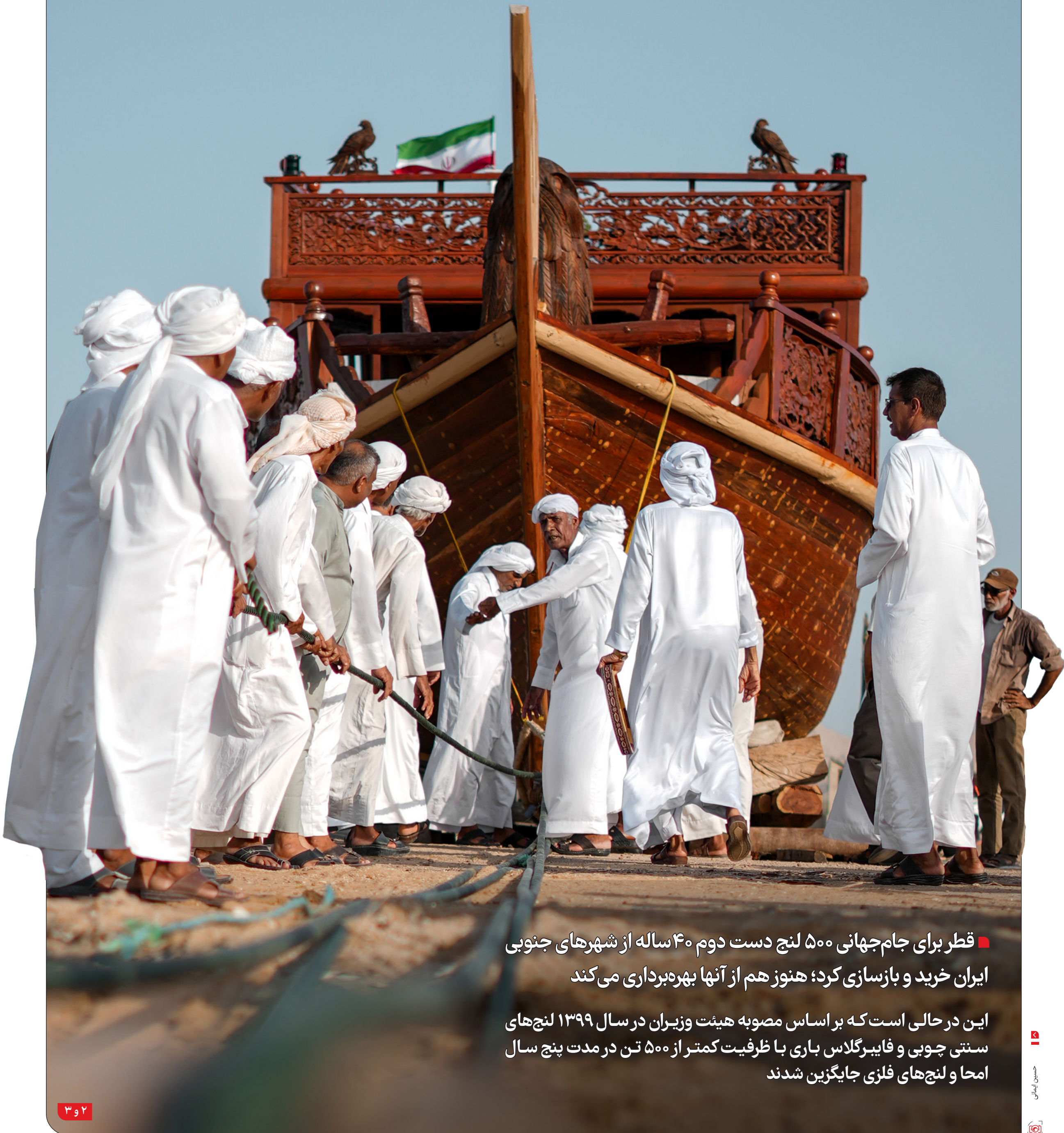


جنوبی‌ها با همه بی‌مهری‌ها، میراث جهانی در خطرشان را جان بخشیدند

# رقص «گوران» روی موج‌های خلیج فارس



■ قطر برای جام جهانی ۵۰۰ لنج دست دوم ۴۰ ساله از شهرهای جنوبی

ایران خرید و بازسازی کرد؛ هنوز هم از آنها بهره‌برداری می‌کند

این در حالی است که بر اساس مصوبه هیئت وزیران در سال ۱۳۹۹ لنج‌های سنتی چوبی و فایبرگلاس باری با ظرفیت کمتر از ۵۰۰ تن در مدت پنج سال امحا و لنج‌های فلزی جایگزین شدند

جنوبی‌ها با همه بی‌مهری‌ها، میراث جهانی در خطرشان را جان بخشیدند

# رقص «گوران» روی موج‌های خلیج فارس

**قصر برای جام جهانی ۵۰۰ لنج دست دوم ۴۰ ساله از شهرهای جنوبی ایران خرید و بازسازی کرد؛ هنوز هم از آنها بهره‌برداری می‌کند این در حالی است که بر اساس مصوبه هیئت وزیران در سال ۱۳۹۹؛ لنج‌های سنتی چوبی و فایبرگلاس باری با ظرفیت کمتر از ۵۰۰ تن در مدت پنج سال امحا و لنج‌های فلزی جایگزین شدند**

ریش‌سفیدها با آن دشداده‌های پاکیزه که زیر آفتاب بهاری ساحل برق می‌زند، پایه‌های جوان‌تراها هر کدام یک گوشه کار را گرفته‌اند. انگار که یاد جوانی کنند و بخوانند خاطراتشان را از آیین به آب انداختن لنج زنده کنند. با رقص و موسیقی، نازکشان لنج را به سمت دریا می‌برند. ریش‌سفیدها به آخرین لنجی که ساخته شد و به دریا رفت فکر می‌کنند، چند سال پیش بود؟ کسی به خاطر دارد؟ جوان‌ها اما به اولین لنجی که به دریا می‌برند، به «گوران»، فکر می‌کنند، به آینده لنج‌سازی که شاید با همتشان امیدوارکننده باشد. ناخدای پیر خوشحال است و می‌رقصد، روی ساحل، روی لنج، در جمع هم‌سن و سالهایش، خود را به موسیقی سپرده، خوشحال است که عمرش قد داده تا دوباره ببیند به آب افتادن یک لنج دیگر را، آن دیگری سراغ بادبان رفته، یک نفر بر داریه می‌کوبد و یک نفر میان‌داری می‌کند. هر گوشه این اتفاق یک بخش از داستان بلند لنجی چوبی است که روانه دریا شده. لنج که شش هزار سال مرکب و امید معیشت و بخش مهمی از زندگی مردمان جنوب ایران بوده، حالا قرار است بار دیگر از «گوران» قشم، با نام «آرورا» و نمادی از «شاهین بحری» و «درختان حرا» برپیشانی‌اش، با هزار امید مردم جنوب، خرامان بر تن خلیج فارس روان شود. آن تلاش عرق‌ریز بعد از ظهر آخرین روز اردیبهشت در گوران، می‌گوید لنج ایرانی قرار است زنده بماند، تمام آدم‌هایی که آن را تا نقطه مد آب کشیدند این قرار را با خود گذاشته‌اند. حالا نخستین لنج گردشگری چوبی ایران راه‌اندازی شده هر چند بندری‌ها در دلد آن‌ها از خرید ۵۰۰ لنج چوبی از شهرهای جنوبی ایران توسط قطر می‌گویند و اینکه آنها این ۵۰۰ لنج را بازسازی و در جام‌جهانی از آن بهره‌برداری کردند و ما نشستیم و تماشا کردیم.



فرزانه قبادی | روزنامه‌نگار

قطر می‌گوید و اینکه آنها این ۵۰۰ لنج را بازسازی و در جام‌جهانی از آن بهره‌برداری کردند و ما نشستیم و تماشا کردیم. او از بوروکراسی‌های اداری تا نه شنیدن‌های پی‌درپی از کسانی که ارزش و اهمیت این میراث را نمی‌دانند، می‌گوید و از اینکه لنج تنها مرکب اهالی جنوب نیست، بخشی از فرهنگشان است.

