

«سرآمد» بررسی می‌کند؛

# لزوم ایجاد رابطه بازنشستگان دریایی با جامعه ایرانی

## سه‌م بازنشستگان از توسعه دریایی ایران چقدر است؟

**گروه دریایا به – امیدمتین –** «شتاب در توسعه» حرف اول را می‌زند. توسعه دیگر معیار و شاخص نیست؛ بلکه این شتاب در توسعه است که اولویت دارد و هر کشوری که شتاب مناسب در توسعه داشته باشد، گوی سبقت از دیگران خواهد بود. در کنار شتاب توسعه‌ای، این توسعه هماهنگ و متوازن است که معنا دارد. توسعه نامتوازن، مجموعه‌ای از رشد های سرطانی و خطرناک است و اگر توسعه با دقت طراحی نشود و همه جانبه صورت نگیرد، نتایج ناگواری در پی خواهد داشت. نمونه بارز امروزین توسعه شتابنده اما نامتوازن، کره جنوبی است. این کشور از سال ۱۳۵۰– یعنی ۵ سال بعد از ایران–برنامه توسعه خود را آغاز کرد و چنان شتاب بخشید که سال‌ها از ایران جلو افتاد. توسعه صنعتی شگرف کره جنوبی که نسبت به آن زمان ایران، یک روستای بزرگ بود، تا جایی است که امروزه، صنعت عمومی کره جنوبی سال‌ها– بلکه دهه‌ها– از ایران جلو افتاده است. نگاهی گذرا به صنعت خودرو سازی، صنایع ساختمان، صنایع لوازم خانگی و صنایع کشتی سازی کافی است نشان دهد که کره‌جنوبی خیلی از ایران جلو افتاده است؛ اما بررسی ابعاد توسعه کره جنوبی نشان می‌دهد که خطاهای بزرگی رخ داده است و توسعه متوازن نیست.

در سرعت کم‌نظیر کره‌ای‌ها برای توسعه، بخش مهمی از مباحث اجتماعی– فرهنگی و مسائل جمعیتی و زندگی و سبک زندگی کره‌ای‌ها جا ماند به نحوی که سال‌های اخیر، با مشکل عجیب و وحشتناک کاهش جمعیت مواجه شده است. نه تنها کره جنوبی، بلکه ژاپن نیز دچار این بحران غیرقابل جبران است. به طور اساسی، این جمعیت است که بنیاد توسعه یک کشور قرار می‌گیرد و نسبت به رشد توسعه، جمعیت نیز باید رشد کند؛ اما خطای بزرگ در کره‌جنوبی خود را نشان داده است و معلوم شده است که توسعه کره ای، رشد سرطانی در بخش صنعت بوده است و باعث جاماندن توسعه جمعیتی شده است. فشار کار بر مردم کره طوری بوده که خود را فراموش کرده و معنای زندگی مشترک را از یاد برده‌اند. آمارهای کره جنوبی نشان می‌دهد که بیش از نیمی از جوانان کره جنوبی قصد ازدواج ندارند. نیمی دیگر از نظر



نشست «بررسی حقوق حاکمیتی ایران بر تنگه هرمز»

## هزینه ناوبری «عوارض عبور» در تنگه هرمز به عهده کشتی‌ذی نفع است

**یک** حقوق‌دان با بیان این که ایران در مساله تنگه هرمز اعلام کرد با توجه به شت پیرایط و الزامات آمده می‌خواهد نظام عبور امن و ایمن را تعریف کند، گفت: اعمال عبور امن و کنترل تنگه هرمز و هدایت ناوبری؛ ابزاری در دفع تجاوز و بازدارندگی موثر است. به گزارش اقتصادسراسرآمد، عبدالحسین صفایی در نشست «بررسی اعمال حقوق حاکمیتی ایران بر تنگه هرمز و الزامات آن» طی سخنانی اظهار کرد: مهم‌ترین سوالی که اینجا مطرح می‌شود، این است که نظام بین‌الملل چه پاسخی به اقدامی که جمهوری اسلامی ایران در تنگه هرمز انجام داده، خواهد داد؟ ایران چه اقدامی انجام داده؟ چه ادعایی داشته و اساسا این وضعیت در زمان صلح چه وضعیتی دارد و در زمان جنگ چگونه؟

وی تصریح کرد: جمهوری اسلامی ایران همیشه ادعا داشته اگر مورد تجاوز قرار بگیرد از تنگه هرمز به عنوان یک عامل بازدارنده موثر برای رفع تجاوز استفاده خواهد کرد؛ لذا بحث انسداد و مسدود شدن تنگه هرمز در ادبیات سیاسی یک دامنه تاریخی نزدیک به نیم قرن دارد که همیشه مطرح بوده و قدرت‌های بزرگ نیز تهدید می‌کردند، اگر ایران چنین اقدامی انجام دهد پاسخ می‌دهیم.

