

#### لنج‌سازی حرفه‌ای ۳۰۰۰ ساله در ایران

میراث فرهنگی ناملموس از جمله فرآیندهای فرهنگی هستند که با گذشت زمان و از نسل‌های پیشین باقی مانده‌اند؛ این موارد شکل‌هایی از فرهنگ محسوب می‌شود که قابلیت ثبت و ضبط دارند اما ملموس و فیزیکی نیستند.

به گزارش فرهنگي ناملموس از جمله فرآیندهای مانند اکثر حرفه‌ها و هنرهای کهن، نسل به نسل و از پدر به پسر منتقل شده است. لنج‌ها به طور سنتی با استفاده از دست و چوب ساخته می‌شوند. لنج‌ها را ذهنی و بدون نقشه می‌سازند و نقشه اولیه را لنج-سازان از پدران‌شان و پدران‌شان از پیشینیان خود نیز آموخته‌اند.

به‌طور کلی می‌توان گفت هر آنچه در این هنر و صنعت وجود دارد، به شکل تجربی انتقال یافته است. جنس لنج‌های قدیمی از چوب‌های جنگلی مقاوم به رطوبت، تنه درختان محلی مانند کرت، کهور، کنار، تنه درختان غیر محلی مانند توت و چنار و همچنین یک نوع چوب مرغوب هندی به نام «سای» که برای بدنه کشتی استفاده می‌شود نیز بوده است.

استادکاران پس از ساخت لنج‌ها در زه‌های آن را قیراندود می‌کنند و با این کار منافذ لنج‌ها بسته و راه نفوذ آب به درون آن گرفته می‌شود. دریانوردان ایرانی این لنج‌ها را با توجه به موقعیت خورشید، ماه، ستاره و با استفاده از فرمولی خاص برای محاسبه عرض و طول جغرافیایی و همچنین عمق آب و پیش‌بینی‌های آب و هواشناسی می‌سازند.

دانش ساخت لنج به مناطق جنوبی کشور و نواحی خلیج فارس اختصاص دارد. شهرهای زادگاه لنج‌سازی را بندرریگ، گناوه، بوشهر، جزیره شیف و برخی دیگر از بنادر جنوب ایران معرفی می‌کنند. قدمت ساخت این لنج‌های چوبی و زیبا در هرمزگان به ۳۰۰۰ سال پیش و نیز به دوران ایلامیان بازمی‌گردد.

در طول تاریخ، مردمان ایران به وسیله لنج‌ها، با جهان ارتباط داشتند و جهان‌نیز از این طریق، با فرهنگ ایرانی آشنا می‌شد. این شناورهای چوبی که با نام «بُجْها» هم شناخته می‌شوند، جهت مسافرتی و باربری ساخته و در سفرهای دریایی، تجاری، ماهی‌گیری و غواصی مرارید مورد استفاده قرار می‌گیرند. مسیر عبور این لنج‌ها معمولاً کشورهای حاشیه خلیج فارس و بنادر کشورهای آفریقایی مانند زنگبار، مومباسا و هندوستان است.

بیشتر کارگاه‌های ساخت لنج‌های چوبی در استان‌های بوشهر، هرمزگان، سیستان و بلوچستان، و خوزستان قرار دارند و در این مناطق می‌توان به تماشای ساخت لنج‌های باشکوه نشست. برای ساخت لنج از چوب‌های جنگلی مقاوم در مقابل رطوبت برای اسکلت استفاده می‌کنند و بدنه را با تخته‌های مرغوب هندی به نام سسای یا چوب برمه می‌سازند.

#### کم فروغ شدن لنج‌سازی در ایران

لنج‌های چوبی دارای روح هستند و تاریخیچه چند هزار ساله را با خود به دوش می‌کشند و این موضوع موجب نراحتی است که این گونه لنج‌ها را با نمونه‌های فایبرگلاس جایگزین کرده‌اند؛ با توجه به اینکه لنج‌های فایبرگلاسی زودتر ساخته می‌شوند، اما به مراتب زودتر از دور خارج شده و دیگر کارایی ندارند.

عمر لنج‌های چوبی را بیش از ۱۰۰ سال برآورد می‌کنند و امروزه برخی از آن‌ها هنوز امواج دریاها را می‌شکافند؛ اما عمر شناورهای فایبرگلاسی به ۲۰ سال هم نمی‌رسد. همچنین لنج‌های چوبی قابل تعمیر هستند، اما نمونه‌های فایبرگلاسی شان معمولاً امکان تعمیر ندارند.

