



**رامین جهان پور** – در کتاب «دانشنامه فرهنگ مردم ایران» نوشته محمدکاظم موسوی بجنوردی در تعریف «افسانه» این گونه می خوانیم که افسانه یکی از گونه‌های روایی بسیارکهن و مشهور درادبیات عامه یا فرهنگ شفاهی است. افسانه‌های ایرانی اغلب به صورت نثر و گاهی نیز به شکل نظم روایت می شوند. در فرهنگ فارسی برای افسانه یا «اوسانه» چند معنی داده شده که مهم ترین آنها قصه ، حکایت، تمثیل، داستان، سرگذشت ، حکایت گذشتگان، حدیث، اسطوره، حرف‌های دروغ و بی اساس و نیز سخنان مشهوراست. از نظر ادبی تعریف‌های متعددی از افسانه کرده‌اند که در هریک از آنها به برخی از ویژگی‌های آن تأکید شده است. در تعریفی دیگر از یک‌سو بر جنبهٔ تفریحی و سرگرم‌کنندگی ادبیات شفاهی و از سوی دیگر بر جنبهٔ مکتوب افسانه‌ها تأکید شده است: «سرگذشت یا رویدادی خیالی از زندگی انسان‌ها، حیوانات، پرندگان یا موجودات وهمی چون دیو و پری و غول و اژدها که با رمز و رازها و مقاصد اخلاقی و آموزشی توأم است و نگارش آن بیشتر به قصد سرگرمی و تفریح خاطر خوانندگان انجام می‌گیرد» با همه این تفسیراگر بخواهم این نوع گونه ادبی را طبقه‌بندی کنیم، از لحاظ طبقه‌بندی ادبیاتی این سبک نوشتاری تفاوت زیادی از لحاظ ساختار و روایت با داستان، قصه، خاطره و رمان دارد.

کتاب افسانه‌های مردم جنوب بوشهر توسط ناهید جهانی گردآوری شده است و مولف برای این کتاب که دربرگیرنده ۶۹ افسانه کهن بوشهری است چهارسال زمان گذاشته تا آن را به صورت کتاب درآورده است.

او در یکی از گفتگوهایش در مورد جمع‌آوری این افسانه‌ها می گوید: «بعداز ضبط قصه‌ها آنها را بادقت روی کاغذ پیاده کردم البته پیاده کردن قصه هایی که با لهجه غلیظ منطقه دشتی، تنگستان و دشتستان ضبط شده بود کاراراحتی نبود و نیاز به بازنویسی و ویرایشی اساسی داشت. دربازنویسی افسانه‌ها سعی شدم لهجه راویان قصه‌ها حفظ شود تا مخاطب با گوش‌های متفاوت مردم نواحی بوشهر بهترآشنا شود. این کتاب ابتدا درسال ۱۳۸۱ با مقدمه‌ای از منوچهر آتشی که ازشاعران صاحب سبک اهل بوشهر است منتشر شد و بعداز ۱۵ سال یعنی درسال ۱۳۹۶ با تغییراتی که درآن اعمال شد مجدداً به چاپ رسید. مولف این کتاب که خود سالهاست درزمینه ادبیات عامه مردم جنوب کشور فعالیت دارد طبق اظهارات خودش برای جمع‌آوری این کتاب ۳۴۰صفحه ای به روستاهای اطراف بوشهررفته و به صورت میدانی درمیان کودکان و بزرگسالان شروع به جمع‌آوری افسانه‌ها نموده است. ابتدا صدای راویان قصه‌ها را روی نوار کاست ضبط و سپس به روی کاغذ آورده است و نکته جالب توجه اینکه اسم هرکدام از راویان این افسانه‌ها در پایان همان نوشته آمده است.

