



مرکز ملی باوردهای علمی و فناوری

سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان تنها مرجع حاکمیتی کشور در امور بندری، دریایی و کشتی‌رانی بازرگانی به منظور ایفای نقش مرجعیت دانشی خود و در راستای تحقق راهبردهای کلان نقشه جامع علمی کشور مبنی بر "حمایت از توسعه شبکه‌های تحقیقاتی و تسهیل انتقال و انتشار دانش و سامان‌دهی علمی" از طریق "استانداردسازی و اصلاح فرایندهای تولید، ثبت، داوری و سنجش و ایجاد بانک‌های اطلاعاتی یکپارچه برای نشریات، اختراعات و اکتشافات پژوهشگران"، اقدام به ارایه این اثر در سایت SID می‌نماید.



سازمان بنادر و دریانوردی

ISSN: 1023-5957

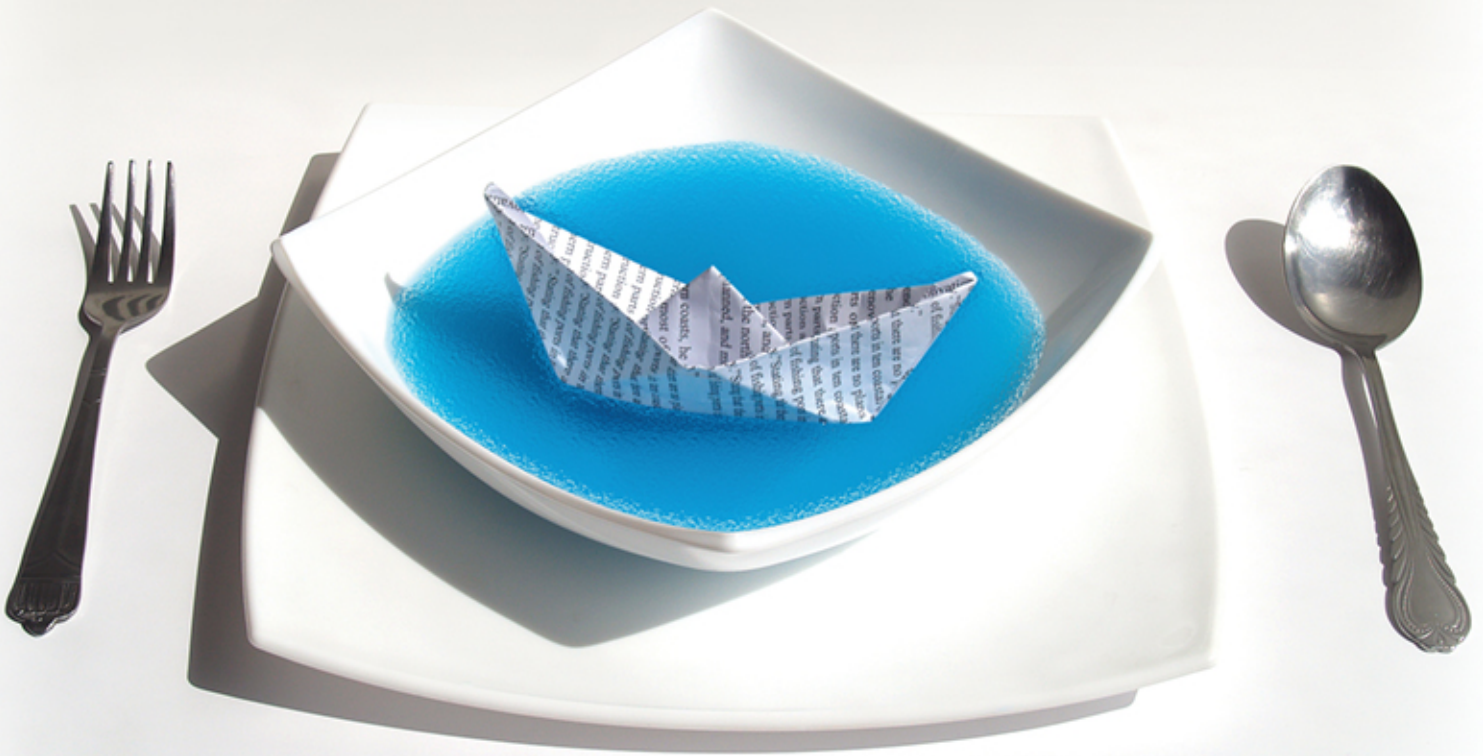
بیتوجه

سال بیست و چهارم ، پیاپی ۱۶۲
دوره جدید، شماره ۲۷، شهریور ۱۳۸۸
(ویژه نامه) قیمت ۲۰۰۰ تومان

- دانش در گردش
- جایگاه واقعی دریا
- مدرک پرور نباشیم
- آموزش در راستای تغییر
- نیاز امروز، ضرورت فردا
- کامیابی و ناکامی آموزش های دریایی

کیفیت و کمیت

آموزش های دریایی



کامیابی و ناکامی آموزش‌های دریایی

راندیمان کار را در پی خواهد داشت و رکود آن ضعف و رخوت را بر اقتصاد کشور مستولی می‌گرداند. ناگفته پیداست که صاحبان سرمایه و کارآفرینان، تنها زمانی می‌توانند نسبت به جذب فارغ‌التحصیلان دانشگاهی اقدام نمایند که بسترهای مناسب برای بازگشت سرمایه‌هایشان مهیا باشد، در غیر اینصورت از آنان چه انتظاری می‌توان داشت!

۴- عامل پایانی، چیزی نیست جز ایفای نقش دولت در حمایت از مراکز علمی به منظور تسهیل در پذیرش و آموزش داوطلبان تحصیل و رفع چالش‌های نظام آموزشی و نظارت بر عملکرد این مراکز و هدایت آن‌ها مبتنی بر استانداردهای آموزشی آنها.

حال با این مقدمه نگاهی به آموزش‌های دریایی در کشور می‌اندازیم. روشن است با سواحل گسترده شمالی و جنوبی و ثبت هفت استان دریایی در تقسیمات کشوری، ایران اسلامی توانمندی بسیار بالایی در ایجاد، توسعه و رونق صنایع دریایی داشته و توجه به این بخش می‌تواند علاوه بر اشتغال‌زایی در رونق اقتصاد محلی و ملی نیز بسیار مؤثر باشد.

صنایعی چون آفشور، شیلات، کشتی‌سازی، حمل‌ونقل، گردشگری و... علاوه بر سرمایه‌گذاری و اتخاذ سیاست‌های درست اقتصادی به منابع انسانی آموزش‌دیده، متخصص و توانمند نیز نیاز دارند. بد نیست بدانید بسیاری از کشورهای کوچک جهان تنها با بهره‌مندی از برخی رشته‌های مطروحه، سالیانه نرخ بالایی از درآمدهای اقتصادی را به خود اختصاص می‌دهند.

در حال حاضر، مراکز آموزشی متعددی در شهرهای شمالی و جنوبی کشورمان ایجاد و راه‌اندازی شده‌اند و سالیانه تعداد بسیاری از داوطلبان و مشتاقان علوم دریایی را پذیرش می‌کنند. بسیاری از این مراکز با مشکلات عدیده‌ای مواجه‌اند. آن‌هایی که توانشان می‌رسد، رأساً نسبت به رفع مشکلات اقدام می‌کنند و آن‌هایی که نتوانند، اثرات این ناتوانی را به شکل‌های گوناگون در تعلیم و تربیت دانشجویان نشان می‌دهند. رشته‌های دریایی به اقتضای این صنعت از هزینه بالای آموزشی برخوردارند. چنانچه دولت حمایت‌های لازم را از این مراکز به عمل نیاورد و تسهیلات مورد نیاز را به آنان پرداخت نکند، آن‌گونه که باید، نخواهند توانست در نظام آموزشی کشور مؤثر باشند و سهم مناسبی را به خود اختصاص دهند.

آنچه که امروز شاهد آن هستیم، سطح بالایی از استانداردهای آموزشی علوم و فنون دریایی است که به مدد جمعی از دلسوزان و شیفتگان صنعت حمل‌ونقل دریایی به دست آمده، که صد البته نباید در این نقطه ایستاد. همگان می‌دانیم که صنعت دریایی، صنعتی فراملی است و اگر خواهان حضور در جمع قدرتمندان این صنعت باشیم، باید پا را فراتر نهاده و از ساز و کارهای مناسب در تقویت و توسعه این صنعت، که در کشورمان دوران جنینی را طی می‌کند، بهره‌مند شویم.

بپذیریم که بنیان هر توسعه‌ای، آموزش‌های تئوریک و پراتیک است و صرف اعتبار در این حوزه، نه تنها هزینه نیست بلکه سرمایه‌گذاری است که در درازمدت نتایج آن به بار خواهد نشست.

مدیر مسئول

آموزش در لفظ به معنی انتقال معانی و فراگیری به کار برده می‌شود. در گذشته این انتقال سینه به سینه صورت می‌گرفت و ویژگی بارز آن فقدان تشریفات اداری و صرف هزینه ناچیزی بود که مشتاقان علم و دانش برای تحصیل متحمل می‌شدند. اما اینک، با ظهور علوم جدید و بروز نیازهای خدماتی و تولیدی منطبق با شرایط امروز جهان، دیگر شیوه‌های کهن منسوخ شده و جای خود را به روش‌های نوین آموزشی داده است که بر پایه بهره‌مندی از کتب درسی، سیستم‌های الکترونیک و تکنولوژی آموزشی استوار است.

در گذشته، شاید تنها برخورداری از قابلیت‌های فردی و تجربی برای گزینش در انجام کار، کافی به نظر می‌رسید اما اینک، برای ورود به عرصه تلاش، ارائه مدرک مطلوب در یکی از مقاطع عالی آموزشی به عنوان شاخص ارزیابی و احراز شایستگی‌های علمی و عملی الزامی است.

بر این اساس بین نهادهای آموزشی و مراکز صنعتی و خدماتی، ارتباطی ایجاد شده است که تقویت آن موجب رونق و تضعیف آن، باعث رکود اقتصادی و اجتماعی خواهد شد.

طبیعی است که دانش‌آموختگان رشته‌های مختلف برای کار در مراکز یاد شده امیدوار باشند و در مقابل صنایع و خدمات نیز به تأمین نیروی انسانی تحصیل کرده و آموزش‌دیده از منابع داخلی، دل خوش دارند. استمرار و ارتقای این پیوند که می‌توان به آن تعامل دانشگاه و صنعت نیز گفت، در گرو چهار عامل است:

۱- منابع انسانی جوان، پرشور، توانمند و مشتاق تحصیل و کار

بدیهی است که تمامی جوانان کشور برای آتیه خود تصویری توأم با تحصیلات عالی را مجسم کنند؛ مطلوب آن است که فراگیری علوم را برای همه جوانان تسهیل کنیم و بنابراین نیازهای موجود بومی و منطقه‌ای، در این گروه ایجاد انگیزه نماییم. (به خاطر داشته باشیم که کشورمان از حیث سنی، کاملاً جوان است).

۲- مراکز آموزشی اعم از دانشگاه‌ها، دانشکده‌ها، هنرستان‌ها و مؤسسات آموزشی

این مراکز در کشورمان غالباً در دو حالت انتفاعی و غیرانتفاعی دیده می‌شوند. آنچه که به طور بارز در اقصی نقاط کشور مشهود است، تعداد بالای این مراکز است، گو این‌که این کثرت، فی‌نفسه حسن است، اما فراموش نکنیم که روی دیگر سکه آموزش‌های دانشگاهی، چگونگی انجام، ارائه و نظارت بر این آموزش‌ها است.

آیا افت آموزش‌ها منجر به ضعف در فراگیران نخواهد شد؟ چگونه می‌توان آموزش را از تسامح و تساهل به دور نگاه داشت؟ چه معیارهایی در کارند تا از گرایش امور آموزشی به سوی سودجویی و منفعت‌طلبی، بتوان پیشگیری نمود؟

۳- مراکز کارآفرینی و واحدهای تولیدی و خدماتی

در کشورمان غالب فعالیت‌های این‌چنینی، در سه حالت دولتی، تعاونی و خصوصی دیده می‌شود. طبیعی است که رونق اقتصادی، افزایش تولید و ارتقاء

راهکارهایی برای رفع نیاز

برنامه ریزی برای تامین نیروی انسانی دریانورد

لطیف احراری



مدت‌ها است نکته‌ای ذهنم را به خود مشغول کرده و ذکر آن در این فرصت، خالی از لطف نیست؛ چگونگی مدیریت منابع انسانی و آموزش‌های دریانوردی. اگر در این زمینه با نگره‌ی جهانی فکر کنیم، درمی‌یابیم که ما اطلاعات چندان دقیق و کارآمدی از توسعه‌ی جهانی جامعه‌ی دریایی نداریم و چنانچه این موضوع را در کشور خودمان بررسی و دنبال کنیم، تصور می‌کنم در آینده، آن چنان که رسانه‌های جهانی به آن اشاره دارند، مشکلات زیادی دامنگیر ما خواهد شد.

● سؤال این است، چرا؟

مطرح شده در آن مقاله، طرحی به نظرم رسید که لازم دیدم مراتب را از طریق اداری پیشنهاد و از طریق دوستان نیز پی‌گیری‌های ضروری را انجام دهم. خوشبختانه این طرح مورد موافقت مقامات محترم شرکت کشتی‌رانی جمهوری اسلامی ایران قرار گرفت و اکنون در حال اجرا است.

باید عرض کنم جای تأسف است که هنوز هم اکثر دریانوردان و سایر دریاییان عزیز کشورمان، فعالیت آموزشی این بخش از صنعت را تنها منحصر به چند دانشکده می‌دانند. البته آن‌ها حق دارند با مقایسه‌ی وضعیت جهانی دریانوردی و با توجه به ریزش نیروی‌های متخصص، نسبت به آینده مایوس و ناامید باشند. آن‌ها به علت عدم اطلاع‌رسانی صحیح، از فعالیت‌های ارزشمند آموزشی سایر مؤسسات نیز مطلع نیستند. اکنون اینجانب با ۵۸ سال تجربه دریایی در بخش آموزش، به این "چرای" مطرح شده پاسخ می‌دهم.

● مختصری درباره‌ی طرح

اگر چنانچه پذیرش دانشجویان از میان دانش‌آموختگان فوق‌دیپلم علوم و فنون دریایی انجام پذیرد، با داشتن ۵ سال تجربه تحصیلی که در چارچوب کنوانسیون STCW به مرحله اجرا درآمده است؛ این دانشجویان، به مدت یک سال یا دو ترم دوره‌ی نظری، ملزومات و امور ضروری کشتی‌رانی جمهوری اسلامی ایران را به صورت تئوری در مؤسسه‌ی آموزشی آن شرکت طی خواهند کرد. سپس به مدت یک سال جهت انجام کار عملی به روی کشتی‌های اقیانوس‌پیما، به عنوان دانشجویان اعزام می‌شوند و پس از پایان دوره‌ی عملی، نامبرندگان به منظور احراز مدرک شایستگی به سازمان بندرودریانوردی معرفی، و بدین ترتیب دانش و توانایی آنان مشاهده و آزموده خواهد شد. در این حال، هزینه‌ی تحصیلی آنان، به میزان ۵۰ درصد تقلیل می‌یابد و بعد از مدت زمان ۲ سال به جای چهار سال، افراد دانش‌آموخته، با تجربه‌ی تحصیلی و عملی و با تخصص بالاتری وارد بازار کار خواهند شد (و مقام‌های افسر دومی در عرشه و مهندس سومی در مکانیک را احراز خواهند کرد).

بیست‌وهفت سال پیش از سوی آموزش و پرورش از بنده دعوت به عمل آمد که در زمینه‌ی آموزش علوم و فنون دریایی، براساس نیاز ارگان‌های دریایی بررسی و برنامه‌ریزی آموزشی انجام دهم. بدیهی است اجرای این هدف، مستلزم داشتن اطلاعات کافی در زمینه‌ی ناوگان تجاری موجود، نوع شناورها، برنامه توسعه‌ی آینده، آگاهی از آخرین تکنولوژی کشتی‌ها و نحوه انجام مأموریت‌ها در زمینه‌ی حمل‌ونقل انواع کالا و نیاز ارگان‌ها در رابطه با مشاغل و... است. با این وصف، تشکیل یک کمیته‌ی تخصصی دریایی متشکل از اساتید و دانشمندان بنام ارگان‌های دریایی، برای برنامه‌ریزی سه رشته حائز اهمیت دریایی، در مدت ۸ ماه انجام و اولین هنرستان علوم و فنون دریایی در بندر انزلی افتتاح شد، که اکنون با تلاش شبانه‌روزی مراکز آموزشی دریایی در سواحل استان‌های ساحلی به ۹ مرکز دریایی در مقطع تحصیلی دیپلم و فوق‌دیپلم ارتقاء یافته است. فارغ‌التحصیلان این مراکز با دست‌مایه‌ی فنی خود، جایگزین پرسنل خارجی در اکثر ارگان‌های دریایی شده‌اند. این موفقیت می‌تواند ارزشی ویژه از نظر فرهنگی، اقتصادی و حتی سیاسی برای کشورمان به حساب آید.

● نگاهی به پذیرش دانشجویان و هنرجو در آموزش‌شکده‌ها و هنرستان‌های علوم و فنون دریایی

با توجه به میزان پذیرش دانشجویان و هنرجو در مراکز ۹گانه‌ی فعلی آموزش‌های علوم و فنون دریایی و با التفات به تعداد فارغ‌التحصیلان از آموزش‌شکده‌ها، نه تنها می‌توان نیاز داخلی کشور را به این طریق تأمین کرد بلکه در فاز دوم قادر خواهیم بود مازاد بر نیاز داخلی را نیز به خارج از کشور صادر کنیم. در خاتمه آرزوی توفیق روز افزون برای همه دست‌اندرکاران صنعت دریانوردی کشور را از درگاه الهی خواستارم. ■

● چالش‌ها همچنان ادامه دارد

چندی قبل مصاحبه‌ای در ماهنامه‌ی "بندرودریا" خواندم، که در آن به موضوع هزینه‌ی سنگین تحصیل دانشجویان اشاره شده بود، و مدت چهار سال تحصیل دانشگاهی؛ که در صورت موفقیت در آزمون‌های شایستگی، بهره‌برداری علمی و عملی از آنان به عمل خواهد آمد. با مطالعه‌ی این هزینه و طول مدت زمان

همه چیز تغییر کرده و بهبود یافته

به گفته‌ی دبیرکل آی‌مو، ایران در حال تبدیل شدن به یک کشور پیشرفته‌ی دریانوردی است

ابراهیم زارع



"افتیمیوس میتروپلوس، دبیرکل سازمان بین‌المللی دریانوردی"، طی سفر سوم‌اش به ایران، از مشاهده‌ی تغییرات ایجاد شده در بخش‌های بندری و دریایی شگفت‌زده شد و ایران را در مسیر تبدیل شدن به یک کشور پیشرفته دریانوردی و عضو مؤثر آی‌مو دانست.

میتروپلوس پیش از این، یک بار دیگر، مارس ۲۰۰۴ میلادی (اسفند سال ۱۳۸۳)، نیز به تهران آمده بود و در بازدید از مجتمع بندری شهید رجایی، ابراز علاقه‌مندی کرده بود که ایران، تمام توانمندی‌های حمل‌ونقل دریایی‌اش را به فعل تبدیل کند و به آن حدی که شایسته است، برسد. دبیرکل آی‌مو اما در سومین سفر خود به ایران بعد از پنج سال، این بار راهی بندر انزلی شد و از سطح بالای تجهیزات دریایی در شمال کشور، واقع در دریای خزر شگفت‌زده شد: "انتظار مشاهده‌ی چنین تجهیزات دریایی پیشرفته‌ای را در انزلی آن هم در دریای تقریباً بسته خزر نداشتم". به گفته‌ی میتروپلوس طی پنج سال گذشته، ایران تحولات گسترده و فزاینده‌ای را در تمام بخش‌های بندری و دریایی تجربه کرده است و به وضوح مشاهده می‌شود که چه‌قدر همه چیز تغییر کرده و بهبود یافته است.



ایران کشور متمدن دریایی

دبیرکل آیمو، در اولین جلسه‌ی سخنرانی، پیش از نشست با اعضای هیئت عامل سازمان بنادر دریانوردی، ایران را کشوری کهن و قدیمی خواند که تمدن آن به ده‌ها هزار سال پیش برمی‌گردد. وی در این نشست که مدیران و کارشناسان سازمان بنادر دریانوردی در آن حضور داشتند، با بیان این که ایران در حال تبدیل شدن به یکی از کشورهای بسیار خوب دریایی در سطح بین‌الملل است، گفت: «ایران در سال ۱۹۴۴ میلادی به سازمان ملل متحد و در سال ۱۹۵۸ میلادی به سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) ملحق شده است. کشتی‌رانی و حمل‌ونقل دریایی در ایران اهمیت بسیار زیادی دارد؛ چراکه تقریباً ۹۰ درصد واردات و ۱۰۰ درصد صادرات این کشور از طریق دریا انجام می‌شود».

افتیموس میتروپولوس، سپس به بحران اقتصادی در جهان اشاره کرد و با بیان این که ایران تأثیر بسیار کمی از این بحران مالی در بخش حمل‌ونقل دریایی داشته است و در بعضی از موارد، حتی با افزایش آمار مواجه شده، خاطر نشان کرد: «ما نباید بگذاریم که مشکلات اقتصادی باعث شوند فعالیت‌هایی چون ایمنی، امنیت و محیط‌زیست دریایی نادیده گرفته شوند. به عبارت دیگر نباید اجازه بدهیم که کیفیت فدای کمیت شود؛ چراکه بالاخره دیر یا زود این وضعیت اقتصادی بهبود خواهد یافت، ولی نمی‌توانیم این ضرر را از نظر ایمنی و امنیتی به جان بخریم».

دبیرکل آیمو، دزدی دریایی در خلیج عدن و دریای سومالی را چالش اصلی یک سال گذشته‌ی سازمان جهانی دریانوردی برشمرد و اظهار داشت: «در پی بروز این مسأله، ایران با این که چندان به منطقه‌ی خلیج عدن و دریای سومالی نزدیک نیست، کشتی‌جنگی‌اش را به آن جا اعزام کرد تا با آن مبارزه کنند. ما نیز تشکر ویژه‌ی خود و سایر کشورها را به ایران و نمایندگان نیروی دریایی ایران ابلاغ می‌کنیم و دست شما را می‌فشاریم که این اقدام انسان‌دوستانه را انجام داده‌اید».

وی در ادامه از مراسم قدردانی از نیروی دریایی ایران در شورای سازمان بین‌المللی دریانوردی که ۲۳ نوامبر امسال برگزار می‌شود، خبر داد و اظهار امیدواری کرد که با همکاری تمام کشورها، این مشکل کاملاً برطرف شود و این آبراه مهم، که سومین آبراه مهم جهان است به فعالیت ایمن خود ادامه دهد. میتروپولوس، همچنین دزدی دریایی و به گروگان گرفتن کشتی‌های تجاری و مسافری در عدن و سومالی را مایه‌ی خجالت انسان قرن بیست و یکمی خواند که باعث می‌شود برای اولین

نباید بگذاریم که مشکلات اقتصادی

باعث شوند فعالیت‌هایی چون ایمنی امنیت و محیط‌زیست دریایی نادیده گرفته شوند.

به عبارت دیگر نباید اجازه بدهیم

که کیفیت فدای کمیت شود؛ چراکه

بالاخره دیر یا زود این وضعیت

اقتصادی بهبود خواهد یافت، ولی

نمی‌توانیم این ضرر را از نظر ایمنی

و امنیتی به جان بخریم.

بار نیروهای دریایی کشورها از فواصل بسیار دور، از نروژ در شمال گرفته تا روسیه، ژاپن و چین و همچنین ایران از خاورمیانه و آفریقای جنوبی، استرالیا و هند در کنار هم جمع شوند و به خلیج عدن بیایند تا این لکه‌ی ننگ را از جامعه‌ی دریایی پاک کنند».

مقام ارشد سازمان جهانی دریانوردی، تغییرات آب و هوایی و جلوگیری از افزایش آلاینده‌های جوی را یکی دیگر از فعالیت‌های مهم آیمو خواند و تأکید کرد: «پروتکل کیوتو به کنوانسیون سازمان ملل متحد در خصوص تغییرات آب و هوا، اعلام می‌کند که ما به عنوان بخش دریایی در جهان، باید بتوانیم مقدار آلاینده‌هایی را که به هوا وارد می‌شود، محدود کنیم». معاون دبیرکل سازمان ملل متحد، همچنین اضافه کرد: «آلودگی هوا حساسیت زیادی در جامعه‌ی جهانی ایجاد کرده و باعث شده تا اقدامات متعددی از سوی سازمان جهانی دریانوردی انجام شود. از جمله سال گذشته شعار روز جهانی دریانوردی را "چالش‌های تغییرات آب و هوایی" انتخاب کردیم که نشان می‌دهد آیمو به چه میزان به محیط‌زیست زمین توجه دارد».

به گفته‌ی افتیموس میتروپولوس با وجود این که کشتی‌رانی کمترین ضرر آلودگی را به آب و هوا وارد می‌کند، اما همین ضرر کم هم باید از بین برود و ما روزی را ببینیم که کشتی‌رانی به صورت "صنعت سبز" در کره‌ی خاکی فعالیت کند».

سال ۲۰۱۰ میلادی، سال توجه به دریانوردان دبیرکل آیمو در بخش دیگری از سخنانش، کمبود نیروهای جوان در رده‌ی افسران متخصص را چالش جدی صنعت دریانوردی برشمرد و افزود: "به تدریج مشاهده شد که نسل جوان، اقبال کمتری به صنعت دریانوردی نشان می‌دهند و حرفه‌ی دریانوردی را کار بسیار سخت و دشوار و اصطلاحاً بی‌کلاسی قلمداد می‌کنند".

وی اظهار داشت: "شورای آیمو، سال گذشته یک اقدام و جنبشی را آغاز کرد تا بتواند نیروهای جوان را به این صنعت جذب کند و با مهم خواندن ویژگی‌های این صنعت و با جذاب نشان دادن هرچه بیشتر این صنعت در میان جوانان، در پی آن است تا انرژی جوانان و نیروهای جوان را به این صنعت تزریق کند".

وی همچنین از بازبینی کنوانسیون STCW، طی کنفرانسی در ژوئن سال آینده‌ی میلادی در مانیل فیلیپین خبر داد. کنوانسیون STCW، توجه کامل به مسأله‌ی دریانوردان و الزامات آموزشی آن‌ها دارد که به عنوان مسأله‌ی اساسی بعد از محیط‌زیست در رأس برنامه‌های آیمو در سال ۲۰۱۰ میلادی قرار دارد. به عبارت دیگر سال ۲۰۱۰ میلادی سال توجه ویژه به دریانوردان خواهد بود.

راهکارهای سازنده ایران در آیمو

به گفته‌ی دبیرکل سازمان جهانی دریانوردی، جمهوری اسلامی ایران در سال‌های اخیر فعالیت‌های بسیار خوب و مطلوبی در آیمو داشته و در بیشتر مجامع این سازمان حاضر بوده و بعضاً نظرات و راهکارهای بسیار سازنده‌ای را نیز ارائه کرده است. میتروپولوس، با بیان این که کنوانسیون‌ها، شالوده‌ی کار آیمو محسوب می‌شوند، اضافه کرد: "ایران به کنوانسیون‌های اصلی آیمو ملحق شده و با اجرا و اعمال این قوانین و الزامات، توانسته به آیمو در منطقه بهترین کمک را ارائه کند و به عنوان یک نمونه‌ی خوب برای کشورهای منطقه باشد".

به گفته‌ی این دبیرکل، ایران هم‌چنین حضور مناسبی در کمیته‌های فنی آیمو دارد و با امضای موافقت‌نامه‌ی همکاری‌های فنی و ایجاد ظرفیت منابع انسانی، علاقه‌مند انجام فعالیت‌های دریایی در سطح بین‌المللی است. دبیرکل سازمان جهانی دریانوردی در پایان تأکید کرد که: "ایران طی پنج سال گذشته، پیشرفت‌ها و تحولات رو به رشد قابل توجهی داشته است که این کشور را در سطح بین‌المللی مطرح می‌کند".

آیمو به دنبال تعدد قوانین و الزامات نیست



مشارکت را در آن دارد، تصویب و اجرای آیین‌نامه‌های مربوط به امنیت بنادر و کشتی‌ها است که به عنوان ISPS CODE شناخته می‌شود. آیمو در این زمینه، همکاری‌های بسیار زیادی دارد، با وجود این، همان چیزی که مورد نیاز کشورها است به طور خاص، مورد اجرا قرار می‌گیرد. در واقع کشورها موضوعات مورد نیاز و راهکارهای‌شان را پیشنهاد و تشریح می‌کنند و آیمو نیز کمک می‌کند تا این موضوعات منطبق بر هم شوند. آیمو هیچ‌گاه سعی نمی‌کند حوزه‌ی قدرت و حاکمیت هیچ کشوری را تحت هیچ شرایطی خدشه‌دار کند.

