به این است که تحت پرچم یکی از پنج کشور ساحلی باشد.»

اهمیت خزر به عنوان یک دریای ترانزیتی

بخش دیگری از اهداف ایران در مذاکرات قزاقستان جنبه اقتصادی و تجاری داشته است. اظهارات وزارت امورخارجه درباره جنبه ترانزیتی این مذاکرات گویای این واقعیت است: «مسئله ترانزیت یکی از مسائل بسیار مهم برای دریای خزر، کشورهای ساحلی و منطقه محسوب می‌شود. شرق خزر، یعنی ترکمنستان و قزاقستان به ایران و از آن طریق به آب‌های جنوب و خلیج فارس و دریای عمان متصل شده است؛ برای اتصال غرب دریای خزر هم قدم‌های اولیه برداشته شده و پروژه آستارا - آستارا اجرا شده است و ما به فکر اجرای خط آهن رشت به آستارا هستیم که با همکاری دو کشور جمهوری اسلامی ایران و جمهوری آذربایجان، این کار انجام می‌گیرد. ایران و بسیاری از کشورهای آسیایی از این دو کریدور بزرگ در شرق و غرب دریای خزر و از طریق این راه مهم ترانزیتی به آسیای میانه، قفقاز، روسیه و به اروپا متصل می‌شوند.» اهمیت این موضوع به حدی است که کشورهای شرکت‌کننده در این نشست همگی بخش مهمی از وقت چانه‌زنی و گفت‌وگوی خود را صرف این موضوع کرده‌اند. روایت سایت دولت از این نشست این است که «کشورهای ساحلی دریای خزر، ظرفیت‌ها و فرصت‌های بسیار خوبی به‌خصوص از لحاظ اقتصادی، حمل‌ونقل، جابه‌جایی کالا و مسافر و گردشگری دارند که در کنار مباحثی که در این جلسات مطرح می‌شوند، این ظرفیت‌ها نیز مورد بحث قرار می‌گیرند. دریای خزر، دارای نفت و گاز است که می‌تواند به عنوان پیشران توسعه باشد. همکاری‌های بین کشورها در زمینه استخراج، بهره‌برداری از نفت و هم‌چنین سوآپ نفتی و گازی از جمله مواردی است که همواره بین ما و کشورهای ساحلی دیگر مورد بحث و بررسی قرار می‌گیرد و در این اجلاس هم این مباحث ادامه می‌یابد.»

حکایت خاویار و وضع وخیم خزر

روسای جمهور شرکت‌کننده در نشست قزاقستان در پایان دیدارهای فشرده خود به ساحل شمال شرقی خزر رفته‌اند و در یک حرکت نمادین تعدادی بچه‌ماهی خاویار را رهاسازی کرده‌اند. مناسفانه آن‌هایی که همواره مایل‌اند مسائل مهم کشوری و ملی را با دید تردید و انتقاد نگاه کنند و به دنبال منافع فردی خود باشند، این اتفاق مهم را نادیده گرفته‌اند و کلمه‌ای از آن سخن نگفته‌اند. نگفته‌اند که ۷۰ درصد آلودگی‌های صنعتی دریای خزر از طریق رودخانه‌های اولگا و اورال وارد دریا می‌شود و به علت شرایط اکوسیستمی خزر به سواحل جنوبی آن در استان مازندران و گیلان رسوب می‌کند. گویی فراموش کرده‌اند که صید قاچاقی و بی‌رویه‌ای که در جمهوری آذربایجان به‌خصوص در فصل تخم‌ریزی ماهی‌های خاویاری اتفاق می‌افتد، کمر صیادان ایرانی را دارد می‌شکند. ما نیز با خطایی ساختاری در جانمایی، سد سفیدرود را بنا کرده‌ایم و ماهی‌های خاویاری برای برگشتن به محل تخم‌ریزی خود، به دیوار بتونی آن برخورد می‌کنند. ۵۰ سال پیش گفت‌وشنود روسای جمهور درباره چنین موضوعات غیرسیاسی محال بود، امروز نه تنها زنده ماندن دریای خزر فراتر از حقوق سلطه و رژیم‌های حقوقی این دریا مطرح شده، بلکه کشورها متعهد شده‌اند به میزان حضور خود در این دریا، مسئولیت حفظ محیط‌زیست آن را به گردن بگیرند. شاید آن بچه‌ماهی‌ها نتوانند جای ضربه‌ای را که به اقتصاد صید خزر در طول ۱۰۰ سال اخیر وارد شده پر کنند، اما حتی طرح این موضوع در سطح روسای جمهور پنج کشور و آن هم در شرایطی که رئیس‌جمهور آمریکا، کشورش را از بزرگ‌ترین پیمان محیط‌زیستی دنیا بیرون کشیده، می‌تواند برگ برنده‌ی ما و همسایگانمان در حاشیه بزرگ‌ترین دریاچه جهان باشد. |

میزبانی از کشتی‌های غول‌پیکر



دو ماه پس از آغاز به کار پروژه مرحله دوم فاز سه بندر شهید رجایی، مجری این پروژه در گفت‌وگویی به ارزیابی روند کار، اولویت‌ها و شرایط پیش رو پرداخته و ابراز امیدواری کرده است که کار فاز سوم مهم‌ترین بندر کشور در پایان وقت مقرر به اتمام برسد.

به گفته علی فتیحی، مجری پروژه طرح توسعه بندر شهید رجایی، زمان در نظر گرفته شده برای این پروژه‌ی توسعه‌ای سه ساله است که تنها دو ماه از آغاز آن گذشته و در شرایط کنونی در مرحله تجهیز کارگاه قرار دارد. فتیحی همچنین گفته است که در کنار کار تجهیز کارگاه، بیش از شش درصد عملیات خاک‌برداری نیز انجام شده و با اضافه شدن امکانات و تجهیزات، سرعت این بخش از پروژه بیشتر نیز می‌شود.

