

توسعه تجارت بین‌المللی به واسطه حمل و نقل دریایی

تالیف

عنایت‌الله بامری نیا

انتشارات قانون‌یار

۱۳۹۸

فهرست مطالب

پیشگفتار

فصل اول

کلیات

فصل دوم

سازمان ها و موافقت نامه های بین المللی

پیشنهادات و راهکارها

منابع و ماخذ

با سپاس از سه وجود مقدس:

آنان که ناتوان شدند تا ما به توانایی برسیم...

موهایشان سپید شد تا ما روسفید شویم...

و عاشقانه سوختند تا گرمابخش وجود ما و

روشنگر راهمان باشند...

پدرانمان

مادرانمان

استادانمان

پیشگفتار

در مبحث حمل و نقل دریایی با سه محور کالا، شناور و بندر روبرو هستیم. و رابطه‌ای که بین کالا و شناور برقرار می‌شود بدینگونه است که، یا شناور به دنبال کالا می‌رود و یا کالا در جستجوی شناور است. در میان این دو، بندر واسطه‌ای است که، کالا و شناور را به مقصود خود که حمل از نقطه‌ای به نقطه دیگر است، برساند. پروسه حمل و نقل دریایی متشکل از زیربناهای مسیرهای آبی، ناوگان، تجهیزات ناوبری و پرسنل فنی و اداری است. و برای اینکه

این سیستم موفق عمل نماید، نیاز به شناخت صحیح و تلاش مشترکی از سوی برنامه‌ریزان، مهندسان، اقتصاددانان، جغرافی‌دانان، حقوقدانان و متخصصان مرتبط دارد. حمل‌ونقل دریایی با اختصاص بیشترین سهم تجارت بین‌المللی به خود به لحاظ ویژگی‌های خاص، نقش اساسی در اقتصاد ملی کشورهای صاحب دریا و مرز آبی و همچنین کشور ما ایران دارد. نتایج نشان داده است، کشورهای بنادر خود را به‌روز کرده و با پیشرفت تکنولوژی حرکت کرده‌اند، تبدیل به بنادر هاب در منطقه و یا در سطح جهان شده ،

ضمن اینکه پرترافیک‌ترین بنادر نیز به حساب می‌آیند. اقتصاد کشورهای پیشرو در حمل‌ونقل دریایی از جمله سنگاپور و چین و.. به سرعت پیشرفت کرده بطوریکه شاید بتوان گفت این امکان وجود دارد که این قبیل کشورها بتوانند بیش از پنجاه درصد اقتصادشان را بر صنعت حمل‌ونقل دریایی متمرکز کنند. جهانی‌شدن و داشتن سهم بیشتری از تجارت جهانی اقتصادی پویا را به ارمغان خواهد داشت. بررسی عوامل موثر در موقعیت خطوط کشتیرانی شناخته شده در سطح بین‌المللی نشان دهنده شناخت مدیران

آن کشور از اقتصاد جهانی و بهره‌گیری از پتانسیل و سود سرشار خدمات است. قوانین مطلوب ملی کشورها در راستای حمل‌ونقل گواه انسجام آن کشور در میان دست‌اندرکاران حمل‌ونقل و دیدگاه اقتصادی و بهره‌برداری از ظرفیتهای موجود است. تشریح چالشهای موجود در حمل‌ونقل دریایی ایران نشان می‌دهد ناوگان کشتیرانی ایران دارای توانمندیهای خاص خود است و میتوان با برنامه‌ریزی صحیح و مدیریت کارآمد در ابعاد مختلف همچون مسایل قانونی و حقوقی، گمرک و تعرفه، بیمه و با توجه به