سطح بالای ایمنی کشتی‌های ایرانی
دبیرکل آیمو، با برشمردن دو معیار فنی دریانوردی، ایران را یکی از بهترین اعضای فعال این سازمان نامید. به گفته‌ی میتروپولوس، براساس دو معیار خاص یعنی "سوابق ایمنی کشتی" و "آمار الحاق و اجرای کنوانسیون‌ها"، ایران یکی از بهترین اعضای سازمان بین‌المللی دریانوردی قلمداد می‌شود. وی در ادامه تأکید کرد: در مورد اول، ایمنی کشتی‌های ایرانی در سطح بسیار بالایی قرار دارد و طی سال‌های گذشته کمترین تلفات دریایی را داشته‌اند که نشان‌دهنده‌ی توجه خاص دولت ایران به موضوع ایمنی کشتی‌های تحت پرچم خودش است.

می‌کنند، بنابراین در رشد و ارتقای آن سهم ارزنده‌ای دارند. میتروپولوس اضافه کرد: سازمان جهانی دریانوردی نقش قانون‌گذار و سازمان بنادرودریانوردی نقش مجری این قوانین را دارد. جرایم و مطبوعات نیز نقش اطلاع‌رسانی را دارند که می‌توانند نظر عمومی در این زمینه را جلب کنند و دیدگاه‌های مردم درباره‌ی این صنعت را به مسؤولان دریایی انتقال دهند.

رعایت استانداردهای ایمنی

دبیرکل آیمو در پاسخ پرسشی درباره‌ی اقدامات سازمان جهانی دریانوردی در ارتباط با استانداردهای ایمنی در بنادر گفت: "فعالیت‌های آیمو در زمینه‌ی قانون‌گذاری در موضوعات ایمنی کشتی‌ها، ایمنی مسافران، سرنشینان و هم‌چنین ماهیگیران و صیادان است و در تمام فعالیت‌های مرتبط با بخش دریایی مشارکت می‌کند. اما این سازمان هیچ‌گاه در حوزه‌ی مسؤلیت و دامنه‌ی قدرت یک کشور دخالت نمی‌کند، مگر این که آن مسأله به سایر کشورها ارتباط پیدا کند؛ مانند جست‌وجو و نجات و یا جلوگیری از برخورد کشتی‌ها."

این مقام مسؤؤل در سازمان بین‌المللی دریانوردی، در ادامه افزود: یکی از مسایلی که آیمو بیشترین

دبیرکل سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO)، در جمع خبرنگاران رسانه‌های نشری و اینترنتی، آیمو را به منزله‌ی سازمان تخصصی سازمان ملل در زمینه‌ی دریانوردی معرفی کرد که با استفاده از قانون‌گذاری، اهداف چهارگانه‌ی "ایمنی"، "امنیت دریانوردی"، "کارایی دریانوردی" و "حفاظت از محیط‌زیست دریایی" را دنبال می‌کند.

افتیمیوس میتروپولوس، هم‌چنین با بیان این که آیمو در حال حاضر ۱۶۹ عضو دارد، گفت: "آیمو یک سازمان بسیار گسترده جهانی است که حتی کشورهای دور از دسترس به آب‌های آزاد جهان مانند اتریش، جمهوری چک، مغولستان و سوئیس در اروپا، زیمبابوه در آفریقا، بولیوی در آمریکای لاتین و مغولستان در آسیا نیز عضو این سازمان هستند." به گفته‌ی معاون دبیرکل سازمان ملل، "ایران با فعالیت‌های سازنده‌اش در راستای اهداف آیمو، یکی از اعضای بسیار شایسته سازمان جهانی دریانوردی قلمداد می‌شود."

خبرنگاران، شرکای صنعت دریانوردی

مقام ارشد سازمان جهانی دریانوردی پیش از آغاز جلسه‌ی پرسش و پاسخ، خبرنگاران را به منزله‌ی بخشی از خانواده‌ی جامعه‌ی دریایی و شرکای صنعت دریانوردی برشمرد که با اطلاع‌رسانی و انتقال اخبار، اهداف بهبود این صنعت را دنبال

به گفته‌ی دبیرکل آیمو و براساس معیار دوم، ایران در حال حاضر به همه‌ی کنوانسیون‌های اصلی ایمنی و محیط‌زیستی آیمو ملحق شده و به خوبی آن‌ها را اجرا کرده است؛ به طوری که هم‌اکنون این کشور نقش مهم و ارزنده‌ای در دریانوردی جهان به عهده دارد.

انتظار آیمو از کشورهای منطقه‌ی خاورمیانه می‌تروپلوس، در پاسخ به این پرسش، که انتظار آیمو از کشورهای منطقه‌ی خاورمیانه برای رعایت مسایل زیست‌محیطی به ویژه در مناطقی که فعالیت‌های نظامی و صنعتی در حال رشد است چیست؟، تصریح کرد: "انتظار ما این است که کشورها دانش کافی در زمینه‌ی مسؤولیت‌شان در قبال مردم خود و کشورهای همسایه داشته باشند و هر کشوری در محدوده‌ی آب‌های سرزمینی‌اش این مسؤولیت‌ها را اجرا کند".

وی در ادامه توضیح داد: "این کار از سه طریق انجام می‌شود؛ این کشورها اولاً باید بتوانند قوانین ملی‌شان را تدوین کنند. دوم این‌که از طریق همکاری‌های منطقه‌ای با کشورهای همسایه و کشورهای منطقه بتوانند این تفاهم را ایجاد کرده و این اقدامات را ارتقاء بخشند و سوم این‌که، با تدوین استانداردهای بین‌المللی از طریق آیمو و سایر مجامع بین‌المللی، بتوانند آن‌ها را تضمین کنند که کلیه‌ی کشتی‌هایی که وارد منطقه‌ی خلیج‌فارس و دریای عمان می‌شوند، از عملکرد خوبی برخوردار باشند".

فعالیت‌های آیمو در زمینه‌ی قانون‌گذاری در موضوعات ایمنی کشتی‌ها، ایمنی مسافران، سرنشینان و هم‌چنین ماهیگیران و صیادان است و در تمام فعالیت‌های مرتبط با بخش دریایی مشارکت می‌کند. اما این سازمان هیچ‌گاه در حوزه‌ی مسؤولیت و دامنه‌ی قدرت یک کشور دخالت نمی‌کند، مگر این‌که آن مسأله به سایر کشورها ارتباط پیدا کند؛ مانند جست‌وجو و نجات و یا جلوگیری از برخورد کشتی‌ها.

همه‌چیز درباره‌ی دزدی دریایی

دبیرکل سازمان جهانی دریانوردی درباره‌ی چگونگی ریشه‌کن کردن دزدی دریایی، با تعریفی از دزدی در آب‌های آزاد، آن را از موضوع سرقت مسلحانه علیه کشتی‌ها متمایز کرد. به گفته‌ی "می‌تروپلوس" اولین تعریف از دزدی دریایی در اسناد تاریخی و در کنوانسیون دریاهای سازمان ملل مربوط به کنوانسیون "هَنکراست" است که از سال ۱۹۸۲ میلادی در دستورکار سازمان جهانی دریانوردی قرار گرفته است. از نظر آیمو، دزدی دریایی به عملی اطلاق می‌شود که در آب‌های آزاد

انجام می‌شود، ولی هنگامی که در آب‌های تحت حاکمیت کشوری به یک کشتی حمله شود، به آن سرقت مسلحانه گفته می‌شود.

دبیرکل آیمو معتقد است که: "از نظر تاریخی، دزدی دریایی ابتدا در دریای مدیترانه، آغاز و سپس به صورت پراکنده در نقاط دیگر جهان هم گزارش شد؛ مثلاً در تنگه‌ی مالاکا، واقع در جنوب دریای چین، در بنادر جنوبی آمریکای لاتین و هم‌چنین در سواحل شرقی و غربی آفریقا".

"می‌تروپلوس"، درباره‌ی چگونگی بروز راهزنی دریایی در آب‌های شمالی و خلیج عدن گفت: "در نتیجه‌ی اغتشاشات سیاسی و شروع جنگ داخلی در این کشور از سال ۱۹۹۱ میلادی، سومالی دچار ناپایداری‌های سیاسی شد و این وضعیت بی‌ثبات، زمینه‌ی سوءاستفاده‌ی افراد خرابکار و راهزن را فراهم آورد تا به کشتی‌های تجاری عبوری حمله کنند".

وی در ادامه به تفاوت نوع دزدی دریایی انجام گرفته در سومالی با دزدی‌های دریایی در مناطق دیگر دریایی اشاره کرد و گفت: "به عنوان مثال در تنگه‌ی مالاکا، دزدان دریایی پس از متوقف کردن کشتی‌ها، مستقیماً به طرف گاوصندوق کشتی‌ها می‌رفتند و اموالی را که قابل انتقال بود، می‌دزدیدند و از کشتی خارج می‌شدند. اما در آب‌های شمالی دزدان دریایی کشتی و سرنشینان آن را به گروگان می‌گرفتند و اعلام کردند تا زمانی که پول مورد نظرشان را از دولت صاحب کشتی دریافت نکنند، کشتی و خدمه‌ی آن را آزاد نمی‌کنند".





اقدامات و تمهیدات آیمو برای مقابله با حملات مسلحانه به کشتی‌ها

میتروپولوس، درباره‌ی تصمیمات و برنامه‌های آیمو در مقابله با حملات راهزنان دریایی خلیج عدن و آب‌های سومالی، اظهار داشت: "آیمو در ابتدا مسأله را به سازمان ملل و به‌طور خاص به شورای امنیت منتقل کرد. در این زمینه شورای امنیت سازمان ملل به کشتی‌های نظامی اجازه داد تا وارد آب‌های سومالی شوند و در برابر حملات مسلحانه، کشتی‌ها را محافظت کنند. این حکم در آغاز برای مدت شش ماه اجرایی بود، اما با بررسی‌های انجام شده برای مدت ۱۲ ماه تمدید شد که تا دسامبر امسال ادامه خواهد داشت." به گفته‌ی دبیرکل آیمو، خلیج عدن بعد از کانال مانج و تنگه‌ی ملاکا، سومین آبراه مهم جهان است.

روابط ایران و آیمو، بسیار دوستانه

دبیرکل آیمو در بخش دیگری از سخنانش، روابط این سازمان با ایران (سازمان بنادر دریانوردی) را بسیار دوستانه، همه‌جانبه و سازنده دانست و افزود: "ایران در همه‌ی فعالیت‌های آیمو شرکت می‌کند و در جلسات گروه‌ها، کارگروه‌ها و کمیته‌ها و هم‌چنین جلسات مجمع و شورای آیمو نیز همکاری‌های بسیار خوبی دارد. در واقع من هیچ مانعی در مورد فعالیت‌های دو سازمان نمی‌بینم و چنانچه مسأله‌ای هم بوده، من و هم‌تای من در تهران، آن را به راحتی حل کرده‌ایم."

پرسش سیاسی نکنید!

"میتروپولوس"، در پاسخ به پرسشی در مورد بحران اقتصادی جهان و شایعه‌ی تحریم اقتصادی بنادر ایران، با تأکید بر این‌که آیمو یک سازمان فنی است نه یک سازمان اقتصادی یا سیاسی، از خبرنگاران خواست تا در مورد مسایل صرفاً اقتصادی یا سیاسی پرسشی نکنند! وی درباره‌ی بحران اقتصادی و رکود مالی در جهان اظهار داشت: آیمو همیشه توصیه می‌کند که هیچ‌وقت نباید مسایل اقتصادی و تجاری بر اهداف اصلی آیمو در زمینه‌ی مسایل ایمنی و زیست‌محیطی تأثیر بگذارد. به عبارت دیگر، مسؤولان یک کشتی نباید به خودشان اجازه دهند که به خاطر کاهش هزینه‌ها در زمان بحران اقتصادی، از تعمیر صرف نظر کنند و یا این‌که به ملوانان و دریانوردان آن کشتی رسیدگی نکنند. به گفته‌ی دبیرکل آیمو، بیشترین تأثیر منفی بحران اقتصادی معطوف فعالیت‌های کانتینری بود و کشتی‌های فله‌بر و سوخت‌رسان، تقریباً از این بحران در امان بودند.

انتخابات شورای مرکزی آیمو و شرایط ایران

نامزدی ایران و شرکت در گروه C شورای مرکزی آیمو و شرایط ایران برای انتخابات نوامبر، پرسش دیگری بود که، دبیرکل سازمان جهانی دریانوردی در پاسخ به آن گفت: هر کشوری برای عضویت در شورای مرکزی آیمو، باید دارای شرایطی باشد که این شرایط به میزان همکاری آن کشور با فعالیت‌های آیمو بستگی دارد و این‌که کشورهای نامزد تا چه میزانی می‌توانند به نیازها و خواسته‌های آیمو در کشور خودشان پاسخ بدهند.

"میتروپولوس"، درباره‌ی شرایط و توانمندی ایران، به منظور انتخاب شدن در این شورا تصریح کرد: "به صورت جانبدارانه نمی‌توانم در این زمینه اظهار نظر کنم و این‌که آرزو کنم یک کشور به جای کشور دیگری انتخاب شود. تنها امیدوارم که ایران در گروه C، بتواند رأی بیورد و دارای اکثریت آرا شود."

پاسخ دبیرکل به پرسش "بندرودریا"

میتروپولوس، هم‌چنین در پاسخ به پرسش خبرنگار "بندرودریا" مبنی بر تمهیدات و پیش‌بینی‌های آیمو در برابر رشد فزاینده‌ی مقررات بین‌المللی دریانوردی، تأکید کرد: "به طور کلی آیمو مخالف تعدد قوانین و الزامات است. در واقع این سازمان معتقد است که باید بیشتر تأکیدمان را روی توجه و درک و اجرای قوانین موجود متمرکز کنیم، نه این‌که فقط قوانین جدید ایجاد کنیم و افراد را مشغول نگه داریم که ندانند چه کار می‌کنند. اصطلاحاً معروف است که ناخدایی کشتی‌اش به گل می‌نشیند، چون درگیر پر کردن فرم‌ها و خواندن قوانین و مطالب بود و به هدایت کشتی توجه‌ای نداشت." دبیرکل آیمو اضافه کرد: "این سازمان سعی دارد که اسناد را جامع‌تر و برای درک بیشتر ساده‌تر کند تا این‌که بر تعداد آن‌ها بیفزاید."

استعدادهای بالقوه‌ای که بالفعل می‌شود

مدیرعامل سازمان بنادر دریانوردی در گفت و گو با خبرنگار بندرودریا، نیز افزایش همکاری‌های دوجانبه در بخش دریایی را یکی از اهداف سفر دبیرکل آیمو به ایران برشمرد و گفت: هدف اصلی ایران برداشتن گام‌های مؤثر برای توسعه‌ی دریانوردی در غالب همکاری منطقه‌ای و بین‌المللی با اجرایی ساختن کنوانسیون‌های آیمو است.

دکتر طاهری با بیان این‌که ایران در اجرای طرح‌های توسعه دریانوردی بین‌المللی مصمم است، افزود: "از آنجا که در زمینه‌ی سخت‌افزاری و توسعه‌ی بنادر گام‌های مطلوبی برداشته شده، می‌توان انتظار داشت در راستای همکاری‌های دوجانبه با آیمو، استعدادهای بالقوه دریانوردی ایران به بالفعل تبدیل شود."

به گفته‌ی معاون وزیر راه و ترابری یکی از پروسه‌های پیچیده و سخت سازمان جهانی دریانوردی ارائه‌ی اسناد و تصویب مفاد کنوانسیون‌ها است که طی سال‌های گذشته، حجم فعالیت‌های جمهوری اسلامی ایران در سازمان جهانی دریانوردی در این زمینه، به ۳ برابر افزایش یافته است. مدیرعامل سازمان بنادر دریانوردی با اشاره به مشارکت نزدیک ایران با آیمو، برای مقابله با دزدان دریایی تأکید کرد: "اعطای مجوز برای اعزام ناوگان نظامی ایران به خلیج عدن جهت مقابله با دزدان دریایی، حاکی از عمق روابط ایران با محافل صلح‌طلب جهانی و مشارکت جدی ایران در رفع این مشکل بین‌المللی است."

به گفته‌ی "علی طاهری"، ایمنی کشتی‌رانی، امنیت دریانوردی، حفظ محیط‌زیست و رضایت‌مندی کشورهای جهان چهار وظیفه‌ی اصلی است که آیمو دنبال می‌کند.

دریانوردی ایران در مسیر توسعه



وزیر امور خارجه ایران با تبیین ظرفیت‌های جمهوری اسلامی ایران در ارتباط با ساخت کشتی‌های اقیانوس‌پیما گفت: "ایران در زمینه‌ی ساخت کشتی‌های اقیانوس‌پیما به ظرفیت‌های مطلوبی دست یافته است و حجم موانع‌ی تجاری گسترده و پتانسیل‌های فراوان ترابری دریایی، امکان تبادل همکاری‌های جمهوری اسلامی ایران با سازمان جهانی دریانوردی و ارتقای موقعیت دریانوردان ایران را به طور برجسته‌ای فراهم ساخته است."

"متکی" با اعلام آمادگی ایران برای تهیه‌ی نقشه‌ی راه دریایی به منظور تقویت همکاری‌های دوجانبه، اظهار داشت: "جمهوری اسلامی ایران آمادگی دارد به منظور ایجاد سازوکارهای فعال برای برقراری امنیت دریانوردی در آبراه‌های مختلف، نقشه‌ی راه مناسبی را بین طرفین مورد بررسی و طراحی قرار دهد."

در این دیدار، دبیرکل سازمان بین‌المللی دریانوردی نیز با اشاره به همکاری‌های سازنده‌ی جمهوری اسلامی ایران و آیمو، خاطرنشان کرد: "ما بسیار خرسندیم که همکاری‌های ایران و آیمو در مبارزه

وزیر امور خارجه ایران: ناکسون دست‌های پشت پرده‌ی ناامنی‌های دریایی مشخص نشده و در هاله‌ای از ابهام است.

ابهام است."

وزیر امور خارجه کشورمان با گلایه از مانع‌تراشی‌های دولت انگلیس بر سر راه رفت و آمد دریانوردان جمهوری اسلامی ایران برای مشارکت و حضور در برنامه‌های متنوع سازمان بین‌المللی دریانوردی، خواستار مساعی بیشتر دبیرکل آیمو برای رفع این‌گونه موانع و ایجاد تسهیلات مناسب شد. "متکی" با اشاره به سواحل گسترده‌ی متصل به مرزهای دریایی جمهوری اسلامی ایران در خلیج فارس، دریای عمان و تنگه هرمز، اظهار داشت: "امنیت موجود در منطقه‌ی خلیج فارس و دریای عمان، باید تا منطقه‌ی خلیج عدن و باب‌المندب گسترش و امتداد یابد."

بحث و تبادل نظر با مسئولان ارشد سیاسی و دیپلماتیک جمهوری اسلامی ایران از دیگر برنامه‌های دبیرکل سازمان بین‌المللی دریانوردی در سفر سه روزه‌ی او به ایران بود. به گزارش خبرنگار ما، "آفتیمیوس میتروپولوس" در دیدارهای جداگانه با "منوچهر متکی" (وزیر امور خارجه)، "سعید جلیلی" (دبیر شورای عالی امنیت ملی) و حمید بهبهانی وزیر راه و ترابری پیرامون مسائل مورد علاقه بحث و گفت‌وگو کرد.

موانع دولت انگلیس رفع شود

در دیدار وزیر امور خارجه‌ی ایران با دبیرکل سازمان جهانی دریانوردی، "منوچهر متکی" با اشاره به همکاری‌های بین‌المللی دریانوردی در پرتو رخداد‌های پیش آمده در سواحل سومالی، اظهار داشت: "همکاری‌های جمهوری اسلامی ایران و سازمان بین‌المللی دریانوردی روند مثبت و روبه‌رشدی داشته است."

"متکی" افزود: "ناکسون دست‌های پشت پرده‌ی ناامنی‌های دریایی مشخص نشده و در هاله‌ای از



از ملیت و نژاد آن‌ها پیش‌قدم بوده است." بهبهانی افزود: توسعه‌ی روابط با آیمو و حضور در این سازمان به عنوان عضوی فعال از اولویت‌های بخش دریایی کشور است."

دکتر بهبهانی همچنین برنامه‌ی توسعه‌ی بنادر و ارتقای خدمات بندری جهت جذب کشتی‌های بیشتر به بنادر ایران را خاطرنشان کرد و گفت: "ایران دارای هفت بندر تجاری در شمال و جنوب کشور است و در این میان، بندر چابهار با توجه به موقعیت خاص ژئوپولیتیک، از لحاظ توسعه‌ی ترانزیت دارای اهمیت است؛ که در همین راستا برنامه‌ی توسعه‌ی این بندر و اتصال آن از طریق خط‌آهن چابهار- زاهدان- مشهد به مرزهای شمال شرق کشور از اولویت‌های اجرایی وزارت راه است تا مسیر ترانزیت از دریای عمان به کشورهای CIS و افغانستان مهیا شود."

افتیمیوس میتروپولوس نیز در این دیدار با اشاره به این‌که ایران عضو فعال آیمو است، از مشارکت ایران در مباحث و فعالیت‌های آیمو قدردانی کرد و افزود: "اهمیت مسأله‌ی محیط‌زیست برای ایران و تلاش مسؤولین ایران جهت پاک نگه داشتن دریاهای

شمال و جنوب این کشور قابل تقدیر است." وی با اشاره به اهمیت مسأله‌ی محیط‌زیست خلیج‌فارس، گفت: "بهره‌برداری از منابع این دریا به گونه‌ای که به محیط‌زیست آن صدمه‌ای وارد نشود، امری است که در سایه‌ی مشارکت کشورهای بهره‌بردار از این دریا امکان‌پذیر است." وی از ایران به خاطر در دست گرفتن ابتکار عمل در حفظ محیط‌زیست دریایی خزر قدردانی کرد و ابراز امیدواری نمود کشورهای دیگر حوزه‌ی این دریا، ایران را الگوی خود قرار دهند.

وزیر راه و ترابری: توسعه‌ی روابط با آیمو و حضور در این سازمان به عنوان عضوی فعال از اولویت‌های بخش دریایی کشور است.

تنگتنگتک جمهوری اسلامی ایران و سازمان جهانی دریانوردی، از تلاش‌های کشورمان برای تأمین امنیت دریانوردی در مناطق بحرانی همچون خلیج عدن و سواحل سومالی قدردانی کرد.

تأکید بر توسعه‌ی روابط با آیمو
وزیر راه و ترابری در دیدار با دبیرکل آیمو، سازمان بنادر و دریانوردی را از موفق‌ترین سازمان‌های زیرمجموعه‌ی وزارت راه برشمرد.

وی در ادامه با اشاره به اهمیت مسأله‌ی محیط‌زیست برای ایران گفت: "کشوری موفق است که توسعه‌ی حمل‌ونقل دریایی و توسعه‌ی بنادر خود را با اولویت حفظ محیط‌زیست انجام دهد."

وی با اشاره به حساسیت مسأله‌ی محیط‌زیست در آب‌های شمالی و جنوبی کشور گفت: "ایران در جنوب با خلیج‌فارس روبه‌روست که دریایی نیمه‌بسته و پرحادثه است و ذخائر انرژی عظیم آن همان‌گونه که فرصت‌های اقتصادی بسیاری را برای کشورهای منطقه ایجاد می‌کند، چالش‌های زیست‌محیطی بسیاری را نیز در بر دارد و همین مسئله برای دریای خزر در شمال ایران نیز مطرح است."

وی ایمنی دریانوردی را نیز از مسائل مورد توجه ایران برشمرد و گفت: "ایران همواره در کمک به کشتی‌های حادثه دیده در هر جای دنیا، صرف نظر

با سرقت دریایی در سواحل سومالی و خلیج عدن بسیار سازنده و مفید بوده است." وی تأکید کرد: "نیروی دریایی ایران در حمایت از امنیت دریایی و دریانوردی، گام‌های مؤثری برداشته است و ما از این تلاش‌ها صمیمانه قدردانی می‌کنیم."

دبیرکل سازمان بین‌المللی دریانوردی با اعلام آمادگی این سازمان برای مساعدت در راستای مشارکت هر چه بیشتر جمهوری اسلامی ایران در سطوح مدیریتی این سازمان، ابراز امیدواری کرد که این موضوع در جلسات و دیدارهای آتی و با تشریک مساعی فی‌مابین و در چارچوب شاخص‌های آیمو بیش از پیش افزایش یابد.

با ناامنی‌های دریانوردی برخورد شود

دبیر شورای عالی امنیت ملی ایران نیز در دیدار با دبیرکل سازمان جهانی دریانوردی، بر ضرورت برخورد با همه‌ی اشکال ناامنی دریایی تأکید کرد. بر پایه‌ی این گزارش، "سعید جلیلی" در دیدار با آفتیمیوس میتروپولوس، دریانوردی را بستر ارتباطی مهمی برای ملت‌ها دانست و با اشاره به بروز ناامنی در مناطقی از جهان، از جمله خلیج‌فارس و دریای عمان، بر ضرورت به‌کارگیری ساز و کارهای درون‌زا برای تأمین امنیت دریانوردی در این منطقه حساس، تأکید کرد.

"جلیلی" با یادآوری تلاش‌های ایران برای تأمین آرامش، ثبات و استقرار در مناطق ناامن در همسایگی خود و نیز در منطقه‌ی خلیج‌فارس، خواستار اقدامات جدی برای برخورد با همه‌ی اشکال ناامنی دریانوردی شد.

افتیمیوس میتروپولوس در این دیدار، به حضور مقتدرانه‌ی ایران برای تأمین ثبات و امنیت تجارت دریایی اشاره کرد و با تشکر از همکاری

فکر نمی‌کردم با چنین تجهیزات پیشرفته‌ای مواجه شوم



بر خلاف سفر سال ۲۰۰۴ میلادی، این بار دبیر کل آی‌م‌و ترجیح داد به جای بازدید از بندر جنوبی ایران به بندر انزلی برود تا آرزوی همیشگی‌اش برای دیدن دریای خزر محقق شود: "همیشه یکی از آرزوهای من این بود که دریای خزر را از نزدیک ببینم و سفر دریایی بر روی آن را تجربه کنم." اما "میتروپولوس"، هرگز تصور نمی‌کرد که در شمال ایران و در دریای تقریباً بسته‌ی خزر، با بندر مجهز به امکانات بندری پیشرفته و استانداردهای سطح بالای امنیتی و محیط‌زیستی روبه‌رو شود.

وی در حاشیه‌ی بازدید از تأسیسات و تجهیزات بندر انزلی که معاون امور دریایی و مدیر کل سازمان‌های تخصصی سازمان بندر به همراه مدیران و مسؤولان بندرودریانوردی استان گیلان نیز حضور داشتند، گفت: "اگرچه دریای خزر به دلیل بسته بودن محدوده‌های آبی، مشمول موارد الزام‌آور کنوانسیون‌های آی‌م‌و نیست، ولی ما امروز شاهد وجود استانداردهای بالای امنیتی، ایمنی و حفظ محیط‌زیست دریایی در کنار کارایی بندری و تجهیزات دریایی در بندر انزلی بودیم که خود جای تقدیر دارد."

دبیر کل آی‌م‌و، در بازدید از برج کنترل ترافیک دریایی و امکانات آن به خبرنگاران گفت: "قبل از سفر به شمال ایران و دریای خزر، فکر نمی‌کردم با چنین تجهیزات پیشرفته‌ای مواجه شوم، اما امروز

اقدامات ایران برای پیوستن به کنوانسیون آب‌های متوازن

معاون امور دریایی سازمان بندرودریانوردی نیز در این بازدید به خبرنگاران گفت: "تلاش داریم تا در دریای خزر نیز مانند خلیج فارس، استانداردها و قوانین بین‌المللی را اعمال کنیم." سعید ایزدیان" با بیان این‌که در حال حاضر کمیسیون‌های تخصصی دولت، طرح پیوستن ایران به کنوانسیون بین‌المللی آب‌های متوازن را تصویب کرده است، افزود: "هم‌زمان با لازم‌الاجرا شدن این کنوانسیون در جهان، اقدامات ایران نیز برای پیوستن به آن قطعی خواهد شد."

به گفته‌ی "ایزدیان"، مطابق با کنوانسیون آب‌های متوازن، تمامی کشتی‌های تجاری و حامل کالاهای عمومی که از آب‌های آزاد جهان به دریاچه‌هایی مانند خزر حرکت می‌کنند، برای ایجاد توازن در کشتی‌ها که معمولاً با پر و خالی کردن آب در مخزن شناور انجام می‌شود، باید تابع مقررات کشور مقصد باشند.

معاون امور دریایی سازمان بندرودریانوردی در ادامه تأکید کرد: "اجرا نشدن کنوانسیون آب متوازن در سال‌های اخیر موجب شده تا انواع آلودگی‌ها از جمله جانور شانه‌دار موسوم به "ژله‌فیش" از طریق آب توازن کشتی‌ها وارد دریای خزر شود و ماهی‌های نوع "گیلکا" در خزر را مورد هجوم قرار دهد."