در سال‌های اخیر سازمان بنادر، دریانوردی و سازمان محیط زیست تولید و ساخته هر گونه شناورهای چوبی را ممنوع و شناورهایی با جنس فایبرگلاس را جایگزین شناورهای چوبی کرده بود. همین موضوع نیز سبب شد تا لنج‌سازی که از قدیمی‌ترین هنرهای دستی ایران است از رونق بیفتد. این روزها گلآفان یا لنج‌سازانی که از کسب‌وکار افتاده‌اند بیشتر وقت‌شان صرف تعمیر، اسکراب و قتیله‌کوبی شناورهای چوبی می‌شود و خود را از ساخت لنج‌های چوبی جدید بازنشته کرده‌اند. متأسفانه این روزها، کشورهایی نظیر پاکستان و هند سازنده بزرگترین لنج‌های چوبی در دنیا هستند و مانند لنج‌سازان ایرانی با مشکلات اقتصادی دست‌وپنجه نرم نمی‌کنند. به این ترتیب در سال‌های آینده، نام این کشورها در ساخت لنج‌های چوبی مطرح می‌شود و ایران از عرصه رقابت نیز خارج خواهد شد. ایسنا



#### گروه شلیلات - فاطمه بیاتی - صید

شب‌چراغی یکی از انواع صید غیر اصولی است که صیادان غیر قانونی طی دو سال اخیر در هرمزگان بسیار از آن استفاده می‌کنند. صیدی که زیست گاه آبزیان در خلیج فارس را به خطر انداخته است. در این نوع صید از نور افکن‌های بسیار قوی استفاده می‌شود. صیادان غیر قانونی نور زیادی را از طریق این نورافکن‌ها طی چندین ساعت در تاریکی شب به عمق دریا می‌تابانند. بر اثر این کار آبزیان متفاوتی به سمت محل تابش نور جذب می‌شوند، پس از آن صیادان غیر مجاز به وسیله تورهای پرساین، آبزیان محوطه تابش نور را محاصره و در نهایت جمع‌آوری می‌کنند.

در این نوع صید چند تن انواع آبزی صید می‌شود که به دلیل بالا بودن حجم صید و تکرار چندباره این نوع صید در شب، ذخایر آبزیان استان به شدت کاهش می‌یابد که این امر مشکلات متعددی را برای صیادان مجاز که به‌طور اصولی صید می‌کنند، به وجود می‌آورد.

#### صید شب چراغی، زنگ خطری برای صیادان هرمزگانی

علی ذاکری صیاد هرمزگانی با اشاره به رواج صیادی به روش نور افکن‌های قوی در شب، به مهر اظهار کرد: صیادانی که به روش شب چراغ صیادی می‌کنند عموماً غیر مجاز هستند. صیادانی که مجوز صید دارند اصولاً افرادی‌اند که به قوانین پایبند هستند.

#### بزم شب چراغ‌ها و نابودی آبزیان خلیج فارس؛

«اقتصادسرآمد» باز نشر می‌کند

## صید شب چراغی، زنگ خطری

## برای صیادان هرمزگانی

#### کاهش ذخایر آبزیان در استان هرمزگان

هستند، اظهار کرد: سالانه بیش از ۳۲۰ هزار تن انواع آبزی شامل سردزبان ریز، سردزبان درشت، کف زیان و میگو از آب‌های هرمزگان صید می‌شود. مسعود بارانی با تأکید بر کاهش میزان صید برخی آبزیان طی سال‌های اخیر، اظهار کرد: این نشان دهنده کاهش ذخایر آبزیان به ویژه آبزیان کف‌زی است. ذخایر سردزبان ریز کمتر از میزان صید است لذا صید بیشتر این گونه‌ها توصیه نمی‌شود.

مدیر کل شلیلات هرمزگان ادامه داد: در حال حاضر امکان صید سالانه ۹۰ هزار تن سردزبان ریز وجود دارد در حالی‌که برداشت سالانه ۱۲۰ هزار تن است. بارانی با تأکید بر کم شدن ذخایر میگو در آب‌های هرمزگان، گفت: نسبت به ۱۵ سال گذشته ذخایر میگوی این استان به شدت کاهش یافته که نتیجه صید، صیادان غیر مجاز است.

#### رصد و پایش، بنادر و مراکز تخلیه برای مقابله با صید شب چراغ

معاون صید و بنادر ماهیگیری شلیلات هرمزگان نیز با اشاره به صید شب‌چراغ‌ها، اظهار کرد: این نوع صید برای سودجویان درآمد و گردش مالی بالایی به همراه دارد اما همزمان، سفره صیادان قانونی که اصولی صید می‌کنند، کوچک می‌شود.