اعتبار اجرایی پروژه مرحله دوم فاز سه بندر شهید رجایی حدود ۷۰۰ میلیارد تومان است که به‌عنوان مبلغ اولیه پیمان در نظر گرفته شده است. از ۲۹ اردیبهشت‌ماه سال جاری، زمین پروژه برای اقدامات اولیه تحویل داده شده که همین زمان عملاً به عنوان تاریخ آغاز قرارداد لحاظ می‌شود.

نکته مهم در ساخت این پروژه بندری این است که برای اولین بار، ساخت دیواره بندر در داخل، از پروژه جدا شده است. اهمیت این اتفاق به خاطر آن است که روند ساخت‌وساز بندری در فاز سوم بندر شهید رجایی اختلالی در تشریفات اداری و روند کار این بندر ایجاد نخواهد کرد و ساخت‌وسازها تأثیری بر فعالیت این بندر نخواهند داشت. به گفته فتیحی، با مجوزی که از سوی گمرک و بندر شهید رجایی اتخاذ شده، فعالیت مربوط به دیواره‌گذاری هم آغاز شده و طی دو الی سه هفته آینده

به پایان خواهد رسید.

مجری پروژه طرح توسعه بندر شهید رجایی گفته است که پیش‌پرداخت اولین قسط انجام شده است و پرداخت‌های بعدی نیز در زمان مشخص انجام می‌شود و قرار بر این شده که در کنار پیمانکار، امکانات و تجهیزات رفاهی پروژه را وارد کنیم و همراه با پیمانکار دیواره که بخش اصلی پروژه را بر عهده دارد، بتوانیم ضمن استفاده از امکانات داخلی، فناوری را به طور کامل وارد کرده و از آن بهره‌مند شویم.

طرح توسعه‌ای بندر شهید رجایی در سه فاز برنامه‌ریزی شده که فاز اول این طرح مربوط به پیشانی بین حوضچه دو و سه بوده است. فاز دو این طرح توسعه‌ای مربوط به یال‌های شرقی و غربی حوضچه دو و سه و فاز سوم نیز مربوط به یال غربی حوضچه سه بوده و در فواصل زمانی مختلف طی چند سال گذشته به بهره‌برداری رسیده است و تنها رفع نقص مربوط به ۴۰۰ متر از اسکله باقی‌مانده که در حال انجام است.

مرحله دوم فاز سه طرح توسعه بندر شهید رجایی شامل یک‌هزار و ۴۰۰ متر اسکله جدید است که به‌وسیله رئیس‌جمهوری در اسفندماه سال گذشته کلنگ‌زنی شده است. ظرفیت اسکله‌های قبلی تا ۱۰ هزار TEU بود و ظرفیت کانتینری اسکله‌های جدید در مرحله دوم فاز سه طرح توسعه بندر شهید رجایی ۱۸ هزار و ۴۰۰ TEU و سه پست اسکله با آبخور ۱۷/۵ متر مدنظر قرار گرفته است و ظرفیت ایجاد شده زمینه را برای پهلوگیری بزرگ‌ترین تیپ شناورهای رایج دنیا فراهم می‌کند.



اله‌مراد عقیفی‌پور، مدیرکل بنادر و دریانوردی هرمزگان

تحریم‌ها، توسعه بندر شهید رجایی را دچار مشکل نمی‌کنند

تحریم‌ها هیچ تأثیری بر اجرای مرحله دوم فاز سه طرح توسعه بندر شهید رجایی نخواهند داشت، به طوری که این طرح اکنون طبق برنامه و بر اساس زمان‌بندی مشخص شده در حال انجام است و امیدواریم بر اساس همین برنامه نیز به بهره‌برداری برسد. نکته مهم این‌جاست که سازمان بنادر و دریانوردی تمام پیش‌بینی‌های لازم را برای مواجهه با تحریم‌ها انجام داده و با این اقدامات، تحریم‌ها کمترین اثر را در طرح‌های توسعه‌ای به‌خصوص در بنادر مهم و اثرگذاری چون بندر شهید رجایی خواهند داشت. اداره کل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان نیز در این بندر تعامل بسیار مثبتی با سرمایه‌گذاران و مجریان طرح توسعه داشته و تمام روند اجرایی شدن این طرح با رصد کامل و تلاش برای رفع مشکلات آن از سوی این اداره کل همراه است.

کانون تخلیه و بارگیری کالاهای اساسی کشور



با انتشار آمار چهار ماهه نخست امسال، می‌توان گفت که بندر امام خمینی (ره) تمام تلاش خود را کرده که هم‌زمان هم در ورود و خروج کالاهای نفتی پیشرو باشد و هم کالاهای غیرنفتی. آماری که مدیرکل بنادر و دریانوردی استان خوزستان منتشر کرده، نشان می‌دهد که بندر امام خمینی (ره) در تلاش است تا در شرایط بازگشت تحریم‌ها، نقش حیاتی خود را در حوزه تجارت کشور ایفا کند.

به گفته عادل دریس، این بندر بزرگ تجاری طی چهار ماهه نخست سال جاری با پذیرش ۷۴ درصد کل کالاهای اساسی وارده به بنادر کشور، نزدیک به چهار میلیون کالای اساسی مشتمل بر غلات، روغن خام خوراکی و خوراک دام و نهاده‌های کشاورزی را تخلیه و بارگیری کرده است.

دریس اعلام کرد که صادرات کالاهای غیرنفتی از منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره) نسبت به مدت مشابه در چهار ماه نخست سال قبل از ۱۷ درصد رشد برخوردار بوده که نشان از اراده‌ای جدی برای تقویت صادرات و تحقق اقتصاد مقاومتی دارد.