جنوب کشور با همه نخل‌ها، دریاها و کشتی‌ها و لنج‌ها و معماری‌هایش ویسا مردمی که با آداب و رسوم خاص خود زندگی کرده‌اند مثل دیگر نقاط کشور پهناورمان، سرشار از قصه‌ها و افسانه‌های دریایی بسیار است که به نوعی نشأت گرفته از فرهنگ بومی و سبک زندگی مردمان استان بوشهر است.
جهازی در این کتاب برای بهتر به تصویرکشیدن قصه‌ها از گونه‌ها و سبک‌های مختلف نوشتاری استفاده کرده است. درمعرفی مطالب کتاب با این عناوین برمی خوریم. افسانه‌هایی با قهرمان مرد قوی، افسانه ملک‌محمد، افسانه شاه و وزیر، افسانه حیوانات، افسانه دختران مظلوم ،افسانه‌های شیطان و افسانه‌های امروزی. در آخر کتاب هم معانی واژگان و عبارات واصطلاحات لهجه بومی بوشهر را نویسنده آورده است. گردآورنده کتاب تلاش کرده تا میراث فولکلوریک این ناحیه را به نسل‌های جدید معرفی کند. زبان کتاب ساده و روان است و به خوبی حس و حال بومی مناطق مختلف استان بوشهر را منتقل می‌کند. این ویژگی باعث می‌شود که خوانندگان به راحتی با داستان‌ها ارتباط برقرار کنند. کتاب «افسانه‌های جنوب» به عنوان یک اثر فرهنگی، می‌تواند به درک بهتر تاریخ و فرهنگ مردم بوشهر کمک کند و خوانندگان را با دنیای خیال‌انگیز افسانه‌ها آشنا سازد.



**گروه راهبردی – مرتضی فاخری** – در دنیای امروز که سرعت تحولات اقتصادی و فناوری سرسام‌آور است، بنادر دیگر صرفاً محلی برای بارگیری و تخلیه کالا نیستند، بلکه به‌مثابه قلب تپنده اقتصاد ملی عمل می‌کنند. نقشی که بنادر در توسعه تجارت بین‌المللی، رشد صنایع وابسته و حتی شکل‌گیری شهرهای بندری دارند، به‌هیچ‌وجه قابل چشم‌پوشی نیست. به گزارش روزنامه دریایی اقتصاد سرآمد، مرتضی فاخری، دکترای مدیریت بازرگانی در نوشتاری اختصاصی برای این روزنامه به بررسی الزامات سیاست‌گذاری علمی در مدیریت بنادر به‌عنوان یکی از نقاط طلایی موردنظر در توسعه اقتصاد دریامحور کشور پرداخته است. این مطلب را در ادامه می‌خوانید:

آنچه که در بسیاری از کشورها، به‌ویژه کشورهای درحال‌توسعه به چشم می‌خورد، عدم تطبیق سیاست‌های مدیریتی بنادر با اصول علمی، تخصصی و مبتنی بر داده است. در ایران نیز با وجود ظرفیت‌های بسیار بالا در حوزه دریایی و بندری، سیاست‌گذاری‌ها همچنان بیشتر از آنکه تابع منطق کارشناسی و نظام‌مند باشد، متأثر از سلیقه‌های مدیریتی، نگاه‌های مقطعی و تصمیمات غیرمبتنی بر مطالعه دقیق است.

در ایران، با وجود ظرفیت‌های گسترده دریایی، موقعیت ژئوپلیتیکی ممتاز و دسترسی به آب‌های آزاد، آن‌گونه که بایدوشرایط، از این توانمندی‌ها بهره‌برداری نشده است. بخش بزرگی از این عقب‌ماندگی، به ضعف در سیاست‌گذاری بازمی‌گردد؛ سیاست‌هایی که یا دیر اتخاذ می‌شوند یا بدون پشتوانه علمی بوده و فاقد انسجام در اجرا هستند. در چنین فضایی، ضرورت بازنگری جدی در رویکردهای مدیریتی و سیاست‌گذاری بنادر، بیش از هر زمان دیگری احساس می‌شود.

#### مدیریت بنادر فراتر از عملیات لجستیکی

مدیریت بنادر، فراتر از یک عملیات لجستیکی ساده، نیازمند نگاه جامع، کل‌نگر و آینده‌محور است. بندر، همان‌قدر که یک نقطه اقتصادی است، نقطه‌ای ژئوپلیتیکی نیز به‌شمار می‌آید. بسیاری از بنادر بزرگ دنیا در کنار قدرت لجستیکی، به‌عنوان پایگاه‌های نفوذ دیپلماسی اقتصادی عمل می‌کنند. بندر شانگهای، بندر روتردام، بندر

«روزنامه سرآمد» از مردم ایران دعوت می‌کند؛

## فراخوان همدردی بابندر

برای حمایت از کارگران مجروح و خانواده‌های جان‌باختگان بندر شهیدرجایی در پوش «جان‌بندر» شرکت کنید

# جان‌بندر

گروه فرهنگ دریا-ایرج گلشنی –فاجعه تلخ رخ داد. نقدهای فراوان بر مدیریت ناکارآمد حاکم بر بنادر و مسائل مرتبط با آن در رسانه‌ها منتشر شد. هر کس به نوبه خود سخنی گفت یا نامه‌ای نوشت؛ اما ابتکار انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته با دبیرکلی دکتر مسعود پل مه، رنگ و بوی دیگری دارد. پوشی بزرگ برای حمایت از کارگران بندر شهید رجایی با عنوان زیبای «جان بندر».