## لنج «گوران» چگونه متولد شد

علی پوزن ماجرای لنج «گوران» را از سال‌ها پیش آغاز می‌کند، از زمانی که تصمیم گرفتند روستای گوران را به‌عنوان مقصد گردشگری معرفی کنند: «سال ۱۳۹۴ بود که به این فکر افتادیم در گردشگری جزیره قشم روستایمان را پررنگ‌تر معرفی کنیم. در قشقه‌های دقیق ظرفیت‌های روستا، به موضوع ثبت جهانی لنج‌سازی به‌عنوان میراث ناملموس رسیدیم. در روستای ما لنج‌سازی یک شغل بود که مردم‌مان از آن درآمد داشتند. اما بعد متوجه شدیم که می‌شود به‌عنوان میراث ارزشمند ایرانی و یکی از بزرگترین صنایع‌دستی جهان آن را معرفی کرد. وقتی بررسی کردیم، دیدیم برخلاف تمام سازه‌های شناور که قشقه‌های دقیق مهندسی برای آنها تهیه می‌شود، استاد لنج‌ساز ما بدون هیچ نقشه از پیش طراحی‌شده روی کاغذ، لنج را دقیق و بدون خطا می‌سازد و روانه دریا می‌کند. اینها مسائلی بودند که ما را برای معرفی لنج‌سازی روستای گوران ترغیب کردند.» او به گفت‌وگوهای متعدد با استادان

سال ۲۰۱۱ وقتی پرونده «دانش سنتی لنج‌سازی و دریانوردی در خلیج فارس» در فهرست جهانی میراث ناملموس یونسکو ثبت شد، تفاوتی با تمام پرونده‌های پیشین داشت و آن اینکه در این پرونده لنج‌سازی به‌عنوان «میراث در خطر» به ثبت رسید. این یعنی لنج‌سازی جایی در آستانه فراموشی ایستاده است؛ جایی در نقطه پایان. جنوبی‌ها در این سال‌ها تلاش کردند تا این خطر را از سر این میراث اجدادی کم کنند. در کنگ و گوران این تلاش‌ها متمرکزتر بود. در طول این سال‌ها چندین لنج در این دو بندر ساخته شده و به دریا رفته‌اند. هفته گذشته اما اتفاق دیگری افتاد. روزنه امیدی که اگر با بی‌توجهی‌ها کور نشود، می‌تواند این هنر را تبدیل به میراثی ماندگار کند. نخستین لنج مدل «گوران» در ساحل بندر گوران جزیره قشم به آب انداخته شد. مردم جزیره آمدند، مهمانان از نقاط دیگر کشور هم بودند؛ آنها که میراث سرزمین مادری برایشان مهم است. اما شنیدن قصه این لنج از زبان کسانی که سال‌ها دویدند تا خرامیدن لنج را بر دریا ببینند، شنیدنی‌تر است. «علی پوزن»، مدیر موزه زنده لنج‌سازی و دریانوردی گوران، یکی از کسانی است که برای این میراث ناملموس در خطر تلاش کرده و برای لنج «گوران» هم زحمت زیادی کشیده است. او از لنج‌سازی که در دیار اجدادی‌اش بخشی از زندگی مردم بوده، می‌گوید و افسوس در کلامش می‌دود وقتی از خرید ۵۰۰ لنج چوبی از شهرهای جنوبی ایران توسط



علی پوزن: سه هزار پرسشنامه از گردشگران داخلی و خارجی جمع‌آوری کردیم تا بررسی کنیم که مخاطبان چه نگاهی به خدمات ما دارند در پرسشنامه‌ها بسیاری از گردشگران تأکید داشتند که ساحل را با همین شکل سنتی و بکر حفظ کنیم تا هویت اصلی‌اش از بین نرود



فعالیت‌های مختلفی به‌صورت پراکنده انجام شد. توره‌ای اکتوبریسم برگزار کردیم و قدم‌به‌قدم جلو رفتیم. همه فعالیت‌ها حول این محور بود که چگونه لنج‌سازی را حفظ کنیم.» یکی از فاکتورهای مهم در این زمینه، بررسی بازار بود؛ آشنایی با ذائقه گردشگرانی که به جزیره می‌آمدند: «سه هزار پرسشنامه از گردشگران داخلی و خارجی جمع‌آوری کردیم تا بررسی کنیم که مخاطبان چه نگاهی به خدمات ما دارند. در پرسشنامه‌ها بسیاری از گردشگران تأکید داشتند که ساحل را با همین شکل سنتی و بکر حفظ کنیم تا هویت اصلی‌اش از بین نرود. گوران یک بندرگاه قدیمی است با اسکله‌های سنگی، آب‌انبارهای قدیمی لب ساحل و لنج‌هایی که برای تعمیر به ساحل می‌آیند. این ساحل شیب‌دار از یک طرف به جنگل‌های حرا می‌رسد که نقش موج‌شکن طبیعی را دارد. بندر ندرگاهی است که از قدیم لنج‌هایی از بندر کنگ، لنگه یا بنادر اطراف برای تعمیرات به اینجا می‌آمدند.» مشاوره با افراد برجسته در حوزه گردشگری در ایران و خارج از ایران هم بر همین موضوع تأکید کرد. حالا دیگر تکلیف مشخص بود، توسعه گردشگری در گوران با حفظ اصالت و هویت سنتی آن به‌ویژه در خط ساحلی، موضوعی که در ادبیات گردشگری در تعریف «گردشگری پایدار» می‌گنجد. «تولید لنج دو بعد مهم داشت یکی اینکه از نظر اقتصادی، یک ایده سنتی ایجاد کردیم که می‌تواند گردشگر جذب کند. دوم اینکه، کارگاه‌های لنج‌سازی که

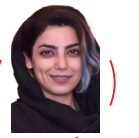
## میراث شش‌هزارساله

ماجرای همین‌جا ختم نشد، این تصمیم تازه، شروع راه ناهمواری بود که طی کردنش حدود سه سال طول کشید: «برای ساخت لنج چوبی، باید از سازمان بنادر مجوز می‌گرفتیم. حدود سه تا چهار سال دوندگی کردم تا بتوانم گواهی ثبت موقت برای ساخت لنج چوبی را از سازمان بنادر بگیرم. الزامات و قوانینی که وجود داشت، نیاز به اصلاح داشت و باید راهی پیدا می‌کردیم که بتوانیم لنج چوبی را بسازیم؛ چون در جریان طرح امحای شناورهای چوبی، قرار بر این بود که دیگر لنج چوبی ساخته نشود.» طرحی که پوزن از آن می‌گوید، مربوط به مصوبه هیئت وزیران در سال ۱۳۹۹ است که براساس آن قرار است لنج‌های سنتی چوبی و فایبرگلاس باری با ظرفیت کمتر از ۵۰۰ تن در مدت پنج سال امحا و لنج‌های فلزی جایگزین شوند. اعتراضات به اجرای این طرح که واکنش‌های بسیاری

## یادداشت

روز جهانی مارکتینگ و مسئولیت ما در برابر طبیعت

# بازاریابی در خدمت حیات



مهسا ماشمی | فعال محیط‌زیست

بازاریابی در چند دهه گذشته یکی از عوامل مؤثر در شکل‌گیری الگوهای مصرفی بوده است. اما همان‌طور که می‌تواند فروش را افزایش دهد، قدرت آن در شکل دادن به رفتار مصرف‌کننده برای انتخاب‌های آگاهانه‌تر نیز اثبات‌شده است. در عصر بحران اقلیمی و ناپودی سریع تنوع‌زیستی، این قدرت باید برای آگاهی‌بخشی و اصلاح رفتار به‌کار گرفته شود. طبق گزارش WWF، جمعیت گونه‌های وحشی در کره زمین طی تنها ۵۰ سال گذشته بیش از ۶۹ درصد کاهش یافته است. دلایل اصلی این کاهش شامل تخریب زیستگاه‌ها، تجارت غیرقانونی گونه‌ها و مصرف‌گرایی بیش‌ازحد است؛ حوزه‌هایی که بازاریابی می‌تواند هم آسیب‌زا و هم راهگشا باشد.

## بازاریابی چگونه می‌تواند حامی حیات‌وحش باشد؟

۱. تغییر جهت پیام‌ها از مصرف به انتخاب آگاهانه  
به‌جای تمرکز بر ایجاد نیازهای مصنوعی، برندها می‌توانند با روایت‌هایی معتبر، مشتریان را به‌سمت محصولات پایدار و رفتارهای مسئولانه سوق دهند. این امر شامل اجتناب از مصرف بی‌رویه، انتخاب برندهایی با زنجیره تأمین اخلاقی و کاهش استفاده از کالاهای دارای منشأ حیوانی آسیب‌زننده می‌شود.



## ۲. توجه به اخلاق در تبلیغات

استفاده از حیوانات خصوصاً حیات‌وحش در تبلیغات می‌تواند به رنج، آسیب یا مرگ آنها منجر شود و فرهنگ نادرست نگهداری و بهره‌برداری از حیات‌وحش را ترویج دهد. این اقدامات، حتی با فناوری‌های تصویری، ممکن است ناخواسته تقاضا برای شکار و تجارت غیرقانونی را افزایش دهد. تبلیغ‌کنندگان مسئولیت دارند پیش از بهره‌گیری از گونه‌های جانوری، به اثرات اخلاقی و زیست‌محیطی آن اندیشیده و از روش‌های جایگزین بهره‌برند.