موضوع توسعه تجارت پایدار به قطب منطقه (خاورمیانه) تبدیل شد. قرن‌هاست که از تاریخ دریانوردی و استفاده از راه‌های آبی می‌گذرد و با وجود ازدیاد و توسعه راه‌های زمینی و برقراری خطوط هوایی و اکتشاف وسایل جدید ارتباطی و تهیه انواع مواد سوختی ارزان و متنوع نه تنها از اهمیت راه‌های آبی کاسته نشده، بلکه آمارهای موجود نشان می‌دهد که طی بیست سال اخیر حجم حمل‌ونقل دریایی در بعضی کشورها به چهار برابر افزایش یافته است، همچنین در کشتی سازی و ابداعات و ابتکارات صنایع دریایی

پیشرفتهای قابل توجهی صورت گرفته است. بهینه سازی و بروزرسانی زیربناهای حمل و نقل دریایی و بکارگیری تکنولوژی و استفاده از فن آوری جدید در ناوگان دریایی و تجهیزات ناوبری و تدوین قوانین و مقررات و کنوانسیونهای مختلف دریایی از سوی سازمانهایی چون سازمان ملل متحد، کنفرانس توسعه و تجارت سازمان ملل و سازمان جهانی تجارت گواه این مطلب است که حمل و نقل دریایی هرروز در حال تغییر و رو به پیشرفت و توسعه است. مصرف نیز همچون تولید در جهت جهانی سازی در حال حرکت است. افق

صنعت به خارج از مرزها و از دیدگاه بین‌المللی فقط به دنبال کالا به صورت مواد خام و محصول نهایی نیست، بلکه به عواملی بهتر و ارزانتر می‌اندیشد. در واقع باید گفت، در تقسیم بین‌المللی کار فقط امکان تولید مد نظر نیست بلکه فرآیند ساخت و تولید هر محصول نیز در این تقسیم‌بندی می‌آید. نظامهای تولیدی چندملیتی همچنان در حال تزیاید است. واحدهای تولیدی مجزا که گاه در بین دو کشور مستقرند، هریک بخشی از اجزا خاصی از یک کالا را تولید می‌کنند و کالای نهایی از مونتاژ این اجزا که هریک در گوشه‌ای

از جهان تولید شده‌اند، حاصل می‌شود. این شکل از تحول بیان‌کننده فرآیندی جهانی است که شاکله فعالیت‌های اقتصادی را در سطح جهان دچار تغییر کرده است. امروزه کشورهای صنعتی بیش از نیمی از کالاها و محصولاتشان را از طریق خرید یا فروش اجزا ساخته شده در کشورهای دیگر تولید می‌کنند. بازار مصرف نیز در جهت جهانی‌سازی حرکت می‌کند. در کشورها انواع کالاهای تولید ملی و کالاهای وارداتی از دیگر کشورها، توسط مردم خریداری می‌شود و کالاهای وارداتی دیگر منحصر به موارد خاصی

نیستند) مانند خودرو). مردم در حال حاضر امکانات وسیعی در دسترسی به اطلاعات بازار و انواع کالا را در اختیار دارند و با توجه به وجود منابع مختلف می‌توانند ابتدا مقایسه، سپس خرید نمایند و این موضوع، سدهای انحصار و انحصاری کردن کالا را دچار تزلزل کرده است. به واقع تولید و مصرف جنبه جهانی یافته، رقابت بین تولیدکنندگان را افزایش داده و توجه آنها را به سمت کنترل و کاهش هزینه‌های تولید، حمل و نقل و بازاریابی صحیح متمرکز کرده است. باید گفت کشورها در پی کسب سهم بیشتری

ازبازار جهانی تجارت هستند. در چرخه جهانی شدن تولید و مصرف که رقابت بین‌المللی را به همراه داشته، حمل‌ونقل و هزینه‌های آن اهمیت بیشتری پیدا کرده است. در حقیقت اگر یک محصول در بازار بین‌المللی، محصولی رقابت پذیر باشد، چرخه تولید و خدمات مربوط به آن نیز رقابت‌پذیر خواهد بود، یعنی از مواد خام تا حمل‌ونقل و.... باید ضمن برخورداری از کیفیت با داشتن صرفه اقتصادی به میدان بیایند. از عوامل بسیار مهم در این رقابت بین‌المللی، توجه به بخش خدمات در صنعت حمل‌ونقل دریایی،