محمد جوانمرد با اشاره به حمایت دادستانی، نیروی دریایی سپاه، دریابانی و مراجع ذی‌صلاح برای مقابله با این گونه صید، مطرح کرد: کمبود نیروی انسانی یگان حفاظت از آبزیان از جمله مشکلات این اداره کل است اما، این امر موجب نشده است که رصد و پایش بنادر و مراکز تخلیه انجام نشود. وی ادامه داد: ادارات، سازمان‌ها و ارگان‌های مختلفی در راستای رصد و پایش بنادر و مراکز تخلیه با اداره کل شلیلات همکاری می‌کنند.

با توجه به گفت‌وگوهای انجام‌شده می‌توان گفت؛ انجام صید غیرقانونی و غیراصولی بالای جان‌ذخایر آبزیان استان هرمزگان‌شده است که برای مقابله با آن، احیا و حفاظت از این ذخایر باید برنامه‌های کوتاه‌مدت، میان‌مدت و بلندمدت تهیه شود و این مهم همراهی و هماهنگی بیش از پیش سازمان‌ها و مراجع قانونی و قضایی و مردم را می‌طلبد. لازم به ذکر است، جذب سرمایه‌گذار برای توسعه زیستگاه‌های مصنوعی در هرمزگان می‌تواند در افزایش ذخایر آبزیان تأثیر به‌سزایی داشته باشد تا شاهد آثار و پیامدهای مثبت آن در توسعه، آبادانی و شکوفایی همه‌جانبه منطقه باشیم.

##### رصد و پایش



طی ۹ ماه گذشته در بنادر خوزستان صورت گرفت:

## ارائه ۲۵ هزار ساعت خدمات دریایی ایمن به انواع شناورهادر آبراه خور موسی

معاون دریایی اداره کل بنادر و دریانوردی خوزستان با اشاره به صدور ۲ هزار و ۵۷۰ فقره انواع گواهی‌نامه دریانوردی طی ۹ ماه گذشته، از ارائه ۲۵ هزار و ۴۳۹ ساعت خدمات دریایی ایمن به انواع شناورها در آبراه خور موسی خبر داد.

به گزارش اقتصادسرآمد، سجاد سبزیوند در تشریح عملکرد نه‌ماهه حوزه دریایی بنادر خوزستان، گفت: با تلاش شبانه‌روزی بخش عملیات دریایی ۲۵ هزار و ۴۳۹ ساعت خدمات راهنمایی و یدک‌کشی ایمن در قالب ۶ هزار و ۸۲۵ مورد عملیات به انواع کشتی‌های فله‌بر، کانتینری، تانکرهای حامل مواد شیمیایی و گاز متروده اسکله‌های تأسیسات صنایع پتروشیمی همجوار بدون هیچ‌گونه حوادث و یا سوانح دریایی ارائه شد.

سبزی‌وند معاون دریایی اداره کل بنادر و دریانوردی خوزستان در تشریح این عملیات‌ها افزود: ارائه خدمات دریایی شامل هدایت و پهلودهی به انواع کشتی‌ها به ویژه کشتی‌های حامل مواد شیمیایی و گاز متروده به اسکله‌های تأسیسات پتروشیمی همجوار توسط بخش عملیات دریایی مجتمع بندری امام خمینی (ره) نشان از اهمیت و نقش به‌سزای این مجتمع در راستای توسعه اقتصاد دریامحور و تولید ناخالص داخلی دارد.

معاون دریایی اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان اظهار داشت: علاوه بر نقش حیاتی مجتمع بندری امام خمینی (ره) در واردات و تأمین کالاهای اساسی کشور، مجاورت با بزرگترین منطقه ویژه اقتصادی پتروشیمی با ۲۱ واحد فعال تولیدی و ۳۶ میلیون تن ظرفیت سالانه، تردد کشتی‌های حامل کالاهای خطرناک در آبراه دسترسی به این بندر حاکی از نقش و موقعیت راهبردی این مجتمع بندری حمل و نقل دریایی است.

معاون دریایی اداره کل بنادر و دریانوردی خوزستان در ادامه افزود: با تلاش شبانه‌روزی بخش عملیات دریایی منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره) تعداد ۵۳۵ فروند حامل مواد خطرناک (تانکر) در آبراه خورموسی با ایمنی کامل و بدون حادثه تردد کرده‌اند.

سبزی‌وند معاون دریایی اداره کل بنادر و دریانوردی خوزستان تصریح کرد: ارائه خدمات ترافیک دریایی شناورها (VTS) از مهم‌ترین بخش‌های عملیات دریایی است که نقش به‌سزایی در مدیریت ترافیک دریایی، حفظ ایمنی تأسیسات، تجهیزات بندری و محیط زیست دریایی دارد.