## ۳. حمایت از گونه‌های شاخص (Flagship Species)

گونه‌های بسیاری در ایران هستند که در میان جوامع مختلف جایگاه ویژه‌ای دارند. نمونه آنها یوزپلنگ، درنا سبیری، هما و... هستند که توجه عموم را به‌سمت خود جلب کرده‌اند. از طرفی گونه‌های حیات‌وحش بسیاری هستند که در معرض خطر انقراض هستند و نیاز به حمایت مالی و معنوی دارند. انتخاب یک گونه به‌عنوان نماد و مشارکت برندها در پروژه‌های حفاظتی یا همکاری با NGO می‌تواند هم از لحاظ محیط‌زیستی مفید باشد و هم تصویری مثبت برای برند بسازد.

## ۴. داستان‌سرایی درباره واقعیت‌های زیست‌محیطی

برندها با استفاده از قدرت روایی می‌توانند واقعیت‌هایی چون تجارت غیرقانونی حیوانات، از بین‌رفتن زیستگاه‌ها یا خطر انقراض گونه‌ها را در قالب کمپین‌های خلاقانه مطرح کنند. ترکیب داده، احساس و راهکار در این روایت‌ها می‌تواند نقش الهام‌بخشی داشته باشد.

## ۵. حمایت از پروژه‌های ترمیمی و اطلاع‌رسانی

بسیاری از برندها بخشی از بودجه تبلیغاتی یا CSR خود را به پروژه‌های احیای زیستگاه‌های طبیعی، پژوهش در حوزه تنوع‌زیستی یا کمپین‌های آموزشی در مدارس اختصاص می‌دهند. این اقدامات نه‌تنها به برند اعتبار می‌بخشند، بلکه تأثیر واقعی بر حفظ گونه‌ها دارند.

## از شعار تا اقدام

واقعیت این است که امروزه مخاطبان، به‌ویژه نسل‌های جوان‌تر، انتظار دارند برندها فراتر از شعارهای سبز و کمپین‌های موسمی عمل کنند. در حوزه‌هایی مانند بازاریابی دیجیتال، بسته‌بندی، تولید محتوا و استراتژی تبلیغاتی، اقدام‌های کوچک و مستمر می‌توانند تفاوت‌های بزرگی ایجاد کنند.

روز جهانی مارکتینگ امسال نه‌تنها یادآور قدرت این حرفه در تأثیرگذاری است، بلکه هشداری است درباره مسئولیت آن در برابر آینده‌ای که در آن، حیات نه‌فقط برای انسان بلکه برای همه گونه‌ها معنا داشته باشد.

# تقویت دیپلماسی

## برای حفاظت از فک خزری

از این گونه باید به‌عنوان یک اولویت راهبردی و نماد دیپلماسی محیط‌زیستی در دستورکار کشور قرار گیرد.

او با اشاره به نشست اخیر کشورهای حوزه دریای خزر در اجلاس نوسکی روسیه، افزود: حفاظت از فوک خزری باید به‌صورت موضوعی ویژه در دستورکار اجلاس آتی کوانوسیون تهران (کاپ ۷) قرار گیرد و نشست کارشناسی پیش‌اجلاس نیز برای تبیین وضعیت و پیشبرد همکاری منطقه‌ای ضروری است. در این نشست، مدیران کل محیط‌زیست استان‌های مازندران و گیلان، معاون اداره‌کل گلستان، نمایندگان سازمان دامپزشکی، سازمان شیلات، دانشگاه تربیت‌مدرس نور و مرکز امدادونجات فک خزری، ضمن ارائه گزارش‌هایی از وضعیت موجود، بر ضرورت تقویت پاسخ‌میدانی، تبادل داده‌های تخصصی، حمایت از استقرار دبیرخانه برنامه در دانشگاه تربیت‌مدرس و اجرای هماهنگ برنامه‌های ملی و منطقه‌ای تأکید کردند.

سازمان حفاظت محیط‌زیست با بهره‌گیری از ظرفیت‌های دانشگاهی، تخصصی، مردمی و اجرایی، اجرای کامل برنامه اقدام ملی و توسعه همکاری‌های منطقه‌ای را به‌عنوان راهبرد اصلی برای حفاظت از تنها پستاندار بومی دریای خزر در دستورکار قرار داده است. | ایسنا



نشست هماهنگی اجرای برنامه ملی حفاظت از فک خزری با حضور «شینا انصاری»، معاون رئیس‌جمهور و رئیس سازمان حفاظت محیط‌زیست، در محل سازمان و با مشارکت مدیران کل محیط‌زیست استان‌های ساحلی، نمایندگان دستگاه‌های اجرایی مرتبط، دانشگاه تربیت‌مدرس نور و مرکز امدادونجات فک خزری برگزار شد. در این نشست، گزارش‌های مربوط به آمار تلفات فک خزری در سواحل استان‌های شمالی کشور ارائه شد. همچنین اقدامات در دست اجرا، چالش‌ها، تحلیل علل احتمالی مرگ‌ومیر فک‌ها و برنامه‌های آتی بررسی شد. محور اصلی این جلسه، تبیین برنامه اقدام ملی حفاظت از فک خزری بود که با همکاری دانشگاه تربیت‌مدرس نور، مرکز امدادونجات فک خزری و اداره‌کل حفاظت محیط زیست مازندران تدوین شده است. این برنامه، شامل محورهایی چون استقرار دبیرخانه، تقویت پایش میدانی، آموزش‌های تخصصی، هماهنگی بین‌بخشی، توسعه مراکز امداد و تسریع در واکنش به تلفات غیرعادی است.

شینا انصاری در جمع‌بندی این نشست با تأکید بر اهمیت همکاری منطقه‌ای در حفاظت از تنوع‌زیستی دریای خزر، گفت: با توجه به حساسیت وضعیت فک خزری، حفاظت



—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

به‌دنبال داشت و به‌زعم کارشناسان میراث‌فرهنگی منجر به ازبین‌رفتن این میراث ناملموس برای همیشه می‌شود، به جایی نرسید و این طرح در سال ۱۴۰۰ ابلاغ شده است: «برای کارگاه لنج‌سازی‌مان، پیگیر ثبت بودیم تا مجوز ساخت اولیه لنج را بگیریم، چون اگر مجوز اولیه صادر نشود، «قول» به لنج نمی‌دهند. قول همان سند فعالیت لنج است که سازمان بنادر صادر می‌کند.» سنگ‌اندازی‌ها و «نه» گفتن‌ها راه را طولانی کرد و زمان به نتیجه رسیدن را به تعویق انداخت، اما از پا نشتن تصمیم اهالی گوران و مدیر موزه لنج‌سازی بود: «سازمان بنادر با طرح ما مخالف بود، اما ما طرحی مطابق با آنچه سازمان بنادر می‌خواست با کمک مهندسان و طراحان کشتی تهیه کردیم. طرح را بردیم سازمان بنادر. برخی کل لنج چوبی را نفی می‌کردند و می‌گفتند اصلاً نباید ساخته شود، اما تعدادی از مدیران و کارشناسان سازمان بنادر نگرشی فرهنگی داشتند و می‌دانستند هویت و تاریخ سازمان بنادر از همین شناورهای چوبی ریشه گرفته، همین لنج‌های چوبی هستند که تاریخ شش‌هزارساله دریانوردی ما را شکل داده‌اند، نه کشتی‌های فلزی که حدود صد سال است تولید می‌شوند. ما معتقد بودیم باید لنج چوبی ساخته شود، چون این هویت ما و هویت سازمان بنادر است. بالاخره موفق شدیم اولین مجوز ساخت را بگیریم و در کارگاه شروع به ساخت کنیم.»

**✂️** **حافظان شایسته دو میراث جهانی**

در لنج چوبی «گوران» که با شیوه و روش مختص گوران طراحی و ساخته شده، چند نماد به کار رفته است: درختان حرا و شاهین بحری؛ «ما در گوران، دو میراث جهانی را محافظت می‌کنیم: یکی جنگل حرا و دیگری لنج‌سازی. شاهین بحری هم از پرندگان ارزشمند دنیا و یکی از گونه‌هایی است که در جنگل حرا زیست می‌کند. برای حفظ جنگل حرا، هرساله روی مشارکت خانواده‌ها و کودکان برای کاشت و مراقبت از درختان کار می‌کنیم. برای حفظ لنج‌سازی هم در موزه گوران برنامه داریم.»