بندر انزلی را یکی از مهم‌ترین بندر منطقه‌ی خزر دیدم که جا دارد این پیشرفت را به مدیران سازمان بندرودریانوردی ایران تبریک بگویم." "میتروپولوس" اضافه کرد: "این همه تجهیزات مرا تحت تأثیر قرار داد و هر کمکی که از دست‌مان بر بیاید، حاضریم برای شما انجام بدهیم." مقام ارشد آی‌م‌و همچنین خاطر نشان کرد: مشروط بر اداره‌ی ۵ کشور حاشیه خزر، برای بهبود شرایط این دریا، آی‌م‌و آماده همکاری و مساعدت‌های بین‌المللی با بندر این کشورها است.



دبیر کل میهمان ضیافت افطاری اتحادیه‌ی مالکان



وی دزدی دریایی را از مهم‌ترین مشکلات شرکت‌های کشتی‌رانی جهان برشمرد و گفت: "دزدی دریایی به خصوص در آب‌های سومالی، تجارت بین‌الملل را خطرناک و پرهزینه کرده است. تاکنون دو فروند از کشتی‌های متعلق به کشتی‌رانی جمهوری اسلامی ایران ربوده شده است که با تلاش‌های زیاد آزاد شده‌اند."

وی با اشاره به این که حملات شدیدی به کشتی‌های ایرانی صورت گرفته است، در خصوص همکاری نیروی دریایی جمهوری اسلامی ایران گفت: "نیروی دریایی ایران از ماه می ۲۰۰۹ میلادی در خلیج عدن حضور یافته و در ۱۲ عملیات ضد دزدی دریایی شرکت کرده است."

این مقام مسؤول در کشتی‌رانی، تحریم کشتی‌رانی جمهوری اسلامی ایران و ۱۸ شرکت تابعه آن را از سپتامبر ۲۰۰۸ میلادی توسط آمریکا و برخی از کشورهای اروپایی ناعادلانه و غیرقانونی خواند و آن را عامل اصلی کاهش قیمت سهام شرکت‌های کشتی‌رانی جمهوری اسلامی ایران و شرکت ملی نفتکش ایران و نگرانی سهام‌داران دانست.

وی بحران مالی، دزدی دریایی و تحریم‌های آمریکا و اتحادیه‌ی اروپا و علاوه بر آن نگرانی داشتن کالاهای ایرانی در برخی از بنادر به منظور بازرسی را از دلایل اصلی تأخیر در تخلیه و بارگیری کالا از کشتی‌های ایرانی و شکایت‌های مشتریان زیادی از کشورهای آمریکا، سنگاپور، آلمان و انگلیس ذکر کرد.

"گلپرور" حمایت همه‌جانبه‌ی دبیرکل سازمان بین‌المللی دریانوردان را از گروه کشتی‌رانی خواستار شد و در پایان سخنان‌اش گفت: "همه‌ی ما می‌دانیم که ایران، حضوری قوی و کهن در دریانوردی بین‌المللی دارد و سابقه‌ی آن در امر دریانوردی به بیش از سه هزار سال قبل برمی‌گردد." ■

**معاون بازرگانی کشتیرانی:
دزدی دریایی به خصوص در
آب‌های سومالی، تجارت بین‌الملل
را خطرناک و پرهزینه کرده است.
تاکنون دو فروند از کشتی‌های
متعلق به کشتی‌رانی جمهوری
اسلامی ایران ربوده شده است که با
تلاش‌های زیاد آزاد شده‌اند.**

۲۰۱۱ میلادی، عنوان سومین شرکت نفتکش بزرگ جهان را به خود اختصاص خواهد داد." وی با اشاره به این که جمهوری اسلامی ایران، دومین کشور دارای منابع گازی در جهان است، گفت: "از آن‌جا که ما دارای پتانسیل بزرگ در عسلویه هستیم، قصد داریم در زمینه‌ی کشتی‌های «ال‌ان‌جی» و کشتی‌های حمل مواد شیمیایی، سرمایه‌گذاری بیشتری انجام دهیم تا بتوانیم در مدت پنج سال آینده بیش از ۷۲ میلیون تن بار را حمل کنیم."

"دکتر گلپرور" به آموزش دریانوردی در کشتی‌رانی جمهوری اسلامی ایران و شرکت ملی نفتکش ایران اشاره کرد و گفت: "صنعت دریانوردی ایران در مقایسه با ۳۰ سال گذشته که دارای ۳۰ فروند کشتی با ۲۰۰ نفر خدمه و افسر بود، امروز توانسته است رقم بسیار بالا و رشد چشمگیری را به‌دست آورد."

دبیرکل آیمو در ادامه‌ی ملاقاتش با مسؤولان بخش‌های دولتی و غیردولتی حمل‌ونقل دریایی ایران، با حضور در ضیافت افطاری اتحادیه‌ی مالکان کشتی ایران، با رییس اتاق بازرگانی ایران، مدیران ارگان‌های دریایی و جمعی از مسؤولان کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران دیدار کرد.

"غلامحسین گلپرور"، معاون بازرگانی کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در این مراسم گفت: "کشتی‌رانی جمهوری اسلامی ایران از سه سال گذشته با سفارش بیش از ۸۰ فروند کشتی، توسعه‌ی بسیار وسیعی را آغاز کرده و در حال حاضر نیز با داشتن ۱۵۰ فروند کشتی، از ظرفیتی بالغ بر ۵ میلیون تن برخوردار است."

"گلپرور" افزود: "پیش‌بینی می‌شود تعداد کشتی‌های ناوگان تا سه سال آینده به ۲۰۰ فروند با ظرفیت بالغ بر ۷ میلیون تن افزایش یابد." معاون بازرگانی کشتی‌رانی جمهوری اسلامی ایران به زمان تأسیس اتحادیه‌ی مالکان کشتی ایران اشاره کرد و گفت: "اتحادیه‌ی مالکان کشتی ایران در ماه آگوست سال ۲۰۰۵ میلادی با حضور ۱۲ عضو، به منظور جذب شرکت‌های خصوصی مالک کشتی در ایران تأسیس شد."

وی همچنین از افزایش تعداد اعضای اتحادیه‌ی مالکان کشتی ایران خبر داد و بیان کرد: "اعضای این اتحادیه از زمان تأسیس تاکنون به یک هزار عضو رسیده است و نیز این اتحادیه بیش از ۳۰۰ فروند کشتی دارد و انتظار می‌رود تا دو سال آینده تعداد این کشتی‌ها به ۵۰۰ فروند افزایش یابد." این مقام ارشد بازرگانی کشتی‌رانی جمهوری اسلامی ایران از شرکت ملی نفتکش ایران به عنوان عضو اصلی اتحادیه‌ی مالکان کشتی ایران نام برد و افزود: "ظرفیت شرکت مذکور از ۹ میلیون تن در حال حاضر با افزایش به ۱۹ میلیون تن تا سال



"افتیمیوس میتروپولس"، دبیرکل سازمان بین‌المللی دریانوردی، همزمان با سفر سه روزه‌اش به ایران در پیامی به مناسبت روز جهانی دریانوردی، با تأکید بر شعار «تغییر آب و هوایی، چالشی برای سازمان بین‌المللی دریانوردی»، برنامه‌های این سازمان برای کاهش تولید گازهای گلخانه‌ای توسط خطوط کشتی‌رانی را تشریح کرد.

به گزارش خبرنگار ما، دبیرکل آی‌مو، در مطلع پیام خود آورده است: "علی‌رغم حرکت یا جنبشی که واکنش‌های ابتدایی را نسبت به هشدارهای اولیه در خصوص گرم شدن کره‌ی زمین و اسیدی شدن اقیانوس‌ها در برداشت، این موضوع باعث دلگرمی است، که هر چند دیر، اما امروز ما تصدیق می‌کنیم که افزایش تراکم گازهای گلخانه‌ای و متعاقب آن افزایش دمای کره‌ی زمین در حال تغییر دادن شبکه‌ی پیچیده‌ی سیستم‌هایی نظیر پوشش ابر، بارش باران، الگوهای باد، افزایش سطح آب دریا و جریان‌ات اقیانوس است که اجازه‌ی استمرار زندگی در روی کره‌ی زمین را به ما می‌دهد و توزیع گیاهی و گونه‌های جانوری، با درجات مختلف را تحت تأثیر قرار داده‌اند."

وی تأکید می‌کند: "بشر بر سر یک دوراهی قرار گرفته است. زیرا، ما چه خواهیم و چه نخواهیم، روش زندگی جمعی ما ناپایدار شده است و ما باید هرچه زودتر در این باره کاری انجام دهیم. گزینه‌هایی که ما در خصوص روش زندگی خود برگزیده‌ایم محدود به سیستم‌هایی شده است که فقط زندگی کنیم و نفس بکشیم. این روش نمی‌تواند، و نباید ادامه یابد."

ما هم‌اکنون باید یک سری تصمیمات جدی اتخاذ نمائیم، و همین امروز و در آینده با یک احساس مسؤولیت جمعی و منسجم به آن‌ها عمل کنیم،

کوتاهی کرده‌ایم

پیام سالانه‌ی دبیرکل آی‌مو با تأکید بر مبارزه با تغییرات آب و هوایی ناشی از گازهای گلخانه‌ای

دریانوردی، باید گفت که تغییر آب و هوا همانند یک تانکر بزرگ نفت‌کش است که متوقف ساختن آن یا حتی تغییر مسیر آن، نه تنها به نیرویی عظیم بلکه به مقدار زیادی زمان و مسافت نیاز دارد- حتی اگر فقط نیاز به فشار یک دکمه بر روی پانل موتور یا هدایتگر خودکار باشد تا عمل توقف یا تغییر مسیر به وقوع بپیوندد."

وی اضافه می‌کند: "در این قیاس، تانکر نفتکش همان جهان است که به صورت معمول به کار

تغییر آب و هوا امری اجتناب‌ناپذیر است. آب و هوا نسبت به تأثیرات خارجی، بلافاصله واکنش نشان نمی‌دهد، اما پس از گذشت ۱۵۰ سال از زمان صنعتی‌شدن، امروزه گرم شدن جهان شتاب گرفته است و برای چندین صد سال آتی نیز به اثرگذاری بر سیستم‌های طبیعی زمین ادامه خواهد داد، حتی اگر از انتشار گازهای گلخانه‌ای بلافاصله کاسته شده و افزایش سطوح آن در اتمسفر متوقف شود.

به عنوان یک مقایسه و شاهد مثال در مقوله‌ی

زمانی که با حقایق غیرقابل انکاری روبه‌رو می‌شویم، باید اولویت‌های خود را برگزینیم و بپذیریم که لازم است در پاره‌ای موارد از خودگذشتگی و ایثار داشته باشیم، ما باید «زندگی» را جلوتر از «روش زندگی» قرار دهیم."

"میتروپولس"، با این مقدمه به موضوع گازهای گلخانه‌ای به عنوان چالش اصلی آی‌مو می‌پردازد و استدلال می‌کند: "در نتیجه‌ی تصاعد گازهای گلخانه‌ای در گذشته و حال، به نظر می‌رسد که

خود ادامه می‌دهد، نیروی عظیم همان جامعه‌ی جهانی است که رهبران جهان را به اقدام مجبور می‌کنند، و فشار روی دکمه صحیح می‌تواند وزرا و سران کشورها باشند که در دسامبر امسال در شهر کپنهاگ گرد هم می‌آیند تا در خصوص انعقاد یک پیمان جدید برای مبارزه با تغییر آب و هوایی، به عنوان جایگزینی برای پروتکل کیوتو، توافق نمایند و قاطعانه و هماهنگ با یکدیگر دست به اقدام بزنند.

دبیر کل آیمو خاطر نشان می‌کند: "در سازمان بین‌المللی دریانوردی، ما به شدت و به صورت مداوم درگیر مبارزه برای محافظت و نگهداشت محیط‌زیست خود، هم دریا و هم اتمسفر- هستیم. پس از پیروزی‌ای که در پی تلاش‌های مان برای کاهش آلودگی هوای ناشی از کشتی‌ها در سال ۲۰۰۸ میلادی به دست آوردیم، اکنون با پشتکار و تلاش زیاد در حال پیگیری محدود ساختن و کاهش انتشار گازهای گلخانه‌ای ناشی از عملیات کشتی‌رانی هستیم- در واقع، زمانی که در حال انتخاب شعار امسال روز جهانی دریانوردی بودیم، به اتفاق آراء شعار «تغییر آب و هوایی: چالش‌های برای سازمان بین‌المللی دریانوردی!» را به نشانه‌ی تأکید ویژه‌ای که امسال در سازمان بر این موضوع می‌شود، انتخاب نمودیم.

به همین منظور، سازمان بین‌المللی دریانوردی اقدام به ایجاد یک برنامه‌ی عمل بلندپروازانه اما قابل دسترس کرده است و هم‌اکنون در حال نهایی ساختن یک رژیم قدرتمند است که کشتی‌رانی را در سطح جهانی قانونمند سازد و به کاهش سرعت تغییر آب و هوا کمک کند. همه‌ی این تلاش‌ها، همراه با گزارش پیشرفت در خصوص بحث‌های ما در رابطه با مکانیزم‌های احتمالی مبتنی بر بازار، به مجموعه‌ای از اقداماتی منجر خواهد شد که سازمان بین‌المللی دریانوردی به کنفرانس ماه نوامبر در کپنهاگ هلند پیشنهاد خواهد کرد."

معاون دبیر کل سازمان ملل می‌گوید: "صرف نظر از بحث وضع قوانین، که در صلاحیت و مسؤولیت کامل سازمان بین‌المللی دریانوردی است، خود صنعت کشتی‌رانی از نقطه نظر فنی پیشرفت قابل توجهی در امور مربوط به بازدهی انرژی داشته است. طیفی از تکنولوژی‌های جدید در دسترس هستند که می‌توانند با توجه به نوع کشتی و اندازه‌ی آن به میزان ۱۵ تا ۲۵ درصد از میزان انتشار گازها از کشتی‌های جدید بر حسب تن/ مایل بکاهند. برخی از این موارد در زمان گرانی قیمت نفت، مقرون به صرفه هستند، و برخی دیگر خیر. چالش اساسی در نظر گرفتن مشوق‌هایی برای این صنعت است تا کاهش تولید کربن را نه تنها برای کاهش

برای دستیابی به اهداف مورد نظر در مبارزه علیه تغییرات آب و هوایی، راه‌حل‌هایی که برمی‌گزینیم باید واقعی، عملی، قابل انجام، مقرون به صرفه و از همه مهم‌تر متعادل باشد، و از طریق مکانیزم‌هایی صورت بگیرد که روشن، شفاف و بدون تقلب بوده و مدیریت آن ساده باشد.

مصرف سوخت بلکه برای اصلاح هرگونه رویه‌ی ناکارآمد مورد توجه قرار دهند." به گفته‌ی "میتروپلوس"، "از آنجایی که انتشار کربن و بازدهی سوخت نسبت مستقیمی با یکدیگر دارند- به عبارت ساده‌تر، هر چه سوخت کمتری مصرف شود، مقدار انتشار کربن نیز کمتر خواهد بود- تلاش برای توسعه‌ی سیستم‌های رانش و طرح‌های ساخت پروانه‌ی کشتی که میزان مصرف سوخت را تا ۱۰ درصد کاهش می‌دهد، (در حالی که همان میزان خروجی نیرو را که پیشینیان آن‌ها حدود ۱۰ سال پیش نصب کرده‌اند، عرضه می‌کند)، باید به شکلی مناسب ارج نهاده شود. پیشرفت‌های همزمان در هیدرودینامیک و طراحی بدنه‌ی کشتی نیز در کاهش مصرف سوخت به میزان ۲ تا ۴ درصد موفق بوده است."

وی با بیان این‌که تغییرات آب و هوا مسلماً بر همگان اثر خواهد گذاشت و هیچ‌کس از آن مصونیت ندارد، تأکید می‌کند: "بر همین اساس، به صورتی واقع‌بینانه، مسؤولیت یافتن راه‌کار را نمی‌توان بر عهده‌ی یک کشور خاص یا گروهی از کشورها و یا یک منطقه یا حتی قاره نهاد، به علاوه این موضوع فقط از طریق تعداد کمی از فعالیت‌های بشری محقق نمی‌شود. شاید همگی ما به شکلی که در گذشته هیچ‌گاه وجود نداشته است، با هم درگیر هستیم. برخورد موفقیت‌آمیز با چالش‌های آب و هوایی پیش‌روی ما کاری بس مشکل است، اما تصور عواقب عدم انجام این کار بسیار هول‌ناک‌تر خواهد بود."

"میتروپلوس" توصیه می‌کند: "برای دستیابی به اهداف مورد نظر در مبارزه علیه تغییرات آب و هوایی، راه‌حل‌هایی که برمی‌گزینیم باید واقعی، عملی، قابل انجام، مقرون به صرفه و از همه مهم‌تر متعادل باشد، و از طریق مکانیزم‌هایی صورت بگیرد که روشن، شفاف و بدون تقلب بوده و مدیریت آن ساده باشد. شکی نیست که موارد پیچیده و مشکل، نه فقط از نظر فنی، بلکه از نظر

سیاسی نیز در این کار دخیل هستند، چرا که آن‌ها حاوی مضامین حساسی به ویژه در خصوص کشورهای در حال توسعه هستند و این موضوعی است که نمی‌توان آن را نادیده گرفت. اگر بخواهیم راه‌حل‌های پیشنهادی، واقعاً در مبارزه با تغییرات آب و هوایی مؤثر باشند، باید در سرتاسر جهان به کار گرفته شوند و برای حصول این امر، باید همه‌ی جهان به اجماع درگیر آن شوند و مهر تأیید بر آن بزنند." وی تصریح می‌کند: "با توجه به این‌که ما نسبت به انجام وظایف خود در رابطه با محیط‌زیست کوتاهی کرده‌ایم، من از اعضای سازمان بین‌المللی دریانوردی و سازمان‌هایی که در این صنعت مشغول هستند می‌خواهم تا این مضمون را تأیید کنند منافعی که ما به عنوان ساکنان این سیاره در آن شریک هستیم، بسیار قوی‌تر از نیروهایی است که ما را از یکدیگر جدا می‌سازند. همه‌ی ما در این جهان سهم داریم، اما فقط برای لحظه‌ای کوتاه."

"میتروپلوس"، در بخش دیگری از پیام خود با طرح چند پرسش اظهار می‌کند: "سؤال این است که آیا ما وقت کوتاه خود را صرف اموری کنیم که ما را از یکدیگر جدا سازد یا این‌که خود را نسبت به تلاشی مستمر متعهد کنیم تا زمینه‌های مشترک را بیابیم و بر آینده‌ای تأکید کنیم که برای فرزندانمان می‌خواهیم، یا این‌که به این مناقشه ادامه دهیم که چه کسی را باید برای وضعیت سیاره‌مان سرزنش کنیم و چه کسی باید اولین قدم را بردارد یا این‌که چگونه همگی ما با هم از داشته‌های خود استفاده کنیم و از تخریب میراث مشترک‌مان برای نسل‌های آتی جلوگیری به عمل آوریم؟"

وی سپس می‌گوید: "پیام روشن است: برای موفق شدن در مبارزه با تغییرات آب و هوایی، باید با یکدیگر همکاری کنیم و با جدیت نقش خود را همان‌گونه که شرایط ایجاب می‌کند، بر عهده بگیریم. اگر مشکل مذکور توجهی به مرزهای ساخته دست بشر ندارد، پس راه‌حل نیز باید همین‌گونه باشد. ما همگی مسؤولیت داریم تا حرکتی صریح، جامع و هماهنگ را انجام دهیم، حرکتی که نه تنها برای بهبود شرایط سیاره‌مان سریعاً دست به کار می‌شود، بلکه یک دوره‌ی جدید از همکاری جدی و معنی‌دار را برای جلوگیری از بدتر شدن یا بازگشت بحران، نظیر آنچه امروز شاهد آن هستیم، آغاز می‌کند. همکاری با یکدیگر، به مفهوم مسؤولیت‌پذیری در قبال نسل‌های آینده، به صورت توافقاتی که امسال در کنفرانس کپنهاگ صورت خواهد گرفت، می‌تواند ارزشی اصیل و پایدار داشته باشد." ■

حفاری اولین چاه اکتشافی ایران در دریای خزر آغاز شد

آماده کردن پیمانکاران ارائه خدمات جانبی حفاری همچون سیمانکاری، نمودارگیری و شناورهای یدک کش و پشتیبانی از جمله این فعالیت‌های جانبی است. مدیرعامل شرکت حفاری شمال با بیان اینکه قرار است در اولین گام یک حلقه چاه اکتشافی در موقعیت مورد نظر حفاری شود، اظهار داشت: در این رابطه مختصات جغرافیایی محل مورد نظر به حفاری شمال ارائه شده است. وی با تأکید بر اینکه هم اکنون سکوی نیمه شناور ایران البرز از قابلیت حفر چاه‌هایی تا عمق ۶ هزار متر از زیر بستر دریا را دارا است، اظهار داشت: همچنین این سازه می‌تواند تا عمق ۸۰۰ متری از سطح دریا را به صورت نیمه شناور حفاری کند.

هدایتا.. خادمی در گفت‌وگو با خبرنگاران درباره آخرین وضعیت شروع عملیات حفاری اکتشافی ایران در دریای خزر، گفت: بر اساس برنامه تدوین شده قرار است تا اواسط مهرماه امسال حفر اولین چاه در موقعیت مورد نظر اکتشافی در دریای خزر آغاز شود. وی با یادآوری اینکه راهبری سکوی نیمه شناور ایران البرز برای شروع حفاری اکتشافی به شرکت حفاری شمال واگذار شده است، تصریح کرد: سکوی نیمه شناور ایران البرز هیچگونه مشکلی برای شروع حفاری اکتشافی در دریای خزر ندارد. این مقام مسئول با اشاره به اینکه در حال حاضر شرکت ملی نفت ایران مشغول فراهم کردن یک سری مقدمات جانبی برای آغاز فعالیت‌های حفاری اکتشافی در دریای خزر است، بیان کرد:



مدیرعامل شرکت حفاری شمال از آغاز حفاری اولین چاه اکتشافی ایران در دریای خزر تا مهرماه امسال خبر داد و اعلام کرد هم‌اکنون کلیه شرایط برای آغاز حفاری اولین چاه اکتشافی در خزر توسط سکوی نیمه شناور ایران البرز آماده است.

دو نفتکش غول‌پیکر ایران نامزد دریافت عنوان بهترین کشتی در سال ۲۰۰۹ شدند

توسط کمپانی DAWOO در جزیره اکپوی کره جنوبی ساخته شده‌اند از نسل دوم کشتی‌های پیشرفته جهانی و همگی در بالاترین وضعیت فنی و بین‌المللی هستند. مدیر امور برنامه‌ریزی تلفیقی شرکت ملی نفتکش درباره نفتکش دادگر که هم اکنون در حال وارد شدن به آبهای خلیج فارس است گفت: این نفتکش ۳۱۸ هزار تنی به قیمت ۱۲۸ میلیون دلاری خریداری شده که ۸۰ درصد رقم خرید آن از طریق فاینانس به صورت مشترک توسط بانک‌های کره‌ای و اروپایی تأمین شده است. عملیات ساخت این نفتکش از زمان برش‌زنی بدنه کشتی تا تکمیل آن ۹ ماه به طول انجامیده است.

مدیر امور برنامه‌ریزی تلفیقی شرکت ملی نفتکش با اعلام این خبر افزود: نفتکش ۳۱۸ هزار تنی دادگر که ۳۰ مرداد امسال تحویل شد و همچنین نفتکش غول‌پیکر ۳۱۸ هزار تنی داور که پیش از این به ناوگان شرکت ملی نفتکش ایران پیوسته بود به عنوان نامزدهای بهترین کشتی سال ۲۰۰۹ معرفی شده‌اند. عبدالصمد تعقل با بیان اینکه نفتکش‌های یاد شده بالاترین سطح استانداردهای جهانی را دارند، افزود: این نفتکش‌ها از نظر لرزش کشتی، ایمنی، کیفیت، شاخص‌های زیست‌محیطی و میزان مصرف CO₂ و سطح آلایندگی در بهترین کیفیت ممکن هستند. وی افزود: در مجموع ۱۷ فروند نفتکش سفارش شده در سال ۲۰۰۵ که



دو نفتکش ایرانی از سری ۱۷ فروند کشتی سفارش شده به کره جنوبی، با نام‌های دادگر و داور از سوی موسسه بین‌المللی رده‌بندی کشتی‌ها نامزد دریافت عنوان بهترین کشتی سال ۲۰۰۹ شدند.

تیم ویژه بررسی کسند قرمز به سواحل خزر اعزام شد

در حال اجرا است که به جز مورد اخیر، مورد مشابهی ثبت نشده است. وی با اشاره به اینکه بزودی اطلاعات تیم ویژه بررسی اعزامی به سواحل خزر جمع‌آوری می‌شود، از تهیه طرح جامع پیشگیری از آلودگی خزر خبر داد و گفت: سازمان حفاظت محیط‌زیست «طرح جامع پیشگیری از آلودگی خزر» را با همکاری تمام دستگاه‌های ذی‌ربط طی ۳ ماه اخیر با برگزاری جلسات متوالی تهیه و نهایی کرده که در آن چندین اقدام پیش‌بینی شده است که یکی از مهم‌ترین اقدامات احداث فوری شبکه تصفیه فاضلاب شهرهای ساحلی خزر با مسئولیت وزارت نیرو است.

پلانکتونی که در سال ۸۴ در بخش جنوب غربی در دریای خزر اتفاق افتاد نیز ناشی از این گونه بوده است، تصریح کرد: بعضی از این گونه‌های این فیتوپلانکتون تولید سم می‌کنند که می‌تواند برای انسان خطرناک باشد. مدیرکل اکوبیولوژی دریایی سازمان حفاظت محیط‌زیست با تأکید بر اینکه عامل اصلی پدیده شکوفایی پلانکتونی تخلیه حجم وسیع فاضلاب‌های شهری تصفیه نشده و افزایش تراکم مواد مغذی در آب‌های ساحلی است، افزود: از اواخر سال ۸۶ تاکنون طرح پایش فیتوپلانکتون‌ها در ۱۴ ترانسکت خزر توسط معاونت دریایی سازمان حفاظت محیط‌زیست

مدیرکل اکوبیولوژی دریایی سازمان حفاظت محیط‌زیست با اشاره به بلوم جلبکی در سواحل خزر از اعزام تیم ویژه بررسی به سواحل خزر خبر داد.

مهندس امیر صدیقی افزود: براساس اطلاعات دریافتی از اواخر مرداد ماه سال جاری پدیده شکوفایی جلبکی شیرینی رنگ در منطقه‌ای بین تنکابن و رامسر و در وسعتی حدود ۲۰۰ کیلومتر مربع مشاهده شده است که بررسی‌های اولیه حاکیست پلانکتون بلوم کرده از جنس Nodularia و شاخه Cyanophyta و اشاره به اینکه شکوفایی وسیع

صادر کنندگان کالا از خطوط کشتیرانی در چابهار مشوق می‌گردند

سازمان توسعه تجارت ایران و شرکت کشتیرانی جنوب - خط ایران مبنی بر ایجاد مسیرهای منظم دریایی بین دبی، بندرعباس، چابهار و بالعکس، مبلغ فوق به صورت مشوق صادراتی یارانه حمل پرداخت می‌شود. مدیر کشتیرانی جنوب - خط چابهار نیز در این جلسه گفت: در اجرای این برنامه، هر دو روز یک فروند کشتی به بندر چابهار وارد می‌شود و به کشتی‌هایی که کالاهای صادراتی را از این بندر به مسیر بندرعباس دبی حمل کنند یارانه فوق تعلق خواهد گرفت.

سیدعلی باطنی، فرماندار چابهار، با اعلام این خبر در جلسه کارگروه توسعه صادرات غیرنفتی چابهار، گفت: به منظور تشویق تجار، سرمایه‌گذاران و کاهش هزینه‌های حمل‌ونقل دریایی، به کالاهای صادراتی از طریق بندر چابهار به دبی (از مسیر بندرعباس) به میزان ۳۰۰ میلیون ریال یارانه پرداخت می‌شود. وی افزود: بنادر توجه خاص دولت به بندر چابهار و ارتقاء تجارت خارجی و بالا بردن توان رقابتی بازرگانان منطقه در بازارهای هدف و استمرار تثبیت حضور آنان در بازارهای خارجی و موافقت فی‌مابین



به کالاهایی که از طریق چابهار به دبی صادر شود، یارانه پرداخت می‌شود.

۱۰۰ هزار تن سیمان از طریق بندر چابهار به کشور عمان صادر می‌شود

اعلام کرد: تمهیداتی صورت گرفته تا یارانه حمل‌ونقل داخلی به محصول سیمان داده شود. حامد علی مبارکی افزود: تلاش شده سیمان استان‌های دیگر هم از طریق سیستان و بلوچستان ترانزیت و از بندر چابهار به کشورهای هدف صادر شود.