معاون امور دریایی بندر امام خمینی (ره) با اشاره به ۳ هزار و ۷۰۰ مورد خدمات ارائه‌شده در این حوزه به منظور ارتقای ضریب ایمنی دریانوردی در محدوده تحت نظارت، از انجام ۴۹ مورد امداد و نجات موفق به شناورهای متروده خبر داد.

سجاد سبزی‌وند معاون دریایی اداره کل بنادر و دریانوردی خوزستان با اشاره به تعهدات بین‌المللی این اداره کل در اجرا و پیاده‌سازی الزامات معاهدات دریایی از انجام یک هزار و ۳۸۰ مورد بازرسی بر روی شناورهای متروده به بندر امام خمینی (ره) و لنج‌های تجاری سجافی و شادگان طی مدت مذکور خبرداد.

##### بازتاب



رییس کمیسیون صنعت اتاق بازرگانی ایران اعلام کرد:

## اقتصاد دریا محور باید جایگزین اقتصاد نفتی شود

رییس کمیسیون صنعت اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی ایران با اشاره به ضرورت یکپارچگی سیاست‌گذاری در تحقق توسعه دریامحور، گفت: با توجه به تخصصی بودن فعالیت‌ها و ارتباط سازمان بنادر با حوزه دریا، این سازمان در صورتی که از استقلال کافی و اختیار عمل برای به‌خط کردن

دستگاه‌های مختلف برخوردار شود، می‌تواند به عنوان محور اصلی، عمل کند.

به گزارش اقتصادسرآمد، علیرضا کلاهی صمدی در گفت‌وگو با سایت روابط عمومی سازمان بنادر و دریانوردی با اشاره به ضرورت تحقق سیاست‌های کلان توسعه دریامحور برای اقتصاد ایران که در ۹ بند به ابلاغ رسید، اظهار داشت: کشور ما در جنوب از نظر جغرافیایی موقعیت منحصر به فردی دارد و از ظرفیت‌های بسیاری در خلیج فارس برخوردار است و از طریق دریای عمان و بندر چابهار نیز به آب‌ها آزاد می‌رسد. در حوزه توسعه دریامحور غفلت کرده‌ایم

وی ادامه داد: کشورهای منطقه از جمله امارات و عمان به خوبی از ظرفیت‌های دریایی و بندری خود طی سالیان گذشته بهره‌برده‌اند و اکنون در موقعیت خوبی قرار دارند اما متأسفانه ما در حوزه توسعه دریامحور غفلت کرده‌ایم و باید به‌طور اساسی با اقدامات کلان کشور را در این مسیر قرار دهیم.

رییس کمیسیون صنعت اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی ایران با بیان اینکه کشور ما از نیروی انسانی با قیمت مناسب برخوردار است که می‌تواند با بهره‌گیری از نیروهای متخصص در حوزه دریا، نیاز خود در بخش منابع انسانی در حمل‌ونقل دریایی را برطرف کند، عنوان کرد: خوشبختانه در بخش نیروی انسانی به عنوان یک مسئله مهم نگرانی نداریم اما باید با برنامه‌ریزی مناسب در این راستا عمل کنیم؛ این موضوع در نهایت موجب ایجاد اشتغال در نوار ساحلی کشور در شمال و جنوب ایران خواهد شد و به تدریج شرایط را برای مهاجرت مردم به نوار ساحلی و نزدیکی دریا، فراهم می‌کند.

کلاهی با اشاره به اینکه حاشیه خلیج فارس ظرفیت بسیار بالایی برای ایجاد صنایع و اشتغال آفرینی دارد، افزود: متأسفانه ایجاد صنایع آب‌بر در فلات مرکزی ایران طی سالیان گذشته یک اشتباه تاریخی و نابخشودنی بوده است و در شرایطی که نسل آینده کشور با مشکل کم‌آبی روبرو است نباید صنایع آب‌بر نظیر فولاد و... در نواحی مرکزی ایران ایجاد می‌شده است و تمامی صنایع آب‌بر باید در نوار ساحلی فعالیت کنند.

وی با طرح این پرسش که کشورها تا چه زمانی می‌توانند از فروش نفت، درآمدزایی کنند، گفت: فروش نفت آخرین نفس‌های خود را در کشورهای مختلف پشت سر می‌گذارد و شاهد افت جدی قیمت‌های نفتی به دلیل کاهش قدرت خرید نفت هستیم؛ بنابراین توسعه دریامحور مهم‌ترین جایگزین فروش نفت برای اقتصاد ایران است و باید با برنامه‌ریزی در بخش‌های مختلف نظیر صنایع آب‌بر، صنایع دریایی، گردشگری و... در این زمینه به نحو مطلوب عمل کنیم .گره‌های اقتصادی کشور را با استفاده از ظرفیت‌های توسعه دریامحور بگشاییم.