اما آیین به آب انداختن لنج، که خطرات زیادی را برای مردم گوران زنده کرد، هم نوعی آیین ویژه بود: «برای مراسم به آب‌اندازی لنج، سعی کردیم آیین‌های سنتی را اجرا کنیم. قدیم‌ها صد نفر آدم جمع می‌شدند و کمک می‌کردند تا لنج روانه آب شود، مراسم از صبح شروع می‌شد و تا عصر ادامه داشت. ظهر هم «صدقه» می‌دادند، یعنی گوسفند یا گاو قربانی می‌کردند و برای همه مردمی که در ساحل بودند ناهار می‌پختند. ما هم همین کار را کردیم. گوسفندی قربانی کردیم، قاتق محلی پختیم و بین مردم پخش کردیم. عصر هم با حضور مسئولان، گردشگران، مدیران منطقه آزاد و علاقه‌مندان با آیینی به‌نام «یامال» برای کشیدن شناور به‌سمت دریا، آن را نازکشان تا آخرین نقطه جزر بردیم تا با بالا آمدن مد، لنج در آب قرار گیرد.»

**✂️** **گردشگری دریایی با لنج**

چندسالی است که وزرای گردشگری تأکید ویژه‌ای بر توسعه گردشگری دریامحور دارند. دنبال کردن سخنان و اظهارات و وعده‌هایشان به‌خوبی روشن می‌کند که چندان اشرافی به الزامات موضوع ندارند، که اگر داشتند، با دانش رو به فراموشی لنج‌سازی که ظرفیتی بی‌نظیر برای جذب گردشگران در ایران به‌ویژه در حوزه گردشگری دریامحور است، اینگونه بی‌تفاوت برخورد نمی‌کردند. درباره این رویکرد شعارزده مسئولان از علی پوزن که هم در زمینه مردم‌شناسی تحصیل کرده و هم در حوزه گردشگری، پرسیدم و اینکه به‌نظر او آیا بدون توجه به لنج‌سازی و تلاش برای احیای یک میراث شش‌هزارساله می‌توان امید به گردشگری دریامحور داشت؟ او معتقد است: «گردشگری دریایی بسیار مهم و عالی است، اینکه بخواهند از گردشگری حمایت کنند، شناور بیاروند و بنادر را فعال کنند، اقدامی مثبت است؛ اما یک ضعف اساسی دارد و آن اینکه چنین تصمیم‌گیری‌هایی معمولاً از بالا به پایین انجام می‌شود، بدون بررسی واقعیات میدانی و شناخت از ظرفیت‌های انسانی و فرهنگی. در سفری که به سواحل جنوب ایران داشتم، به این واقعیت برخوردیم که بسیاری از جوامع محلی اصلاً تمایلی ندارند گردشگر وارد منطقه‌شان شود و گردشگری در آنجا رونق بگیرد؛ چون معتقد بودند زمین‌ها گران می‌شود، جوانانشان دیگر نمی‌توانند زمین بخرند، فرهنگشان دستخوش تغییر و نابودی می‌شود، و سبک زندگی‌شان عوض می‌شود. برای جوامع محلی تصمیم‌گیری از بالا به پایین کار درستی نیست. پیش از اجرای هر ایده‌ای، باید ابتدا دید که آیا این جوامع پذیرای آن هستند یا نه.»

او درباره خرید شناورهای جدیدی که اخیراً خبرش منتشر شد، معتقد است: «مهم است که هر منطقه‌ای با توجه به ظرفیت طبیعی و فرهنگی‌اش، مدل گردشگری خاص خود را داشته باشد. ایران نزدیک به دو هزار کیلومتر خط ساحلی دارد، در هر نقطه می‌تواند سبک متفاوتی از گردشگری دریایی را پیاده‌سازی کند؛ لزوماً نباید فقط لنج چوبی باشد یا فقط شناور مدرن. گردشگر دوست دارد تنوع را تجربه کند. بنابراین، مدرن و سنتی باید در کنار هم باشند تا گردشگر انتخاب کند که از کدام استفاده کند. اگر از شناورهای سنتی حمایت شود، می‌توانند در کنار شناورهای مدرن جای خود را پیدا کنند و مورد استقبال قرار بگیرند.»

**✂️** **هیچ کارگاه فعال لنج‌سازی سنتی در ایران باقی نمانده**

طراحی لنج «گوران» را موزه دریانوردی گوران انجام داده است که در جهت حفاظت از میراث لنج‌سازی و احیای دریانوردی بادبانی ایران تلاش می‌کند: «این موزه زیر نظر شرکت تعاونی توسعه روستایی بند تاریخی گوران که ۹۹ نفر از مردم روستا عضو آن هستند، اداره می‌شود. این موزه در کل ساحل گوران قرار گرفته است.» ساخت لنج اما در یکی از قدیمی‌ترین کارگاه‌های لنج‌سازی سنتی ایران با نام «حاج عبدالرحمن هدری» انجام شده، احیای کارگاه او که از بزرگترین لنج‌سازان گوران است، یکی از اهداف این پروژه بود: «کارگاه‌ها یکی‌یکی از رده خارج می‌شوند. اما ما نمی‌خواستیم بگوییم آخرین لنج چوبی به دریا رفت، بلکه می‌خواستیم بگوییم اولین لنج چوبی با نگاهی جدید ساخته شد و به دریا رفت.» وقتی سخن از «میراث در خطر» است سخن از توصیه‌ای است که علی پوزن از شرایط کارگاه‌های لنج‌سازی دارد: اسیر رکود و در حال تعطیل شدن و فراموشی.

پوزن از بررسی‌های میدانی‌شان درباره لنج‌سازی می‌گوید: «کمتر از یک ماه پیش، سفری داشتم به سواحل جنوب ایران، از بلوچستان تا خوزستان، تا با تیمی از موزه گوران بررسی کنیم که آیا هنوز لنج‌سازی سنتی چوبی در ایران وجود دارد یا خیر. اما متأسفانه باید این خبر تلخ را بدهم که هیچ کارگاه فعال لنج‌سازی چوبی در ایران باقی نمانده؛ فقط یک کارگاه در بندر تنگ و یکی هم در گوران وجود دارد که تنها یک لنج دارند و تمام.» او اما دستاورد دیگری هم از این سفر داشته: «این سفر چشم‌انداز خوبی به ما داد؛ اینکه بفهمیم چه داریم و چه باید بکنیم. چیزی که در اختیار داریم این است که در همه بنادر جنوب، هنوز استادان لنج‌ساز و دریانورد وجود دارند؛ حتی دریانورد بادبانی هم داریم و پیرمردانی هستند که این دانش را دارند. البته دریانوردی بادبانی در ایران بیش از ۵۰ سال است که رو به نابودی رفته. اما این هم حقیقتی است که دریانوردان بادبانی و لنج‌سازان هم یکی‌یکی از دنیا می‌روند.» او به ضرورت حمایت دولت برای ثبت تاریخ شفاهی این حوزه اشاره می‌کند؛ اینکه اگر حمایت از موزه گوران صورت گیرد، می‌توانند در مدت زمان کوتا‌تری پروژه ثبت تاریخ شفاهی دریانوردی خلیج‌فارس را انجام دهند؛ «یکی از اهداف «موزه زنده لنج‌سازی گوران» همین است؛ ثبت و احیای میراث

شفاهی. در بسیاری موزه‌ها میراث را از هزاران سال پیش معرفی می‌کنند، اما ما یک میراث ارزشمند داریم که تا همین ۳۰ یا ۴۰ سال پیش زنده بود. ما جوانان این میراث را دریافت نکردیم تا به نسل بعد منتقل کنیم، چون مشغول تکنولوژی شدیم. اما یادمان باشد آن نسل، نسلی است که دیگر تکرار نمی‌شود. اگر امروز تاریخ شفاهی‌شان را ثبت نکنیم، یک میراث گران‌بها را از دست می‌دهیم. چون در کلام و منش آنها دانشی نهفته است که با رفتن آنها از بین می‌رود.» رئیس موزه لنج‌سازی گوران تأکید می‌کند: «در لنج‌سازی هنوز استادانی داریم که فعال هستند و می‌توانند این دانش را به جوانان منتقل کنند. اما اگر تا ۱۰ سال آینده اقدامی جدی انجام نشود، این هنر هم از چرخه احیا خارج می‌شود. حمایت از همین چند کارگاه باقیمانده انگیزه‌ای ایجاد می‌کند برای سرمایه‌گذاران که روی ساخت لنج‌های جدید سرمایه‌گذاری کنند و دانش لنج‌سازی می‌تواند نسل‌به‌نسل منتقل شود.»