گذشته نیز ۵۰ هزار تن سیمان به این کشور صادر شده است. وی افزود: با توجه به راهاندازی کارخانه سیمان زابل و روند روبه رشد تولید سیمان در استان، برنامه‌ریزی شده است تا این محصول از طریق بندر چابهار به کشورهای آفریقایی نیز صادر شود. معاون پشتیبانی و توسعه منابع انسانی استاندار سیستان و بلوچستان نیز

رئیس سازمان بازرگانی استان سیستان و بلوچستان اعلام کرد: امسال ۱۰۰ هزار تن سیمان از طریق بندر چابهار به کشور عمان صادر می‌شود. ایرج حسن‌پور در جلسه کارگروه توسعه صادرات غیرنفتی استان سیستان و بلوچستان با اعلام این خبر اظهار داشت: با عقد قرارداد با طرف عمانی در سال

نشست اتحادیه دانشگاه‌ها و مراکز پژوهشی دریایی در خرمشهر برگزار می‌شود

فنون دریایی در دانشگاه خرمشهر در بهمن‌ماه سال جاری، اظهار داشت: با توجه به استقبال دانشگاه‌ها، مراکز پژوهشی، اساتید، دانشجویان و مقالات رسیده، امیدواریم در هشتمین همایش علوم و فنون دریایی دستاوردهای درخشانی برای کشور و جامعه علمی حاصل شود. رئیس دانشگاه علوم و فنون دریایی خرمشهر گفت: همزمان با برگزاری هشتمین همایش علوم و فنون دریایی در خرمشهر، هفتمین نشست اتحادیه دانشگاه‌ها و مراکز پژوهشی ساحلی و دریایی کشور نیز در دانشگاه علوم و فنون دریایی خرمشهر برگزار می‌شود.

منطقه‌ای و بین‌المللی، برای کشور ما اهمیت ملی و کلیدی خاصی برخوردار است. دکتر پرویز باورصاد با تأکید بر توسعه دریامحور، توسعه کشور در بخش دریا را منوط به توسعه فناوری و دانشگاه‌های دریایی و مراکز پژوهشی عنوان کرد و گفت: اگر در تحقیقات و پژوهش‌های علمی و آموزشی ضعیف باشیم، در تمامی بخش‌های علمی، فرهنگی و اقتصادی ضعیف خواهیم بود. لذا باید در بخش علوم و فنون دریایی و دیگر بخش‌ها از جمله ارتباطات و اطلاع‌رسانی، تمامی بخش‌های توسعه در نظر گرفته شود. وی با اعلام خبر برگزاری هشتمین همایش علوم و



رئیس دانشگاه علوم و فنون دریایی خرمشهر خواستار ارتباط و همکاری بیشتر دانشگاه‌های ساحلی و دریایی شد و گفت: موقعیت خلیج فارس با توجه به اهمیت

قایق‌های صیادی به دستگاه رادیویی مجهز می‌شوند



داشت تا هنگام دریانوردی با سایر شناورها ارتباط رادیویی داشته باشند و همچنین از طریق یکی از ایستگاه‌های ساحلی ارتباطات دریایی با نقاط مورد نظر در داخل و خارج از کشور ارتباط تلفنی برقرار نمایند.

برای اولین بار در کشور حدود ۲۰۰ فروند از قایق‌های صیادی تحت پوشش رادیویی ایستگاه‌های ساحلی ارتباطات دریایی قرار خواهند گرفت.

با صدور تأییدیه تجهیز این گونه قایق‌ها به یک دستگاه بی‌سیم، قایق‌داران این امکان را خواهند

حجم قرارداد ترانزیت پنبه توسط تایدواتر افزایش یافت

کشور ازبکستان برای افزایش ۱۰۰ هزار تنی ترانزیت پنبه تولیدی خود از طریق ایران و با همکاری شرکت تایدواتر اعلام آمادگی کرد. به گزارش روابط عمومی و امور بین الملل شرکت تایدواتر خاورمیانه از ابتدای سال ۸۸ تاکنون قریب ۷۵ درصد از کل محموله الیاف پنبه ترانزیتی ازبکستان از مسیر ایران شامل حدود ۳۵۷۴ دستگاه واگن حمل، تخلیه و به مقاصد نهایی ارسال شده است که با توجه به رضایت کامل طرفهای ازبکی و نیز خریداران الیاف از عملکرد شرکت تایدواتر، کشور ازبکستان آمادگی خود را جهت عقد قرارداد سال آینده با افزایش یکصد هزار تن اعلام نموده است.

این گزارش حاکیست سال گذشته و با وجود مشکلات فراوان، شرکت تایدواتر با در نظر گرفتن منافع ملی و ضرورت برقراری و تداوم خط ترانزیتی کشورهای CIS از ایران موفق به عقد قرارداد ترانزیت الیاف پنبه ازبکستان شد و این در حالی بود که رویه پیش از آن سالها در انحصار معدود شرکت هایی بود که عمدتاً سهامدار خارجی داشته و متأسفانه عملکرد آنها موجب نارضایتی طرف های ازبکی و خریداران الیاف پنبه شده و نهایتاً تغییر مسیر ترانزیت از ایران و حمل پنبه ازبکستان از طریق سایر کشورها شد. گزارش فوق می افزاید: شرکت تایدواتر با قرارداد جدید و تلاش مستمر و تعامل نزدیک با شرکت

فورواردی دلتابار مجدداً طرف های خارجی را متقاعد بر حمل و ترانزیت از طریق خاک جمهوری اسلامی ایران کرد و در نهایت قرار شد کلیه عملیات (تخلیه، بارگیری، انبارداری و ارسال) صرفاً در ترمینال تایدواتر انجام گیرد. بنابر این گزارش در سال جاری عدم تثبیت نرخ بین المللی الیاف پنبه و تاخیر در امضاء قرارداد حمل توسط راه آهن جمهوری اسلامی ایران موجب شد در ابتدای امر حمل پنبه بصورت متراکم و باحدود دو ماه عقب افتادگی انجام شود اما هم اکنون مطابق برنامه زمان بندی شده تخلیه و بارگیری در حال انجام است.

وزیر راه شفافیت حسابهای سازمان بنادر و دریانوردی را قابل تقدیر دانست

وزیر راه و ترابری از سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان بهترین و شفاف ترین سازمان های زیرمجموعه وزارت راه و ترابری نام برد. دکتر بهبهانی وزیر راه و ترابری که در جلسه شورای عالی سازمان بنادر و دریانوردی پیرامون بررسی گزارش عملکرد سال گذشته هیئت عامل این سازمان و گزارش حسابرسی صورت های مالی سال ۸۷ سخن می گفت، با تأکید بر اینکه سازمان بنادر از بهترین و شفاف ترین سازمان های زیرمجموعه

وزارت راه است، اضافه کرد: سازمان بنادر و دریانوردی علی رغم گستردگی و وسعت سطح عملیات به عنوان متولی انجام بالغ بر ۹۰ درصد امور صادرات و واردات کشور، با مدیریت توانای مدیرعامل و هیئت عامل این سازمان توانسته است به ۱۰۰ درصد اهداف کلان کشور در قالب برنامه چهارم توسعه، اصل ۴۴ قانون اساسی و چشم انداز ۲۰ ساله کشور دست یابد. در این نشست که معاون برنامه ریزی و اقتصاد حمل و نقل وزارت راه و ترابری و نمایندگان

اعضای شورای عالی حضور داشتند، وزیر راه پس از استماع گزارش حسابرس سازمان حسابرسی، شفافیت حساب های سازمان بنادر و کاهش چشمگیر و بیش از ۶۰ درصد بندهای گزارش حسابرس نسبت به سنوات قبل را نقطه قوت و مدیریت موثر مدیرعامل و اعضای هیئت عامل این سازمان دانست و اطمینان داد در آینده ای نزدیک، با رفع موانع قانونی، سازمان بنادر به سطوح بهتری دست خواهد یافت.

شرکت حمل و نقل ترکیبی کشتیرانی به بزرگ ترین شرکت واگن دار ریلی کشور تبدیل می شود



شرکت حمل و نقل ترکیبی کشتیرانی به بزرگ ترین شرکت واگن دار ریلی کشور تبدیل می شود. کاپیتان جلیل زاده نائب رئیس هیئت مدیره شرکت حمل و نقل ترکیبی

کشتیرانی از ورود ۷۰۰ واگن مخزن دار به ناوگان این شرکت خبر داد و گفت: با ورود این واگن ها، این شرکت به بزرگ ترین شرکت واگن دار ریلی کشور تبدیل می شود. وی با بیان اینکه در مدت کوتاهی تعداد واگن های کانتینری این شرکت از ۴۵۰ به ۱۲۰۰ واگن افزایش پیدا کرد، گفت: همچنین اخیراً قرار داد خرید سه دستگاه لوکوموتیو مانوری را منعقد کرده ایم و آماده هستیم که به محض دریافت مجوز راه آهن این لوکوموتیوها را منتقل کنیم، همچنین تصمیم داریم کار شانینگ ایستگاه اصلی بندرعباس را انجام دهیم.

نائب رئیس هیئت مدیره شرکت حمل و نقل ترکیبی در ادامه از مذاکره برای خرید ۵ دستگاه لوکوموتیو خبر داد و گفت: از ابتدای سال جاری ۹۲ درصد

رشد داشته ایم و این در حالی است که عملیات ریلی کشور با ۲۲ درصد کاهش مواجه بوده است. جلیل زاده افزود: در ماه گذشته از نظر حجم عملیات، رتبه اول را در بین کشورهای ریلی به خود اختصاص دادیم، در حالی که پیش از این در جایگاه سوم قرار داشتیم. جلیل زاده در ادامه با اشاره به اینکه شرکت حمل و نقل ترکیبی در سال گذشته ۲۲ میلیون تومان سود عملیاتی داشته است، از سود عملیاتی این شرکت در چهار ماهه اول سال خبر داد و افزود: چهار ماه اول سال در مقایسه با مدت مشابه سال گذشته از ۳۲ میلیون تومان زیان عملیاتی به ۱۵۰ میلیون تومان سود عملیاتی رسیدیم.

افزایش ۲۹ درصدی فعالیت تایدواتر طی سه ماهه ابتدایی سال

نفتی کشتی های وارد شده به بندر ایران با ۱/۵ درصد رشد روبرو شد به نحوی که این سهم از ۳۷/۵ درصد در مدت مشابه سال گذشته به ۳۹ درصد در سه ماهه ابتدایی سال جاری رسید. از جمله مهمترین دلایل افزایش سهم فعالیت تایدواتر در بندر کشور، می توان به افزایش ۲۲/۸ درصدی فعالیت این شرکت در بندر در مقایسه با رشد ۱۸/۳ درصدی عملیات بندری در کشور اشاره کرد. گزارش فوق حاکیست تا پایان خرداد ماه امسال ۵۴/۶ درصد از فعالیت های تایدواتر در بندر شهید رجایی، ۳۹/۶ درصد در بندر امام خمینی(ره) و ۵/۸ درصد در بندر امیر آباد انجام شده است.

تایدواتر خاورمیانه، تخلیه و بارگیری کالاهای غیر نفتی شامل فله، کالاهای کانتینری و متفرقه توسط این شرکت طی سه ماهه اول سال ۸۸ به هفت میلیون و ۵۸۲ هزار تن رسید که در مقایسه با مدت مشابه سال گذشته ۱/۴ میلیون تن افزایش نشان می دهد. بنابر این گزارش افزایش فوق بیشتر ناشی از افزایش حجم ورودی کالاهای فله از جمله گندم، جو، ذرت، سویا، دانه های روغنی و شکر به بندر کشور و از جمله بندر امام خمینی (ره) و امیرآباد بوده است. بنابر این گزارش طی این مدت سهم تایدواتر خاورمیانه از تناژ تخلیه و بارگیری کالاهای غیر



حجم عملیات تخلیه و بارگیری کالاهای غیر نفتی توسط تایدواتر در سه ماهه ابتدایی امسال ۲۲/۸ درصد افزایش یافت. به گزارش روابط عمومی و امور بین الملل شرکت

نماینده مردم خرمشهر اعلام کرد: لغو تخفیف سود بازرگانی در بندر آبادان و خرمشهر

سود بازرگانی، بندر خرمشهر و آبادان از چرخه رقابت با سایر بندر خارج می شوند. منظور از ادامه داد: در این خصوص پیگیری های بسیار جدی از سوی نمایندگان مردم این دو شهر انجام گرفته و حتی با رئیس جمهوری نیز صحبت شده است و امیدواریم هیئت با درک شرایط حساس بندر آبادان و خرمشهر، این مصوبه را لغو کند.

جهت کمک به این دو بندر مهم می باشد. وی ادامه داد: در صورت عدم اعمال تخفیف در سود بازرگانی بندر آبادان و خرمشهر، میزان واردات و صادرات کالا از این دو بندر به شدت کاهش می یابد. نماینده مردم خرمشهر در مجلس شورای اسلامی گفت: دولت بنا را بر این گذاشته است که به شهرهای خرمشهر و آبادان برای جبران خسارات ناشی از جنگ تحمیلی، امتیازات بندری بدهد، در حالی که با حذف تخفیف

نماینده مردم خرمشهر در مجلس شورای اسلامی اعلام کرد: حذف تخفیف سود بازرگانی در بندر آبادان و خرمشهر، اقتصاد این مناطق را با چالش جدی روبه رو خواهد کرد. بنابر این گزارش، مصطفی مطورزاده با بیان این مطلب افزود: براساس مصوبه اخیر هیئت دولت، تخفیف سود بازرگانی در بندر آبادان و خرمشهر لغو شده است که این بر خلاف رویه و انتظار مردم از دولت در

میزان درآمدهای سازمان بندر و دریانوردی تا پایان امسال ۵۰۰ میلیارد تومان برآورد می شود

می شود. این در حالیست که ۸۰ میلیارد تومان از بودجه، بابت مصوبه مجلس شورای اسلامی باید به خزانه دولت واریز شود. این مقام مسئول، با اشاره به تأمین منابع فروش سهام تایدواتر تصریح کرد: سال آینده دولت براساس مبالغ فروخته شده سهام تایدواتر به سازمان بندر و دریانوردی کمک می کند.

مقایسه با مدت مشابه در سال گذشته از افزایش قابل توجهی برخوردار است. وی در ادامه با اشاره به کسری ۳۰۰ میلیارد تومانی بودجه سازمان بندر و دریانوردی در سال جاری خاطر نشان ساخت: در حال حاضر بودجه سازمان بندر و دریانوردی ۸۰۰ میلیارد تومان برآورد شده است که ۳۰۰ میلیارد تومان کسری آن از طریق فاینانس تأمین اعتبار

معاون برنامه ریزی و اداری، مالی سازمان بندر و دریانوردی اعلام کرد: میزان درآمدهای این سازمان تا پایان سال جاری ۵۰۰ میلیارد تومان وصول خواهد شد. علی جهانبوده در گفت و گو با خبرنگار ما میزان درآمدهای سازمان را طی چهارماه نخست امسال ۱۵۸ میلیارد تومان اعلام کرد و افزود: این میزان در

در ۳ سال گذشته، سوآپ کشور ۲۰۰ درصد افزایش یافت

است که سبب صرفه جویی در سوخت مصرفی تلمبه خانه های جنوب به شمال و هزینه های حمل می شود. حجم عملیات سوآپ انجام شده در چهار سال گذشته به ۸۳ هزار تن رسید. در سال های ۸۴ تا ۸۷ به ترتیب ۱۶۰، ۱۲۰، ۱۱۹ و ۴۴۴ هزار تن فرآورده های نفتی (عمدتاً نفت کوره) از شمال و غرب کشور وارد و معوض آن در جنوب کشور به کشورهای همسایه تحویل داده شد.

با انجام عملیات سوآپ نفت خام کشورهای آسیای میانه (قزاقستان) به وسیله حمل دریایی به بندر نکا (مازندران) و تخلیه به وسیله خط لوله نکا، ساری، ری برای استفاده در پالایشگاه تهران و تبریز به انبار ری منتقل همچنین معادل آن از جنوب کشور به حساب آن کشور صادر می شد. کاهش هزینه های حمل نفت خام از جنوب به پالایشگاه های شمال از فواید سوآپ نفت خام

حجم سوآپ فرآورده های نفتی در چهار سال گذشته (از آغاز ۸۴ تا پایان سال ۸۷) با ۲۷۷ درصد افزایش نسبت به سال گذشته به روزانه ۴۴۴ هزار تن رسید. براساس گزارش رسمی وزارت نفت، از آغاز سال ۱۳۸۴ تا پایان سال ۱۳۸۷ با اجرای پروژه های بهبود و توسعه پالایشگاهی علاوه بر استفاده از نفت خام تولیدی کشور در پالایشگاه های داخلی،

جایگاه واقعی دریا

آموزش دو بُعدی دریا در سیاست‌های جدید وزارت علوم:

تیناصفامیه



اشاره

با توجه به جایگاه مهم دریا در جغرافیای بین‌الملل و همچنین موقعیت ویژه آبراه‌های کشورمان، ارتقای دانش‌های مرتبط با دریا و بررسی علمی‌تر این بخش، اهمیت دوچندانی می‌یابد. در گذشته، آموزش‌های دریایی ما تنها محدود به چند رشته‌ی مهندسی بود. ولی اکنون به همت وزارت علوم، تحقیقات و فن‌آوری و حمایت ارگان‌های مسئول، رشته‌های متنوعی به این آموزش‌ها اختصاص یافته و ابعاد مختلف علوم و فنون دریایی را دربرمی‌گیرند. در همین راستا، کمیته‌ی علوم و فنون دریایی این وزارت‌خانه به سطح گروه ارتقاء یافته و با سامان‌دهی این گروه نه تنها آموزش‌های فعلی را سازمان‌یافته‌تر کرده، بلکه برای گسترش آموزش‌ها و تطبیق آن‌ها با استانداردهای بین‌المللی تلاش بیشتری به عمل می‌آید. دکتر مهدی ابرانمنش، رییس گروه علوم و فنون دریایی و عضو شورای برنامه‌ریزی آموزش عالی وزارت علوم، تحقیقات و فن‌آوری در گفت‌وگو با بندرودریا فعالیت‌ها و برنامه‌های این گروه را تشریح می‌کند.

گروه‌های برنامه‌ریزی به خود دانشگاه‌ها واگذار شد. در این چند سال، مشکلاتی به وجود آمد و در نتیجه تصمیم بر آن شد که این گروه‌ها دوباره فعال شوند. مشکل اصلی آن بود که معمولاً دانشگاه‌ها براساس سطح علمی و وسعت‌شان برنامه‌ریزی

محسوب می‌شد و در زمینه‌ی برنامه‌های درسی مربوط به مهندسی دریا و رشته‌های وابسته و حتی در زمینه‌ی جذب اعضای هیئت علمی هم فعالیت داشت. بعد از آن، کمیته‌ی برنامه‌ریزی آموزش عالی، برای مدتی منحل شد و بخشی از اختیارات

● گروه علوم و فنون دریایی، چگونه شکل گرفت و پیشینه‌ی آن چیست؟ این گروه در گذشته منحصر به کمیته‌ی مهندسی دریا بود که به منزله‌ی یکی از کمیته‌های گروه فنی- مهندسی شورای برنامه‌ریزی آموزش عالی

درسی انجام می‌دادند و به این ترتیب، دانشگاه‌های کوچک‌تر، از جنبه‌های مختلف محروم بودند. این تفاوت در منابع و سطح فراگیری، برای داوطلبین ورود به رشته‌های کارشناسی ارشد، دشواری‌هایی را ایجاد می‌کرد، به طوری که بعضی در این میان، متضرر می‌شدند. بنابراین به این نتیجه رسیدند که بهتر است سیاست‌گذاری برنامه‌های درسی، در یک‌جا انجام بگیرد.

در دوره‌ی جدید، اصلاحاتی صورت گرفت و ما از دانشگاه‌ها و مراکز آموزش عالی، برای برنامه‌ریزی‌های آموزشی کمک گرفتیم تا مشکلی که برای دانشجویان دوره‌های ارشد، در دانشگاه‌های کوچک موجود و لاینحل به نظر می‌رسید، حل کنیم. در چند سال اخیر، گروه‌های برنامه‌ریزی آموزش عالی که بیش از ۱۰ گروه تخصصی را شامل می‌شوند، فعال شدند. یکی از آن‌ها، گروه فنی-مهندسی بود که مهندسی دریا هم در زیرمجموعه‌ی آن قرار داشت. البته گروه مهندسی دریا گسترده است و فقط به رشته‌های مهندسی مانند مهندسی کشتی‌سازی یا مهندسی سواحل منحصر نمی‌شود. مثلاً حمل‌ونقل دریا، اقتصاد دریا، زیست دریا و بیوتکنولوژی دریا هم رشته‌های دیگر وابسته به دریا هستند که در زیرمجموعه‌ی مهندسی دریا قرار می‌گیرند. در این باره، مذاکرات و بحث‌های زیادی با شورای برنامه‌ریزی آموزش عالی و معاونت آموزش عالی وزارت‌خانه انجام دادیم و استدلال کردیم که کمیته‌ی مهندسی دریا، قابلیت تبدیل شدن به یک گروه مستقل را دارد و با توجه به این که حداقل ۱۵-۱۴ رشته‌ی تحصیلی در زمینه‌ی دریا وجود دارد، می‌توان کمیته‌ی مهندسی دریا را به گروه علوم و فنون دریا که همه‌ی رشته‌ها را دربر می‌گیرد، ارتقاء داد.

در ابتدا، سه کمیته برای موجودیت این گروه نوپا تعریف کردیم؛ یعنی کمیته‌ی مهندسی دریا، کمیته‌ی علوم دریا (شامل علوم زیستی و غیرزیستی) و کمیته‌ی علوم انسانی. این سه کمیته، مجموعه‌ی رشته‌هایی را که با علوم دریایی ارتباط دارند، پوشش می‌دهند. کمیته‌ها معمولاً متشکل از پنج نفر هستند که بر این اساس، سعی کرده‌ایم که تخصص‌های مرتبط با همه‌ی رشته‌های دانشگاهی در آن‌ها حضور داشته باشند. البته گاهی هم افرادی را از بیرون دعوت می‌کنیم. اعضای کمیته‌ها باید از یک سری حداقل‌هایی برخوردار باشند و از نظر مدارج علمی نیز بتوانند عضو کمیته باشند. در این رابطه، چارچوب‌هایی وجود دارد که باید آن‌ها را رعایت کنیم.

البته بعضی از این رشته‌های تحصیلی ممکن است با یکدیگر و با بعضی از گرایش‌های دیگر همپوشانی

در حوزه‌ی آموزش‌های مرتبط با دریا، هم بخش تئوری مطرح است و هم بخش کارآموزی یا حوزه‌های اجرایی و عملی.

یک دریانورد، نمی‌تواند در خشکی آموزش ببیند و بدون این که روی کشتی با مسائل بسیار حساس و مهم و مشکل آن آشنا شده باشد، برای دریا آماده شود.

در بخش کارآموزی، مشکلی از این بابت در دانشگاه‌های ما وجود ندارد و از افراد خبره با عنوان کاپیتان، سرمهندسی یا مهندسی ارشد استفاده می‌شود.

داشته باشند. در این راستا اسامی سابق رشته‌ها را تغییر دادیم و سعی کردیم آن‌ها را با اسامی جدیدی که الان در سطح دنیا و دانشگاه‌های بزرگ جهان مطرح هستند، تطبیق دهیم. به این ترتیب، شورای برنامه‌ریزی را قانع کردیم که این گروه به صورت مستقل وجود داشته باشد؛ بدون این که به گروه‌ها یا کمیته‌هایی که تحت همین عنوان و بدون لقب "دریا" موجود هستند، وابستگی داشته باشند. این کار، پایه‌ریزی بزرگی بود که باعث شد بتوانیم حوزه‌ی دریا را از حوزه‌های دیگر مستقل کنیم. در ادامه، احکام اعضای کمیته‌ها هم امضاء شد و کارهای مربوط به برنامه‌ریزی درسی آغاز شد.

● **اشاره کردید به پیشینه‌ی گروه علوم و فنون دریایی، وضعیت کنونی و آینده‌ی نزدیک آن. در حال حاضر وظایف این گروه چیست؟**

یکی از مهم‌ترین وظایف این گروه، برنامه‌ریزی آموزش عالی است؛ یعنی ما برنامه‌ریزی درسی را در مقطع لیسانس، فوق لیسانس و دکترا انجام می‌دهیم. این برنامه‌ریزی‌ها یا به صورت مستقل انجام می‌شوند و یا از یکی از مراکز آموزش عالی درخواست می‌آید. این درخواست‌ها، مبتنی بر

مثلاً تقاضای ایجاد یک رشته‌ی تحصیلی جدید یا بین‌رشته‌ای است که در حال حاضر در سطح جهان بسیار مورد نیاز است و یا پیشنهاد برنامه‌ای برای اجرا در یک مقطع خاص است. چنین اقداماتی تا قبل از این که در شورای برنامه‌ریزی آموزش عالی تصویب شوند، قابلیت اجرایی ندارند و بعد از آن، به عنوان یک دوره‌ی مصوبه‌ی وزارت علوم به حساب می‌آیند.

این وظیفه را شورای برنامه‌ریزی آموزش عالی، به گروه‌ها ارجاع می‌دهد و گروه هم، بسته به این که رشته‌ی تحصیلی مورد نظر در چه حوزه و بیان‌گر چه نوع تخصصی باشد، بررسی آن را به کمیته‌ی مربوطه واگذار می‌کند. ما ضوابط برنامه‌ریزی و خط‌مشی و سیاست‌های وزارت علوم را سرلوحه‌ی کار خودمان در عملکرد کمیته‌ها قرار می‌دهیم. بنابراین باید چارچوب رشته‌های دانشگاهی را در نظر داشته باشیم. مثلاً طی دوره‌ی لیسانس در رشته‌های مهندسی مستلزم گذراندن ۱۴۰ تا ۱۴۲ واحد درسی است که به نسبت در درس‌های عمومی، پایه و دروس تخصصی توزیع می‌شود. محدوده‌ی آموزش دروس عمومی و پایه مشخص است و در مورد دروس تخصصی هم، ابتدا باید کلیت موضوع و بعد محتوای آن‌ها را بررسی کنیم. برای بررسی کلیت این دروس، باید ببینیم آیا در رشته‌ی مورد نظر، به لحاظ شکل و اندازه‌های زمانی، سیاست‌های برنامه‌ریزی وزارت علوم رعایت شده است یا نه. مثلاً یک درس ۳ واحدی، باید طی ۳ ساعت در هفته برگزار شود و در طول ۱۶ هفته‌ی یک ترم تحصیلی، ۴۸ ساعت. پس درس مورد نظر باید بتواند از نظر حجم و محتوای آموزشی، این ۴۸ ساعت را پوشش دهد. از نظر کیفیت درسی هم، رشته‌ی مورد نظر باید در سطحی باشد که بتواند در آن مقطع خاص قرار بگیرد.

این پیشنهادات در کمیته‌ها بررسی می‌شوند و خروجی آن، به گروه علوم و فنون دریایی می‌رود، که اگر در آن‌جا تصویب شود، به شورای برنامه‌ریزی آموزش عالی سپرده می‌شود. رئیس گروه هم برای دفاع در این شورا حضور می‌یابد تا نشان بدهد که آن رشته، از هر نظر مورد نیاز است. پس از درک منطقی ضرورت آن رشته‌ی دانشگاهی و رشته‌ی مورد نظر در صورت تصویب، در شورای برنامه‌ریزی آموزش عالی به امضای وزیر علوم می‌رسد و به عنوان یک برنامه‌ی درسی، به دانشگاه ابلاغ می‌شود که از آن پس، قابلیت اجرا دارد.

در حال حاضر رشته‌های بین‌رشته‌ای یا میان‌رشته‌ای در زمینه‌ی علوم دریایی هم قابل بررسی هستند. این رشته‌ها میان دو رشته قرار می‌گیرند؛ یعنی بخشی از آن‌ها از یک رشته گرفته می‌شوند و بخش

تکمیلی، از رشته‌ی دیگر؛ مانند اقتصاد دریا، حقوق دریا و یا مدیریت حمل‌ونقل دریایی که با انواع رشته‌های مدیریت بسیار متفاوت است. کسی که در رشته‌ی مدیریت صرف یا مدیریت صنایع دیگر تحصیل کرده باشد نمی‌تواند وارد حوزه‌ی مدیریت دریا شود. چون جنس آن‌ها، با یکدیگر متفاوت است و یک بندر، مسائل ویژه‌ی خودش را دارد.