#### بدون شرح...



#### فریادعزیزی -اقتصاد سرآمد

مرتضی فاخری در نوشتاری به «روزنامه سرآمد» بررسی کرد؛

# لزوم سیاست‌گذاری علمی در مدیریت بنادر

## چرا بنادر به تعیین چشم‌انداز بلندمدت نیاز دارند؟

سستی تصمیم‌گیری و ارتباطی با تحولات فناورانه جهانی نداشته باشد، قطعاً کشور از قافله رقابت جهانی عقب خواهد ماند.

#### عوامل موثر در سیاست‌گذاری علمی بنادر

نباید فراموش کرد که سیاست‌گذاری علمی، فقط به تکنولوژی محدود نمی‌شود. عدالت منطقه‌ای، حفظ محیط‌زیست دریایی، امنیت شغلی کارگران بندری، بهره‌گیری از ظرفیت بومی در توسعه، و حتی گسترش دیپلماسی بندری، همه بخشی از این سیاست‌گذاری هستند. به‌طور مثال، در بسیاری از کشورها، بنادر به محل تعامل فرهنگی و آموزشی نیز تبدیل شده‌اند. درحالی‌که در ایران، حتی دسترسی عمومی به برخی بنادر محدود است و هیچ برنامه‌ای برای ارتقای دانش عمومی مردم نسبت به اقتصاد بندری وجود ندارد.

فرصتی که ایران در اختیار دارد، استثنایی است. دسترسی به دریا‌های آزاد، همسایگی با بازارهای بزرگ و محصور، موقعیت ترانزیتی بی‌نظیر و ظرفیت نیروی انسانی متخصص، همه دلایلی هستند که می‌توانند کشور را به هاب بندری چیز لازم است: سیاست‌گذاری علمی. سیاستی که نه در جلسات فوری و پشت درهای بسته، بلکه در فرآیند تدریجی گفت‌وگو، تحلیل، مشارکت ذی‌نفعان و بهره‌گیری از علوم روز تدوین شود.

#### نتیجه‌گیری

سیاست‌گذاری علمی در مدیریت بنادر، پلی است میان ظرفیت و بهره‌برداری. اگر امروز شاهد هستیم که بنداری با یک‌سوم ظرفیت در حال فعالیت هستند یا کشتی‌های بزرگ تمایلی به پهلوگیری در بنادر ما ندارند، ریشه این مشکل نه در تحریم‌ها، بلکه در نبود سیاست‌های جامع، واقع‌گرایانه و دانش‌محور است. باید پذیریم که دوران مدیریت آزمون‌وخطا گذشته است و امروز، علم، تجربه جهانی و هوش داده‌محور، سه‌ضلعی اجتناب‌ناپذیر در حکمرانی بندری هستند.

در مجموع، سیاست‌گذاری علمی باید به یک فرهنگ تبدیل شود. فرهنگ سازمانی مدیران بندری، باید بر پایه پرسشگری، تحلیل، پاسخگویی و نگاه آینده‌نگر استوار باشد. دانشگاه‌ها باید نقش پررنگ‌تری در تصمیم‌سازی‌های بندری ایفا کنند. شوراهای بندری، نباید تنها متشکل از مدیران دولتی باشند، بلکه حضور بخش خصوصی، نخبگان علمی و نمایندگان جوامع محلی در آن‌ها ضروری است. تنها در چنین صورتی است که می‌توان به افق‌هایی روشن‌تر در توسعه دریامحور امید بست.