**✂️** **فایبرگلاس‌ها بلا ی جان لنج چوبی**

مهمترین عاملی که به لنج‌سازی سنتی آسیب زده، شناورهای فایبرگلاس هستند. طراحی این شناورها هم از لنج‌های چوبی الهام گرفته شده؛ اما سرعت ساخت بالا و هزینه پایین آنها، که یک‌سوم لنج چوبی است، باعث شد لنج‌داران از آنها بیشتر استقبال کنند. اگر ساخت یک لنج چوبی ۱۰ میلیارد تومان هزینه دارد، لنج فایبرگلاس حدود ۴.۵ میلیارد تومان است: «بال‌این‌حال، اگر از دریانوردان بپرسید می‌گویند از نظر تعادل، ماندگاری، عمر، بارگیری و امنیت، لنج چوبی بهتر است. اما هزینه نگهداری آن بالا است. از طرفی لنج فایبرگلاس اگر آسیب ببیند یا ترک بردارد، قابل ترمیم نیست، اما لنج چوبی حتی اگر تکه بزرگی از آن آسیب ببیند، قابل تعمیر است. لنج چوبی اگر از رده خارج شود، می‌تواند زیستگاهی برای موجودات زنده شود، یا چوب آن دوباره استفاده شود و اگر در طبیعت رها شود، آسبیبی به محیط‌زیست نمی‌زند. اما لنج فایبرگلاس یک آفت محیط‌زیستی است؛ قابل‌امحا نیست و اگر دچار آتش‌سوزی شود تا چند روز دود بسیار زیادی از آن بلند می‌شود و اگر در طبیعت رها شود، می‌تواند یک زیستگاه را نابود کند.» این تفاوت‌ها را بگذارید کنار ثبت این میراث در فهرست میراث جهانی و لزوم حفظ آن برای بشریت و نسل آینده، و بگذارید کنار طرح‌ها و قوانینی مثل «طرح امحای لنج‌های چوبی» که می‌خواهد به‌طورکلی ساخت لنج‌های چوبی را متوقف و دستور امحای لنج‌های قدیمی را صادر کند. همین موضوع را بگذارید کنار این جمله علی پوزن که می‌گوید: «بسیاری از اشیای مردم‌شناسی، تاریخی، اسناد و حتی لنج‌ها از جنوب ایران به کشورهای عربی رفته‌اند. برای نمونه، قطر در آستانه جام‌جهانی ۲۰۲۲ نزدیک به ۵۰۰ لنج چوبی دست دوم، با عمر ۳۰ تا ۴۰ ساله از اینجا خرید و بازسازی کرد و از آنها استفاده می‌کند. این یعنی یک ضرر برای ما. اما جلوی ضرر را هر کجا بگیریم، منفعت است.» پوزن درست می‌گوید؛ جلوی ضرر را از هر کجا بگیریم منفعت است، مسئله اما اینجاست که بدانیم ضرر کجاست و منفعت کجا و آنها که باید جلوی ضرر را بگیرند، به‌دنبال کدام منفعت‌اند.

## آب سدهای استان تهران

### ۱۹ درصد کمتر شد



مدیرعامل شرکت آب‌منطقه‌ای تهران از کاهش ۱۹ درصدی آب ورودی به سدهای تهران از ابتدای سال آبی جاری تا کنون نسبت به مدت مشابه در سال آبی قبل خبر داد.

«بهزاد پارسا» گفت: میزان حجم کل مخازن سدهای استان تهران در حال حاضر ۴۶۵ میلیون مترمکعب است که نسبت به ۶۱۷ میلیون مترمکعب سال گذشته ۱۵۲ میلیون مترمکعب کاهش داشته و همچنین نسبت به میانگین بلندمدت ۹۶۷ میلیون مترمکعبی انتهای خردادماه ۵۰۲ میلیون مترمکعب کاهش را نشان می‌دهد.

او در ادامه عنوان کرد: به‌دلیل کاهش بیش از ۴۳.۴ درصدی بارش استان تهران نسبت به متوسط بلندمدت، منابع تأمین آب شرب تهران در سدهای لار، لتیان، ماملو و به‌ویژه سد امیرکبیر با کاهش قابل‌ملاحظه‌ای روبه‌رو است.

پارسا با اشاره به اینکه ذخیره آب موجود در سدهای امیرکبیر، لتیان، لار و ماملو ۱۶ درصد مجموع گنجایش مخازن این سدهاست، تصریح کرد: هماکنون حجم آب موجود در مخزن سد امیرکبیر حدود ۷۷ میلیون مترمکعب است که نسبت به میانگین بلندمدت ۱۷۸ میلیون مترمکعبی انتهای خردادماه ۱۰۱ میلیون مترمکعب کاهش دارد. همچنین، در حال حاضر حجم آب ذخیره‌شده در سد طالقان نیز به‌میزان ۲۲۷ میلیون مترمکعب است که در مقایسه با میانگین بلند مدت ۳۴۳ مترمکعبی انتهای خردادماه ۱۱۶ میلیون مترمکعب کاهش را نشان می‌دهد.

او افزود: میانگین حجم مخزن سد لار در مقایسه با میانگین بلندمدت ۱۲۳ میلیون مترمکعب کاهش داشته است. ضمناً میانگین حجم مخزن سد ماملو در انتهای خردادماه امسال نسبت به میانگین آخر این ماه ۱۳۸ میلیون مترمکعب کاهش را نشان می‌دهد و این درحالی‌است که حجم ذخیره آب موجود در سد لتیان در روز معادل ۵۲ میلیون مکعب است که نسبت به میانگین بلندمدت ۷۶ میلیون مترمکعبی انتهای خردادماه ۲۴ میلیون مترمکعب کاهش یافته است.ا ایسنا

#### خبر

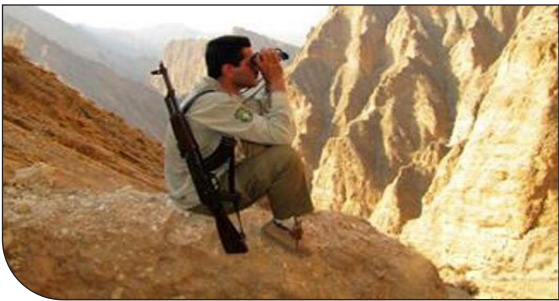
## سلب اختیار محیطبان‌ها با قانون حمایت قضائی

معاون محیط‌زیست طبیعی و تنوع‌زیستی سازمان حفاظت محیط‌زیست کشور گفت: قانون حمایت قضائی از محیطبان‌ها برخی از اختیارات آنان را سلب کرده است.

«حمید ظهرائی» با حضور در یادواره دانشجو محیطبان شهید کاظم مصدق در تالار خلیج‌فارس دانشگاه علوم کشاورزی و منابع‌طبیعی گلستان گفت: بیش از ۱۵۰ محیطبان در راه حفظ محیط‌زیست جان خود را فدا کردند و باید این حوادث آسیب‌شناسی و به‌صورت مدیریتی و علمی به آن پرداخته شود. یکی از چالش‌ها در چنین حوادثی، کمبود نیرو در برابر قانون‌شکنان و متجاوزان به محیط‌زیست است.

معاون محیط‌زیست طبیعی و تنوع‌زیستی سازمان حفاظت محیط‌زیست افزود: سازمان محیط‌زیست‌کشور برای حفاظت از بیش از ۳۰ میلیون هکتار اراضی تحت مدیریت خود به هفت‌هزار و ۲۰۰ نفر نیرو نیاز دارد که در حال حاضر، دو هزار و ۶۰۰ نیرو وجود دارد و به‌ازای هر دو هزار و ۵۰۰ هکتار اراضی محیط‌زیست به یک نفر محیطبان نیاز است که با توجه به ۳۰ میلیون هکتار اراضی محیط‌زیست در کشور تعداد نیروهای محیطبانی ما بسیار کم است. ظهرائی با اشاره به برخی از قوانین و مقررات ناقص و دست‌چوب‌گیر در حوزه محیط‌زیست ادامه داد: قبل از اصلاح قانون حمایت قضائی از محیطبانان، این قشر اختیاراتی در زمان مواجه با قانون‌شکنان داشتند که با اصلاح این قانون نُه‌تنها حمایتی از این اقشار نشد، بلکه در برخی مواقع مانند استفاده از سلاح، اختیارات آنان کاهش پیدا کرده و یا سلب شده است.