بعضی از رشته‌های میان‌رشته‌ای دریایی، شدیداً مورد نیاز هستند؛ ولی متأسفانه تا به حال نتوانسته‌ایم به حوزه‌ی آن‌ها وارد شویم. هدف از ایجاد کمیته‌ی علوم انسانی دریا هم وارد شدن به این حوزه، با کمک گرفتن از گروه‌های دیگر وزارت علوم است. در واقع اگر بخواهیم به صورت یک بُعدی به مسائل دریا نگاه کنیم، درجا خواهیم زد و به مقصود نخواهیم رسید. وظیفه‌ی دیگری که این گروه و کمیته‌ی زیرمجموعه‌اش بر عهده دارند، بازنگری رشته‌های درسی فعلی است. این کار باید حداقل هر ۵ سال، یک بار انجام شود. در حال حاضر، ما این کار را از مقطع لیسانس شروع کرده‌ایم و در حال بازنگری و به‌روز رسانی همه‌ی رشته‌های دانشگاهی هستیم تا به این ترتیب، خودمان را با محتوای درس‌ها و ساختار رشته‌هایی که در دنیا وجود دارند، تطبیق دهیم و از پیشرفت‌های علمی و تکنولوژیکی و مسائل علمی جهان عقب نمانیم. البته برای بازنگری، با همه‌ی دانشگاه‌ها و مراکز آموزش عالی مکاتبه می‌کنیم و از آنها می‌خواهیم که در این رابطه اظهار نظر کنند.

مسئولیت دیگری که اخیراً به وظایف گروه‌های برنامه‌ریزی اضافه شده، موضوع گسترش آموزش عالی است. در این زمینه، گروه‌ها، اطلاعات مورد نیاز شورای گسترش آموزش عالی را تأمین می‌کنند. هر دانشگاه یا مرکز آموزش عالی برای اینکه مورد تأیید وزارت علوم باشد، باید از شورای گسترش آموزش عالی مجوز دریافت کند. این شورا برای دادن مجوز، نیاز به اطلاعات کافی دارد. فرض کنید مرکزی می‌خواهد در شهرستان ایجاد شود. برای این کار، اطلاعاتی مورد نیاز است و باید بررسی‌هایی از بُعد سخت‌افزاری و نرم‌افزاری صورت بگیرد، در بُعد سخت‌افزاری، اطلاعاتی از این قبیل مورد نیاز است که: آیا در آن محل یا روستا یا شهر، نیاز به ایجاد این مرکز وجود دارد یا نه؟ اعضای کمیته برای جمع‌آوری اطلاعات، به آن محل اعزام می‌شوند تا آن‌جا را از نزدیک ببینند و موقعیت آن را از نظر ساختاری بررسی کنند؛ مثل امکان وجود آزمایشگاه، کارگاه و امکانات دیگر. از نظر نرم‌افزاری و نیروی انسانی هم اعضای هیئت علمی، کارشناسان و کارکنان مورد نیاز، بررسی و ارزیابی می‌شوند که در آن میان، تعیین اعضای



در حوزه‌ی دریا، هزینه‌ی تربیت نیرو بسیار زیاد است و با هیچ یک از رشته‌های دیگر قابل قیاس نیست. بنابراین بهتر است دانشجویان رشته‌های دریایی، برای گذراندن خدمت سربازی به جایی بروند که از تجربه‌ی آن‌ها استفاده شود. این افراد می‌توانند ظرف دو سال، خدمات ارزش‌مندی را در حوزه‌ی دریا و دریانوردی ارائه دهند.

هیئت علمی در درجه‌ی اول اهمیت قرار دارد. در پایان این بررسی، اگر تشخیص داده شود که مرکز می‌تواند تأسیس شود، نتیجه‌ی آن به شورای گسترش آموزش عالی می‌رود، که در آن‌جا ممکن است مجوز صادر شود و یا نشود.

● ششما علاوه بر بسترسازی، در روند کیفی آموزش‌های ارائه شده، ارزیابی و نظارت هم دارید؟

برنامه‌ی خوب، زمانی خوب است که خوب اجرا

شود. در این زمینه، حوزه‌ی دیگری به نام "دفتر ارزیابی و نظارت" در وزارت علوم تعریف شده است که اعضای آن، از گروه‌های مختلف برای ارزیابی کمک می‌گیرند. اما این نظارت و ارزیابی، مستقیماً به گروه‌های برنامه‌ریزی محول نشده است. برای نظارت بر اجرای کیفیت آموزش، باید هم خوب بودن برنامه را بررسی کنیم و هم خوب اجرا شدن آن را. بنابراین بهتر است، یک نگاه بیرونی این کار را انجام دهد، چون ممکن است اشکال از خود برنامه باشد و نه از اجرای آن. اگر قرار باشد کسی که برنامه‌ریزی کرده، خودش هم بر آن نظارت کند، ممکن است نتواند نقص را ببیند.

این نظارت و ارزیابی براساس شاخص‌ها و معیارهایی انجام می‌شود، به طوری که حتی ممکن است یک رشته یا مرکز یا گروه، به خاطر رعایت نکردن مقررات استاندارد و نداشتن خروجی مطلوب، منحل شود.

● در خصوص امتحانات چطور؟ آیا در مورد کیفیت امتحانات دانشگاه‌ها هم مسؤولیتی دارید؟

نه. دانشگاه‌ها، بدون هیچ اغراق، به آن سطح علمی رسیده‌اند که خودشان می‌توانند این کار را انجام بدهند. ما اعتماد صد در صد به دانشگاه‌ها و نظارت و ارزیابی آن‌ها داریم، چون آن‌ها برای خودشان ملاک‌ها و معیارهایی دارند و هیچ‌گاه اجازه نمی‌دهند که سطح علمی و کیفیت فعالیت‌های‌شان، با نادیده گرفتن بعضی مسائل و اجرای بد برنامه‌ها، پایین بیاید.

البته تعداد دانشگاه‌ها و مراکز آموزش عالی و پژوهشی در سطح کشور افزایش پیدا کرده است. در حال حاضر، بیش از ۹۰ دانشگاه و مرکز آموزش عالی - پژوهشی دولتی داریم. نزدیک به ۲۰۰ مرکز غیردولتی و غیرانتفاعی در سطح کشور وجود دارد. به همین دلیل دفتر نظارت و ارزش‌یابی آموزش عالی در استان‌ها، هسته‌های نظارتی تشکیل داده‌اند و مسؤولیت آن را هم بر عهده‌ی دانشگاه‌های جامع یا دانشگاه مادر آن استان قرار داده است. ریاست هسته‌های نظارتی هم، بر عهده‌ی رییس دانشگاه است. افراد حاضر در این هسته‌ها، به مراکز موجود در استان اعزام می‌شوند و براساس شاخص‌ها و دستورالعمل‌ها، بر مسائل درسی، مانند ارائه‌ی کلاس‌ها، ساعات درسی، هفتگی و ترمی و نیز بر اجرای برنامه‌های آموزش عالی، امتحانات و غیره نظارت می‌کنند. بنابراین دانشگاه‌های بزرگ هم بخشی از نظارت را بر عهده دارند.

● معضلی که هم‌اکنون در سطح دانشگاه‌ها و

به ویژه دانشگاه‌های دریانوردی وجود دارد، عدم استفاده از نیروهای مجرب و بدون مدرک دانشگاهی است. بسیاری از دریانوردانی که سال‌ها در دریا حضور داشته‌اند و با این حرفه زندگی کرده‌اند، بعد از بازگشت به خشکی، راغبند که در مراکز آموزشی تدریس کنند. اما مدارک آن‌ها مورد قبول آموزش عالی نیست. از سوی دیگر بسیاری از استادان دانشگاه‌ها، در دریا حضور نداشته‌اند و آن‌طور که باید و شاید با آن عجین نشده‌اند. ارزیابی شما از این مشکل چیست؟ آیا برای حل آن و استفاده از این نیروها، تدبیری اندیشیده‌اید؟

در حوزه‌ی آموزش‌های مرتبط با دریا، هم بخش تئوری مطرح است و هم بخش کارآموزی یا حوزه‌های اجرایی و عملی. یک دریانورد، نمی‌تواند در خشکی آموزش ببیند و بدون این که روی کشتی با مسائل بسیار حساس و مهم و مشکل آن آشنا شده باشد، برای دریا آماده شود. در بخش کارآموزی، مشکلی از این بابت در دانشگاه‌های ما وجود ندارد و از افراد خبره، با عنوان کاپیتان، سرمهندس یا مهندس ارشد استفاده می‌شود. طبق شاخص‌های وزارت علوم، برای تدریس در درس‌های تئوری دوره‌ی لیسانس، حداقل مدرک کارشناسی ارشد مورد نیاز است و در حال حاضر برای استخدام عضو هیئت علمی، مدرک دکترا ضروری است؛ مگر در مواردی که نیروی کافی برای یک رشته‌ی خاص وجود نداشته باشد و وزارت علوم، به مدارک پایین‌تر اجازه‌ی تدریس بدهد. اما در درس‌های عملی و کارگاهی و آزمایشگاه‌ها، چنین قانونی وجود ندارد. البته عضو هیئت علمی شدن، شرایط دیگری هم دارد. مثلاً کسی که در استخدام یک سازمان است، نمی‌تواند به عنوان عضو هیئت علمی استخدام شود، مگر بعد از بازنشستگی و در یکی از مراکز آموزش عالی غیرانتفاعی و غیردولتی.

ولی برای استفاده از افراد مجرب بدون مدرک دانشگاهی به منظور تدریس درس‌های تئوری، راه‌حلهایی وجود دارد. مثلاً چنین فردی می‌تواند با استادی که از نظر مدرک و درجه‌ی علمی شرایط لازم برای تدریس را دارد در ارائه‌ی یک درس همکاری کند و به عنوان دستیار یا کمک‌استاد، تجربه‌هایش را به دانشجویان منتقل کند. به این ترتیب، یک درس توسط دو یا سه نفر ارائه خواهد شد. راه دیگر این است که خبرگانی را با عنوان "خبرگان بدون مدرک دانشگاهی" تعریف کنیم. این چیزی است که در مصوبه‌ی شورای عالی انقلاب فرهنگی هم آمده است، که البته در آن‌جا در حوزه‌های خاص تعریف شده است.

سازمان بنادر و دریانوردی، در حوزه‌های دریایی هم می‌تواند استفاده از خبرگان را به شورای عالی انقلاب فرهنگی پیشنهاد کند. در صورت اخذ مجوز از شورا، ما می‌توانیم افراد مجرب را از نظر علمی ارزیابی کنیم و اگر در سطح مورد نظر باشند، آن‌ها را به عنوان مربی و آموزش‌یار، عضو هیئت علمی کنیم.

● در پایان اگر صحبت خاصی دارید، بفرمایید بیان کنید؟

اولاً در حوزه‌ی دریا، هزینه‌ی تربیت نیرو بسیار زیاد است و با هیچ یک از رشته‌های دیگر قابل قیاس نیست. بنابراین بهتر است دانشجویان رشته‌های دریایی، برای گذراندن خدمت سربازی به جایی بروند که از تجربه‌ی آن‌ها استفاده شود. این افراد می‌توانند ظرف دو سال، خدمات ارزشمندی را، در حوزه‌ی دریا و دریانوردی ارائه بدهند. این کار، علاوه بر آن که استفاده از توانایی‌های فارغ‌التحصیلان

رشته‌های دریایی را میسر می‌سازد، در حوزه‌ی فرهنگی و ایجاد انگیزه‌های مادی و معنوی در میان آن افراد هم اهمیت بسیار می‌یابد. دوماً، در حال حاضر، بعضی از ارگان‌ها، دست‌مزد بسیار کم‌تری به نیروهای ایرانی، (نسبت به نیروهای خارجی) می‌دهند؛ در حالی که این افراد، شرایط یکسان و یا حتی بهتری از نیروهای خارجی دارند.

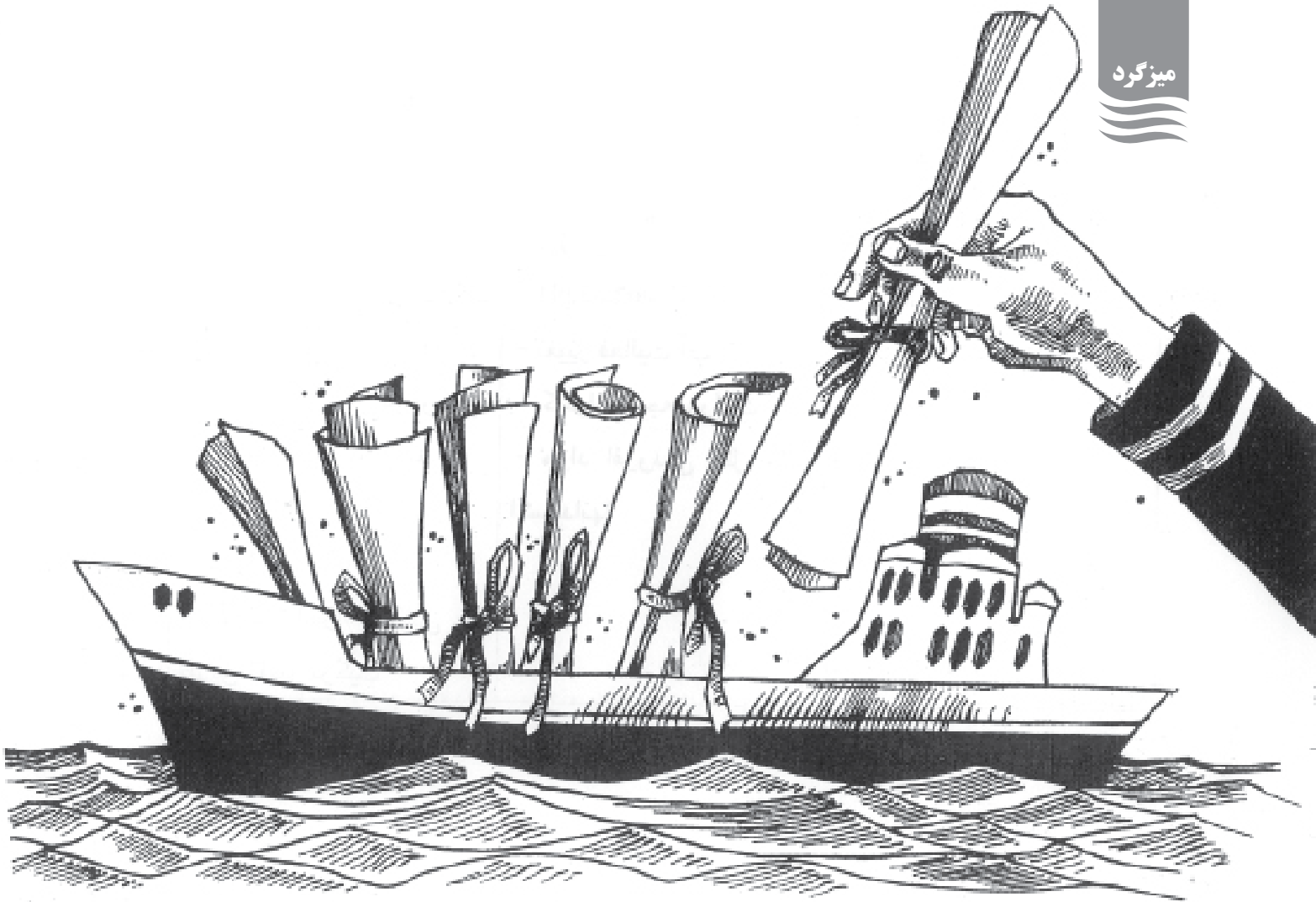
در نهایت، با توجه به مرزهای آبی و طولانی ما در شمال و جنوب و منابع دریایی و زیردریایی، بخش وسیعی از درآمدهای ملی ما، می‌تواند در حوزه‌ی دریا تأمین شود. امیدواریم که این کار، با برنامه‌ریزی انجام گیرد و در آینده‌ی نزدیک، حوزه‌ی دریا، جایگاه واقعی خودش را پیدا کند و بخش وسیعی از منافع ملی ما در حوزه‌ی دریا تأمین شود، به طوری که همه‌ی ملت ایران از آن سود ببرند. ■

GL
OPERATING 24/7

**فرا رسیدن روز جهانی دریانوردی
بر دست اندرکاران صنعت دریایی و بندری کشور
مبارک باد**

Lloyd German Iran Kish, Ltd.
A Member of Germanischer Lloyd Group

Address: Bldg. No. 24, 2nd Floor,
9th St., Vozara Ave.,
Tehran 1513733713 Iran
Tel: +98 (0) 21 88557156
+98 (0) 21 88557157
Fax: +98 (0) 21 88557158
Email: gl-tehran.maritime@group.com



در نشست تخصصی با حضور مسئولین و کارشناسان بررسی شد

کیفیت و کمیت آموزش های دریانوردی

سید عیسی عماد

اساره

ارزیابی کیفیت آموزش های دریانوردی از یک سو و دغدغه‌ی کمبود نیروی انسانی دریانورد از سوی دیگر دلیل آن بود تا ماهنامه‌ی "بندرودریا"، به منظور بررسی معضلات کمی و کیفی دریانوردی، در نشست تخصصی با حضور اعضای اصلی و مؤثر بخش آموزش های دریایی کشور، منعکس کننده‌ی دیدگاه‌ها، پیشنهادات و ارائه‌دهنده‌ی نظرات کارشناسی مسؤولان ذی ربط باشد. در این نشست که شهریور ماه سال جاری در محل سازمان بنادر و دریانوردی برگزار شد، "مهندس محمدرضا قادری" مدیرکل استانداردها، آموزش و گواهی‌نامه‌های دریانوردی سازمان بنادر و دریانوردی، "کاپیتان محمدعلی شهبا" رئیس مرکز آموزش کشتیرانی، "مهندس حسن قربان" مدیر امور آموزش کشتی‌رانی جمهوری اسلامی ایران، "کاپیتان جعفر جلالی" رئیس آموزش و تجهیز نیروی انسانی شرکت ملی نفتکش، "کاپیتان نصرت‌الله علی‌پور" رئیس اداره‌ی استانداردهای سازمان بنادر و دریانوردی، "کاپیتان محمد انصاری" معاون امور آموزش و تجهیز نیروی انسانی شرکت ملی نفتکش، "کاپیتان امیرمنصور کوچانی" مدیرعامل شرکت بین‌المللی دریانوردی آفرین قشم، "نادر پسنده" رئیس اداره‌ی صدور گواهی‌نامه‌های دریانوردی، "حمید ودادی" مشاور مرکز تحقیقات سازمان بنادر و دریانوردی، پیرامون وضعیت آموزش های دریانوردی به لحاظ کمی و کیفی در کشور و مقایسه‌ی آن با سطوح بین‌المللی، بازار اشتغال دریانوردان، سهم بخش خصوصی از آموزش دریانوردان و چالش‌های عمده‌ی حرفه‌ی دریانوردی در ایران، منطقه و جهان به بحث و گفت‌وگو پرداختند. شرح کامل این نشست تخصصی را در ادامه می‌خوانید.

در ابتدای این نشست، سردبیر ماهنامه "بندرودریا" با اشاره به هدف نشریه از پرداختن به موضوع "مدیریت منابع انسانی و آموزش‌های دریانوردی" اظهار امیدواری کرد تا انتشار نتیجه‌ی این میزگرد در نشریه مرجعی برای پاسخ‌گویی به سؤالات آموزشی در این زمینه باشد. وی از "مهندس محمدرضا قادری" خواست تا به عنوان مدیرکل بخش استانداردها، آموزش و گواهی‌نامه‌های دریانوردی، به ارزیابی وضعیت کلی آموزش‌های دریانوردی در کشور بپردازد.

"قادری" با تأکید بر اهمیت آموزش‌های دریانوردی برای سازمان بندرودریانوردی و ابعاد گسترده‌ی آن، گفت: "ایجاد پتانسیل و ظرفیت برای بخش آموزش و اشتغال‌زایی، از وظایف بخش حاکمیتی کشور و سازمان بندرودریانوردی در برنامه‌های توسعه‌ای است. باید دریانوردانی با کیفیت مطلوب در کشورمان تربیت شوند تا بتوانند به بهترین نحو در کشتی‌ها کار کنند".

وی افزود: "وظیفه‌ی مرجع دریایی آن است که هم به استانداردهای آموزشی بپردازد و هم پتانسیل ظرفیت کار را در استان‌های ساحلی تقویت کند. در نتیجه باید مراکز آموزشی را فعال و حمایت کرد و یا وام‌های مختلف برای توسعه‌ی این مراکز پرداخت شود تا جوانان استان‌های ساحلی، ضمن آموزش، به رشته‌های دریایی روی آورند".

البته در این زمینه مشکلاتی هم وجود دارد که مرجع دریایی کشور باید به آن توجه کند تا با رفع آن‌ها شرایط اشتغال‌زایی مطلوب‌تری برای جوانان استان‌های ساحلی ایجاد شود. "قادری" گفت: "اماری که از سازمان بین‌المللی دریانوردی اخذ شده است نشان می‌دهد در سطح فرماندهی و نیز توانمندسازی رشته‌های اصلی دریانوردی (که باید موتور کشتی‌رانی بین‌المللی را به حرکت دربیابرد)، کمبود وجود دارد. این در حالی است که تا پایان سال ۲۰۰۸ میلادی، در سطح فرماندهی حدود ۴۹۸ هزار دریانورد بر روی کشتی‌ها فعالیت داشته‌اند که نسبت به سال قبل از آن، با کاهش ۳۴ هزار دریانورد روبه‌رو شده است. از این رو پیش‌بینی می‌شود که تا سال ۲۰۱۲ میلادی، حدود ۸۴ هزار دریانورد در سطح بین‌الملل و رده‌ی فرماندهی، کمبود نیروی انسانی وجود داشته باشد. به همین جهت، سازمان بین‌المللی دریانوردی با چندین سازمان مختلف بین‌المللی دیگر مثل ILO، برنامه‌ی جامعی را مطرح کرده است تا با عملی کردن شیوه‌های تشویقی، افراد بیشتری به طرف دریا و حرفه‌ی دریانوردی روی آورند و پس از جذب، حفظ و نگهداری شوند".

وی در ادامه با اشاره به عمر حیات دریایی



محمدرضا قادری:

وظیفه‌ی مرجع دریایی آن است که هم به استانداردهای آموزشی بپردازد و هم پتانسیل ظرفیت کار را در استان‌های ساحلی تقویت کند. در نتیجه باید مراکز آموزشی را فعال و حمایت کرد و یا وام‌های مختلف برای توسعه‌ی این مراکز پرداخت شود تا جوانان استان‌های ساحلی، ضمن آموزش، به رشته‌های دریایی روی آورند.

دریانوردان ایرانی، افزود: "براساس کار تحقیقاتی مشخص شده است که عمر مؤثر دریایی دریانوردان ایرانی بیش از ۱۵ سال نیست، یعنی محدوده‌ای بین ۱۰ تا ۱۵ سال در دریا را دربر می‌گیرد که خود دلایل مختلفی دارد. دریانورد بعد از ۱۰ تا ۱۵ سال، باید در خشکی جذب و به کار گرفته شود و در ارتباط با مسایل و کارهای دریایی فعال باشد، این امر از وظایف مرجع دریایی است که در دستورکار این مرجع و بخش‌های مختلف آموزشی قرار گرفته، به طوری که در برنامه‌ی توسعه‌ی پنجم نیز به آن پرداخته شده است".

مدیرکل استانداردها، آموزش و گواهی‌نامه‌های دریانوردی سازمان بندرودریانوردی با توجه به عضویت و حضور الزامی ایران در فهرست سفید (white list) کنوانسیون STCW، وضعیت آموزش دریانوردی کشور را مطلوب ارزیابی کرد و گفت: "نتایج نشست اجلاس‌های IMO، همچنین قبولی در آزمون‌ها و آمارهای تحلیلی نشان می‌دهد که در زمینه‌ی آموزش، برگزاری امتحانات و صدور

گواهی‌نامه‌های دریانوردی، در وضعیت مطلوبی قرار داریم. با نظر به این‌که کنوانسیون STCW، به عنوان کنوانسیون اصلی در رابطه با آموزش‌های دریانوردی محسوب می‌شود و بیش از ۹۰ درصد کشورهای دریایی عضو آن هستند و الزامات این کنوانسیون را با دقت اجرا می‌کنند، ایران نیز که از سال ۱۹۹۶ میلادی به این کنوانسیون پیوسته است، تمامی استانداردهای آموزشی، امتحانات و صدور گواهی‌نامه‌ها را براساس قوانین آن اجرا می‌کند. ایران از سال ۱۹۹۹ میلادی، در فهرست سفید کنوانسیون STCW قرار دارد و تا به حال براساس قوانین این کنوانسیون، حدود ۱۶ هزار گواهی‌نامه دریانوردی برای شناورهای بالای ۵۰۰ GT صادر کرده است. همچنین ۱۸۰ هزار گواهی‌نامه برای افرادی که بر روی شناورهای زیر ۵۰۰ GT فعالیت می‌کنند و حدود ۲۰۰ هزار گواهی‌نامه‌ی جانبی صادر شده است. نتیجه‌ی اجرای دقیق اصول کنوانسیون STCW، موجب آن شده تا حدود ۹۴ دوره آموزشی مرتبط و منطبق بر این کنوانسیون تدوین شود. این ۹۴ دوره‌ی آموزشی، اکنون در راستای خصوصی‌سازی و مباحث مربوط به اصل ۴۴ قانون اساسی پیش می‌روند و نتیجه‌ی آن، تأسیس ۵۴ مرکز آموزشی در استان‌های ساحلی است که بیشتر آن‌ها مراکز آموزشی خصوصی هستند و توسط سازمان بندرودریانوردی، ارزیابی و ممیزی می‌شوند".

وی با تأکید بر کاهش سن متقاضیان در هنگام ورود به دریانوردی، تقویت هنرستان‌های دریایی را از دیگر اقدامات انجام شده دانست و افزود: "تقویت هنرستان‌های دریایی جزو دستورکار سازمان بندرودریانوردی بوده و نتیجه‌ی این امر، بازنگری و انطباق سرفصل‌های درسی هنرستان‌های فنی حرفه‌ای استان‌های ساحلی با کنوانسیون STCW است که با هماهنگی وزارت آموزش و پرورش به انجام می‌رسد. اکنون ۹ مرکز آموزش علوم و فنون دریایی در استان‌های ساحلی فعالند که بیش از ۲ هزار نفر دانش‌آموز در آن‌ها به فراگیری آموزش‌های دریایی مشغولند. این مراکز موظفند که سیستم مدیریت کیفیت را اجرا کنند، چون این امر، یکی از الزامات کنوانسیون STCW است. هنرستان‌های دریایی با توجه به حمایت‌های مرجع دریایی در حال تدوین سیستم مدیریت کیفیت هستند که خود شرایط مطلوبی ایجاد می‌کند تا برخی از جوانان استان‌های ساحلی بتوانند به حرفه‌ی دریایی روی آورند".

"کاپیتان محمدعلی شهبان" رییس مرکز آموزش کشتی‌رانی جمهوری اسلامی ایران، دومین کارشناسی بود که در این نشست با موضوع



محمدعلی شهباء:

در ایران آموزش‌های دریانوردی به طور جامع عملی می‌شود و توقع از دریانورد این است که تمام مطالب و دستورالعمل‌ها را بداند. در نتیجه عمق دانش به کار رفته در این فراگیری‌ها، نسبت به اغلب کشورهای دنیا بیشتر است.

آموزش‌های دریانوردی در سطح بین‌المللی و مقایسه با آموزش‌های درون کشور، به صحبت پرداخت. وی گفت: "بخشی از آموزش‌های دریانوردی تحت تأثیر سیستم و ساختار آموزشی کشورهاست و بخش دیگری مربوط به رعایت آموزش‌های خاص دریانوردی طبق کنوانسیون و نوع توقعات است". در ایران با توجه به رعایت حداقل‌های کنوانسیون STCW، مشاهده می‌شود که محتوای آموزش‌های دریانوردی نسبت به خیلی از کشورهای مواد آموزشی بیشتری برخوردار است. کشورهای مختلف با توجه به هدف و نیاز ی که دارند این ضوابط را توسعه می‌دهند، به طوری که بعضی کشورها مثل فیلیپین به حداقل آن بسنده می‌کنند و بعضی دیگر مثل ایران (با توجه به این‌که دولت با بخش‌های مختلف دریایی، مثل شرکت‌های کشتی‌رانی و مراکز آموزشی ارتباطی تنگاتنگ دارد) فعالیت گسترده‌تری دارند. در نتیجه، رعایت حداقل‌های کنوانسیون از یک طرف و فن‌آوری‌های جدید در ساخت کشتی و تغییر قوانینی که دریانورد باید از آن‌ها آگاهی داشته باشد از طرفی دیگر، باعث شده است که آموزش‌های دریایی در ایران بخشی پویا باشد." "کاپیتان شهباء" در ادامه افزود: "آموزش‌ها در



حسن قربان:

با تربیت دانش‌آموزان در هنرستان‌هایی که علوم دریایی را آموزش می‌دهند، تولید دانشجو، به میزان ۲ سال تقلیل پیدا می‌کند و هزینه‌های تربیت و آموزش دانشجو، به نصف کاهش می‌یابد که در نهایت منجر می‌شود تا دریانورد زودتر در بازار کار حاضر شود.