بنادر و خدمات بندری است. حضور بنادر پیشرفته و کارآمد بخش تفکیک‌ناپذیر یک سیستم حمل‌ونقل قدرتمند را تشکیل می‌دهد. از آنجایی که حمل‌ونقل دریایی از نتایج تجارت بین‌المللی است. هر تغییری در تجارت بین‌المللی بر حمل‌ونقل نیز اثر می‌گذارد که آن اعم است از تغییرات اقتصادی، تغییر در فناوری و تغییرات سیاسی (به طور مثال ظهور اتحادیه اروپا، توافقنامه تجارت آزاد بین آمریکا، مکزیک و کانادا، باز شدن درهای اقتصاد چین به روی کشورهای غربی و آسیای میانه، توسعه همکاری اتحادیه‌ها

در کشورهای جهان سوم و... مجموعه آنچه ذکر شد، به طور قطع بر تجارت بین‌المللی و توسعه آن از رهگذر حمل‌ونقل دریایی اثرگذار خواهد بود.

تجارت جهانی و به تبع آن حمل‌ونقل دریایی موجب تغییر، پیشرفت و توسعه بنادر می‌شود. تولید، تجارت و حمل‌ونقل، فاکتورهایی مجزا از هم نیستند که به صورت منفرد بررسی شوند، بلکه تمامی این عوامل در یک سیستم یکپارچه و واحد بهم پیوند خورده، مورد بررسی قرار می‌

گیرند و ما را به این واقعیت نزدیک می کنند که بنادر فعلی وظیفه شان بسیار فراتر از وظایف سنتی تخلیه و بارگیری کشتی است، و فعالیتی مستقل از آنچه بر تولید، تجارت و حمل و نقل اثرگذار است، انجام نمی دهند. بنادر به عنوان مبادی و مقاصد کالای حمل شده توسط کشتی ها می - بایست، تلاش ویژه ای را در جهت ارائه خدمات موثر و کارآ با حداقل هزینه و در کوتاهترین زمان ممکن به کار گیرند. چگونگی یک بندر پیشرفته و توصیف آن و معرفی این دسته از بنادر در سطح جهان و نقش آنها به عنوان تسهیل -

کنندگان فعالیت بازرگانی در سطح بین‌المللی، باید مورد بررسی قرار گیرد. بررسی این موضوع که بنادر با امکانات و ظرفیت بالا چه میزان سهمی در جذب تاجران خارجی دارند. قوانین و کنوانسیونهای مرتبط با حمل‌ونقل دریایی و مسایل حقوقی مرتبط و میزان اهمیت این موضوع در سازمانهای بین‌المللی بیانگر توجه تجارت جهانی در توسعه این بخش است. همچنین بررسی چالشهای موجود بر سر راه حمل‌ونقل دریایی بین‌المللی و توسعه تجارت در جهان و در

کشور عزیزمان ایران اهداف این کتاب را تشکیل

می دهد.

فصل اول

کلیات

مبحث اول : سفرهای دریایی و
تاریخچه حمل و نقل دریایی

گفتار اول: آغاز سفرهای دریایی

کسی به درستی نمی داند که برای اولین بار
چه شخصی از تنه درختان برای عبور از
رودخانه ها و دریاچه ها و دریاها استفاده کرد و یا
چه قوم و ملتی مبادرت به ساختن قایق و لنج
نمود. ولی آنچه مشخص است، اینست که بشر
اولیه بعد از سکونت در کنار آبهای ساکن و