تخلیه و بارگیری انواع کالاهای نفتی و غیرنفتی طی چهار ماهه نخست سال جاری در مجتمع بزرگ بندر امام خمینی (ره) معادل ۱۴ میلیون و ۳۵۶ هزار و ۸۴۶ تن بوده است و از این میزان پنج میلیون و ۵۴۲ هزار و ۳۲۶ تن مربوط به کالاهای نفتی و هشت میلیون و ۸۱۴ هزار و ۵۲۰

تن نیز مربوط به تخلیه و بارگیری کالاهای غیرنفتی بوده که رشد هفت درصدی تخلیه و بارگیری کالاهای غیرنفتی را نسبت به مدت مشابه در سال گذشته نشان می‌دهد. همچنین تخلیه و بارگیری انواع کالاهای نفتی و غیرنفتی طی تیرماه سال جاری بیش از سه میلیون و ۳۴۹ هزار تن بوده که از این میزان بیش از دو میلیون تن مربوط به کالای غیرنفتی بوده و در مقایسه با تیرماه سال گذشته بیش از ۱۸ درصد رشد زمینه را نشان می‌دهد. بارگیری کالاهای غیرنفتی طی مدت مذکور از رشد حدود ۱۷ درصدی برخوردار بوده است و بارگیری چهار میلیون تن کالای غیرنفتی در این مدت، نشان از رویکرد دولت در تقویت و توسعه صادرات محصولات غیرنفتی و جلوگیری از خام‌فروشی مواد اولیه و ایجاد ارزش‌افزوده از طریق صادرات محصولات صنعتی در راستای تحقق اقتصاد مقاومتی دارد. بندر امام خمینی (ره) علاوه بر حفظ جایگاه نخست کل ترانزیت خارجی، در زمینه ترانزیت خارجی مواد نفتی نیز بین بنادر کشور با حفظ سهم ۹۶ درصدی از کل ترانزیت خارجی هم‌چنان رکورددار بوده و رتبه نخست را به خود اختصاص داده است.

این بندر بزرگ تجاری ضمن برخورداری از تجهیزات پیشرفته تخلیه و بارگیری و تمهید امکانات مناسب برای جلب رضایت صاحبان کالا و بازرگانان موفق به جذب ۳۵ درصد از واردات آهن‌آلات طی مدت مذکور شده است.

غلامرضا شریعتی، استاندار خوزستان

آماده تامین کالای اساسی کشور هستیم



نگاهی به آمارهای سال گذشته گمرکات استان نشان می‌دهد که حدود هفت میلیارد دلار از مبادی گمرکات کل استان خوزستان، واردات و در حدود شش میلیارد دلار نیز صادرات انجام شده که سهم بندر امام خمینی (ره) در میان دیگر بنادر استان بیش از همه و به همین خاطر، می‌توان این بندر را یکی از بنادر استراتژیک در حوزه کالاهای اساسی کشور دانست.

کالاهای اساسی کشور عمدتاً از دسته غلات هستند که به صورت فله‌ای حمل‌ونقل می‌شوند و از آن جایی که بندر امام خمینی (ره)، اصلی‌ترین بندر فله‌ای کشور است، می‌توان گفت در شرایط پیش رو، مهم‌ترین نقش را در واردات کالاهای اساسی به عهده دارد. به همین خاطر، استانداری خوزستان ضمن اعلام حمایت خود از روند تامین کالاهای اساسی از طریق این بندر، پیش‌بینی‌های لازم را برای انتقال این اقلام انجام داده تا زنجیره‌ای از حمل‌ونقل و ترانزیت کالا در استان شکل بگیرد. در حال حاضر واردات کالاهای اساسی از بندر امام خمینی (ره) امری عادی است و هیچ‌گونه اختلالی در آن دیده نمی‌شود و از گران‌های دخیل در این مهم، مسئولیت خود را هماهنگ با یکدیگر انجام می‌دهند و با توجه به شرایط جدید در کشور، باید گفت که بندر امام خمینی (ره) آماده تامین هر میزان کالای اساسی است که هم‌وطنان به آن نیاز داشته باشند.

بوشهر در یک قدمی بندر آزاد تجاری



رئیس هیات تحقیق و تفحص مجلس شورای اسلامی معتقد است با توجه به آماده و مهیا بودن زیرساخت‌های بندر بوشهر برای توسعه فعالیت‌های تجاری و اقتصادی، این بندر بهترین منطقه‌ای است که ظرفیت ایجاد بندر آزاد تجاری را دارد. احمد انارکی محمدی در نشست کمیسیون مبارزه با قاچاق کالا و ارز استان بوشهر اعلام کرد که این استان از ظرفیت بالایی در عرصه تجارت دریایی برخوردار است و با توجه به ظرفیت‌ها و زیرساخت‌های موجود در این بندر می‌توان آن را به سمت یک بندر آزاد تجاری پیش برد. منطقه آزاد بوشهر، جزء هشت منطقه آزاد و تجاری است که در قالب لایحه به تصویب هیات دولت رسیده و از آن جایی که این بندر برخوردار می‌باشد از راه‌های ارتباطی هوایی، زمینی و دریایی، به عنوان یکی از شاخص‌های مهم فعالیت تجاری دارد، از مهم‌ترین گزینه‌های دولت برای تسریع در روند اجرایی شدن آن است.

دولت در ماه‌های اخیر با تاکید بر اجرایی شدن قانون تهنجی در استان بوشهر، به طور کوتاه‌مدت، گامی در مسیر رونق معیشت ساحل‌نشینان برداشت که بر اساس آن، هر ملوان می‌تواند شش بار در سال سفر کرده و در بازگشت از معافیت ترخیص کالا به میزان ۱۵ میلیون تومان برخوردار شود. ۶۰۰ لنج سنتی در استان بوشهر ارتباط مستقیمی با فعالیت تجاری و کالای تهنجی دارند و باید از این ظرفیت بر اساس قانون برای اشتغال