برخوردار است. ایرانی‌ها باهوشند و استعداد خوبی دارند و فرایند آموزش و ارزیابی آنان نشان می‌دهد که دریانورد ایرانی کارش را به خوبی انجام می‌دهد و در هر کجا که باشد، عملکرد مناسبی دارد." "مهندس حسن قربان"، مدیر امور آموزش کشتی‌رانی جمهوری اسلامی نیز با ارزیابی اشتغال‌زایی برای جمعیت جوان ایران در سال‌های آینده، در ارتباط با هزینه‌های آموزش دریانوردی در دانشگاه‌های دولتی و ارائه‌ی آمار مقایسه‌ای عملکرد دریانوردی چند کشور، گفت: "طبق آمار، جمعیت ایران در سال ۲۰۱۰ میلادی، حدود ۷۴ میلیون نفر است که حدود ۱۶/۵ میلیون نفر از این جمعیت را افراد بین ۱۵ تا ۲۴ سال تشکیل می‌دهند که نشان‌دهنده‌ی پتانسیل جوان خیلی مطلوبی است. این‌که دولت اعلام می‌کند؛ اگر یک میلیون نفر شغل در سال ایجاد کنیم، تازه می‌توانیم نرخ بیکاری را در همین حد نگهداریم حرف کارشناسانه‌ای است که اگر این امر اتفاق نیفتد، مشکل‌آفرین می‌شود. از یک میلیون شغلی که در سال باید ایجاد شود، قسمتی از آن سهم دریانوردی و مشاغل دریایی است. اما اکنون تمام ارگان‌های دولتی و خصوصی، همه باید به سمتی بروند که در کنار کسب کیفیت مطلوب، به فکر

سطح دنیا به دو صورت ارائه می‌شوند یک سری از آن‌ها، آموزش‌های فراگیرند و به عنوان حداقل‌های دستورالعمل‌هاست که برای ارزیابی اجرای آن‌ها، مرجع حاکمیت امتحان می‌گیرد و سری دیگر، آموزش‌ها و تعلیم فن‌آوری‌های خاص شرکت‌های کشتی‌رانی به عنوان آموزش‌های کاربردی است. این آموزش‌های تخصصی می‌توانند از سوی شرکت‌های تأمین‌کننده‌ی دریانورد، ارائه شوند. ما به لحاظ برخورداری از محتوای آموزشی کمبودی نداریم، اما بحث این است که در مراجع حاکمیتی چگونه باید به محتوای آموزشی نگاه شود و این موضوع مربوط می‌شود به این‌که اصولاً چه توقعی از دریانورد داریم؟

در این‌جا دیدگاه و فرهنگ حاکم بر کشور است که گاهی به دریانورد تنها به عنوان یک اپراتور نگاه می‌کند و در نهایت فقط در همان حد متعارف از فرد مورد نظر توقع کار و حضور در فعالیت‌های دریایی دارد و گاهی نیز دریانورد به گونه‌ای دیده می‌شود که بتواند در کشتی کار تعمیر، نگهداری و مهندسی کاملی را انجام دهد که باید به همان نسبت نیز آموزش ببیند.

رییس مرکز آموزش کشتی‌رانی با اشاره به این‌که انواع آموزش‌ها در سطح کشور تفکیک نمی‌شوند و به طور جداگانه مورد بررسی قرار نمی‌گیرند، گفت: "در ایران آموزش‌های دریانوردی به طور جامع عملی می‌شود و توقع از دریانورد این است که تمام مطالب و دستورالعمل‌ها را بداند. در نتیجه عمق دانش به کار رفته در این فراگیری‌ها، نسبت به اغلب کشورهای دنیا بیشتر است. حاصل آن‌که، ارزیابی مقایسه‌ای کیفیت آموزش، باید همراه با هدفی باشد که هر کشوری آن را دنبال می‌کند."

وی فاصله و عدم ارتباط میان مرجع حاکمیت با شرکت‌های کشتی‌رانی و مراکز آموزشی را عامل مهم مشکلات آموزشی در بسیاری از کشورها دانست و افزود: "مرجع حاکمیت، با توجه به وظیفه‌ی ملی و نیاز صنعت کشتی‌رانی باید الزامات و اصولی را مقرر کند که نه زیاد باشد و نه کم. چرا که اگر الزامات زیاد باشند بار مالی زیاد از حدی ایجاد می‌کند و اگر هم این الزامات کم باشند، به هدف نمی‌رسیم. در نتیجه دستیابی به نقطه‌ی بهینه در این امر بسیار مهم است؛ چرا که هرچه نقطه‌ی بهینه به نیازهای کشور نزدیک‌تر باشد، زودتر به اهداف می‌رسیم. همچنین ارتباط نزدیک بین مرجع حاکمیت با شرکت‌های خصوصی و کشتی‌رانی، به دستیابی نقطه‌ی بهینه کمک می‌کند، این موضوع در ایران، به منزله‌ی نقطه‌ی قوت است و می‌توان گفت که کشور ما در محتوای آموزشی و کیفیت دریانوردی از سطح خوبی

کمیت هم باشند. به عنوان مثال هدف گذاری این که در برنامه‌ی توسعه‌ی پنجم، ۵ هزار نفر دریانورد داشته باشیم، مطلوب است اما چگونه می‌توان به این هدف دست یافت؟

اکنون به لحاظ کیفیت آموزش دریانوردی، آن افرادی که مدرک شایستگی از سازمان بنادر و دریانوردی می‌گیرند، از سوی کشتی‌رانی جمهوری اسلامی نیز دارای استاندارد مطلوب و خوبی هستند و حتی از سطحی بیشتر از حداقل استانداردها برخوردارند. استانداردها از نظر ماه در همین حد خوب است و شاید اگر بخواهیم استانداردها را بالاتر ببریم، توجهی نداشته باشد، چون اکنون در رده‌ی مطلوبی هستیم.

اگر بخواهیم مقایسه‌ای داشته باشیم بین کشورهای مختلف، مشاهده می‌کنیم که کشور اندونزی با جمعیت ۴۵ میلیون نفری، خروجی حدود ۱ هزار افسر دریایی را در سال دارد، میانمار با ۵۵ میلیون نفر جمعیت، ۳۰۰ نفر خروجی افسر در سال و ویتنام با جمعیت ۸۲ میلیونی خود، حدود ۲ هزار نفر خروجی افسر را در سال به خود اختصاص می‌دهد و در مجموع اندونزی ۸۹ هزار و ۹۰۰ دریانورد، میانمار ۴۰ هزار و ویتنام ۲۰ هزار دریانورد دارد. همچنین در تمام این کشورها، مراکز آموزش دریانوردی دولتی و غیردولتی، جزو فهرست سفید IMO هستند؛ منتها اندونزی و میانمار به لحاظ استاندارد در حد متوسط‌اند. هزینه‌ی تولید یک دانشجو در روز اول تا آخر در کشور اندونزی، معادل ۳ هزار و ۷۳۲ دلار آمریکاست، در میانمار ۸۴۰ و در ویتنام ۶۰۰ دلار است که در مقایسه با ایران از تفاوت معنی‌داری برخوردار است. در حقیقت به این دلیل سرمایه‌گذاران بخش خصوصی به سمت ایران نمی‌آیند. دانشگاه‌های دولتی ایران به ازای تربیت دانشجو پول زیادی می‌گیرند (حداقل ۵ تا ۶ برابر اندونزی) و هیچ زمان هم توجهی نداشته‌اند که چرا دانشجوی دریانوردی، هزینه‌ی اضافی نسبت به دانشجویان سایر رشته‌ها باید پرداخت کند؟ زمانی بحث کمک‌رسانی مطرح بود که در جای خودش، کمک‌های خیلی زیادی به بهسازی دانشگاه‌ها شد. توجه به این نکته ضروری است که هر چه بیشتر هزینه‌های آموزشی را بپذیریم، وضع خوب‌تر می‌شود، اما صرف هزینه بدون قید و شرط، صحیح نیست. هر فرایند و حرکتی اگر هوشمندانه نباشد و بدون آنالیز باشد، اثری ندارد. در این زمینه، همفکری و همراهی خوبی بین مرجع حاکمیتی و شرکت‌های کشتی‌رانی وجود دارد. به طور کلی این دردها را سازمان بنادر و دریانوردی شناخته است.

وی در ادامه افزود: "با تربیت دانش‌آموزان در هنرستان‌هایی که علوم دریایی را آموزش



امیر منصور کوچانی: با جداسازی آموزش از کارآموزی، افرادی که فقط به دنبال اخذ مدرک کارشناسی هستند از دیگر افراد مشخص می‌شوند و باقی مانده‌ی فارغ‌التحصیلان، شامل افرادی خواهند بود که به طور واقعی متقاضی گذراندن واحدهای عملی صنعت دریایی هستند.

می‌دهند، تولید دانشجو، به میزان ۲ سال تقلیل پیدا می‌کند و هزینه‌های تربیت و آموزش دانشجو، به نصف کاهش می‌یابد که در نهایت منجر می‌شود تا دریانورد زودتر در بازار کار حاضر شود. اکنون برای اخذ مدرک مهندس سومی یا افسر دومی دریانوردی، افراد می‌توانند با هر دیپلمی که دارند وارد دوره‌های خاص شوند. اگر فوق‌دیپلم رشته‌های دریایی باشند، نیز می‌توانند وارد دوره‌های آموزشی شوند و اگر لیسانس داشته باشند، پس از طی یک فرایند متفاوت، می‌توانند به فراگیری آموزه‌ها بپردازند. این عمل به آن معنی است که سازمان بنادر و دریانوردی راه‌های ورود به دریانوردی را به درستی باز گذاشته است و حتی باید از این نیز جلوتر رود.

"قربان"، با تأکید بر توجیه وزارت آموزش و پرورش و وزارت علوم، تحقیقات و فن‌آوری (به عنوان متولیان آموزش دریانوردی کشور)، نسبت به رویکردهای صنعت دریانوردی و مشکلات آن، گفت: "باید در بخش آموزش این وزارتخانه‌ها تغییری ایجاد شود که با مرجع حاکمیتی همراه باشند و نیازهای صنعت دریانوردی را مشاهده و بررسی کنند تا عرضه و تقاضای دریانورد متخصص با هم برابر شود، باید در کنار حفظ کیفیت مطلوب،

به سراغ روان‌سازی راه‌های ورود به دریانوردی و افزایش تعداد دریانورد هم رفت، باید با کاهش سن ورود افراد به حرفه‌ی دریانوردی، جوانان را به این سیستم فرا خواند و آنان را تشویق کرد."

وی معتقد است که دلیل عمده‌ی کاهش و ریزش دریانوردان، مربوط به زیاد بودن مدت زمان خدمت دریانوردی است؛ اما اگر دریانوردان، در عوض ۳۰ سال خدمت، بعد از گذشت ۲۰ سال بازنشسته شوند، آن‌گاه متوسط حضور ۱۳ ساله‌ی آنان بر روی دریا، به ۱۷ تا ۱۸ سال افزایش می‌یابد و از ریزش‌ها و حذف این نیروها جلوگیری می‌شود.

"کاپیتان امیر منصور کوچانی"، مدیرعامل شرکت بین‌المللی دریانوردی آفرین قشم، کارشناس دیگری بود که در پاسخ به پرسش "بندردریا" در خصوص بازار کار دریانوردان و آینده‌ی شغل دریایی در کشور، گفت: "تجربه نشان داده است که با توجه به کیفیت مطلوب آموزش‌های دریانوردی در کشور، ورودی‌های صنعت دریایی، توانایی اداره این صنعت را دارند. اما در بحث کمیت باید به مواردی ریشه‌ای توجه داشت، مانند این که آیا مدرک کارشناسی وزارت علوم و مدرک شایستگی سازمان بنادر و دریانوردی لازم و ملزوم یکدیگرند؟ یعنی آیا یک دریانورد، به طور قطع نیاز دارد که از لحاظ بینش فردی و جایگاه اجتماعی، مدرک کارشناسی داشته باشد؟ اگر این مسأله شفاف شود، آن وقت، به مبحث وزارت علوم، تحقیقات و فن‌آوری می‌رسیم و بررسی می‌کنیم که جایگاه این وزارتخانه با توجه به بودجه‌ی کلانی که در تربیت دریانوردان دریافت می‌کند، کجا قرار دارد؟ چرا بخش خصوصی باید هزینه‌ی آموزش دانشجوی دریانوردی را پرداخت کند؟ چرا باید استادان دریایی از دوره‌های تربیت اساتید وزارت علوم محروم باشند؟ چرا دانشجوی متقاضی صنعت دریایی، نمی‌تواند به صورت دانشجوی دولتی بدون هزینه وارد دانشگاه شود؟ چرا وزارت علوم، در زمینه‌ی صرف هزینه‌های آموزش دریانوردی (۹ ماه به طور میانگین)، که هر دانشجوی دریانوردی باید طی کند، خود را درگیر و مسؤول نمی‌داند؟ این‌ها سؤالاتی هستند که پاسخ به آن‌ها، موجب شفاف‌سازی خیلی از مسائل خواهد شد."

وی پیشنهاد کرد که دوره‌ی کارآموزی دریایی، از روند آموزش دریایی جدا شود؛ یعنی وزارت علوم در ابتدا دانشجویان رشته‌های دریایی را مانند دانشجویان رشته‌های دیگر جذب کند، آموزش دهد و به آن‌ها مدرک کارشناسی دریایی ارائه کند بدون این که نگران کارآموزی آنان باشد. چرا که تجربه نشان داده است که درصد زیادی از دانشجویان دریایی، تنها طالب مدرک کارشناسی هستند و

بدون تفکر کامل، وارد این سیستم می‌شوند؛ در نتیجه پس از پایان آموزش‌های دانشگاهی، هنگام ورود این دانش‌آموختگان به صنعت دریایی، ریزش دیده می‌شود."

"کاپیتان کوچانی"، افزود: "با جداسازی آموزش از کارآموزی، افرادی که فقط به دنبال اخذ مدرک کارشناسی هستند از دیگر افراد مشخص می‌شوند و باقی مانده‌ی فارغ‌التحصیلان، شامل افرادی خواهد بود که به طور واقعی متقاضی گذراندن واحدهای عملی صنعت دریایی هستند. با توجه به این‌که دوره‌ی کارآموزی دریانوردان، بر دوش شرکت کشتی‌رانی و شرکت ملی نفتکش خواهد بود و این دو شرکت، عملیاتی هستند و نه آموزشی، و با نظر به این‌که فضای خالی برای تربیت دریانورد ندارند، با کمیت تربیتی و پرورشی روبه‌رو می‌شویم و این پرسش حاصل می‌شود که آیا میزان دانشجویان دریایی تربیت شده، با ظرفیت جذب کارآموزی این دو شرکت هماهنگی دارد یا نه؟ ما در این مسیر تجربه‌ی داشتیم، مبنی بر این‌که با سرمایه‌گذاری مشترک ۴ دانشگاه و ۳ ارگان دریایی، مؤسسه‌ای تشکیل شد تا دریانورد آزاد تربیت کند، با این هدف که پس از فارغ‌التحصیلی دریانوردان و اخذ مدرک شایستگی دریانوردی، آن‌ها هیچ‌گونه وابستگی به سازمان مادر نداشته باشند. این طرح در ابتدا خوب پیش رفت، ولی به مرور زمان، به علت عدم تدوین یک دستورالعمل کلی و کلان، آن مؤسسه با مشکل مواجه شد و علی‌رغم این‌که در آن دوره، ۲۵۰ دریانورد آزاد تربیت کردیم، با مشکل دریانوردی آن‌ها نیز مواجه شدیم، که البته تا حدودی مسائل‌شان حل شد. با توجه به مشکلات پیش‌روی بخش خصوصی، مانند نبود ظرفیت برای جذب و پذیرش تربیت‌شدگان، بازار کار مطلوبی برای این افراد وجود ندارد؛ هدف ما آن بود که این افراد پس از آموزش، وارد بازارهای بین‌المللی شوند ولی باز هم با مشکل تأمین هزینه‌ها و شرایط خاص اعزام دریانورد به ناوگان‌های غیرایرانی روبه‌رو بودیم. پس ابتدا باید در زمینه‌ی تناسب کمیت‌ها بیشتر کار کنیم و ببینیم که نیاز دریانوردی کشور، به طور دقیق چند نفر در سال است و بر همان اساس نیز سرمایه‌گذاری کنیم و به تربیت و پرورش دریانورد مبادرت ورزیم."

مدیرعامل شرکت بین‌المللی دریانوردی آفرین قشم، نبود کشتی آموزشی را از دیگر مشکلات بخش آموزش‌های دریانوردی دانست و گفت: "اکنون باید وضعیت یک کشتی آموزشی که بتواند تمام نیازهای کارآموزی را جدا از ناوگان‌های دریایی تأمین کند، به سرانجام برسد که این موضوع نیازمند سرمایه‌گذاری مشترک شرکت‌های



جعفر جلالی:

همان‌طور که وزارت علوم برای تربیت و پرورش یک جراح هزینه می‌کند، باید قسمتی از هزینه‌های آموزش‌های دریانوردی را نیز بپذیرد تا ارگان‌های دریایی، متقبل هزینه‌های هنگفت نشوند. امید است که در آینده با ایجاد شرایط مطلوب، از مباحث تصدی‌گری در آموزش‌های دانشگاهی دریایی، خلاصی بیابیم.

دریایی، وزارت علوم و سازمان بنادر دریانوردی است؛ تا این کشتی، بتواند به صورت یک شخصیت حقوقی مستقل، ولی زیر نظر سازمان بنادر فعالیت کند و فارغ‌التحصیلان دانشگاه‌های دریایی را جدا از رابطه‌ای که با شرکت‌های دریایی دارند، تربیت کند. در این صورت دریانوردان می‌توانند پس از اخذ مدرک کارشناسی و شایستگی، کارآموزی خود را انجام دهند و قابلیت جذب در شرکت‌های دریایی را داشته باشند."

همچنین در این نشست، "کاپیتان جعفر جلالی"، مدیر آموزش و تجهیز نیروی انسانی شرکت ملی نفتکش، با ارزیابی آموزش‌های دریایی در ایران، گفت: "ابتدا آموزش‌های دریایی با آموزش‌های دانشگاهی شروع می‌شوند و بعد از آن نوبت به آموزش‌های کوتاه‌مدت و تکمیلی می‌رسد. در آموزش‌های دانشگاهی، سه مسیر برای پیمایش وجود دارد:

۱- استفاده از دانشگاه‌های وزارت علوم، شامل دانشگاه چابهار، نوشهر و دانشگاه آزاد اسلامی خارک.

۲- بهره‌گیری از دانشگاه جامع علمی کاربردی که

شرکت نفتکش به عنوان پیش‌رو در این زمینه اقدام کرده است و مجوز برگزاری دوره‌ی کارشناسی را اخذ نموده است.

۳- اقدام بر مبنای آموزش‌های حرفه‌ای، که کشتی‌رانی جمهوری اسلامی متولی آن است و از طریق برگزاری آزمون‌های داخلی، نفرات را جذب می‌کند. در دو روش قبلی، برای پذیرش از آزمون کنکور استفاده می‌شود، که در روش اول، از طریق کنکور سراسری و در روش دوم، در آبان ماه با کنکور سراسری، جذب نیرو انجام می‌شود. اما آیا تا به حال، به طور مشخص متولی آموزش دریایی در کشور مشخص شده است؟ از طرفی وزارت علوم خود را متولی می‌داند و از طرف دیگر سازمان بنادر دریانوردی خود را مسؤؤل قلمداد می‌کند، که باید با این چالش کنار آمد و مشخص کرد که به راستی کدام ارگان متولی است؟ اگر متولی آموزش عالی است؛ باید خود را موظف بداند که نیازهای این صنعت را برآورده کند که اگر نتوانست، صنعت نمی‌تواند منتظر بماند که با بروکراسی اداری کار پیش برود؛ چون آن وقت حرکت لاک‌پشتی خواهد بود و ما به اهداف نمی‌رسیم.

۴- مسیر و روش چهارم، در رابطه با وضعیت هنرستان‌های دریایی است که متولی‌گری آن را سازمان بنادر دریانوردی به عهده گرفته و در این زمینه موفق هم بوده است. چرا که با کنوانسیون STCW و IMO ارتباط دارد."

وی افزود: "من اعتقاد دارم که کیفیت آموزشی دریانوردان ما از سطح قابل قبولی برخوردار است، اما به چه بهایی؟ افراد خروجی دانشگاه‌های ما، اکنون دریانورد نیستند و کارشناسند. این افراد زمانی که وارد سیستم‌های دریایی می‌شوند، کاربری لازم را ندارند و در این‌جا، وظیفه‌ی ما به عنوان ارگان دریایی مسؤؤل، مهم است."

"کاپیتان جلالی" گفت: "ما خود را موظف می‌دانیم که آموزش‌های مان را روز به روز افزایش دهیم، چون اعتقاد داریم کیفیت علمی دانش‌آموختگان و خروجی دانشگاه‌ها مطلوب نیست، به طوری که باید در نهایت شرکت‌های دریایی به آنان آموزش‌های تکمیلی ارائه دهند. ما برای خروجی‌های دانشگاه‌ها بیش از ۳۹۰ ساعت، دوره‌ی آموزشی برگزار می‌کنیم تا به حد مطلوب برسند، یعنی ۶ ماه به مدت آموزش‌های‌شان اضافه می‌شود و این یعنی افزایش هزینه‌ای معادل ۵ میلیون تومان به مجموعه‌ی هزینه‌ی شرکت‌ها که این امری نامطلوب است. دانشگاه‌های وابسته به وزارت علوم باید بپذیرند که این دوره ۳۹۰ ساعت آموزش، در دوره‌ی آموزشی آن‌ها قرار گیرد، تا شرکت‌ها متقبل هزینه نشوند. همچنین اکنون با مشکلاتی

در مورد فراگیری و محاوره‌ی زبان انگلیسی روبه‌رو هستیم که دانشگاه‌ها در این زمینه، به طور فعال عمل نمی‌کنند."

مدیر آموزش و تجهیز نیروی انسانی شرکت ملی نفتکش، ابراز امیدواری کرد که خروجی‌های دانشگاه علمی- کاربردی به دلیل ارتباط نزدیک با صنعت دریا، دریانوردایی واقعی باشند و نه فقط در حد یک کارشناس دریایی باقی بمانند، تا بتوانند بلافاصله جذب شرکت شوند و به عنوان دریانورد، سرویس‌های خود را ارائه دهند."

وی گفت: "همان‌طور که وزارت علوم برای تربیت و پرورش یک جراح هزینه می‌کند، باید قسمتی از هزینه‌های آموزش‌های دریانوردی را نیز بپذیرد تا ارگان‌های دریایی، متقبل هزینه‌های هنگفت نشوند. امید است که در آینده با ایجاد شرایط مطلوب، از مباحث تصدی‌گری در آموزش‌های دانشگاهی دریایی خلاصی بیابیم و فقط در بخش آموزش‌های کوتاه‌مدت و تکمیلی فعال بمانیم. در غیر این صورت هم شرکت ملی نفتکش و هم شرکت کشتی‌رانی مجبورند که در مباحث کلی آموزش‌های دریانوردی دخیل باشند تا بتوانیم آموزش لازم برای دریانوردان را ارائه کنیم."

پس از پایان سخنان کارشناسانه‌ی "کاپیتان جلالی"، "کاپیتان محمد انصاری"، معاون امور آموزش و تجهیز نیروی انسانی شرکت ملی نفتکش نیز در ارتباط با راه‌اندازی دانشگاه جامع علمی کاربردی و روند آموزش‌های دریانوردی این شرکت، گفت: "شرکت ملی نفتکش ایران، با توجه به مشکلاتی که در زمینه‌ی کیفیت آموزش‌های دریانوردی وجود دارد، در راستای آموزش دریانوردان مورد نیاز خود، به طور اختصاصی اقدام کرد."

وی افزود: "دانشجویی که پس از فراغت از تحصیل، به ما می‌سپردند، تنها یک کارشناس علوم دریایی بود که از لحاظ کیفی و کارایی اگر او را می‌سنجیدیم، درمی‌یافتیم که او به درد شرکت‌های کشتی‌رانی نمی‌خورد. پس ما باید برای تکمیل فراگیری‌های او، نزدیک ۱ سال تلاش می‌کردیم تا آن‌طور که قابل قبول باشد، تربیت شود. توجه به این نکته ضروری است که دریانورد باید به منظور ارائه‌ی عملکردش تربیت شود؛ زیرا یک دریانورد، به همراه آموزش سرفصل‌های درسی، باید روح دریانوردی را هم فرا بگیرد؛ (مثل فرماندهی و فرمان‌برداری). قانون‌پذیری، روح دریانوردی است که در روند آموزش‌های دانشگاه‌های ما، به آن توجه نمی‌شود، اما شرکت‌ها برای به کارگیری دریانوردان، نیازمند پذیرش این گزینه هستند. دریانوردان باید بدانند که دریانوردی فقط نشستن در کشتی و پیمودن دریا نیست، بلکه باید انضباط و مقررات کار دریایی



محمد انصاری:

با وجود استانداردهای آموزشی در وزارت علوم، ما هنوز شاهد جهش قابل توجه آموزشی نیستیم؛ زیرا ذهنیت آموزش دریانوردی در کشور، معطوف به روندهای پول‌ساز شده است. اکنون دانشگاه‌های دریایی ما به جای بر عهده گرفتن رسالت آموزش‌دهی، در هیأت پیمانکاران آموزشی هستند و باید قبول کرد که اخذ هزینه‌های زیاد و بدون دلیل و منطق دانشگاه‌ها، دارد تیشه به ریشه‌ی حیات دریانوردی کشور می‌زند.

را بیاموزند. وقتی فارغ‌التحصیلان دانشگاه‌های دریایی، احساس دریانورد بودن ندارند، ما مجبوریم با آموزش‌های لازم، این کمبود و کاستی‌ها را

براساس نیازهای مان جبران کنیم. از آن‌جا که شرکت ملی نفتکش، به لحاظ نوع کشتی‌ها و ظرفیت باری که حمل می‌کند، باید در زمینه‌ی دریانوردی جواب‌گوی خیلی از موارد تجارتي باشد، تصمیم گرفتیم تا خلاءهای موجود را با توان و قابلیت‌های دانشگاه علمی- کاربردی پر کنیم؛ به نحوی که بتوانیم سرفصل‌های درسی دانشجویان را براساس آنچه که می‌خواهیم تأمین کنیم، تا روح دریانوردی را هرچه بیشتر در دانشجویان متبلور سازیم. در آخر پس از ۴ سال پیگیری، توانستیم با امید به تربیت و پرورش دانشجویان کارآمد، امتیاز تأسیس و راه‌اندازی دانشگاه علمی- کاربردی را دریافت کنیم."

"کاپیتان انصاری"، از دست دادن Benchmark (الگوگیری و ارزیابی مقایسه‌ای) که در حقیقت استاندارد در فضای خاص است را از دیگر مشکلات آموزش‌های دریانوردی برشمرد و گفت: "با وجود استانداردهای آموزشی در وزارت علوم، ما هنوز شاهد جهش قابل توجه آموزشی نیستیم؛ زیرا ذهنیت آموزش دریانوردی در کشور، معطوف به روندهای پول‌ساز شده است. اکنون دانشگاه‌های دریایی ما به جای بر عهده گرفتن رسالت آموزش‌دهی، در هیأت پیمانکاران آموزشی هستند و باید قبول کرد که اخذ هزینه‌های زیاد و بدون دلیل و منطق دانشگاه‌ها، دارد تیشه به ریشه‌ی حیات دریانوردی کشور می‌زند."

وی همچنین به نگرانی دریانوردان و شرکت‌های کشتی‌رانی و نیز عدم ماندگاری دریانوردان اشاره کرد و افزود: "عدم ماندگاری دریانوردان دلایل خیلی زیادی دارد، اما به ۲ مورد باید توجه ویژه شود: ۱- جلوگیری از حذف دریانوردان و ریزش نیروی انسانی در حال حاضر ۲- چه باید کرد که در آینده با حذف دریانوردان روبه‌رو نشویم؟



شرکت‌های کشتی‌رانی مجبورند در ازای آموزش، اسناد و ضمانت‌های گران قیمتی را از دانشجویان بگیرند که این موضوع، خود باعث ریزش نیروی انسانی و ایجاد مشکل در جذب آنان می‌شود. موضوع دیگری که پس از جذب دریانوردان باید به آن توجه شود، نگهداری دریانوردان است. یکی از روش‌های بسیار مثبت و کارا در این امر آن است که شغل دریانوردی را جزو مشاغل سخت بشناسیم و سن بازنشستگی را در دوره‌ی اشتغال کم کنیم. این کارشناس آموزشی، با تأکید بر اشاعه‌ی فرهنگ دریانوردی، معتقد است که: "ما با آن که مرزهای دریایی پهناوری داریم، اما در حوزه‌ی فرهنگ‌سازی در مورد شناخت علوم و آشنایی با مشاغل دریایی، ضعیف عمل کرده‌ایم و بر این اساس، هیچ کاری در مدارس پایه برای این شناخت انجام نشده است." "کاپیتان انصاری"، با توجه به این‌که دنیا به دریانوردان آزاد نیاز دارد، ایران را نیازمند دریانوردان آزاد دانست و گفت: "اکنون هیچ راهی برای آموزش دریانوردان غیربورسیه وجود ندارد و همه راه‌ها بسته است. زیرا تنها کسانی می‌توانند در رشته‌های علوم دریایی درس بخوانند که یا بورسیه‌ی شرکت ملی نفتکش، یا بورسیه سازمان بنادر و دریانوردی، یا بورسیه شرکت کشتی‌رانی جمهوری اسلامی ایران و یا بورسیه نیروی دریایی باشند."