این عضو هیات علمی دانشگاه همچنین بیان کرد: بنابراین واقعه‌ای رخ داد، تجاوزی به قلمرو سرزمینی ایران صورت گرفت؛ عمده تجاوز به منطقه دریایی ایران و حوزه سرزمینی ایران بود و انتظار می‌رفت حالا که ایران ادعایی داشته که اگر مورد تجاوز قرار بگیرد این تهدید را انجام می‌دهد شاهد

اجرای این امر باشیم.

صفایی در ادامه اظهار کرد: این ادعای ایران برای عملی شدن با

چند مانع یا چالش اساسی مواجه بود؛ یکی از این چالش‌ها این بود که از سال ۱۹۷۴ تا ۹ اسفند ۱۴۰۴ ورود و خروج از خلیج

سنی، عدد ۳۵ دارد کرده ولی هنوز موفق به ازدواج نشده‌اند.

از این رو، جمعیت کره جنوبی رو به پیروی مفرط نهاده و نسل بعدی که باید جایگزین شود، وجود ندارد. جمعیت کره جنوبی رو به کاهش است و امکان بازیافت آن به آسانی ممکن نیست.

#### قطع رابطه بین بازنشستگان و جامعه جوان

پژوهشگران برای بی‌انگیزگی مردم کره برای ازدواج و فرزندآوری، دلایل متعددی ذکر کرده‌اند که قطع رابطه بین بازنشستگان و جامعه جوان یکی از آن مواردی است که بسیار مورد توجه قرار گرفته است. اکنون جوانان کره جنوبی قصد ازدواج ندارند و اگر هم ازدواج کرده‌اند، به هیچ وجه قصد فرزندآوری ندارند. چرا که به دلیل قطع ارتباط بین نسل‌ها، از جهات گوناگون دچار ابهام و یاس شده‌اند.

قطع رابطه با بازنشستگان در جامعه کره‌ای، باعث شده است که زنجیره انتقال تجربه پاره شود و نیروی کار جدید، از تجربه نسل قبل خود محروم شود. این اتفاق در ایران هم افتاده است و رابطه بازنشسته با نیروی فعال شکسته شده است. با قانون منع به کارگیری بازنشستگان در کارها، بخش بزرگی از بازنشستگان به طور کلی از حرفه‌سی ساله خود جدا شده‌اند. این قانون برای باز کردن فضای اشتغال بود تا به طور مصنوعی اشتغال ایجاد کند؛ اما باعث شد که گروه بزرگی از بازنشستگان به رغم دارا بودن سی‌سال تجربه کاری، از تمامی فرایندها حذف شوند. این حذف تجربه سی‌ساله از فرایند های توسعه، کره جنوبی را دچار صدمه کرده است و در آینده نزدیک، ایران را هم در بر خواهد گرفت.

#### برنامه‌های جایگزین

کره جنوبی و ژاپن به عنوان دو کشور پیر و از پا افتاده، دیگر قادر نخواهند بود که این معضل را حل کنند. وزیر بهداشت ژاپن به طور علنی گفت: اگر این روند ادامه یابد، ژاپن محو خواهد شد. کره جنوبی هم به سوی محو می‌رود زیرا جبران چندمیلیونی کسر جمعیت، کار آسانی نیست.

برای امیدآفرینی، نشاط جمعیتی و حفظ ارتباط بین



نسل‌ها کار زیادی نکرده‌اند. آسایشگاه‌ها مملو از پیرمرد و پیرزن‌هایی است که هر کدام کوهی از تجربه و توانمندی با خود به همراه دارند. همان‌ها بودند که کره‌جنوبی را از روستایی بزرگ به شهری تراز اول جهان تبدیل کردند؛ اما بی‌مهری دیدند و کناری افتادند.

کنار نهادن بازنشسته با دور انداختن آن فریق دارد. باید با برنامه‌های جایگزین و فعالیت‌های فرهنگی، ارتباط تجربه با نسل جوان را حفظ کرد. کاری که ژاپنی‌ها و کره‌ای‌ها نکردند و ایران نیز نکرده است. تنها تفاوت ایرانی‌ها با آن‌ها این است که مردان ایرانی، حوصله پیرشدن ندارند. سخت‌دست از زندگی می‌شوند و سخت‌کنار می‌روند. مردان و زنان ایرانی به شدت همچنان گرایش‌های اجتماعی خود را حفظ کرده‌اند. این باعث شده که رابطه بین نسل‌ها به طور طبیعی برقرار بماند. اما رابطه بین تجربه و جوانان وجود ندارد. بازنده‌ها، از اداره بازنشسته می‌شوند و بر اساس قانون دیگر حق ندارند آن دور و برها پیدایشان بشود، اما بازنشسته ایرانی معمولا چند کار دیگر زیر سر داشته است و به آن کارها می‌پردازد. این است که در ایران، رابطه با خانواده و کار قطع نمی‌شود اما رابطه با محل کار قبلی قطع می‌شود و تبادل تجربه‌ای رخ نمی‌دهد.