جاری، بالاخره با استفاده از تنه درختان توپر و یا پوک به موازات ساحل، در روی آبها به گردش پرداخت و بعدها با خالی کردن تنه درختان، آنها را تبدیل به قایق نمود و سپس در طی قرنهای بعدی با ساختن شناورهای بزرگ و بزرگتر و کمک گرفتن از نیروی پارو و باد، از آنها در عبور از دریاها بهره برد و به جزایر و سرزمینهای دور، دست یافت. پی‌یر روسو می‌نویسد:

((چنین تصور می‌رود که هنر دریانوردی روزی ابداع شد که ملاحظه کردند راههای

دریایی غالباً خیلی کوتاه‌تر و عملی‌تر از راه‌های
زمینی می‌باشند))^۱

اسماعیل رائین^۲، درباره نخستین قایق‌های
ساخته دست بشر می‌نویسد:

((قایق‌های اولیه بشر از تنه درختان کهنسال
که میان آن را تهی می‌کردند، درست می‌شد، با
پاروهای کوتاه و پهن و چوب‌های بلند که سر

اروسو، پی‌یر، تاریخ صنایع و اختراعات، ترجمه حسن صفاری،
انتشارات امیرکبیر، ۱۳۴۶

۲ رائین، اسماعیل، دریانوردی ایرانیان، ج ۱ و ۲، انتشارات

جاویدان، تهران ۱۳۴۵

آن غالباً به کف رودخانه می‌رسید و با مساعد بودن بادهای موافق از آب می‌گذشتند. تخته‌هایی که تنه این کشتی‌ها را تشکیل می‌داد با طنابهای تابیده محکم علفی به یکدیگر وصل می‌شد و با این وسیله برای ماهیگیری یا صید صدف و به دست آوردن مروارید به وسط دریا می‌رفتند. ولی این وسیله در برابر بادهای سخت موسمی تاب مقاومت نداشته است. آنتوان ویلهلم بروگر^۱ باستان‌شناس نروژی معتقد است که، ساختن قایق از زمانهای بسیار دور معمول بوده و در ردیف

^۱ Antoin Wilhelm Broger

کهن‌ترین اختراعات بشری است که ساکنین
سواحل دریاها و رودخانه‌ها از آن اطلاع داشته‌اند
و زمان اختراع آن را از ۳۰۰۰ تا ۱۵۰۰ پیش از
میلاد تخمین می‌زنند)).^۱ برتا موریس پارکر
نویسنده فرهنگنامه در دستیابی تدریجی بشر به
انواع قایق و شناور بدن شرح اشاره می‌کند:

((پیش از آنکه آدمی بتواند قایق بسازد،
رودخانه‌های پهن همچون دیوار بلندی بود که
زمینهای دو سکوی آن رود را از هم جدا می-

۱ راتین، اسماعیل، دریانوردی ایرانیان، ج ۱ و ۲، تهران، انتشارات

کرد، با ساخته شدن قایق، انسان توانست بر روی آب سفر کند. بعدها قایق وسیله مهمی برای گسترش تمدن شد. ممکن است که اندیشه ساختن قایق برای نخستین کسی که قایق را ساخته است، به این صورت پیدا شده باشد:

وی بر کنار رودخانه‌ای ایستاده بود و از دور نشانه‌های وجود شکارگاه خوبی را در کرانه مقابل می‌دید، تنه درختی بر روی آب شنا می‌کرد، شاید از فکرش گذشت که با کمک پای

خود ممکن است بتواند تنه درخت را از این طرف رود به آن طرف ببرد، همین کار را کرد.

دست کم اینرا می توانیم به یقین بدانیم که آدمی پیش از آنکه بتواند چیزی برای سفر کردن با آن بر روی آب بسازد، آموخت که چگونه بر تنه درختان بر روی آب سوار شود، پس از آنکه آدمیان سوار شدن بر یک تنه درخت را آموختند، گام دیگری برداشتند و آن، این بود که، چند تنه درخت را با پوست و تسمه و الیاف درختان به یگدیگر بستند، به این ترتیب کلک