هفتمین میهمان این نشست تخصصی، "کاپیتان نصرت‌ا... علیپور"، رئیس اداره‌ی استانداردهای سازمان بنادر و دریانوردی بود که در مورد استانداردها و الزام رعایت آن‌ها گفت: "اداره‌ی استانداردهای دریانوردان به عنوان سازمان متولی و سیاست‌گذار در خصوص استانداردهای آموزشی برگرفته از کنوانسیون STCW است که در حکم یک مرجع قانون‌گذار عمل می‌کند. ما علاوه بر این‌که قانون‌گذار هستیم، خود را موظف می‌دانیم که با بازوهای اجرایی (مراکز آموزش دریانوردی و اداره‌ی امتحانات) جلسات زیادی داشته باشیم تا بتوانیم قبل از آن‌که قانون را ارائه دهیم، به تمام نظرات و پیشنهادات توجه کنیم. همان‌طور که کاپیتان شهبان اشاره کردند کنوانسیون STCW، حداقل‌هایی را مشخص می‌کند که اقدام‌های پایین‌تر از آن را نمی‌توان اجرا کرد. اما با توجه به نیازهای کشور و قابلیت‌های دریانوردان، برخی استانداردهای دیگر هم تدوین می‌شود که به کمک آن‌ها بتوان، آموزش‌هایی با کیفیت خاص را در ایران اجرا کرد. در آموزش‌های دریانوردی، با توجه به تربیت و آموزش دریانوردان داخلی، نیم‌نگاهی نیز به پدیده‌ی صدور دریانورد در سطح بین‌الملل می‌شود و از آن‌جا که دریانوردان ایرانی در سطح بین‌الملل نماینده‌های کشورمان



نصرت‌ا... علیپور:

خود را موظف می‌دانیم که با بازوهای اجرایی (مراکز آموزش دریانوردی و اداره‌ی امتحانات) جلسات زیادی داشته باشیم تا بتوانیم قبل از آن‌که قانون را ارائه دهیم، به تمام نظرات و پیشنهادات توجه کنیم.

محسوب می‌شوند، باید قابلیت‌های لازم را داشته باشند. پس ما با توجه به مشکلات، مربوط به سطح کیفیت آموزش و تربیت دریانورد، قانون‌ها را تدوین می‌کنیم. همچنین برای فراگیری برخی از دروس نیز ساعت‌های بیشتری در نظر می‌گیریم و برنامه‌های مربوط به آن‌ها را طی برگزاری برخی دوره‌های جانبی اجرا می‌کنیم."

وی مشکلات کمبود دریانورد در دنیا را به منزله‌ی موضوعی جدی دانست و افزود: "در ایران با توجه به سیاست‌ها و استانداردهایی که در پی اجرای آن هستیم و افزوده نشدن کشتی به ناوگان کشتی‌رانی‌ها و با توجه به آنچه که پیش‌بینی شده بود، مشاهده می‌کنیم که نسبت به دیگر جاهای دنیا، کمبود دریانورد، به مراتب کمتر احساس می‌شود. البته در سطوح مختلف این نیازمندی متفاوت است. به عنوان مرجع در این مورد، تاکنون ۵۴ دستورالعمل اجرایی و ۲۶ رهنمود برای آموزش دریانوردان در رشته‌های تحصیلی، دوره‌های آموزشی و صدور گواهی‌نامه‌های مختلف تدوین کرده‌ایم که این روند، طی ۱۲ سال انجام گرفته و در حدود ۱۰ دستورالعمل دیگر نیز در حال تدوین است. همچنین خیلی از این دستورالعمل‌ها در سال‌های گذشته دوباره با توجه

به نیاز، تدوین و بازنگری شده‌اند. دستورالعمل‌ها و استانداردها، با توجه به نیازی که احساس می‌شود و پیشنهادهای (alternative) ارائه شده، برای تقویت بنیه‌ی آموزشی دانشگاه‌ها و هنرستان‌های دریایی تدوین می‌شوند؛ تا ضمن کاهش مشکلات، دریانوردان بتوانند با پرداخت هزینه‌ی کمتر، زودتر گواهی‌نامه‌های لازم را دریافت کنند."

"کاپیتان علیپور" گفت: "سن دریانورد برای ورود به عرصه‌ی دریانوردی، باید پایین بیاید. به طور مثال اگر سن رسیدن به افسر دومی و مهندس سومی ۲۷ سال است، باید به ۲۲ سال تقلیل یابد. در این مورد کارگروهی نیز شکل گرفته به نام کارگروه توسعه‌ی منابع انسانی که تاکنون در ۹ جلسه، پیرامون ۴ محور آموزش دریانوردی، پرورش دریانورد، جذب و نگهداری آن‌ها بحث و تبادل نظر شده است.

اشاعه‌ی فرهنگ دریایی از طریق معرفی مشاغل دریایی در مدارس، برنامه‌های تلویزیونی، مطبوعات و رسانه‌های جمعی نیز از موارد مهمی است که باید به آن توجه شود. در ارتباط با آموزش‌های دریایی نیز معتقد هستیم که متولی آموزش‌های دریایی کشور، سازمان بنادر و دریانوردی است؛ اما اگر قرار است آموزش عالی این کار را انجام دهد باید از ابتدا تا انتها، مسؤولیت مراحل مختلف را به عهده بگیرد."

وی در ادامه‌ی سخنان خود، به یکی دیگر از کارهای اداره‌ی استانداردهای سازمان بنادر و دریانوردی، یعنی نظارت مستمر بر آموزش‌ها، مراکز آموزشی و کارآموزی دریانوردان اشاره کرد و افزود: "طی ۴ سال گذشته، تعداد مراکز آموزشی از ۳۷ به ۶۱ مرکز ارتقا یافته است که رعایت استانداردهای آموزشی در تمام آن‌ها اجباری است."

رئیس اداره‌ی استانداردهای سازمان بنادر و دریانوردی، همکاری ایران با سازمان بین‌المللی دریانوردی و همراهی در بازنگری کنوانسیون‌ها را اقدامی مثبت ارزیابی کرد و درباره‌ی ورود به حرفه‌ی دریانوردی، گفت: "از نظر سازمان بنادر و دریانوردی، افراد برای ورود به حرفه‌ی دریانوردی حتماً نباید لیسانس داشته باشند. آنان می‌توانند با داشتن دیپلم رشته‌های مختلف و یا از طریق هنرستان وارد این سیستم شوند و در مراکز آموزش عالی یا مراکز آموزشی دیگری که هستند مانند مرکز آموزش کشتی‌رانی، دوره‌های آموزشی را همراه با کارآموزی و با توجه به شایستگی فردی خود بگذرانند. مدت زمان کارآموزی باید شامل: ۱۲ ماه برای عرشه و ۶ ماه برای موتور باشد که این یک الزام کنوانسیون است تا دریانوردان برای برگزاری آزمون سازمان آماده شوند و گواهی‌نامه‌ی شایستگی را دریافت

کنند. این افراد اگر می‌خواهند با مدرک لیسانس خود وارد دریانوردی شوند؛ با گذراندن کارورزی و دوره‌های لازم، این کار امکان‌پذیر است؛ اما شرط اصلی، شایستگی فردی است."

همه‌ی کارشناسان و مسؤولین در این نشست، آمارهایی از وضعیت دریانوردی ارائه دادند؛ اما "نادر پسند"، رییس اداره‌ی صدور گواهی‌نامه‌های دریانوردی، آماری تحلیلی با موضوع دریانوردان ایرانی ارائه کرد که جای تأمل دارد. وی سخنانش را با طرح این پرسش آغاز کرد که: "هدف ملی دریانوردی چیست و ما می‌خواهیم در ایران به چه هدفی برسیم؟"

"پسند" خود در ادامه گفت: "بخستین هدف، اطمینان از حضور دریانورد شایسته بر روی ناوگان جمهوری اسلامی است. پس اگر ما آموزش می‌دهیم، اگر امتحان شایستگی می‌گیریم، همه برای این است که بگوییم دریانوردی که از سازمان بنادر گواهی‌نامه گرفته است شایستگی لازم برای انجام کارش را دارد و این به معنی حضور دریانورد شایسته در ناوگان دریایی است. اما دریانورد شایسته کیست؟ دریانورد شایسته فردی است که چون از تمام ابعاد حرفه‌ی دریانوردی آگاهی دارد، کارش را بلد است، سانحه‌ی کمتری دارد، عملکردش همراه با بهره‌وری است و در نهایت، اعتبار کشورمان را حفظ می‌کند. دریانورد شایسته، علاوه بر دریانوردی باید بتواند بهره‌ور باشد و این بهره‌وری به معنی ایجاد سود نهایی برای خطوط کشتیرانی کشور است."

دومین هدف این است که به تمام دنیا ثابت کنیم هر فردی که گواهی‌نامه شایستگی دریانوردی ایران را دارد، دریانورد شایسته‌ای است. باید این موضوع در عمل ثابت شود. چرا که عمل یک دریانورد خوب، با رفتارش تجزیه تحلیل می‌شود. پس طی کسب تجربه، این عمل و رفتار است که میزان مطلوبیت را مشخص می‌کند. اگرچه مسایل سیاسی، میزان جذب دریانورد ایرانی را در دنیا دچار مشکل کرده است، اما اگر ما بتوانیم شایستگی دریانورد ایرانی را ثابت کنیم، صنعت هم حاضر است هزینه‌ی مسایل سیاسی را تحمل کند و دریانورد ایرانی نیز می‌تواند در سطوح بین‌المللی حاضر شود؛ که البته به نظر می‌آید در این قسمت ضعیف عمل کرده‌ایم و با نظر به این که آمارها نشان می‌دهند دریانورد ایرانی بر روی کشتی در زمان سانحه، هنگام نقص و ناکارایی خوب عمل می‌کند، اما هنوز نتوانسته‌ایم به خوبی دریانوردان ایرانی را به دنیا معرفی کنیم."

وی، ارزیابی نهایی فارغ‌التحصیلان خروجی تمام مراکز آموزشی را به عنوان یکی از وظایف اداره‌ی صدور گواهی‌نامه‌های دریانوردی دانست و افزود:



نادر پسند:

بر اساس میزان بهره‌برداری، معلوم می‌شود که دریانورد ایرانی در تمام بخش‌ها (توانایی حرفه‌ای، اجرای دستورالعمل‌های کشتی و سازمان، صلاحیت علمی، دانش و آگاهی) از دریانورد خارجی برتر است، به جز در زمینه‌ی شخصیت حرفه‌ای. این شخصیت حرفه‌ای یعنی آن که دریانورد به زندگی در دریا، به دوری از خانواده و به امواج دریا، عادت کند تا با شرایط دریا سازگار شود.

"ارزیابی با یک سری آزمون انجام می‌شود که استانداردهای آن، توسط اداره‌ی استاندارد تعیین شده است. پس از هر دوره‌ی آزمون در هر ۳ ماه، تحلیل جامعی بر روی مفاد و چگونگی اجرای آن صورت می‌گیرد. همچنین در زمینه‌ی صدور گواهی‌نامه، تحلیل یک ساله ایجاب می‌کند تا بر طبق نیاز کشور پیش رویم."

رییس اداره‌ی صدور گواهی‌نامه‌های دریانوردی، در ادامه خروجی‌های مبتنی بر چند تحلیل را مورد بررسی قرار داد و گفت: "در ارتباط با قبولی در آزمون‌ها، اختلاف معنی‌داری بین خروجی دانشگاه‌ها وجود دارد. در این تحلیل دیده می‌شود با توجه به این که سطح امتحان برای تمام افراد یکسان است اما آمار قبولی در آزمون‌ها ارتباط معنی‌داری با محل (دانشگاه یا مرکز آموزش دریانورد) فارغ‌التحصیلی افراد دارد و این اختلاف از ۴۰ تا ۸۰ درصد قبولی، خود را نشان می‌دهد. این پاسخ نشان‌دهنده‌ی آن است که کیفیت آموزش در مراکز آموزشی متغیر است. از طرف دیگر تحلیل‌ها نشان می‌دهند که با توجه به نمره‌های اخذ شده، آن ۸۰ درصد قبولی هم

روی مرز قبولی قرار دارند و در محدوده‌ی نمره‌های بالا نیستند. پس این نشان می‌دهد که علاوه بر توجه به اختلاف سطح کیفی آموزش مراکز مختلف آموزشی، نیاز به ارتقای جدی کیفیت آموزش در تمام مراکز آموزشی هم داریم. براساس تحلیلی دیگر، دریانوردها را بر مبنای استان محل تولدشان تقسیم‌بندی کرده‌ایم و پراکندگی همان افراد را با در نظر گرفتن محل سکونت‌شان ارزیابی کردیم که نشان داد مبتنی بر محل تولد افراد، استان خوزستان بیشترین دریانورد را به خود اختصاص می‌دهد و بعد از آن تهران در مرتبه‌ی دوم قرار دارد. در رتبه‌ی دوم قرار گرفتن تهران، با توجه به این که استان ساحلی نیست، محل سؤال است. جالب‌تر آن که استان هرمزگان به عنوان یک استان اصلی بندرگاهی، در رتبه‌ی دهم قرار دارد و در بین ۱۷ استان، سیستان و بلوچستان با توجه به این که استانی همجوار دریا به حساب می‌آید در آخرین مرتبه‌ی این رده‌بندی قرار دارد. همچنین در تحلیل دیگری، پراکندگی استانی از نظر محل زندگی افراد دریانورد نشان می‌دهد که اولویت اول با اختلاف زیاد، تهران است. یعنی می‌شود گفت که نزدیک به ۴۵ درصد دریانوردان ما ساکن تهران هستند و استان هرمزگان، رتبه‌ی یازدهم را به خود اختصاص می‌دهد. این آمارها، برخی پرسش‌های اجتماعی را مطرح می‌کند که چرا افراد بومی استان‌های دریایی علاقه‌ای به دریانورد شدن ندارند و چرا استان‌های دریایی ما مکان انتخابی برای زندگی دریانوردان نیست؟ عواقب و پیامد این آمارها چیست؟

نتیجه آن است که در مجاورت دانشگاه چابهار، دانشگاهی در کنار دریا ساخته شده است؛ اما اساتید آن در تهران هستند و مشکل این است که این افراد حاضر نیستند در چابهار مقیم شوند و مشکل بعدی نیز این است که چابهار با کمبود اساتید درس دریانورد روبه‌رو است که به دنبال آن، مشکلات آموزشی بیشتری به وجود می‌آید. در دانشگاه آزاد خارک نیز کمبود شدید اساتید، مدرس احساس می‌شود و استادانی هم که جذب این مراکز می‌شوند به صورت پروازی، آخر هر هفته به دانشگاه می‌آیند، به طوری که یک ترم آموزشی در مدت ۴ هفته به انجام می‌رسد. که این اتفاق باعث کاهش کیفیت سطح آموزش‌ها می‌شود.

وی همچنین متوسط سن فارغ‌التحصیلان مراکز آموزشی را ۲۵ سال ذکر کرد و گفت: "این در حالی است که متوسط سن فارغ‌التحصیلان از مراکز آموزشی، در بسیاری از کشورها کمتر از ۲۱ سال است. یعنی فارغ‌التحصیلان ما ۴ سال دیرتر از دانشگاه فارغ‌التحصیل می‌شوند. در ادامه‌ی این



آن قدر که بدی دریا و دریانوردی را نشان می‌دهند، خوبی‌های آن را بیان نمی‌کنند." "پسندده"، صدور گواهی‌نامه‌ها و شناسنامه‌های دریانوردی را از دیگر وظایف اداره‌ی صدور گواهی‌نامه‌های دریانوردی دانست و افزود: "گواهی‌نامه‌ی دریانوردی سندی است که به دریانورد ارائه می‌شود تا شایستگی او مشخص شود. این سند به لحاظ آن که هویت تخصصی فرد را معلوم می‌کند، از اهمیت خاصی نیز برخوردار است که می‌تواند به طور جد مورد جعل و سو استفاده قرار گیرد. اگر در صحت و سلامت صدور گواهی‌نامه‌ها دقت نشود، باعث ورود یک دریانورد غیرایمن به دریا می‌شویم و بر اثر آن اهدافمان زیر سؤال می‌رود. پس باید تدابیری در این مورد اندیشید. البته تاکنون حتی یک گواهی‌نامه‌ی دریانوردی صادر شده از سوی ایران به عنوان گواهی‌نامه جعلی در دنیا کشف نشده است. این در شرایطی است که خود ما از اکثر کشورها، گواهی‌نامه‌های جعلی فراوانی دریافت می‌کنیم. پروژه‌ای را در دست اقدام داریم با عنوان افزایش امنیت صدور گواهی‌نامه‌های دریانوردی؛ که براساس آن در چند ماه آینده، گواهی‌نامه‌های دریانوردی به لحاظ کیفیت، جنس و نحوه‌ی صدور در حد اسناد رسمی بانکی قرار خواهند گرفت؛ به این شکل که دارای حساسیت شیمیایی و آبی

دست یافتنی است. زیرا اکنون اختلاف درآمد بین یک فرد دریانورد و بعضی مشاغل دیگر در تهران معنی ندارد." تحلیل بعدی "پسندده"، ارزیابی شایستگی دریانوردان بود که با توجه به مقایسه‌ی بین دریانورد ایرانی و خارجی بر مبنای نظرسنجی براساس میزان بهره‌برداری، معلوم می‌شود که دریانورد ایرانی در تمام بخش‌ها (توانایی حرفه‌ای، اجرای دستورالعمل‌های کشتی و سازمان، صلاحیت علمی، دانش و آگاهی) از دریانورد خارجی برتر است، به جز در زمینه‌ی شخصیت حرفه‌ای. این شخصیت حرفه‌ای یعنی آن که دریانورد به زندگی در دریا، به دوری از خانواده و به امواج دریا، عادت کند تا با شرایط دریا سازگار شود. با توجه به این که داشتن شخصیت حرفه‌ای یکی از نکات کلیدی زندگی دریانوردی است، نایغه بودن و باهوش بودن برای یک دریانورد الزامی نیست، زیرا یک دریانورد می‌تواند از مردم متوسط جامعه نیز باشد. دریانوردی که از ابتدای قبولی در دانشگاه، نسبت به کارش علاقه ندارد، اضطراب درونی‌اش زیاد می‌شود و در نتیجه مشکلات دیگری را برای خود و برای دیگران ایجاد می‌کند." وی در مورد ضرورت فرهنگ‌سازی و میزان ناآشنایی افراد جامعه با دریانوردی نیز گفت: "برنامه‌های صدا و سیما و فیلم‌های سینمایی

تحلیل، اگر ما فرض کنیم که اکنون نیاز به فرمانده داریم، متوجه می‌شویم که تربیت و پرورش یک فرمانده در نظام آموزشی فعلی ما از هنگام ورود به دانشگاه تا رسیدن به مقام فرماندهی، ۱۵ سال طول می‌کشد که در دنیا، این مدت حدود ۱۰ سال به طول می‌انجامد. نتیجه این که روند تولید دریانورد ما، در مقایسه با سایر نقاط دنیا، با تأخیری ۵ ساله روبه‌روست که این تأخیر را با ورود دریانورد خارجی جبران می‌کنیم. یکی از موارد ریزش نیروهای دریانورد از دریانوردی ما، همین مسأله‌ی سن است. در ارتباط با بحث فرار دریانوردان از دریا نیز باید گفت که دلیلش فقط سختی کار در دریا نیست، بلکه در این مورد، خیلی مسایل دیگر نیز وجود دارد. مجموع عوامل، مربوط به مسایل جامعه است که منجر به ریزش نیرو در دریانوردی ما می‌شود (به طور مثال ۶ ماه دوری از خانواده و یا صاحب فرزند شدن). در این جا می‌طلبید که دولت از جامعه‌ی دریانورد حمایت‌های اجتماعی لازم را به عمل آورد. نگاه جامعه‌ی ما به پدیده‌ی دریانوردی این است که دریانورد خوب پول در می‌آورد و همیشه در مسافرت خارج از کشور است؛ از آن طرف تصور دریانورد از جامعه این است که از خانواده‌ی خود دور افتاده است و پولی هم که دارد با تمام مشکلات در دریا کسب می‌کند، در خشکی هم

بوده و واتر مارک هستند، همچنین هولوگرام دارند و با اشعه‌ی ماورابنفش (Ultraviolet) قابل شناسایی‌اند. به همراه آن، یک سیستم پاسخ استعلام بسیار قوی نیز وجود دارد. یعنی هر کسی در هر زمانی به یک گواهی‌نامه ایرانی شک کند، می‌تواند درخواست استعلام کند تا در کمتر از ۲۴ ساعت، پاسخ خود را دریافت نماید. شناسنامه‌های دریانوردی که بر مبنای قانون کار برای هر دریانورد صادر می‌شود نیز اکنون در حال اجراست. برای تعویض این شناسنامه‌ها و بهینه شدن‌شان به زودی شناسنامه‌های دریانوردی با کارت‌های هوشمند شناسایی تعویض می‌شوند. این کارت برای هر دریانورد، به منزله‌ی شناسه‌ی هویت او است که توسط دستگاه‌های مخصوص کارتخوان قابل رویت است. این مهم منجر می‌شود که احتمال سواستفاده از کارت شناسایی افراد به صفر برسد. برای شناسایی دریانوردان خارجی، این افراد باید برای فعالیت در ناوگان کشتی‌رانی، ابتدا به این اداره‌ی کل مراجعه کنند تا صحت و سلامت گواهی‌نامه‌ی آنان مشخص شود و بعد اجازه‌ی ورود به ناوگان کشور را دریافت کنند."

وی، توجه به تکریم ارباب رجوع را بسیار مهم دانست و گفت: "عملکرد صحیح و سریع در صدور و پاسخگویی به همراه عدم نیاز به حضور دریانورد از اهداف ماست که با استفاده از پایگاه‌های اینترنتی در حال انجام است. (مثل ثبت‌نام آزمون‌ها، درخواست گواهی‌نامه، ریز نمرات و کارنامه آزمون) ما بهبود روش را به عنوان یک اصل در کار خود گذاشته‌ایم و بهبود روش از طریق تشکیل کارگروه‌های بهره‌وری انجام می‌شود. در این کارگروه‌ها یک نفر که تخصص و علاقه‌ی کافی دارد، برای رفع یک مشکل، تیمی را تشکیل می‌دهد که ضروری نیست از ساختار اداری برخوردار باشد؛ سپس تیم مذکور روی پروژه‌ای کار می‌کنند، به نتیجه می‌رسند و در نهایت، پایان کارشان را ارائه می‌دهند."

"دکتر حمید ودادی"، مشاور مرکز تحقیقات سازمان بنادر و دریانوردی، آخرین سخنران این گردهمایی بود که با متنی ادبی (ساحل گرچه سال‌هاست که با دریا همسایه است، اما دریا نیست و ساکنان ساحل پس از سال‌ها سکونت در کنار دریا، دیگر صدای امواج را نمی‌شنوند و دریا از این عادت ساکنان گله دارد) صحبت و پیشنهادات کارشناسی خود را ارائه کرد.

وی با اشاره به طول عمر مفید کاری و تراکم و فشرده‌گی کار دریانوردی، با توجه به نتایج یک تحقیق، گفت: "آموزش‌های دریانوردی کشور خیلی دیر به بار می‌نشینند و سن پیشنهادی من برای ورود به این آموزش‌ها، ۱۶ سال است."



حمید ودادی:

تأکید پژوهشی بر این مینا استوار است که باید یک هماهنگی بین آموزش‌های تئوریک و آموزش‌های پراتیک به وجود آید که برای رسیدن به آن، نیازمند دسترسی به یک مدیریت یکپارچه برای ارائه‌ی آموزش‌ها هستیم. همچنین باید سامانه‌ای تعریف شود تا برون‌داد مباحث کارشناسی از حالت نظری به حالت عملی و اجرایی تبدیل شوند.

"ودادی" به امر آموزش و پرورش دریانوردان اشاره کرد و افزود: "ما با یک فضای شغلی روبه‌رو هستیم که باید از زبان دریا شروع کنیم. وقتی صحبت از دریانورد است یعنی یک فضای شغلی خاص که ورود به آن یعنی ورود به یک فضای اجتماعی تغییر یافته. هر اندازه که متغیرهای متعلق به این فضای اجتماعی از نظر تعداد و سهم اثرگذاری، بیشتر باشند، آموزش به تنهایی مؤثر و مفید نخواهد بود و در کنار آن نیاز به آن داریم که در ۳ عنصر اساسی فضاهای شغلی، یعنی آموزش تفکر، کنش رفتاری و کنش کار (فرهنگ سازمانی دریانوردی که مطالبات خاص خود را دارد) پرورش ایجاد کنیم."

وی گفت: "تحقیقات نشان می‌دهند که فضای کار دریانوردی، فضایی برخوردار از تعریف خاص خودش است، و انتظارات خاص خودش را دارد، که لاجرم نیاز به هم‌اندیشی برای تعیین سقف کار را ایجاد می‌کند؛ به عبارتی می‌توان گفت که بخش اعظم دگرگونی فرهنگی و روانی که در محیط کار برجای می‌گذاریم، کمتر به آموزش ارتباط دارد؛ بلکه بیشتر با مفهوم پرورش ارتباط پیدا می‌کند تا فرد متناسب با محیط، تربیت و پرورش داده

شود؛ که این یعنی ساخت روحیه و بستری لازم برای پذیرش فضای اجتماعی تغییر یافته. با مطالعه کار دریانوردی باید به حوزه‌ی تفکر فردی و انگیزه توجه شود. ما به کنش‌های رفتاری و کاری مناسب در امر دریانوردی نیازمندیم. تحلیل این تحقیق برای امر دریانوردی، گویای این است که استقلال فردی در پناه کار جمعی و اطاعت از فرماندهی (ظرفیت دستوردهی و ظرفیت دستورپذیری)، کنترل خویشتن، بلندپروازی خاص برای ساماندهی سختی‌های کار و اعتماد به نفس، جزو روحیاتی است که دریانورد باید داشته باشد.

همچنین در مطالعه‌ای انجام شده با عنوان "اثر بوم و اقلیم بر گرایش‌های شغلی"، متوجه شدیم که جوامع خاص شغلی، گرایش‌های شدیدی به تحرکات اجتماعی دارند. گرایش‌های شدید به تحرک اجتماعی، انگیزه‌ی موفق انجام کار را افزایش می‌دهد، یعنی رابطه‌ی معنی‌داری بین جامعه خاص شغلی، تحرک اجتماعی و انگیزه و موفقیت در کار و حرفه وجود دارد؛ به همین دلیل مطالعات نشان می‌دهد که ایجاد انگیزه‌ی حرفه‌ای از طریق تشویق فضاهای شغلی باید عملی شود و به همین علت، محیط نقش مهمی در پرورش این تقویت دارد، اما محیط فقط فضای جغرافیایی نیست، بلکه فضای محیط کاری نیز یکی از آن مواردی است که باید به آن توجه شود."

مشاور مرکز تحقیقات سازمان بنادر و دریانوردی، در ادامه افزود: "دریانورد در فضای کاری خود تحت تأثیر تغییرات عینی و واقعی شرایط کار است. همچنین، آهنگ تغییرات در فضای شغلی حرفه‌ی دریانوردی، فاصله‌ی ۰ تا ۱۰۰ را طی می‌کند. تأکید پژوهشی نیز بر این مینا استوار است که باید یک هماهنگی بین آموزش‌های تئوریک و آموزش‌های پراتیک به وجود آید که برای رسیدن به آن، نیازمند دسترسی به یک مدیریت یکپارچه برای ارائه‌ی آموزش‌ها هستیم. همچنین باید سامانه‌ای تعریف شود تا برون‌داد مباحث کارشناسی از حالت نظری به حالت عملی و اجرایی تبدیل شوند."

در پایان این گفت‌وگو و تبادل نظر، "مهندس قادری"، به جمع‌بندی و نتایج این نشست پرداخت. با توجه به این‌که بحث‌های مطرح شده در این نشست، به طور قطع مورد توجه برنامه‌ی توسعه‌ی پنجم خواهد بود، وی معتقد است که کار گروهی و تیمی می‌تواند ایجاد پویایی کند.

قادری گفت: "اکنون آمارها نشان می‌دهند که کمترین توجه به منابع انسانی مبذول می‌شود، اما توسعه‌ی منابع انسانی نشان می‌دهد که منابع انسانی به عنوان یک دارایی بسیار با ارزش، باید به طور ویژه مورد توجه قرار گیرد." ■



پیشروی با شتاب

کیفیت آموزش‌های دریانوردی رو به بهبود است

سید عیسی عماد

اشاره

رکود اقتصادی جهان از یک طرف و بحران کمبود نیروی انسانی دریانورد از سوی دیگر، مهم‌ترین عواملی هستند که صنعت حمل‌ونقل دریایی و حیات دریانوردی را تهدید می‌کنند. ارزیابی آموزش‌های دریانوردی در ایران و تطابق آن با استانداردهای جهانی، نشان می‌دهد که در سطح مطلوب و قابل قبولی به سر می‌بریم؛ اما هزینه‌ی بالای آموزش رشته‌های دریانوردی، عدم آشنایی جامعه و به ویژه دانش‌پژوهان با فرهنگ دریایی و همچنین مشکلات جذب و تداوم حضور دریانوردان بر فراز امواج، از چالش‌هایی است که برای رفع معضلات حاصل از آن، باید بیشتر و پرتوان‌تر به فعالیت در این زمینه پردازیم.