او درباره استفاده از تکنولوژی نوین در حفاظت از محیط‌زیست یادآور شد: در برخی مواقع برای مواجه با قانون‌شکنان و متجاوزان نیازمند حضور فیزیکی نیروهای محیطبانی هستیم و تکنولوژی نوین خیلی در چنین شرایطی پاسخگوی شرایط به‌خصوص نیست. معاون محیط‌زیست طبیعی و تنوع‌زیستی سازمان حفاظت محیط‌زیست با اشاره به شهید محیطبان کاظم مصدق گفت: شهدایی مانند کاظم مصدق که به‌واقع یک محیطبان شجاع و واقعی برای حفاظت از محیط‌زیست و انفال هستند، جز سرمایه‌های غیر قابل‌جایگزین برای سازمان حفاظت محیط‌زیست محسوب می‌شوند.ا مهر





نایب‌رئیس کانون کشوری کامیون‌داران در گفت‌وگو با «پیام ما»

# امنیت راننده‌ها را تأمین کنید تا بارها را بردارند

پیام ما | پس از گذشت چند روز از اعتصاب کامیون‌داران، وعده‌هایی برای پاسخ به مطالبات آنها داده شده است، اما مسئله «تضمین اجرای این وعده‌ها از سوی دولت» است. «جلال موسوی»، نایب‌رئیس کانون کشوری کامیون‌داران، در گفت‌وگو با «پیام ما» از مطالبات رانندگان می‌گوید. او مدعی است عده‌ای با سوءاستفاده از نارضایتی این صنف، فضا را برای آنها نامن کرده‌اند و نمی‌گذارند رانندگان به کار برگردند. از همین رو، آنها خواستار تأمین امنیت رانندگان هستند.

**آقای موسوی!** از آخرین وضعیت اعتصاب کامیون‌داران کشور بگویید. چه عواملی این صنف را به اعتراض واداشت؟  
اعتراض کامیون‌داران تقریباً از اول ماه آغاز شد و روز سوم به نقاط دیگر رسید. همه مطالبات کامیون‌داران بحق است. سازمان و دولت و همه ملت هم این را می‌دانند، اما متأسفانه مسئولان گوش شنوایی ندارند. انگار هر کسی از بالادستی‌اش می‌ترسد. راننده اینجا مظلوم واقع شده. راننده قشری است که چه قبل از انقلاب، چه بعد از انقلاب، همیشه در راستای منافع این خاک کار کرده. هر زمانی که به حضورشان نیاز بوده، راننده‌ها پیشقدم بوده‌اند. آذر ۶۲ که دستور تخلیه بنادر صادر شد، ما همراه بودیم. در هشت سال جنگ، ماشین‌های کامیون‌داران برای بردن مهمات و نیرو و آذوقه بارها به جبهه می‌رفتند؛ هم ماشین‌ها آسیب دیدند و هم راننده‌ها شهید شدند. اگر راننده‌های کامیون نبودند، این تدارک جبهه را کی پیش می‌برد؟ علاوه‌بر اینها، در حوادث غیرمترقبه، مثل سیل، زلزله و توفان، باز هم ما پیشقدم بوده‌ایم. با همه اینها، حالا که مشکلات امروز پیش آمده، آیا می‌توان گفت راننده زیاده‌خواه است؟ به رانندگان نرسیده‌اند. مطالباتشان را ندیده‌اند.

**کامیون‌داران چه مطالباتی دارند؟ پاسخ به خواسته‌هایشان پس از اعتصابات چطور پیش رفته است؟**  
شما تصور کنید قیمت لاستیک که پارسال ۳۰ میلیون تومان بود، امسال شده ۶۰ میلیون تومان. آیا اعتراض به این موضوع اشتباه است؟! مطالبه‌گری درباره کرایه حق راننده است. می‌گوید کرایه را بیشتر کنید. اما انگار دستی در کار است که درست هم‌زمان با اعتصابات، بیانیهای بدون مهر و با منشأ نامشخص منتشر شد و در همین زمان، از سفرخی شدن گازوئیل می‌گویند. درست در همین اوضاع قیمت بیمه را بالا بردند و شارژ سوخت را کم کردند. باورم نمی‌شود که این تصمیمات بشکل عادی اتفاق افتاده باشد. چرا یک ماه پیش این دستورات را ندادند؟ چرا گذاشتند هم‌زمان با اعتراضات؟ آیا دستی در کار است که می‌خواهد راننده‌ها را تحریک کند؟ از طرف دیگر راننده توقع دارد، اما می‌بینیم رئیس سازمان راهداری دستش بسته است و برای پاسخ به مطالبات ما محدودیت‌هایی دارد.

**یعنی موفق نشدند برای افزایش نرخ کرایه کاری کنند؟**  
پارسال آقای اکبری، معاون وزیر و همین‌طور آقای خضری و آقای حمداللهی از آنجا که دیدند راننده‌ها مشکل دارند و همه قطعات گران شده است، از اخذ حرکت خودشان استفاده کردند و قبل از عید ۲۵ درصد کرایه را اضافه کردند تا دست‌کم مقداری را میزان تورم هم‌خوانی داشته باشد، اما تعزیرات درباره این موضوع پرونده باز

کرده که شما چکارهایی که کرایه را اضافه کنید. حالا تعزیرات بیاید جواب راننده‌ها را بدهد. خوب، اگر قرار باشد معاون وزیر، رئیس سازمان راهداری و معاون اداره کالا از خودشان اختیار نداشته باشند، پس تعطیل کنند. جسارت نباشد، اینکه از خودشان اختیار نداشته باشند، به چه درد می‌خورد؟ اگر تعزیرات جلوی آنها را نمی‌گرفت، امسال طبق قراری که داشتیم، در فروردین‌ماه دوباره درصدی به کرایه اضافه می‌شد. در این صورت، با اینکه باز هم با میزان تورم هم‌خوانی نداشت، راننده می‌دید که بخشی از مشکلاتش حل شده است.

**نابراین فکر می‌کنید در پاسخ به مطالبات رانندگان موفقیتی حاصل نشده است؟**  
از یک طرف آمدند سوخت را کم کردند و از طرف دیگر گفتند که برای بارنامه‌ها، طبق پیمانایش، مسیری مشخص می‌دهیم. موضوع این است که دوربین‌های جاده‌ای‌شان درست کار نمی‌کند، ناقص است. زیرساخت‌هایشان را هنوز درست نکرده‌اند، اما نرسیده به آب، برای شنا، لباس‌ها را کنده‌اند. با این کارها راننده و شرکت حمل‌ونقل را دچار مشکل کرده‌اند. درحالی‌که دوربین‌ها در مسیر درست کار نمی‌کند و تصویر نمی‌گیرد، شرکت حمل‌ونقل و راننده را می‌برد کمسیون ماده ۱۱ که «تو بارنامه صوری گرفته‌ای»، یعنی راننده را متهم می‌کنند به اینکه با بارنامه صوری بدون رفتن آن مسیر، سوخت دریافت کرده و راننده را دچار مشکل می‌کنند. راننده‌ای که ۱۰ روز تمام در جاده بوده و خانواده‌اش را ندیده، باید دو روز هم درگیر جواب به این و آن باشد. آخر شما که زیرساختی ندارید، چرا از سامانه داف (پورتال حمل‌ونقل که مسیر راننده را کنترل می‌کند) حرف می‌زنید. نتیجه این مدل مدیریت، نارضایتی امروز راننده‌هاست.

از طرف دیگر، مسئله ما دخالت‌های بیجای خارج از حمل‌ونقل است، مثل کمسیون اصل ۹۰ و بزرگ‌مقیاس‌ها. پیروزی به دکتر اکبری (رئیس سازمان راهداری) هم گفتیم که این شرکت‌های بزرگ‌مقیاس که مدام آنها را توانمند می‌خوانند، چرا نمی‌آیند بارهای بر زمین‌مانده را حمل کنند؟

**مشکل شما با بزرگ‌مقیاس‌ها و کمسیون اصل ۹۰ چیست؟**  
بزرگ‌مقیاس‌ها شرکت‌های حمل‌ونقلی هستند که باید برای کار محدودیتی داشته باشند، اما پایشان را فراتر از گلباشان می‌گذارند. معاون وزیر الان این محدودیت را به آنها اعلام کرده است. در مقابل کمسیون اصل ۹۰ مجلس دخالت می‌کند: رأی‌اش را از ملت گرفته و علیه ملت کار می‌کند. درحالی‌که معاون وزیر در این مورد تصمیم‌گیر است. این دخالت‌ها رانت است. بزرگ‌مقیاس‌ها مدعی هستند می‌گویند ما هر کدام ۲۰۰ دستگاه ماشین داریم و توانمندیم. خوب حالا که کامیون‌ها اعتصاب کرده‌اند، چرا آنها نمی‌آیند توانمندی‌شان را ثابت کنند؟

**در جریان اعتصابات، اخباری از بازداشت رانندگان رسیده است. شما از بازداشت‌شدگان اطلاعی دارید؟**  
موضوع این است که فشار اعتصابات به همه راننده‌ها وارد شده است. در شهر یاک پنج نفر را بازداشت کرده‌اند که حتی یک نفرشان راننده نیست. یکسری آمده‌اند از اعتراض راننده‌ها سوءاستفاده می‌کنند. می‌آیند به راننده‌هایی که می‌خواهند کار کنند، سنگ می‌زنند، شیشه ماشینشان را می‌شکنند و اذیت می‌کنند. حتی اینجا هم راننده مظلوم واقع شده است.