ساخته شد و نیز به آسانی دریافتند که اگر میان تنه درخت را خالی کنند و در آن بنشینند، بهتر از آن است که بر روی تنه درخت سوار شوند. هیچ کس نمیداند که در کجا چنین قایقی ساخته شده و راننده آن چه کسی بوده است)).^۱

بند اول : تاریخچه حمل و نقل دریایی جهان

۱موريس پاركر، برتا، فرهنگنامه، ترجمه رضا اقصی، ج ۱۱، تهران، انتشارات امیرکبیر، ۱۳۴۶، ص ۱۰۶۲-۱۰۶۳

اقوام مینو ساکن جزیره کرت^۱ از اولین
اجتماعاتی بودند که بازرگانی و رفت و آمد از
راههای دریایی را به عنوان فعالیت‌های اقتصادی
انتخاب کردند. از جوامع آسیایی، فنیقی‌ها
دریانورد بودند و در پیوند با امپراتوری بزرگ
ایران از استقلال نسبی برخوردار شده و بر محور
امور دریایی و دریانوردی به همکاری با پارسیان
پرداختند. نیاز به توسعه دامنه تجارت، بخش
دیگری از این انگیزه، تمایل به دریا و حمل‌نقل
دریایی را تشکیل می‌دهد و این نهفته در هر

۱ Crete

عملکرد نظامی است. فاتحان پس از فتح کاخ‌ها به فتح بازارها اقدام می‌کنند و پس از ورود فرماندهان لشکری و سربازها، تجار و بازرگانان به سرزمین‌های جدید وارد می‌شوند. پس از کسب پیروزی، بازرگانان جامعه‌های کشاورزی، مبادرت به کشف بازارها می‌کردند و از آنجا که هزینه‌های حمل‌ونقل سنگین بود، بازرگانان سعی می‌کردند تا حد امکان به تجارت کالاهای کم-وزن ولی دارای ارزش اقتصادی زیاد پردازند. فرآورده‌های ابریشمی، ادویه معطر، اسباب تزئینی ظریف و سنگهای ریز قیمتی از انواع این کالاها

بودند. اما بازارهای دیگری نیز برای کالاهای حجیم در آنسوی دریاها وجود داشت که فقط روش حمل و نقل دریایی پاسخگوی آن بود و می توانست راه مناسبی برای ارضای تمایلات رو به رشد تجارت باشد. چنین تمایلاتی در دوران متعلق به قرون وسطی به اوج شکوفایی رساند. حمل و نقل دریایی از زمانهای دور زمینه ساز رشد و توسعه تمدن ها بوده و موجب تغییر و پیشرفت افق دید بشر گردیده است. از ۶۰۰۰ هزار سال پیش از میلاد مسیح، مصریان دارای کشتی هایی با دکل و بادبان بودند و از ۳۰۰۰ سال پیش از میلاد

مسیح، کشتی‌هایی با نام گالی در رود نیل مورد استفاده قرار می‌گرفتند. در عصر حضرت سلیمان پیامبر (حدود سالهای ۹۲۲ تا ۹۶۱ پیش از میلاد) کشتیهای گالی فنیقی‌ها از قبرس، مصر، آفریقا و دیگر سرزمینها، مس، کاغذ مصری (پاپیروس)، دندان فیل (عاج)، طلا و برده بارگیری می‌نمودند. آمده است^۱ تا پیش از ساخت قطب‌نما در اروپا، دریانوردان اروپایی برای سفر در دریاها از امکانات ابتدایی بهره می‌بردند. برای پیدا کردن

نوربخش، حسین، ایرانیان دریانورد پیشگام و نوآور در دریاها، روابط

۱ عمومی کشتیرانی جمهوری اسلامی، تهران ۱۳۷۶، ص ۷

راه خشکی از پرواز پرندگان همراه کشتی استفاده و در شرایط عام، در نیم کره شمالی از ستاره قطبی و از خورشید در هنگام ظهر به منظور تعیین موقعیت جنوب استفاده می کردند. بعدها دریانوردان با استفاده از تجربه های مختلفی که کسب کرده بودند، امکان ناوبری خود را افزایش دادند. در ابتدا دریانوردی مختص مسیرها و فاصله های مشخص بود مانند؛ گذرگاه مانس، دریای مدیترانه و حدودی از دریای بالتیک. ساخت و ورود قطب نما و سکان کشتی به این عرصه باعث ایجاد تحولات و پیشرفتهای قابل