و رونق اقتصادی دریا محور در بوشهر استفاده بهینه شود. دولت در پی آن است که استان‌های مرزی و به خصوص استان‌های هم‌جوار دریا را به مناطق آزاد تجاری بدل کرده تا از این راه، علاوه بر تامین اقتصاد محلی، گوشه‌چشمی هم به بهره‌برداری بهینه از اقتصاد دریا محور نشان دهد. استان بوشهر از این نظر، یک استان استثنا و ویژه به حساب می‌آید. این استان به لحاظ موقعیت ویژه جغرافیایی طبیعی از جمله ساحل طولانی، دسترسی به آب‌های آزاد بین‌المللی، مجاورت با کشورهای حاشیه خلیج فارس، منابع غنی فراورده‌های دریایی و وجود منابع غنی معدنی و جذابیت‌های گردشگری، اولین گزینه برای حرکت به سمت منطقه آزاد تجاری محسوب می‌شود. مقامات استان بوشهر امیدوارند نزدیکی این استان و بندرش به بندر کشورهای همسایه و ظرفیت‌های خدادادی یاد شده، سرانجام با موافقت دولت همراه شود تا بتواند در این استان تحول اقتصادی چشمگیری بر اساس تجربیات مناطق آزاد تجاری در دیگر بندر پرونو جهان به وجود آورد. به همین منظور مدتی است که اداره کل بندر و دریانوردی استان بوشهر، سرمایه‌گذاری در مجتمع بندری نگین را آغاز کرده و در تلاش است تا از این جزیره ۳۵ هکتاره - که قابلیت توسعه دو برابری نیز دارد - یکی از مهم‌ترین درگاه‌های اقتصادی و تجاری کشور را بسازد.



توسعه دروازه اروپایی خزر

بندر انزلی به عنوان دروازه اروپایی خزر قرار است شاهد توسعه‌ای تازه در پست‌های اسکله‌های خود باشد. بر اساس گزارش‌های رسیده، اداره کل بندر و دریانوردی استان گیلان در نظر دارد با توسعه این بندر به ۲۰ پست اسکله‌ای، زمینه تخلیه و بارگیری ۱۷ میلیون تنی آن را فراهم کند. این بندر با چهار پست اسکله، آغاز به کار کرده و در طول این سال‌ها به ۱۰ پست اسکله با ظرفیت تخلیه و بارگیری ۱۳ میلیون تن کالا رسیده و در طرح آتی، قرار است به بیش از ۲۰ پست اسکله با ظرفیت تخلیه و بارگیری ۱۷ میلیون تن کالا دست یابد. حسین چراغی، مدیرکل بندر و دریانوردی استان گیلان در تشریح این خبر، به سند توسعه راهبردی بندر انزلی اشاره کرده که بر اساس اسناد بالادستی و طرح جامع بندر کشور در هفت محور اساسی طراحی شده است. از مهم‌ترین اهداف این سند می‌توان به افزایش بارگیری بندر تجاری استان (به خصوص بندر انزلی) تا پایان سال ۱۳۹۹ اشاره کرد؛ افزایشی که حجم بارگیری این بندر را به ۱۵ میلیون تن خواهد رساند. از دیگر اهداف این سند می‌توان به «ایجاد زیرساخت‌های گردشگری دریایی و سفرهای تفریحی دریایی در سطح سواحل با ظرفیت ۱۰۰ هزار نفری»، «جذب سرمایه غیردولتی و بخش خصوصی در بندر استان»، «جذب سرمایه‌گذاری دولتی و عمدتاً منابع سازمان بندر و دریانوردی برای توسعه بندری و دریایی»، «افزایش ظرفیت کانتینری دریایی به ۳۰ هزار TEU»، «کاهش متوسط ارائه خدمات به

کشتی‌ها با توجه به استانداردهای قابل قبول و مطلوب مشتری‌ها» و «ارتقا ایمنی بندر» اشاره کرد. در حال حاضر مطالعات برای اتصال بندر انزلی به شبکه ریلی کشور در دست انجام است، چرا که بسیاری از محصولات نظیر غلات، زیرساخت‌های حمل‌ونقلی و انتقال چندوجهی را می‌طلبد و وجود چنین ویژگی‌های زیرساختی برای بندر انزلی، می‌تواند به مزیت رقابتی آن در میان دیگر بندر دریایی خزر بدل شود. مسئولان اداره کل بندر و دریانوردی استان گلستان نیز معتقدند روش حمل‌ونقل در دنیا تغییرات اساسی داشته و امروز در تجارت بین‌المللی، حمل‌ونقل زنجیره‌ای از مبدا بندر در اولویت است. بندر در زنجیره تامین دخالت دارند و برای هر واحد کالا از مبدا تا مقصد، مدیریت انتقال در مورد زمان و قیمت تمام‌شده صورت می‌گیرد. این روش نه تنها مدت ماندگاری کالا در بندر را به کمترین زمان ممکن می‌رساند، بلکه کمک می‌کند تا پسرکانه‌های بندری نیز به چرخه اقتصادی کشور وارد شده و بخشی از بار تجاری بندر را به دوش بکشند. بندر انزلی با ۱۴۰ هکتار اراضی پسرکانه و ۲۰ پست اسکله با قابلیت ۱۷ میلیون تن کالا، آمادگی انجام خدمات بندری را دارد و می‌تواند به خاطر حضورش در کریدورهای مختلف از جمله کریدور شمال - جنوب و تراسیکا (شرق به غرب) و جاده ابریشم به عنوان یکی از مسیرهای سنتی دنیا و هم‌چنین یکی از مدرن‌ترین مسیرهای ترانزیتی امروز به حساب بیاید.