#### جایگاه ویژه حکمرانی دریایی

در همین زمینه، مسئله حکمرانی دریایی نیز مطرح است. حکمرانی دریایی، شامل نظم حقوقی، ساختارهای سازمانی و تصمیم‌گیری در سطح کلان دریایی کشور است. امروز در ایران، ساختار حکمرانی دریایی و بندری ما با ناهماهنگی، تعدد نهادهای تصمیم‌گیر و تعارض منافع روبه‌رو است. سیاست‌گذاری علمی در بنادر، بدون اصلاح ساختار حکمرانی دریایی، نمی‌تواند موفق باشد. باید نهادی فرابخشی و مقتدر تشکیل شود که با استفاده از داده‌های علمی، تحلیل‌های اقتصادی و ملاحظات راهبردی، مسیر آینده توسعه بندری را طراحی و اجرا کند.

تجربه کشورهای موفق نشان داده که ادغام دانش مدیریت، اقتصاد حمل‌ونقل، فناوری اطلاعات، مهندسی دریایی و سیاست‌گذاری عمومی، تنها راه موفقیت در مدیریت بنادر است. در دنیای امروز، بنادر هوشمند و دیجیتال، به‌سرعت جای بنادر سنتی را می‌گیرند. هوش مصنوعی، کلان‌داده، اینترنت اشیا و فناوری‌های نوین، دیگر مزیت نیستند، بلکه الزام هستند. حال اگر سیاست‌گذار ما هنوز بر پایه روش‌های توسعه بندری را طراحی و اجرا کند.

تجربه کشورهای موفق نشان داده که ادغام دانش مدیریت، اقتصاد حمل‌ونقل، فناوری اطلاعات، مهندسی دریایی و سیاست‌گذاری عمومی، تنها راه موفقیت در مدیریت بنادر است. در دنیای امروز، بنادر هوشمند و دیجیتال، به‌سرعت جای بنادر سنتی را می‌گیرند. هوش مصنوعی، کلان‌داده، اینترنت اشیا و فناوری‌های نوین، دیگر مزیت نیستند، بلکه الزام هستند. حال اگر سیاست‌گذار ما هنوز بر پایه روش‌های توسعه بندری را طراحی و اجرا کند.

#### صف مهریانی

بعد از رخداد فاجعه بندر، صف طولانی برای اهدای خون، نمونه روشنی است از همت و غیرت مردم ایران زمین. کسانی که ریشه چندهزار ساله دارند. تمدنی دارند به درازای بشریت و فهمی از انسانیت که در هیچ شرایطی تغییر نمی‌کند. چو عضوی به درد آورد روزگار/ دگر عضوها را نماند قرار.

هر کس به فکر یاری است. هر کس بی‌آه و داد و دریغ نیست. هر کس می‌خواهد کاری کند. یا نقد، یا پیشنهاد، یا کار، یا ... همه پای کار نیک هستند؛ به دمی، به درمی، قلمی یا قدمی.

#### جان بندر

هر کس به هر طریقی که می‌تواند یاری برساند و این یاری رساندن نه به امر و دستور کسی و نه به خواست و خواهش کسی است؛ بلکه به فرمان درون انسانی انسان‌هاست که ایرانی‌ها این را بهتر از هر کسی می‌دانند و برای کمک منتظر این و آن نمی‌مانند. اما جایی مانند انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته که هم با کارگران بندر به طور مستقیم رابطه دارد و هم مورد وثوق و تایید اهالی دریایی کشور است، می‌تواند و توانسته که مسیری مطمئن و آسان برای یاری‌رسانی ایجاد کند تا هم‌وطنان هر کس در حد خود بتوانند ادای دین کند.

جان بندر همه را فرا می‌خواند تا دست کارگران مجروح و خانواده‌های جان‌باختگان را بگیرد و همدردی را به شکل دیگری معنا کند. هم‌وطنان می‌توانند کمک مالی خود را به حساب انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته واریز کنند و دراین پوشش شرافتمندانه مشارکت کنند.

شماره حساب: ۱۱۰۱۴۴۵۰۲۰۶۰۰

شماره شبای: ۱۹۵۲۰۵۳۰۰۰۰۰۱۱۰۱۴۴۵۰۲۰۶۰۰

شماره کارت: ۶۲۷۴۸۸۱۴۹۰۰۰۰۲۴۷۳

بانک کارآفرین به نام انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران – لطفاً پس از واریز وجه فیش واریزی به شماره واتس‌آپ ۰۹۳۸۸۳۷۸۴۰۸ و یا ایمیل info@saoi.ir ارسال گردد.

#### بدون شرح

#### قالب دوربین



عکس: اصغر بشارتی