توجهی در کشتیرانی شد. در مدارک اروپایی، از اواخر قرن دوازدهم درباره قطب‌نما سخن به میان می‌آید. پی‌یر روسو می‌نویسد:

اولین باری که در مدارک موجود اروپایی، از قطب‌نما گفتگو می‌شود، مربوط به سال ۱۲۰۰ میلادی در فرانسه، ۱۲۰۷ در انگلستان و ۱۲۱۳ در ایسلند است. این قطب‌نما به‌طور کامل ابتدایی بوده و از پرکاهی تشکیل می‌شده که عقربه مغناطیسی بر آن قرار داشته است و مجموعه آنها را روی تشتک آبی می‌گذاشته‌اند.

پی‌یرروسو همچنین می‌نویسد: با ذکر قطب‌نما با اختراعی مواجه می‌شویم که تا پیدایش مدرک خلاف آن، کشور چین می‌تواند اولویت در اختراع آن‌را به خود منسوب کند. آنچنان که مشهور است، در زمان سلطنت سلسله تسین در کشور چین (۲۶۵ تا ۴۱۹ میلادی) برای یافتن سمت جنوب، از عقربه مغناطیس در ارابه‌های مغناطیسی استفاده می‌کردند و آن عبارت از ارابه‌ای بود که مجسمه کوچکی بر آن قرار داشت که می‌توانست در حول محور قائمی حرکت کند و در داخل آن، آهن‌ربایی تعبیه

شده بود به نحوی که آدمک مزبور تحت تاثیر آن بطور خودکار همواره متوجه سمت جنوب می شد.^۱

طی قرن پانزدهم، دریانوردان اروپایی سفرهای مخاطره آمیزی را با هدف کشف راه‌ها و سرزمینهای جدید و انجام مبادلات بازرگانی وسیعتر آغاز کردند. توسعه حمل و نقل دریایی به سمت چین و هند و برتری جویی بر تجار و بازرگانان خاورمیانه از جمله اهداف آنان بود. در

ادامه تعقیب چنین اهدافی قاره آمریکا کشف شد. اروپاییان و در ابتدا پرتغالی‌ها و اسپانیایی‌ها آنرا در اختیار گرفتند و ظرف پنجاه سال با غلبه بر تمدن "اینکا" در پرو فعلی و "ازتک" در مکزیک بطور کامل، صاحب یک سرزمین ثروتمند و غنی شدند. در این شرایط آرام آرام تغییراتی در اوضاع طبقات اجتماعی پدیدار شد، بطوریکه احیای تجارت و پیدایش شهرها را در پی داشت، کشاورزی رونق زیادی پیدا کرد و به حمل و نقل محصولات کشاورزی (گندم، پارچه، ادویه، پنبه، ابریشم) جان تازه داد. تجارت دریایی

باعث رونق حمل و نقل دریایی و شهرهای بندری و ساحلی گردید. جنوا، ونیز، مارسی، سواحل لومبارد، کرانه‌های دریای مانش، دریای مدیترانه و بالتیک و رود راین در این شرایط توسعه گسترده‌ای را شاهد بودند.^۱

بند دوم: تاریخچه حمل و نقل دریایی ایران

اسناد و مدارک تاریخی شایان توجهی که در طی دهه‌های اخیر به دست آمده است،^۱ بر این موضوع تاکید دارد که ایرانیان قبل از پیدایش خط، یعنی چندین هزار سال قبل از میلاد حضرت مسیح(ع) با دریانوردی آشنا و همچنین دارای ابتکارات و ابداعاتی هم در زمینه دریانوردی بوده‌اند. افرادی همچون لرد کرزن انگلیسی،^۲ لرد بلگریو و سرآرنولد ویلسن و