سیاوش ارجمندزاده، مدیرکل بندر و دریانوردی استان بوشهر

بهره‌برداری از بندر نگین در هفته دولت

دی‌ماه ۱۳۹۳ عملیات اجرایی طرح توسعه بندر بوشهر با سرمایه‌گذاری بخش خصوصی آغاز شد تا دومین بندر کانتینری کشور به سمت توسعه پیش رود. طرح توسعه بندر بوشهر در مجتمع بندری نگین با مساحت تقریبی ۲۰۰ هکتار، شامل سه پایانه کانتینری، چندمنظوره و فله مایع است. در فاز نخست این طرح، پایانه کانتینری احداث می‌شود. این پایانه دو اسکله به طول ۳۰۰ متر دارد که یکی از این اسکله‌ها در هفته دولت امسال به بهره‌برداری خواهد رسید. هم‌چنین پیش‌بینی می‌شود با تامین زیرساخت‌هایی شامل برق‌رسانی، جاده دسترسی و لایروبی، زمینه ترغیب بیش از پیش سرمایه‌گذاران بخش خصوصی برای احداث فازهای بعدی مجتمع بندری نگین فراهم شود.



بندر بوشهر نزدیک‌ترین منطقه ویژه اقتصادی بندری به کشورهای حوزه خلیج فارس (کویت، قطر، بحرین و عربستان) است و با توجه به توسعه زیرساخت‌های بندری مناسب در بندر استان بوشهر، این بندر دارای ظرفیت خوبی برای مراودات اقتصادی با بندر کشورهای عربی و به خصوص قطر هستند. این شرایط در کنار داشتن قریب به ۹۳۷ کیلومتر مرز آبی با خلیج فارس و نزدیکی به بندر قطر با کمتر از ۱۴۸ مایل، سبب شده که بندر استان بوشهر مهم‌ترین خاستگاه تجار برای صادرات کالاهای مورد نیاز قطر باشند.

حسین چراغی، مدیرکل بندر و دریانوردی استان گیلان

۲۰۰ میلیارد تومان برای افزایش ظرفیت بندر انزلی نیاز است

در حال حاضر مجتمع بندری انزلی ۱۴ اسکله جنرال کارگو، دو پست اسکله دلفین سوختی و یک پست اسکله مسافری فعال دارد که با در نظر گرفتن ظرفیت متوسط ۷۰۰ هزار تن در سال برای هر کدام از این اسکله‌ها، ظرفیت بندر ۱۲ میلیون تن خواهد بود. جزئیات این پست اسکله‌ها به این شرح‌اند: یک پست اسکله جنرال کارگو - خدماتی (اسکله شماره یک)، هشت پست اسکله جنرال کارگو قدیم (اسکله‌های شماره دو تا ۹)، یک پست اسکله جنرال کارگو - سوختی (اسکله شماره ۱۰)، چهار پست اسکله جدید جنرال کارگو (اسکله‌های شماره ۱۱ تا ۱۴)، دو پست دلفین سوختی (اسکله ۱۵ و ۱۶) و یک پست اسکله مسافری (اسکله شماره ۱۷).



در صورت تکمیل طرح توسعه بندر انزلی، تعداد اسکله‌ها به ۲۲ پست خواهد رسید و ظرفیت نهایی بندر، تقریباً ۱۷ میلیون تن خواهد شد. پنج پست اسکله جنرال کارگوی باقی‌مانده از طرح توسعه بندر انزلی (اسکله‌های شماره ۱۸ تا ۲۱)، حداقل سه سال زمان برای ساخت نیاز دارند که اگر در سال ۱۳۹۸ آغاز شوند، پیش‌بینی می‌شود تا پایان سال ۱۴۰۱ تکمیل شوند و برای این پروژه‌ها به سرمایه‌ای در حدود ۲۰۰ میلیارد تومان اعتبار نیاز است.

اولویت سرمایه‌گذاری کشورهای حاشیه خزر



«سیاست سازمان بنادر و دریانوردی، جذب حداکثری سرمایه‌های بخش خصوصی برای رشد و گسترش بنادر است. همه بنادر کشور، مکانیزم روشن و مناسبی دارند تا بتوانند فرصت‌های اقتصادی مناسبی را برای سرمایه‌گذاران بخش خصوصی فراهم کنند.» محمدرضا الهیار، معاون مهندسی و توسعه امور زیربنایی سازمان بنادر و دریانوردی با بیان این مطلب، عنوان کرد که سرعت اجرا و پیشرفت پروژه‌ها در برخی موارد بیشتر از برنامه زمان‌بندی شده بوده و نکته مثبت در این روند، استفاده از توان و دانش داخلی است که کمک می‌کند وابستگی‌ها به خارج از کشور کاهش یابد. به گفته این مقام مسئول، برخی قطعات مورد نیاز پروژه‌ها در مجموعه‌های داخلی تولید شده و این نشان از اهمیت حوزه تاسیسات دریایی در دانش و توان فنی داخل کشور دارد.

اهمیت اظهارات معاون مهندسی و توسعه امور زیربنایی سازمان بنادر و دریانوردی در رویکرد جدیدی است که بنادر کشور به موضوع سرمایه‌گذاری پیدا کرده‌اند. بر اساس این رویکرد، سازمان بنادر و دریانوردی، با فراهم کردن زیرساخت‌های عمرانی مناسب، بسترساز سرمایه‌گذاری‌های داخلی و بین‌المللی در بنادر کشور می‌شود. اخیراً در حاشیه دریای خزر تلاش‌ها برای جذب سرمایه‌گذاری‌های بومی و بین‌المللی افزایش داشته تا جایی که بنادر امیرآباد، نوشهر و حتی

بنادر قدیمی‌تر در دو استان گلستان و گیلان هم در حال آماده کردن زیرساخت‌های خود برای ورود به این رقابت هستند. از سوی دیگر، توسعه اقتصاد محلی و بومی با تمرکز بر رشد بنادر در جوار دریای خزر، بهانه‌ای برای ورود نمایندگان مجلس این استان‌ها و حمایت از طرح‌های ملی سازمان بنادر و دریانوردی در قالب پروتکل‌های محلی و استانی شده است. نمونه بارز این حمایت‌ها را می‌توان در طرح‌های مکملی دید که از سوی نمایندگان مازندران، مجلس در انتظار گرفتن بودجه‌های دولتی هستند. عموم این طرح‌ها، بخشی از کارخانه‌های فرآوری محصولات کشاورزی و لبنی، ساخت سردخانه‌ها و انبارهای کالا، توسعه و سرعت‌بخشی به ساخت پسرکانه‌ها، تلاش برای اتصال شبکه‌های ریلی و جاده‌ای استان به شبکه‌های ریلی و جاده‌ای ملی و بین‌المللی از مهم‌ترین اقدامات انجام شده است. استان مازندران، در شرایط ویژه‌ای قرار دارد؛ به‌خصوص اکنون که نشست قزاقستان، صلح و آرامش نظامی را در دریای خزر تامین و تضمین کرده است، این فرصت خوبی برای سرمایه‌گذاران کشورهای حاشیه‌ی دریای خزر است که با اطمینان بیشتری به ایران سفر کرده و در بنادری چون نوشهر و امیرآباد سرمایه‌گذاری کنند.