**منظوران این است که اعتصاب راننده‌ها با ورود افراد ناشناس منجر شده است و در واقع، راننده‌ها می‌خواهند اعتصاب را بشکنند و بعضی افراد نمی‌گذارند؟**  
بیانیه اولیه‌ای که محتوایش نارضایتی کامیون‌داران و رانندگان است، نه مهر دارد و نه امضا. این بیانیه از اعتصاب سراسری از تاریخ یکم اردیبهشت خبر می‌دهد. اگر این بیانیه را ببینید، نام و نشانی ندارد. اما قبل از انتشار این بیانیه، سه‌شنبه گذشته (۳۰ اردیبهشت)، صنعت‌کاران در شیراز به‌خاطر قطعی برق و نبود گاز

نمی‌کند به راننده‌ها حمله کند. رئیس سازمان راهداری هم وعده‌هایی داده و گفته تا ۲۰-۲۵ روز دیگر عملی می‌شود. در جلسه اخیر به آنها گفتیم اگر این حرف‌ها شعار باشد و مثلاً وعده تن بر کیلومتر اجرا نشود، استعفا می‌دهم. در این چهار-پنج ماه هم چند کار انجام داده‌اند. البته اگر من راننده کوتاه بیایم و بار بزنم، امنیتم تأمین نباشد، چه کسی پاسخگو است؟ رئیس سازمان راهداری گفت خسارت‌هایی که به ماشین‌ها زده‌اند را می‌دهیم.

**مهمترین مطالبات رانندگان چیست و چه وعده‌ای درباره آنها داده شده است؟**  
مطالبات رانندگان شاید به ۵۰ مورد برسد، اما در حال حاضر هشت مصوبه خوب گرفته‌ایم که در راستای عمل به همین مطالبات است. اولین مورد رسیدگی به جاده‌هاست؛ چون جاده‌ها در سراسر کشور وضعیت بسیار بدی دارند. این یکی از مهمترین خواسته‌های ماست، ولی می‌دانیم که دست دولت خالی است، بدهی زیادی به پیمانکاران دارد و در شرایط تحریم نمی‌تواند همه جاده‌ها را اصلاح کند. چاره‌ای نداریم و باید بسازیم. مطالبه بسیار مهم ما افزایش کرایه است که رئیس سازمان راهداری قول داده تا یک تیر اجرایی شود. در واقع، چیزی که وعده داده‌اند «تن بر کیلومتر» است؛ یکی از خواسته‌های قدیمی رانندگان که از چهار-پنج سال پیش مطرح بوده است. تن بر کیلومتر یعنی کرایه حمل هر یک تن در هر کیلومتر تعیین شده باشد که دستمزد راننده است. موضوع دیگر این بود که کرایه راننده‌ها را نامنظم و خیلی بد می‌دانند. مصوبه‌ای دادند که کرایه‌ها ظرف ۴۸ ساعت پرداخت شود و اگر نشد، با شرکت حمل‌ونقل برخورد شود. مطالبه مهم دیگر ما مربوط به بیمه است. بسیاری از راننده‌ها مشمول نبودند و حالا قرار شد بیمه شوند. یک اصطلاح «چهارده چهار» داریم که مربوط است به تاریخ ۱۴ تیر ۹۲ که در آن زمان قرار بود دیگر از راننده کمسیون نگیرند، اما اجرایی نشده بود. قرار شد که این را انجام دهند. علاوه‌بر اینها، ظلمی به رانندگان تانکر شده بود که از درآمد ناخالص هر بار آنها ۸ درصد هزینه پول بیمه می‌گرفتند و بیمه‌شان خویش‌فرما بود. قول دادند این هزینه را حذف کنند. موضوع دریافت اضافه کمسیون در بعضی شهرها هم ظلم دیگری به راننده‌هاست که قرار شده یک کمیته ناظر با این دریافت اضافه از سوی شرکت‌ها برخورد کند. مسئله سوخت هم از مهمترین مطالبات است. قرار بود سوخت سه‌نرخه شود. پایه قیمت سوخت را از دو سال پیش برداشته بودند و مشکلات امروز از این موضوع نشأت می‌گیرد. قرار شد در این مورد هم بازنگری کنند و آن پایه را دوباره بدهند و در کاهش شارژ سوخت راننده‌ها هم بازنگری کنند. علاوه‌بر این، جدول سوختی که حدود ۹ سال پیش طراحی شده بود، با فرسوده شدن ماشین‌ها دیگر کارایی ندارد. ما سال پیش معترض شدیم و یک جدول جدید دادیم، اما نپذیرفتند. اما روز سه‌شنبه گفتند جدول را بیاورید تا اصلاح کنیم.

**فکر می‌کنید رانندگان معترض با اجرای این مطالبات راضی می‌شوند؟ از اجرای این وعده‌ها مطمئنید؟**  
اینها البته بخش کوچکی از مطالبات راننده‌هاست. من از راننده‌ها می‌خواهم برگردند و شروع به کار کنند. این‌همه سال صبر کرده‌اند و مطالباتشان اجرا نشده، حالا گفته‌اند ۲۰ تا روز دیگر این خواسته‌ها عملی می‌شود. هرچند اگر نشد، این‌بار خود من به‌عنوان صنف، رها می‌کنم و می‌روم و بیشتر از این آبرویم را خرج نمی‌کنم. اما فکر می‌کنم راننده‌ها هم باید کمی کوتاه بیایند تا کشاورزان هم بتوانند محصولاتشان را به دست مردم برسانند. خوب ما هم مردمیم، مصرف‌کننده همین میوه‌ها و سبزیجاتی که الان قیمتش دو برابر شده. از راننده‌ها خواهش می‌کنم که بار دیگر شهادت و معرفتشان را نشان بدهند. فقط ۲۵ روز مانده، این را هم تحمل کنند. البته باید تأکید کنم که دولت باید اجرای این وعده‌ها را تضمین کند و البته امنیت راننده‌ها تضمین شود و خسارت ماشین‌های خسارت‌دیده هم جبران شود.

دست از کار کشیدند، تجمع کردند و شعار دادند. فیلمش هم منتشر شد. اما ناگهان خبر آمد که رانندگان شیراز اعتصاب کرده‌اند. بلافاصله آقای برومند، رئیس اتحادیه کامیون‌داران شیراز، وارد ماجرا شد و در بیانیه‌ای گفت که این اعتصاب کذب است و اعتراض مربوط به صنعت‌کاران است. اما همین جریان‌ها به نارضایتی‌ها دامن زد. بهرحال، همه دنیا مخالفانی دارد. این بود که هر کسی که به هر چیزی اعتراض داشت، از این فرصت استفاده کرد و افرادی به اسم راننده، جلوی ماشین‌ها را گرفتند، به آنها سنگ زدند و تنش ایجاد کردند. با این کارها اسم راننده‌ای که این‌همه زحمتکش است، خراب می‌شود.

دوشنبه همین هفته، دو تا موتور با ماشین راننده‌ای در استان گلستان سنگ پرتاب کردند و شیشه‌اش را شکستند. معلوم نیست کسی که سنگ زده، راننده باشد. در همین شهر ما، قزوین، در اقبالیه یک نفر را گرفته‌اند که طرف اصلاً گواهینامه ندارد. می‌گویند چون راننده اعتصاب را شکسته، می‌زنند شیشه‌اش را می‌شکنند. البته ناگفته نماند، بعضی راننده‌های معترض می‌روند توی جاده جلوی راننده‌های دیگر را می‌گیرند، ممکن است حتی حرف‌های تند بزنند، اما شیشه راننده دیگری را نمی‌شکنند. کسی که میخ می‌ریزد زیر ماشین، راننده نیست؛ ولی به اسم راننده تمام می‌شود. راننده‌ها آنقدر شرافت دارند که چنین کاری نمی‌کنند. در دوران کرونا که کادر درمان رأس هرم فعالیت قرار داشتند، راننده‌ها هم حضور پررنگی داشتند. اگر آنها نبودند، تجهیزات پزشکی چگونه به‌دست پزشکان می‌رسید؟ وقتی همه دوزخ‌گردد، راننده‌ها نفرسیزند و از این استان به آن استان تجهیزات پزشکی را برند. این که به رانندگان حمله می‌شود، ظلم است. بهرحال، مطالبات رانندگان بحق است، ولی حرف من این است که دیگر نباید اینقدر کشش داد.