۱ همان، ص ۱۰

۲ وزیر امور خارجه انگلیس و خاورشناس و نایب السلطنه هندوستان در

سالهای ۱۹۰۰-۱۹۰۵

ر.وادالا نایب کنسول فرانسه در بوشهر در کتابها و خاطرات خود مدام سعی در خلاف گویی در رابطه با دریانوردی ایرانیان کرده و ابتکارات ایرانیان را به دیگران نسبت داده‌اند. به نظر مولف، این امر عجیبی نیست زیرا که انگلیسی‌ها، فرانسوی‌ها و پرتغالیها اصولاً در سرقت تاریخ و تمدن و انتساب آن به دیگران و یا خود و همچنین استعمار و دروغ سابقه درخشانی دارند.

در کنار تحریف‌گران تاریخ، اشخاص با وجدانی نیز وجود دارند که حقیقت را بر روی

کاغذ می آورند و در دسته نابودگران واقعیت
قرار نمی گیرند، از جمله پاول جلیناس^۱ و روبرت
شارف^۲ که در کتاب تاریخ دنیا^۳ یاد آور می شوند
:

((داریوش اول بزرگترین بحریه را که تا آن
روز در جهان مانند نداشت، پدید آورد و سازمان
یاد شده به عهد خشایارشا گسترده و پهناور
گردید و نیرویی شگرف یافت)).

همین دانشمندان می نویسند:

^۱ Paul J. Jelinas

^۲ Robert Sharff

^۳ History Of World

ایرانیان در دوران هخامنشی نخستین دریانوردانی بودند که در راه شناساندن زوایای ناشناخته دنیا گام برداشته و در طریق ایجاد گذرگاههای دریایی، بی‌امان کوشیدند و تسهیلات بایسته‌ای را در راستای حمل‌ونقل دریایی فراهم آوردند. برای مثال پیوستن دریای سرخ به دریای مدیترانه در عهد داریوش اول و ایجاد پل‌های جابه‌جا شونده و شناور به روی تنگه داردانل در عصر خشایارشا را می‌توان دلیل بارزی بر این مدعا دانست.

همچنین بنا به نوشته هرودوت :

((قسمت بیشتر قاره آسیا در عصر و زمان داریوش و به وسیله سیلاکس سردار و دریاسالار وی کشف گردید و باید گفت که سیلاکس در سالهای ۵۱۶ تا ۵۱۲ پیش از میلاد کار عظیمی را به انجام رسانده است)). جرج سارتن پس از نام بردن از چهار دریانورد باستانی از جمله اسکولاکس (سیلاکس)، ساتاسپس (صد اسب) تحت سرپرستی ایران و دو نفر دریانورد دیگر به اسم هانون و هیمیلکون از اهالی قرطاجنه (کارتاژ)

که متحد با ایران بر ضد یونان به شمار می‌رفتند،
در پایان بحث دریانوردی هانون کارتاژی و
مقایسه سفر او با ساتاسپس ایرانی می‌نویسد:^۱

((این دو دریانورد یا لاقل یکی از آن دو
توانسته‌اند سواحل شمال غربی آفریقا را بشناسند
و برای پی‌بردن به اهمیت کاری که کرده‌اند، باید
به خاطر آورد که تا دو هزار سال پس از آن زمان
هیچ کس از حدودی که آن دو نفر دریانورد

نوربخش، حسین، ایرانیان دریانورد پیشگام در دریاها، روابط عمومی

باستانی به آنجا رسیده بودند، تجاوز نکرده
است)).^۱

نوشته‌اند خلیج پارس جایگاه بشر اولیه بوده
است و انسانهای نخستین برای اولین بار در این
دریا به قایقرانی پرداختند و سپس هنر قایق‌سازی
را همراه قایق‌های خود به آبراهها و دریا‌های
دیگر بردند. حاشیه ساحلی خلیج پارس و دریای-
عمان از زمانهای بسیار دور محل سکونت