محمد صمدی، رئیس اتاق بازرگانی مشترک ایران و ترکمنستان

امیرآباد، کریدور صادرات خراسان شمالی به ترکمنستان

در حال حاضر بسیاری از کشورهای حاشیه دریای خزر تمایل خود را برای حضور و سرمایه‌گذاری در بنادر ایران و به‌خصوص بنادر استان مازندران اعلام کرده‌اند و این فرصت استثنایی از طریق برگزاری همایش‌های بین‌المللی فراهم شده است که با محوریت معرفی فرصت‌ها و امکانات ویژه بنادر دریای خزر به وسیله سازمان بنادر و دریانوردی برگزار می‌شود. افزایش چنین برنامه‌هایی اگر با دقت نظر در انتخاب درست سرمایه‌گذاران، برگزاری تورهای بازدید از اسکله‌های خزر و نشست‌های تخصصی همراه باشد، می‌تواند به جذب سرمایه‌گذار داخلی و خارجی و رونق تجارت دریایی کشور کمک کند، چرا که این بنادر نه تنها در عرصه بین‌المللی، بلکه در عرصه ملی هم گره‌گشای مسائل ترانزیتی کشور و محلی برای دادوستدهای کالا هستند. به عنوان نمونه،

خراسان شمالی، دومین استان در صادرات محصولات کشاورزی به کشور ترکمنستان است که به دلیل مزیت‌های بندر امیرآباد برای صادرات کالا به کشورهای حاشیه خزر، بسیاری از کالاهای خود را از جمله فرآورده‌های نفتی برای صادرات به ترکمنستان به این بندر منتقل می‌کند. با راهاندازی طرح‌های توسعه طی سال‌های گذشته، بندر امیرآباد از ظرفیت بالایی برخوردار شده و علاوه بر ایمنی و سرعت در تخلیه و بارگیری کالا، از نظر هزینه نیز مقرون‌به‌صرفه است.

اراده‌ای برای جبران فاصله‌ها



هیاتی متشکل از مدیران سازمان بنادر و دریانوردی کشور و مسئولان بلندپایه افغانستان که به منظور بررسی و گسترش همکاری‌ها در حوزه حمل‌ونقل و ترانزیت بین دو کشور همسایه وارد بندر چابهار شده بودند، در محل اداره کل بنادر و دریانوردی استان سیستان و بلوچستان تشکیل جلسه داده و تصمیمات مهمی برای ادامه فعالیت‌های این بندر اقیانوسی گرفته‌اند.

در این نشست، رئیس قوانین و ارتباط خارجه وزارت حمل‌ونقل افغانستان اعلام کرد فواصل جغرافیایی، تعیین‌کننده سرنوشت کشورها نبوده و اراده ملت‌هاست که سرنوشت کشورها را تعیین می‌کند و عملیاتی شدن موافقت‌نامه چابهار کمک شایانی در این راستا خواهد بود.

رئیس ترانزیت و تسهیلات خارجی وزارت صنعت و تجارت کشور افغانستان و عضو تیم مذاکره‌کننده موافقت‌نامه چابهار و عضو تیم راه لاجورد نیز در این نشست با تاکید بر هم‌زبانی و نزدیکی دو کشور عنوان کرد که چابهار برای دولت افغانستان بسیار حائز اهمیت و دارای اولویت

است. او موافقت‌نامه ایران، ترکیه و افغانستان و اتصال به کشور ترکیه از طریق شبکه خط آهن ایران (راه آهن خواف - هرات) و اتصال به بندر چابهار را از برنامه‌های دولت افغانستان و هم‌چنین راه‌اندازی کریدور هوایی کابل - چابهار - دوی در زمینه حمل مسافر و کالا را از اولویت‌های دولت مطبوع خود برشمرد.

با راه‌اندازی این خط امکان صادرات گیاهان دارویی، سنگ‌های قیمتی و اقلام سبک از جمله زعفران از افغانستان فراهم خواهد شد. دو بندر جدید «آبگینه» و «رنج» در ولایت نیمروز نیز به‌عنوان بندر خشک، مکمل بندر چابهار خواهند بود.

مسئول بخش ایران وزارت امور خارجه افغانستان در این نشست سیاست دولت افغانستان را دور ماندن از تنش‌ها در مناسبات با جمهوری اسلامی عنوان کرده و اعلام کرد که بندر چابهار می‌تواند کشور محصور در خشکی افغانستان را به کشورهای آسیای میانه متصل نموده و قابلیت تبدیل شدن به چهارراه ترانزیت از طریق بندر چابهار، امری دست‌یافتنی است.

محمدعلی حسن‌زاده، معاون امور بندری و اقتصادی سازمان بنادر و دریانوردی

حضور هندوستان و افغانستان در چابهار، راهبردی است

واقعیت این است که اهداف راهبردی کشورها (لااقل در کوتاه‌مدت)، الزاماً با منافع اقتصادی آن‌ها همسو نیست. بندر چابهار برای دولت هندوستان و دولت افغانستان بیشتر از جنبه راهبردی اهمیت دارد. افغانستان از طریق این بندر می‌تواند صادرات و واردات خود را با هزینه کمتر دنبال کند که مطلوبیت اقتصادی بالایی برای آن دارد اما برای هندی‌ها، چابهار به طور مشخص از جنبه راهبردی، اهمیت ویژه‌ای دارد.