#### آینده ایران مانند کره‌جنوبی است

این روزها، آثار کاهش جمعیت در ایران مشاهده می‌شود. اشتباه راهبردی و خطرناک دو دهه گذشته بر مبنای «فرزند کمتر – زندگی بهتر» آثار مخرب خود را اکنون به نمایش گذاشته است و جمعیت ایران را به سوی پیروی برده است. اکنون دیگر تغییر شعار از «فرزند کمتر به فرزند بیشتر»

#### بازنشستگان دریایی ایران

وضعیت دریا کمی متفاوت‌تر است. دریا یعنی تجربه. دریا بازنشستگی نمی‌شناسد و این تجربه و مهارت است که با دریا اشتناست. تصور می‌شود که وضعیت بازنشستگان حوزه دریایی کشور با سایر حوزه‌های بازنشستگی تفاوت‌های شکلی و ماهوی زیادی داشته باشد، آیا چنین است؟

تصور می‌شود که در تجارب بازنشستگان حوزه دریا، خطرات متفاوتی وجود داشته باشد که بتواند چند جلد کتاب به فرهنگ کشتی اضافه کند. آیا در این باره کاری شده است؟ دریا را در کتاب می‌توان خواند اما نمی‌توان یاد گرفت. دریا را باید تجربه کرد و بسا تجربه می‌توان اموخت. آیا برنامه‌ای برای انتقال تجارب ناب بازنشستگان حوزه دریا به نسل آینده کار وجود دارد؟ یا این بازنشستگان هم مانند دیگر بازنشستگان فراموش شده‌اند؟ برنامه سازمان بندر و دریانوردی برای بازنشستگانش چیست؟ شیلات چگونه عمل می‌کند؟ سایر ارکان خطور؟ سوالانی است که در فرصت‌های آینده تلاش می‌کنیم جوابی برای آن‌ها پیدا کنیم.

وی با بیان این‌که ایران در بخش اطلاع رسانی از وضعیت تنگه به تکلیف خود عمل کرده است، گفت: مساله دیگر مشخص کردن مسیر عبور و مرور بود که ایران کربدوری را به‌عنوان مسیر امن و ایمن برای ورود و خروج طراحی کرد. بنابراین ایران اساس از ادعای انسداد عبور از تنگه هرمز صرف نظر کرد بلکه اعلام کرد با توجه به شرایط و الزامات پیش آمده می‌خواهد نظام عبور امن و ایمن را تعریف کند. این عضو هیات علمی دانشگاه با طرح این پرسش که آیا ایران می‌تواند تنگه هرمز را با توجه به شرایط موجود ببندد؟ بیان کرد: پاسخ روشن است، هر چه قاعده داریم برای زمان صلح و وضعیت عادی است، باید مسائل در زمان جنگ مورد بررسی و توجه قرار گیرد. در زمان صلح که ترتیباتی طراحی می‌شود و طرفین پیش می‌روند اما در زمان جنگ ما از خط دفاع مشروع خودمان استفاده می‌کنیم و بر این اساس دولت می‌تواند از تمامی ابزارهای ممکن برای بازدارندگی موثر و برای دفع تجاوز استفاده کند. بنابراین اعمال عبور امن و کنترل تنگه هرمز و هدایت ناوبری؛ ابزاری در دفع تجاوز و بازدارندگی موثر است و علاوه بر این اگر چنین حقی نبود دولت ساحلی به جهت حقوق حفاظتی و صیابتی می‌تواند عبور امن و ایمن را داشته باشد.

وی ادامه داد: اگر کشتی یا شناوری بخواهد از این مسیر عبور امن داشته باشد باید هزینه آن را نیز بپردازد؛ در واقع هزینه هدایت راهبری ناوبری به عهده ذی نفع است که نام آن «عوارض عبور» است. همچنین در مورد خدمات اختصاصی داوطلبانه نیز به عهده ذی نفع است. بنابراین در بستر حقوق بین‌الملل و اصل حاکمیت کشورها با خشی کردن تهدیدات می‌طلبد در این بستر نظامی را طراحی کنیم، البته این نظام دیگر بر اساس حسن نیت نیست، سوء نیت ایجاد شده و ما باید نظارت دقیق‌تری داشته باشیم.