۱ سارتن جرج ، تاریخ علم ترجمه احمد آرام، تهران موسسه مطبوعاتی

طوایف مختلف و این دریا مسیر عبور و مرور قایق‌ها و کشتی‌های قبایل و ملت‌های مختلف آن روزگار بوده است. در طول تاریخ گذشته سومری‌ها، کلدانی‌ها، آشوری‌ها، ایلامی‌ها و بابلی‌ها در سرتاسر دریای عمان، خلیج پارس و دریای سرخ به رفت و آمد و دریانوردی اشتغال داشتند. علاوه بر آب‌های اصلی کشور، رودخانه‌ها و دریاچه‌های داخلی نیز محل عبور شناورهای کوچک و بزرگ اعم از پارویی و بادبانی بوده‌اند و بیشترین کالاها و مایحتاج ملل مختلف از

این راه به بندرها و سواحل دور و نزدیک
رسانیده می‌شده است.

کشف مهرگلی شهر چغامیش بیانگر این
مطلب است که ایران دارای قدیمی‌ترین سند
دریانوردی جهان است و این مهر گلی که قدمت
آن به شش هزار سال قبل از میلاد می‌رسد، به
وضوح نشان می‌دهد که ایرانیان پیش از اختراع
خط به دریانوردی و سفر در دریا پرداختند.
مهمتر از همه اینکه ایرانیان قبل از اینکه به فکر
ایجاد روزی به نام روز دریانوردی باشند، روز

دهم مرداد مصادف با روز اول ماه اوت میلادی
را روز دریانوردی خود قرار داده بودند.

گفتار دوم: مفاهیم مرتبط

در این گفتار به معرفی مفاهیم مرتبط در حمل -
ونقل دریایی پرداخته می شود.

بند اول : حمل و نقل

ترابری یا حمل و نقل^۱، انتقال کالا و انسان
است از جایی به جای دیگر. این واژه از پیشوند
پارسی ترا به معنی فراسو و واژه بری از فعل بردن

^۱ Transportation

ساخته شده است. پیشوند ترا^۱ از پیشوندهای کهن زبان پارسی است که در پارسی باستان نیز همینگونه کاربرد داشته و هم‌معنی و هم‌ریشه با (ترنس) در انگلیسی است. از دید واژگانی به معنی بردن به آنسوی دیگر است. در یک رده-بندی کلی می‌توان این رشته را به سه بخش؛ زیر-ساخت، وسیله نقلیه و بهره برداری بخش نمود.

بند دوم: تجارت^۲

۱ دهخدا، علی اکبر، لغتنامه، انتشارات دانشگاه تهران، ۱۳۶۴

انتقال مالکیت کالا و خدمات از شخصی (اعم
از حقیقی و حقوقی) در شبکه‌ای به نام بازار.

بند سوم: تجارت بین‌المللی^۱

صادرات و واردات کالاها و خدمات بین
کشورهای مختلف جهان به وسیله تاجران ملی و
بین‌المللی است. هیچ کشوری یافت نمی‌شود که
تمام ضروریات و نیازمندیهای خود را بدون
داشتن روابط تجاری خارجی بطور کامل
برآورده سازد.

^۱ International Trade

بند چهارم: توسعه^۱

مختلفی از توسعه شده است. سازمان ملل، توسعه را فرآیندی می‌داند که کوششهای تعریف مردم و دولت را برای بهبود اوضاع اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی هر منطقه متحد کرده و مردم این مناطق را در زندگی یک ملت ترکیب نموده و آنها را بطور کامل برای مشارکت در پیشرفت ملی توانا سازد، می‌داند.

بند پنجم: توسعه تجارت بین الملل

^۱ development