ایران و هند برای همکاری در چابهار یک قرارداد ۱۰ ساله منعقد کرده‌اند که طی آن، هندی‌ها تعهد کرده‌اند ۸۵ میلیون دلار تجهیزات به بندر چابهار منتقل و آن را مدیریت کنند. یک قرارداد کوتاه‌مدت ایرانی هم بین ایران و هند منعقد شده که حداکثر یک سال و نیم خواهد بود و در حال حاضر مقدمات قرارداد کوتاه‌مدت

در حال اجراست و ظرف چند هفته آینده نهایی و تعیین تکلیف خواهد شد. البته در داخل کشور نیز توان خدمات‌دهی به کشتی‌ها در بنادر وجود دارد و هم‌اکنون خودمان بندر چابهار را راهبری می‌کنیم و کشتی‌هایی که بار ترانزیتی را از هند به مقصد افغانستان آورده‌اند، به وسیله اپراتورهای داخلی خدمات‌دهی می‌شوند. اخیراً نیز وزیر حمل‌ونقل کشور افغانستان از چابهار بازدید کرد و آن‌ها مصمم هستند که چابهار را به عنوان یکی از بنادر اصلی برای واردات و صادرات خود تعیین کنند. هم‌چنین هماهنگی‌هایی انجام شده تا کالاهای استان‌های شرقی و جنوب شرقی کشور از طریق بندر چابهار تخلیه و بارگیری شود که قطعاً به توسعه بیشتر مناطق شرقی کشور کمک خواهد کرد. یک موافقت‌نامه سه‌جانبه بین ایران، هند و افغانستان امضا و در سطح هیات دولت و مجالس کشورها تصویب شده که اولین جلسه آن آبان‌ماه سال جاری در سطح وزرا و معاونین وزرا برگزار می‌شود و هم‌زمان با آن بحث تبلیغ چابهار را تحت عنوان «روز بازاریابی چابهار» در دستور کار قرار داده‌ایم و در آن جا تجار کشورهای مختلف و ترانزیت‌کنندگان حضور خواهند داشت. هم‌چنین نمایندگانی از کشورهایایی که پسرکانه بندر چابهار محسوب می‌شوند، شامل کشورهای CIS و آسیای میانه و سایر کشورهای همسایه در این مراسم حضور خواهند داشت.



بندرگاه - ۱

نگاهی به آمار تخلیه و بارگیری بنادر کشور در مردادماه ۱۳۶۴

۳۳ سال قبل در چنین روزهایی...

حسین شرفی | خبرنگار

اشاره در روزگار تحریم، همان‌طور که نگاه به آینده می‌تواند به راهبردهای ما برای مسیر پیش رو تصویر روشنی بدهد، نگاهی به گذشته و آنچه که در طول این سال‌ها با دسترنج خود ساخته‌ایم، به درک بهتر مفهوم «پیشرفت» کمک می‌کند. شاید عجیب باشد که برخی از بنادر کشور در طول همین سه دهه اخیر چون نهال نازکی از خاک برآمده‌اند و امروز به درخت تناوری بدل شده‌اند. نگاهی به آرشیو «بندر و دریا» و جست‌وجوی اخبار مربوط به آمار بارگیری و تخلیه بنادر کشور گواه این واقعیت است که آنچه امروز در بنادر رو به رشد ایران دیده می‌شود، حاصل تلاشی است که آجر به آجر تاریخ را ساخته و به امروز رسیده است. اگر امروز از بندر چابهار سخن گفته می‌شود و خبر لنگر انداختن کشتی‌های بزرگ فله‌بر بین‌المللی در آن لیختن موفقیت را به روی لب‌های زحمتکشان بنادر ایران می‌نشانند، دانستن این واقعیت که ۳۰ سال پیش در چنین روزهایی، این بندر فعالیت خاصی نداشته، مرور تاریخ صرف نیست، یادآوری این واقعیت است که «ما می‌توانیم» در هر شرایطی معنای خودش را دارد. از میان ۲۵۶ شماره پیوسته ماهنامه «بندر و دریا» به سراغ شماره پنجم آن که در شهریورماه ۱۳۶۴ منتشر شده رفته‌ایم و گزارش فعالیت بنادر کشور را در فاصله ۳۳ سال اخیر مورد بررسی قرار داده‌ایم.

وضعیت بنادر در یک نگاه

دیروز: گزارش فعالیت بنادر در مردادماه ۱۳۶۴ را اداره آمار و انفورماتیک سازمان بنادر و کشتیرانی منتشر کرده است. بر اساس این آمار، در مردادماه ۱۳۶۴ حدود ۸۹۳ هزار تن کالا تخلیه شده است که در مقایسه با مدت مشابه در سال ۱۳۶۳ (۹۷۶ هزار تن) حدود ۸۳ تن کاهش داشته است. در همین مدت در بنادر کشور ۳۳ تن کالا به کشتی بارگیری شده است که نسبت به مرداد ۱۳۶۳ (۱۶ هزار تن) حدود ۱۷ هزار تن افزایش نشان می‌دهد. میزان حمل کالا در مردادماه ۱۳۶۴ در هفت بندر جنوب و شمال کشور، ۸۸۲ هزار تن بوده است که نسبت به حمل کالا در