**چند ماشین خسارت دیده‌اند؟**  
تعدادش خیلی زیاد نیست. بیشتر، شیشه‌هایشان شکسته است. اما دو-سه تایی هم خسارت بیشتری دیده‌اند. یکی از رانندگان کامیون برای اینکه به مشکل نخورد و از جای خلوتی برود، رفته به جاده پونات و آنجا چپ کرده است. هم ماشینش خسارت دیده و هم خودش زخمی شده و در بیمارستان است.

**با وجود این اختلالاتی که می‌گویند در جریان اعتصابات پیش آمده، الان اعتراضات به چه صورت است؟ فکر می‌کنید کامیون‌داران به کار برمی‌گردند؟**  
اعتراضات جست‌وجوگرانه ادامه دارد، اما اکثر راننده‌ها می‌خواهند بار بزنند، هم به‌کارند و باید درآمد داشته باشند و هم اینکه دلشان برای کشاورزی می‌سوزد. الان در فارس، اصفهان، خوزستان و همین‌طور نقاطی که زمین‌های کشاورزان بار داده است، تعداد زیادی از کامیون‌داران تمایل دارند کار کنند؛ چون کشاورزان هم به آنها نیاز دارند. کشاورز این‌همه زحمت کشیده و هزینه کرده تا زمینش محصول بدهد. کشاورزی در شمال خوزستان که چقدر داشت، گریه می‌کرد که «بارم دارد آتش می‌گیرد». رانندگان هم این موضوع را می‌بینند و می‌خواهند کار کنند؛ چون بالاخره خودشان هم شهروند هستند و گران شدن محصولات کشاورزی زندگی آنها را هم تحت فشار قرار می‌دهد. اما دو دلیل وجود دارد که این کار را نمی‌کنند. یکی اینکه از تأمین امنیتشان راضی نیستند، دوم اینکه می‌ترسند به کار برگردند، اما وعده‌های مسئولان عملی نشود. راننده‌ها می‌خواهند بار بزنند، اما هنوز اطمینان ندارند.

**درباره تأمین امنیت راننده‌ها چه وعده‌ای داده‌اند؟**  
نیروی انتظامی قول داده است امنیت رانندگان را تأمین کند. البته فعلاً فقط قول داده و ما هنوز این را عملاً ندیده‌ایم. روز سه‌شنبه در شهرستان قزوین، مسئولان این وعده را دادند که کامیون‌ها را با ستون (حرکت گروهی کامیون‌ها با اسکورت پلیس) ببرند. اما اسکورت دردی را دوا نمی‌کند. راننده‌ها مجبورند شب حرکت نکنند. فعلاً تا مدتی شب‌ها جای امنی بمانند تا آب‌ها از آسیا بیفتد. همین که گشت نیروی انتظامی به‌طور مرتب باشد و ۵۰ ماشین توی جاده بیایند، کسی جرئت

**نوبت دوم**

## آگهی مزایده عمومی یک مرحله ای

**نام دستگاه:** اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده ای استان کرمان

ردیف	موضوع مزایده	نوع مزایده	مقدار تقریبی	میزان کارشناسی (ریال)	مبلغ تضمین شرکت در فرآیند ارجاع کار (ریال)	شماره مزایده
۱	فروش ضایعات (آهن آلات)	فروش	۵۰۰۰۰ kg	۷۵۰۰۰۰۰۰	۷۵۰۰۰۰۰۰	۳۱۶-۱-۰۳-۱۴۰۴

**نوع تضمین:** ضمانت نامه بانکی - واریز نقدی

**محل دریافت اسناد:** سایت ستاد ایران به نشانی [www.setadiran.ir](http://www.setadiran.ir)

**زمان بازدید از شنبه ۱۴۰۴/۳/۳۱ تا شنبه ۱۴۰۴/۳/۱۷ - از ساعت ۸ الی ۱۴**

**مهلت دریافت اسناد:** از شنبه ۱۴۰۴/۳/۱۰ تا روز یکشنبه ۱۴۰۴/۳/۱۸

**مهلت تحویل پیشنهادات:** از پایان زمان دریافت اسناد تا ساعت ۱۴ روز شنبه ۱۴۰۴/۳/۳۱

**محل تسلیم پیشنهادات:** ثبت در سامانه ستاد ایران و ارسال پاکت‌های

ضمانت نامه شرکت در فرآیند ارجاع کار و پاکت ب به دبیر خانه حراست اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده ای استان کرمان واقع در کرمان بلوار جمهوری اسلامی بعد از پل راه آهن روبروی سالن ورزشی فجر

**زمان و مکان بازگشایی پیشنهادات:** ساعت ۸:۳۰ روز یکشنبه ۱۴۰۴/۳/۱۰ واقع در اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده ای استان کرمان سایر اطلاعات و جزئیات مربوطه در اسناد و شرایط مزایده مندرج است.

آگهی فوق در سایت ستاد ایران به نشانی [www.setadiran.ir](http://www.setadiran.ir) قابل رویت می باشد.

روابط عمومی اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده‌ای استان کرمان

**خبر | حوادث کارگری ادامه دارد**

## مرگ کارگری در خوزستان و سوزن‌بانی در خراسان

رخ دادن این حوادث درحالی‌است که در فروردین‌ماه هم کارگران دیگری در حین کار جان خود را از دست دادند. از جمله، مرگ راننده ترکتوری در روستایی در شهرستان تفرش که حین کار در ارتفاعات بر اثر واژگونی ترکتور جان باخت.

این حادثه روز ۳۰ فروردین برای یک کارگری حدوداً ۷۰ساله در محور جاده‌ای زمین‌های کشاورزی روستای «گزاوند» اتفاق افتاد و امدادگران موفق به نجات او نشدند.

بسیستم فروردین نیز معدن بچستان در استان خراسان‌رضوی با مرگ یکی از کارگران خبرساز شد. طبق توضیح فرماندار بچستان در حادثه آن روز یکی از کارگران بر اثر اصابت سنگ به سر فوت کرد: «کارگروه ایمن‌سازی معدن در حال فعالیت در کارگاه بودند، ظاهراً در یک برهه زمانی نیز برق قطع می‌شود که می‌خواهند خود را به پناهگاهی برسانند که از طبقه بالا یک سنگ روی سر کارگر سقوط می‌کند و منجر به فوت کارگر و مصدومیت و نفر دیگری‌شود که آن دو نفر شرایط حادی نداشتند و مرخص شدند.» دو روز پیش از این حادثه نیز، اولین و بزرگترین حادثه معنی بزرگ سال ۱۴۰۴ ثبت شد. در این حادثه، هفت کارگر معدن جواهر زغال در مهماندوبه دامغان بر اثر گازگرفتگی جان خود را از دست دادند. اینها

با قطار خیر دادند. منابع کارگری به اینها گفتند: «یک نفر از کارگران راه آهن خراسان بنام «عباس طرخی» در روزهای گذشته بر اثر سانحه برخورد با واگن قطار جان خود را از دست داد.»

یک ساختمان در خیابان پودات (نبش منصفی) در منطقه امنیبه اهواز بود، در اثر ریزش آوار دیوار دچار حادثه شد. عوامل امدادونجات بعد از عملیات نجات و بررسی عللیم حیاتی، مرگ این کارگر را تأیید کردند. همچنین، منابع کارگری در راه‌آهن از مرگ یکی از کارگران راه‌آهن خراسان بر اثر سانحه برخورد

یک کارگر حین تخریب ساختمان در پودات اهواز و کارگر سوزن‌بان دیگری در خراسان بر اثر برخورد با قطار جان باختند.

کارگر حدود ۵۰ ساله که در حال تخریب بخشی از یک ساختمان در خیابان پودات (نبش منصفی) در منطقه امنیبه اهواز بود، در اثر ریزش آوار دیوار دچار حادثه شد. عوامل امدادونجات بعد از عملیات نجات و بررسی عللیم حیاتی، مرگ این کارگر را تأیید کردند. همچنین، منابع کارگری در راه‌آهن از مرگ یکی از کارگران راه‌آهن خراسان بر اثر سانحه برخورد