## دریای پایه

#### بندر

باحکم مدیرعامل سازمان بندر و دریانوردی؛
**بهروز آقایی مدیرکل بندر و دریانوردی استان خوزستان شد**



باحکم محمد شکیبی نسب، معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل سازمان بندر و دریانوردی، بهروز آقایی به سمت مدیرکل بندر و دریانوردی استان خوزستان منصوب شد.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، محمد شکیبی نسب در حکم انتصاب بهروز آقایی بر موارد ذیل تاکید کرده است:

۱– رعایت کامل قوانین و مقررات و مصوبات هیات عامل و شورای عالی سازمان به عنوان فصل الخطاب در اجرای کلیه امور

۲– توانمندسازی، تقویت و ارتقاء نیروهای انسانی متخصص و متعهد و تاکید بر انتخاب مدیران از میان همکاران کارآمد و پاکدست

۳– توسعه سرمایه‌گذاری و پویایی در فضای کسب و کار با ارتقاء فعالیت‌های ارزش افزوده

۴– بازاریابی مناسب و تسهیل جریان کالا، کشتی و رفع غدغه‌های بخشی خصوصی

۵– توسعه بندر منطق با طرح‌های جامع مصوب و اهتمام در جهت توسعه بندر کوچک با هدف افزایش رقابت‌پذیری و رفع مشکلات ساحل‌نشینان و فعالان حوزه دریایی و بندری استان خوزستان

۶– ارتقاء ایمنی در زمینه فعالیت‌های بندری و دریایی، حفظ محیط زیست دریایی و امنیت دریانوردی (ISPS code)

۷– اهتمام در جهت توسعه حمل و نقل چندوجهی و زنجیره تامین در استان خوزستان

۸– توسعه و تجهیز ناوگان مسافری دریایی در راستای افزایش مسافرت‌های دریایی

۹– فرآیندسازی جریان کالا مبتنی بر فناوری اطلاعات و دولت الکترونیک

۱۰– توجه جدی به ارائه خدمات دریایی و بندری با کیفیت و سریع

۱۱– اهتمام جدی برای ایجاد شفافیت و مبارزه با فساد در راستای سیاست‌های دولت

۱۲– جدیت در پیاده‌سازی مدیریت مشارکتی و استفاده از نظرات کارشناسان

۱۳– اجرای دقیق کلیه وظایف قانونی سازمان در زمینه دولت صاحب پرچم، دولت صاحب ساحل و دولت صاحب بندر

۱۴– برگزاری جلسات مستمر و منظم با مشتریان بندر از جمله شرکت‌های کشتیرانی، مالکان کشتی، صاحبان کالا، سرمایه‌گذاران مجموعه‌خن کاران و کلیه مشتریان و مراجعین و رفع مشکلات قانونی آنان

**تردد بیش از ۹هزار مسافر از مسیر دریایی کیش طی هفته‌گذشته**



سازمان منطقه آزاد کیش اعلام کرد که بندر تجاری کیش در یک هفته گذشته به ۹ هزار و ۳۹۰ مسافر خدمات سفر دریایی ارائه کرده است.

به گزارش اقتصادسراسرآمد بنا به اعلام اداره بندر کیش، از ۱۹ تا ۲۵ اردیبهشت ماه جاری، ۹ هزار و ۳۹۰ مسافر از طریق شناورهای مسافری و لندينگ کرافت از مسیر دریایی بیسن جزیره کیش و بندر چارک و آفتاب تردد کرده‌اند.بنا به اعلام این مرجع، از این تعداد پنج هزار و ۷۹ نفر مسافر ورودی و چهار هزار و ۳۱۰ نفر نیز مسافر خروجی بوده‌اند.

همچنین بر اساس این گزارش، در این ایام ۹۸ شناور خودروبر نسبت به جابجایی یک هزار و ۶۵۴ خودرو بین بندر کیش و چارک و آفتاب اقدام کرده و ۷۴ شناور مسافری تندرو نیز بین جزیره کیش و بندر چارک و آفتاب تردد داشته‌اند.

به گزارش ایرنا، از زمان تجاوز رژیم جنایتکار آمریکا و اسراییل به کشورمان در ۹ اسفندماه سال گذشته تا کنون، تردد هوایی جزیره کیش به عنوان اصلی‌ترین مسیر ارتباطی این جزیره متوقف شده است. در این مدت، تنها مسیر تردد دریایی کیش بین این جزیره با بندر چارک و آفتاب برقرار بوده و به جز مقاطع و ساعات محدود حمله به بندرگاه کیش و چارک و نیز مقاطع بروز توفان دریایی، مسیر دریایی کیش با تلاش شرکت توسعه بندر و فروده‌های همواره باز بوده و تردد جریان داشته است.