مردادماه ۱۳۶۳ (۹۹۳ هزار تن) معادل ۱۱۱ هزار تن کاهش داشته و همچنین این مقدار کالا به وسیله ۴۷ هزار و ۷۵۶ دستگاه کامیون از انبارها و محوطه‌های بنادر (به طور یکسره و غیر یکسره) خارج شده که نسبت به تعداد کامیون‌های اعزامی در مردادماه ۱۳۶۴ (۶۰ هزار و ۴۸۹ دستگاه) معادل ۱۲ هزار و ۷۳۳ دستگاه کامیون کاهش نشان می‌دهد. باید اضافه کرد که علاوه بر میزان تخلیه یاد شده در فوق، جمعا ۹۷ هزار تن مواد نفتی در بنادر شهید باهنر، بوشهر و نوشهر تخلیه شده است. میزان اسکله خالی در هفت بندر جنوب و شمال کشور، هزار و ۱۷۲ روز اسکله بوده است. **امروز:** در حال حاضر هر شهروند ایرانی می‌تواند با مراجعه به سایت

سازمان بنادر و دریانوردی، در جریان وضعیت آماری فعالیت بنادر قرار بگیرد. تفاوت اما فقط در حوزه فنی دسترسی به این اطلاعات نیست. این سامانه توانایی تحلیل این داده‌ها، تفکیک‌شان و تقسیم‌بندی آن‌ها را نیز دارد. این امکان به سرمایه‌گذاران فرصت می‌دهد با رصد فعالیت‌های یک بندر، برای سرمایه‌گذاری در آن پیش‌قدم شوند. در مردادماه ۱۳۹۷، تعداد بنادر فعال کشور نسبت به ۲۳ سال قبل، تفاوت فاحشی داشته و چندین و چند بندر جدید در کنار بنادر قدیم ایران کار تخلیه و بارگیری، جابه‌جایی مسافر و... را انجام می‌دهند. در ادامه نگاهی تطبیقی به آمار تخلیه و بارگیری بنادر کشور در فاصله این ۳۳ سال انداخته‌ایم.

بندر شهید رجایی

دیروز: در این بندر در مردادماه ۱۳۶۴ به میزان ۵۰۷ هزار تن کالا تخلیه شده است که نسبت به رقم مشابه در سال قبل (۳۳۹ هزار تن) حدود ۱۶۸ هزار تن افزایش داشته است. در ماه مورد بحث هزار تن محموله بارگیری شده است که نسبت به رقم مشابه در سال قبل (۱۴ هزار تن) سه هزار تن کاهش داشته است. میزان حمل کالا از اماکن بندری به خارج ۵۰۶ هزار تن بوده است که نسبت به مردادماه ۱۳۶۳ (۲۴۷ هزار تن) حدود ۲۵۹ هزار تن افزایش نشان می‌دهد. میزان اسکله خالی ۷۲ روز اسکله بوده است. **امروز:** در مردادماه ۱۳۹۷ در مجموع هفت میلیون و ۲۹۸ هزار و ۸۸۴ تن در این بندر تخلیه و بارگیری انجام شده که دو میلیون و ۳۰۵ هزار و ۹۵۲ تن آن نفتی و چهار میلیون و ۹۹۲ هزار و ۹۳۲ تن غیرنفتی بوده است.

بندر شهید باهنر

دیروز: در این بندر در مردادماه ۱۳۶۴ حدود ۱۶۱ هزار تن کالا

تخلیه شده که نسبت به رقم مشابه در سال قبل (۲۷۴ هزار تن) معادل ۱۱۳ هزار تن کاهش داشته است. همچنین در این بندر ۳۸ هزار تن مواد نفتی شامل گاز مایع و روغن موتور تخلیه شده که در رقم تخلیه فوق به حساب نیامده است. در بندر شهید باهنر در ماه مورد بحث ۲۹ هزار تن محموله بارگیری شده است که نسبت به رقم مشابه در سال قبل (شش هزار تن) معادل ۲۳ هزار افزایش داشته است. حمل کالا از بندر شهید باهنر معادل ۱۷۱ هزار تن بوده است که نسبت به رقم مشابه در سال قبل (۳۰۶ هزار تن) ۱۳۵ هزار تن کاهش داشته است. در بندر شهید باهنر در مردادماه سال ۱۳۶۴ حدود ۱۲ روز اسکله خالی بوده است.

امروز: در مردادماه ۱۳۹۷ در مجموع ۱۸۷ هزار و ۱۶۳ تن در این بندر تخلیه و بارگیری انجام شده که ۳۸ هزار و ۸۲۹ تن آن نفتی و ۱۴۸ هزار و ۳۳۴ تن غیرنفتی بوده است.

بندر امام خمینی (ره)

دیروز: در این بندر در مردادماه ۱۳۶۴ هیچ‌گونه فعالیتی انجام نگرفته است. فقط ۲۸۰ تن کالا به وسیله ۹ دستگاه کامیون از انبارها و محوطه‌های بندر خارج شده که نسبت به مدت مشابه در سال قبل (۲۴۰ هزار تن) ۲۳۹ هزار و ۷۲۰ تن کاهش داشته است و همچنین تعداد کامیون‌های اعزامی نیز به‌خاطر کمبود بار نسبت به سال قبل تغییر محسوسی داشته است. ضمنا در مردادماه سال ۱۳۶۳ حدود ۲۱۶ هزار تن کالا در این بندر تخلیه شده و میزان اسکله خالی در مردادماه ۱۳۶۴ حدود ۸۶۸ روز اسکله بوده است. **امروز:** در مردادماه ۱۳۹۷ در مجموع چهار میلیون و ۴۰۱ هزار و ۸۲۰ تن در این بندر تخلیه و بارگیری انجام شده که یک میلیون و ۸۳۲ هزار و ۹۱۱ تن آن نفتی و دو میلیون و ۴۶۱ هزار و ۹۰۹ تن غیرنفتی بوده است.



در حال حاضر هر

شهروند ایرانی

می‌تواند با مراجعه به

سایت سازمان بنادر و

دریانوردی، در جریان

فعالیت بنادر قرار بگیرد.

تفاوت اما فقط در حوزه

فنی دسترسی به این

اطلاعات نیست. این

سامانه توانایی تحلیل

این داده‌ها، تفکیک‌شان

و تقسیم‌بندی آن‌ها را

نیز دارد