"امیر دریادار پیمان جعفری‌تهرانی"، رییس دانشگاه علوم دریایی امام خمینی(ره) نوشهر، در پاسخ به سؤالات خبرنگار "بندرودریا" پیرامون بررسی آموزش‌های دریانوردی در مراکز آموزشی کشور و تربیت نیروی انسانی کارآمد، می‌گوید: "اعتقاد دارم که آموزش‌های دریانوردی در کشور ما هر چند نوپاست، ولی با شتاب به پیش می‌رود. گواه این مطلب نیز گسترش روزافزون ناوگان نظامی و تجاری است که با توان علمی و اجرایی دانش‌آموختگان مراکز آموزشی داخلی به بهره‌برداری رسیده‌اند."

وی با اشاره به استانداردهای آموزش‌های دریانوردی و آموزش مبتنی بر عمل، می‌افزاید: "همه‌ی ما می‌دانیم که مسؤولیت استانداردسازی آموزش‌های دریانوردی و اعمال نظارت بر اجرای این آموزش‌ها در کشور، به سازمان بنادر و دریانوردی واگذار شده و سازمان، این مسؤولیت را با مشارکت کار گروهی انجام می‌دهد که دانشگاه علوم دریایی امام خمینی(ره) نیز یکی از اعضای آن است. اکنون کیفیت آموزش دریانوردی با سرعت قابل قبولی رو به بهبود است، اما به منظور شتاب بخشیدن به این روند، نیازمند توجه خاص در چند حوزه هستیم که می‌توان به تکیه بر آموزش‌های مبتنی بر عمل به همراه توسعه‌ی کمی و کیفی آموزش در محیط‌های شبیه‌سازی شده اشاره کرد."

همچنین با نگرانی در شیوه‌ی اخذ آزمون‌ها با محوریت مدارج علمی وزارت علوم و برنامه‌ریزی گسترده به منظور جذب پیش‌کسوتان و متخصصین علوم دریانوردی به منظور تدریس و تأمین استاد، از دیگر مواردی است که باید برای روند رو به رشد آموزش، به آن توجه خاص شود. البته این نکته قابل ذکر است که آموزش‌های دریانوردی کشور مبتنی بر کنوانسیون جهانی STCW 95 است و اجرای این کنوانسیون در آموزش‌ها، پایش شده است و تحت نظارت نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران در حوزه‌ی نظامی و سازمان بنادر و دریانوردی در حوزه‌ی تجاری قرار دارد. (اگرچه ملزومات تحت پایش در نیروی دریایی ارتش به دلیل ماهیت کاری شناورهای این نیرو، در برخی حوزه‌ها دارای تفاوت‌هایی است).

در هر صورت، حُسن این پایش، تکیه بر روش‌های استاندارد در اجرای آموزش‌ها است و عیب آن نیز مربوط به الزامات خاص محیطی است که ممکن است یک کنوانسیون جهانی، نتواند به خوبی به آن پاسخ دهد.

"امیر دریادار جعفری‌تهرانی"، با ارزیابی هزینه‌های آموزشی رشته‌های دریانوردی کشور، زیاد بودن این هزینه‌ها را تنها مختص به ایران نمی‌داند و

اکنون کیفیت آموزش‌های دریانوردی با سرعت قابل قبولی رو به بهبود است، اما به منظور شتاب بخشیدن به این روند، نیازمند توجه خاص در چند حوزه هستیم که می‌توان به مواردی مانند تکیه بر آموزش‌های مبتنی بر عمل، به همراه توسعه‌ی کمی و کیفی آموزش در محیط‌های شبیه‌سازی شده، اشاره کرد.

می‌گوید: "آموزش‌های دریانوردی به طور ذاتی پرهزینه هستند، زیرا ملزوماتی طلب می‌کنند که تأمین این ملزومات نیز پرهزینه است و لذا این هزینه، به سرانه‌ی آموزشی منتقل می‌شود. اما به این نکته نیز باید توجه کرد که اگر آموزش دریانوردی از هزینه‌ی زیادی برخوردار است در کنار آن، سودآوری بالایی نیز دارد. افرادی که استخدام می‌شوند تا پس از سپری کردن دوره‌هایی خاص در حوزه‌ی دریانوردی به کار گرفته شوند، مشکلی برای پرداخت هزینه ندارند، چرا که تحت پوشش سازمان‌های استخدام‌کننده خود هستند؛ اما افرادی هم یافت می‌شوند که مجبورند هزینه‌های آموزشی را خود پرداخت کنند تا پس از کسب توان‌مندی‌های لازم به استخدام مؤسسات دریانوردی درآیند. راهکاری که برای گروه دوم در نظر گرفته می‌شود این است که مؤسسات، هزینه‌های آموزشی مستخدمین خود را پس از استخدام به طور کامل به آن‌ها پرداخت کنند. در این صورت، رقابت بیشتری در میان فراگیران به منظور کسب رتبه‌های برتر آموزشی ایجاد می‌شود."

وی، مهم‌ترین مشکلات آموزش دریانوردی در کشور را کمبود نیروی انسانی متخصص در زمینه‌ی پرورش فراگیران، عدم آشنایی آحاد جامعه با فرهنگ دریا و دریانوردی و همچنین دولتی بودن بخش‌های پرهزینه‌ی آموزش دریانوردی می‌داند و معتقد است که برنامه‌ریزی در راستای جذب

اساتید ماهر جهت اجرای آموزش، آشناسازی جامعه با فرهنگ دریایی با همکاری صدا و سیما و در نهایت کمک و بسترسازی برای بخش خصوصی به منظور ورود به حوزه‌ی سرمایه‌گذاری در زمینه‌ی شبیه‌سازی‌های دریانوردی، از راهکارهای مقابله با مشکلات آموزش دریانوردی است.

رییس دانشگاه علوم دریایی امام خمینی(ره)، همچنین در خصوص بحران کمبود نیروی انسانی دریانورد طی سال‌های آینده، می‌گوید: "اگر مشکلات آموزش و تربیت دریانورد به درستی آسیب‌شناسی شوند و محوریت اقدامات ما بر روی رفع آسیب‌ها متمرکز باشد، نه تنها نیاز داخلی تأمین می‌شود بلکه با توجه به اعلام سازمان جهانی دریانوردی (IMO) مبنی بر بحران کمبود نیروی انسانی دریانورد، می‌توان از آن به مثابه‌ی بازار کاری وسیع در گستره‌ی جهانی بهره‌مند شد.

وی، در ارتباط با مشارکت بخش خصوصی در آموزش‌های دریانوردی و سهم آن از این مقوله، معتقد است که باید مسؤولیت آموزش‌های سطوح پایین‌تر (نزدیک به ساحل و ظرفیت زیر ۳۰۰ تن) به بخش خصوصی واگذار شود و همزمان با پشتیبانی از این بخش، به مرور زمان اجرای سطوح بالاتر نیز به آن تفویض شود. زیرا با توجه به توسعه‌ی فعالیت‌های بخش خصوصی، نقطه‌ی مطلوب زمانی است که بار عمده‌ی آموزش‌های دریانوردی، بر دوش بخش خصوصی قرار گیرد.

"امیر دریادار جعفری‌تهرانی"، تأثیر آموزش‌های به روز در ارتقای صنعت حمل‌ونقل دریایی را مثبت ارزیابی می‌کند و می‌افزاید: "بدون تردید، آموزش‌های به روز به ویژه در حوزه‌ی بیمه، نقش تأثیرگذاری در ارتقای صنعت حمل‌ونقل دریایی ایفا می‌کند و عدم آگاهی نیروی انسانی دریانورد از مباحث مرتبط با حمل‌ونقل دریایی، از موانع اصلی توسعه این صنعت محسوب می‌شود."

وی در پایان با اشاره به اشاعه‌ی فرهنگ دریانوردی و جلب نظر جوانان به سوی مشاغل دریایی، می‌گوید: "باید فرهنگ‌سازی در زمینه‌ی معرفی مشاغل دریانوردی به جوانان، از دوران دبستان انجام گیرد و جذب و گزینش دانشجویان دریانورد، با تکنیک‌های دقیق علمی به عمل آید." او همچنین به منظور بهره‌وری مطلوب از دانشجویان دریانورد پس از پایان تحصیل، پیشنهاد می‌کند تا دانش‌آموختگان دریانوردی خدمت سربازی خود را در نیروی دریایی یا شناورهای تجاری بگذرانند، تا ضمن تأمین آسان و کوتاه‌مدت نیروی انسانی، زمینه‌ای برای کسب تجربه آنان نیز ایجاد شود. ■

تقویت ملی

حمایت از مراکز آموزشی دریانوردی، چرا؟

سید عیسی عماد



برگزاری آزمون‌ها کمک شایانی خواهد کرد. "اوکاتی صادق" اعلام می‌کند: "دانشگاه دریانوردی چابهار به منظور همکاری با همه‌ی ارگان‌های دریایی، آماده‌ی هرگونه همراهی از جمله اجرای طرح‌های پژوهشی و آموزشی مرتبط است." وی در ارتباط با نرخ بالای تحصیل در رشته‌های دریانوردی می‌گوید: "هزینه‌ی تحصیل در زمینه‌ی تخصص‌های خاص از جمله دریانوردی، بیشتر از دیگر حرفه‌هاست و این موضوع امری طبیعی است. افزایش نرخ آموزش‌های دریانوردی نه تنها مانع توسعه و گسترش حرفه‌ی دریانوردی نمی‌شود، بلکه در صورت سرمایه‌گذاری کافی، جایگاه ویژه‌ی را برای ایران اسلامی در سطح بین‌المللی ایجاد خواهد کرد."

"اوکاتی صادق"، عدم هماهنگی کافی بین مراکز آموزشی و ارگان‌های استفاده‌کننده از نیروی انسانی آموزش دیده دریایی را از جمله چالش‌های پیش‌روی بخش آموزشی برمی‌شمرد و تقویت مراکز آموزشی مسؤول را مؤثر می‌داند. وی با اشاره به کمبود نیروی انسانی دریانورد، می‌افزاید: "تقویت مراکز آموزشی ملی، نه تنها اثرات تهدید کمبود نیروی انسانی دریانورد در سطح ملی را از بین خواهد برد بلکه می‌تواند با تربیت نیروی انسانی مازاد بر نیاز کشور، فرصتی برای صدور نیروی انسانی متخصص مهیا کرد." رییس دانشگاه دریانوردی و علوم دریایی چابهار، همچنین با ارزیابی عملکرد بخش خصوصی، می‌گوید: "بخش خصوصی در صورت رعایت استانداردهای لازم و نظارت بخش دولتی می‌تواند فعالیت کند، اما ذکر این نکته ضروری است که با

تقویت مراکز آموزشی ملی، نه تنها اثرات تهدید کمبود نیروی انسانی دریانورد در سطح ملی را از بین خواهد برد، بلکه می‌تواند با تربیت نیروی انسانی مازاد بر نیاز کشور، فرصتی برای صدور نیروی انسانی متخصص مهیا کرد.

انسانی متخصص و دریانورد را دارد و با توجه به سرمایه‌گذاری‌هایی که به منظور ارتقای سطح علمی اساتید، از سوی وزارت علوم انجام شده است اکنون این دانشگاه از کادر علمی مجرب دریایی در سطح دکترای تخصصی برخوردار است. همچنین با توجه به هماهنگی‌های انجام گرفته بین دانشگاه دریانوردی چابهار و سازمان بنادر و دریانوردی (که نظارت و اجرای آزمون‌های حرفه‌ای دریانوردی را به عهده دارد) در جهت بهبود آزمون‌های مربوطه و ارتقای کیفی مهارت‌های دریانوردی، گامی مؤثر و راهگشا برداشته شده است. البته هماهنگی‌های بیشتر میان مراکز آموزشی، شرکت‌های کشتی‌رانی و اداره‌ی کل استانداردهای آموزشی سازمان بنادر و دریانوردی، به ارتقای کیفیت، کمیت و

دانشگاه دریانوردی و علوم دریایی چابهار که اکنون به عنوان قطب آموزش و پژوهش صنعت دریانوردی و علوم دریایی ایران و خاورمیانه محسوب می‌شود با توجه به معضل کمبود نیروی انسانی دریانورد، دارای ظرفیت مطلوبی جهت تربیت نیروی کارآمد و متخصص است. از این رو "محمود اوکاتی صادق"، رییس دانشگاه دریانوردی و علوم دریایی چابهار، در گفت‌وگو با خبرنگار "بندرودریا" به ارزیابی سطح کیفی و کمی آموزش‌های دریانوردی در کشور و مسائل مربوط به آن پرداخته است که در ادامه، برخی نظرات این استادبار دانشگاه را در مورد مدیریت منابع انسانی و آموزش‌های دریانوردی می‌خوانید.

رییس دانشگاه دریانوردی و علوم دریایی چابهار، با اشاره به آمار حداقلی سوانح در ناوگان دریایی ایران که از سوی نیروهای ایرانی هدایت می‌شود، سطح آموزش‌های دریانوردی کشورمان را مطلوب ارزیابی می‌کند و آن را شایسته‌ی جایگاه ویژه‌ای می‌داند. وی در پاسخ به پرسش "بندرودریا" درباره‌ی سطح آموزش‌های دریانوردی، می‌گوید: "با توجه به اهمیت ویژه‌ای که وزارت علوم، تحقیقات و فن‌آوری برای آموزش‌های دریانوردی قائل است، سرمایه‌های عمده‌ای را به منظور توسعه‌ی این آموزش‌ها اختصاص داده است که ایجاد زیربنای آموزشی و تجهیز کارگاه‌ها و آزمایشگاه‌های مربوطه در دانشگاه دریانوردی چابهار، از جمله‌ی این سرمایه‌گذاری‌ها محسوب می‌شود." "محمود اوکاتی صادق" می‌افزاید: "دانشگاه دریانوردی چابهار آمادگی لازم جهت تربیت نیروی



این گونه مقررات می‌تواند به پرورش و تربیت نیروی انسانی متخصصی بینجامد که قادر باشد در سطح جهانی، از خود عملکرد مطلوب نشان دهد. "اوکاتی صادق" در ادامه برای گذراندن خدمت سربازی دانشجویان رشته‌ی دریانوردی پس از پایان تحصیلات، پیشنهاد می‌کند که با تصویب قوانین مورد نظر در مجلس شورای اسلامی، ترتیبی اتخاذ شود تا خدمت سربازی این گونه افراد، در ارگان‌های دریایی نیز انجام‌پذیر باشد. وی می‌افزاید: "تسهیل در بکارگیری دانش‌آموختگان دریایی و تأمین حمایت‌های مالی از قبیل بورس‌های جوانان به عنوان سرمایه‌های ملی کشور در راستای جلب آنان به سوی مشاغل دریایی، راهگشای مشکلات این بخش خواهد بود." ■

تسهیل در بکارگیری دانش‌آموختگان دریایی و تأمین حمایت‌های مالی از قبیل بورس‌های جوانان به عنوان سرمایه‌های ملی کشور در راستای جلب آنان به سوی مشاغل دریایی، راهگشای مشکلات این بخش خواهد بود.

عضو کنوانسیون مربوطه است. با توجه به این که کنوانسیون‌های جهانی وظیفه‌ی استانداردسازی آموزش‌های دریایی را بر عهده دارند. انطباق با

توجه به تأمین تجهیزات آموزشی گران‌قیمت ممکن است بخش خصوصی تمایل زیادی به سرمایه‌گذاری در این خصوص از خود نشان ندهد. وی تأثیر ارائه‌ی آموزش‌های به روز در ارتقای صنعت حمل‌ونقل دریایی را مثبت ارزیابی می‌کند و می‌افزاید: "با توجه به پیشرفت‌های تکنولوژی و فراموشی بودن حمل‌ونقل دریایی، به روز بودن آموزش‌های این بخش از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است. همچنین با توجه به این که صنعت حمل‌ونقل دریایی از صنایع بین‌المللی محسوب می‌شود، در صورتی که بخواهیم در این صنعت فعالانه مشارکت داشته باشیم، ناچاریم از الزامات و کنوانسیون‌های جهانی از جمله 95 STCW پیروی کنیم که بر همین اساس، جمهوری اسلامی ایران نیز

بازنگری در آموزش‌های دریانوردی و چالش‌های در پیش‌رو

مدرک‌پرور نباشیم

تینا صفاهیه



اشاره

اکنون که تعداد متقاضیان حرفه‌ی دریانوردی در جهان، هر سال کمتر از سال‌های گذشته می‌شود، جمعیت جوان کشور ما می‌تواند این ضعف را به یک فرصت تبدیل کند. این امر در صورتی محقق خواهد شد که دریانوردان ما هم از نظر تئوری و هم از نظر آموزش‌های عملی توانمند باشند تا بتوانند به عنوان افرادی شایسته نه تنها نیازهای ملی را تأمین کنند بلکه در مناطقی که با کمبود دریانورد روبه‌رو هستند، نیز به کار بپردازند. مؤسسات آموزشی در کنار دانشگاه‌ها تلاش می‌کنند تا سطح آموزش‌های دریانوردی کشورمان را ارتقا دهند و تلاش دارند تا با بررسی روش‌های آموزشی و بهره‌گیری از استانداردهای بین‌المللی، ضعف‌هایی که در این زمینه موجود است را برطرف نمایند. "کاپیتان محمدعلی شهبان"، رئیس مؤسسه‌ی آموزشی کشتیرانی، در گفت‌وگو با خبرنگار ماهنامه‌ی "بندرودریا"، وضعیت آموزش‌های دریانوردی کشورمان را تشریح می‌کند و رهنمودهای خود را به منظور ارتقاء آموزش‌ی صنعت دریانوردی ارائه می‌نماید.

● آموزش‌های دریانوردی از چه جهت اهمیت و ضرورت دارد؟

حرفه‌ی دریانوردی از سه منظر دارای اهمیت است. در درجه‌ی اول، دریانوردی می‌تواند به عنوان حرفه‌ای اشتغال‌زا مطرح باشد. مملکت ما جمعیت جوانی دارد که متقاضی کار هستند و به همین دلیل فرایند کارآفرینی این حرفه در بُعد ملی بسیار مطلوب است. به علاوه در سطح دنیا، تنها تا ۱۵ سال آینده برای این حرفه متقاضی وجود دارد. یعنی جهان از نظر نیروی انسانی دریانورد کمبود دارد و برای دریانوردانی که ما تربیت می‌کنیم، هم در داخل و هم در خارج بازار اشتغال وجود دارد. البته منظور ما دریانوردان شایسته و ورزیده است. دوم این‌که، از نظر استراتژیکی لازم است که ما ناوگان مجهز و دریانوردان شایسته‌ای داشته باشیم. این موضوع به ویژه از نظر نرم‌افزاری و نیروی انسانی اهمیت می‌یابد، چون کشتی را به راحتی می‌توان خریداری کرد، ولی تربیت نیروی انسانی این چنین نیست و باید از دید امنیت ملی به آن نگریست. منظر سوم، بعد تبلیغاتی است؛ چرا که دریانوردان و کشتی‌های ما، به عنوان سفیرانی هستند که اگر بهره‌وری بالایی داشته باشند، می‌توانند توان دریایی کشورمان را تبلیغ کنند. بنابراین باید ابعاد مختلف ناوگان خود را توسعه بدهیم.

● چرا آموزش‌های دریانوردی مشکل و هزینه‌بر است؟

یکی از دلایل این امر، مربوط به بعد اجتماعی دریانوردی است. پروراندن دریانورد به دلیل ماهیت کار دریانوردی، اقدامی مشکل است. دلیل آن هم این است که این شغل از جامعه دور است و افراد نمی‌توانند دوری از خانواده و جامعه را در درازمدت تحمل کنند. این دوری به خصوص در کشورهایی مانند ایران، هند و فیلیپین که از نظر قوانین تجاری و بازرگانی ثبات ندارند، سخت‌تر است. خارج از بُعد اجتماعی هم مسائلی وجود دارند که این آموزش‌ها را مشکل می‌کنند. برای مثال قوانین بین‌المللی دائماً در حال تغییر هستند و دریانورد باید اطلاعات خود را در این زمینه به روز کند. (به جز مقررات بین‌المللی در برخی کشورها مثل آمریکا و استرالیا، برخی قوانین ملی وجود دارند که دریانورد باید از آن‌ها اطلاع داشته باشد.) این تغییرات در دانش و تخصص مورد نیاز شغل دریانوردی هم وجود دارد، به طوری که یک دریانورد باید بر علوم‌ی که به ساخت کشتی مربوط است، اشراف داشته باشد.

باید توجه داشت که عملیات دریانوردی تا ۱۰-۲۰ سال پیش، رویکردی سنتی داشت

یکی از قدم‌هایی که می‌توان در راه پیشبرد آموزش‌ها برداشت، این است که برای دانشجویان افقی متصور شویم تا بتوانند پس از ۱۵ سال کار در دریا، در صنایع جنبی دریانوردی فعالیت کنند. هر چه در صنعت دریانوردی افرادی از این دست داشته باشیم، این صنعت روان‌تر و مؤثرتر کار می‌کند. چرا که ریشه‌ی علمی این افراد یکسان است و تخصص‌های متنوعی دارند.

و حالا تغییرات جدی و چشم‌گیری در آن به وجود آمده است. به این معنی که اصول کشتی‌سازی در گذشته محافظه‌کارانه بود؛ و از ۲۰ سال پیش تلاش شده است تا هم در قوانین دریانوردی و هم در ساخت کشتی‌ها، نوآوری ایجاد شود و خود را هم‌تراز با صنایع دیگر نماید. به همین دلیل، دریانوردان باید با این تغییرات هماهنگ شوند. از سوی دیگر، سیستم ساخت کشتی که برای انواع مختلف کشتی‌ها متفاوت است، کار را پیچیده‌تر می‌کند. دریانورد باید قوانینی را که وضع می‌شود، فرا بگیرد. این قوانین نیز دائماً در حال تغییرند. موضوع دیگر، اطلاع از قوانین ایمنی و آلودگی است. ایجاد آلودگی در دریا جنبه‌ی کیفی دارد و کسی که این آلودگی را به وجود می‌آورد نه تنها باید خسارات میلیاردی پرداخت کند بلکه محکوم به حبس هم می‌شود. به علاوه بر روی کشتی‌ها، ممکن است اشتباهاتی رخ دهد که شرایط را برای دریانورد بسیار سخت و بغرنج کند. مثلاً اگر بندری اجازه‌ی ورود به کشتی ندهد، بنادر دیگر هم این اجازه را نخواهند داد و کشتی امکان تخلیه و بارگیری نخواهد داشت.

عامل دیگری که آموزش‌های دریانوردی را مشکل و هزینه‌بر می‌کند، لزوم آگاهی از زبان بین‌المللی است. در کشتی‌ها، مکاتبات و محاورات به صورت بین‌المللی انجام می‌شود. در آموزش علوم دیگر، افراد درس را به زبان فارسی فرا می‌گیرند و در بازار کار هم از همان زبان استفاده می‌کنند. ولی در کشتی به این صورت نیست. دریانورد باید مسائل مربوط به صنعت، قوانین بین‌المللی و بازرگانی را به زبان انگلیسی فرا بگیرد؛ چرا که امضا کردن هر برگه، تعهدی برای او ایجاد می‌کند.

موضوع دیگر، امور مربوط به بازرگانی کشتی‌هاست. مسؤوَلان کشتی باید سعی کنند که حین دریانوردی، هم مسائل ایمنی رعایت شود و هم بار کشتی‌ها به موقع تحویل و تخلیه شود. بنابراین دریانورد، باید هم از قراردادهای و ضوابط مربوطه اطلاع یافته و هم دارای تجربه‌ی بازرگانی باشد که در غیر این صورت، ضررهای هنگفتی متوجه صاحبان کشتی خواهد شد.

عامل دیگری که بار مالی و صرف هزینه‌های زیادی را برای دریافت آموزش‌های دریانوردی ایجاد می‌کند، نیاز به محیط تجربی است. در واقع اگر همراه این آموزش‌ها، پرورش نداشته باشیم، هیچ فعالیت‌ی نکرده‌ایم. چرا که اگر در محیطی مثل اقیانوس اتفاقی بیفتد، افراد باید برای رفع مشکل هم از دانش برخوردار باشند و هم نقش تربیتی مؤثری را پذیرفته باشند تا بتوانند با برنامه‌ریزی صحیح از شرایط اضطراری عبور کنند. باید توجه داشته باشیم که دریا، با وجود همه‌ی دانشی که از آن داریم، محیطی ناشناخته است و بعضی از اتفاقاتی که در آن می‌افتد غیرقابل پیش‌بینی است. از این‌رو مهم‌ترین موضوعی که یک دریانورد خوب را از دریانورد متوسط جدا می‌کند، قدرت تصمیم‌گیری است. ممکن است دو دریانورد دانش یکسانی داشته باشند، ولی قدرت تجزیه و تحلیل آنها در حل مشکلات و روبرویی با وقایع متفاوت باشد. این بستگی به میزان پرورش افراد دارد و در مواردی مانند روبه‌رو شدن با دزدان دریایی، در شرایطی که کشتی از تسهیلات نظامی برخوردار نیست، اهمیت زیادی می‌یابد.

● به قدرت تجزیه و تحلیل دریانوردان اشاره کردید. آیا این موضوع، تجربی است یا در آموزش‌های دریایی نیز جایگاهی دارد؟

بخشی از قدرت تجزیه و تحلیل را می‌توان با آموزش فراگرفت و بخش دیگر آن هم به هوش افراد بستگی دارد. در این موضوع، وجود یک استاد با تجربه از اهمیت زیادی برخوردار است؛ حتی تجربه‌های منفی یک استاد هم با ارزش است. چون می‌تواند آن را در اختیار دانشجویان قرار دهد تا در موارد مشابه از آن استفاده کنند. یک استاد زمانی می‌تواند مباحث علمی را در کنار تئوری به خوبی توضیح دهد که تجربه‌ی کافی و قدرت تجزیه و تحلیل آن‌ها را داشته باشد. به همین دلیل در اصول کنوانسیون هم آمده است که استاد دریانوردی، باید از نظر کیفی در سطح مطلوبی باشد.

علت افزایش میزان قبولی فراگیران مراکز آموزشی نسبت به مراکز دانشگاهی، بهره‌مندی آنها از

استادانی است که در کنار اطلاعات تئوری، تجارب عملی نیز دارند. بنابراین در امتحان نهایی سازمان بنادر و دریانوردی که به صورت کاربردی گرفته می‌شود، تنها ۳۰ تا ۴۰ درصد از فارغ‌التحصیلان دانشگاهی پذیرفته می‌شوند؛ در حالی که مراکز آموزشی تا سقف ۸۰ درصد قبولی دارند. این در حالی است که ضریب هوشی دانشجویان دانشگاه‌ها بالاتر است.

باید توجه داشت که محیط دریا به گونه‌ای نیست که افراد بتوانند اشتباهات مکرری را مرتکب شوند؛ چون هزینه‌ی این خطاها، بسیار بالاست. بنابراین معتمد که توجه نکردن به این عامل مهم در آموزش‌های دریایی اشتباه است؛ چرا که در آن صورت، دریانورد تجربه‌ی کافی را کسب نمی‌کند، هم برای ارتقاء سطح کیفی خود دچار مشکل خواهد شد و هم شرکتی را که از او استفاده می‌کند، دچار ضرر و زیان خواهد کرد.

● در کشور ما تا چه اندازه به دو بُعد دانش تجربی و تئوری آموزش‌های دریایی، توجه می‌شود؟

متأسفانه ما در کشورمان، اسیر یک سیستم مدرک‌پرور شده‌ایم. در صورتی که در نقاط دیگر جهان، مدرک در این سطح مطرح نیست و افرادی که تحصیلات آکادمیک دارند، اغلب در زمینه‌ی تحقیقات فعالیت می‌کنند. البته دریانورد باید دانش تئوری هم داشته باشد ولی تجارب عملی هم بسیار مهم هستند. در دنیا برای تقویت جنبه‌ی تجربی آموزش‌های دریایی، اساتید رشته‌های دریانوردی، هر ۲ سال یک بار به مدت ۵-۶ ماه به سفرهای دریایی می‌روند تا تجربه‌ی عملی کسب کنند و آن را به دانشجویان خود انتقال دهند.

مشکل دیگری که ظرفیت پرورش را در آموزش‌های دریایی کاهش می‌دهد، مسائل موجود در کارآموزی دانشجویان است. کشتی‌ها ظرفیت بالایی برای پذیرش دانشجو ندارند و یکی از دلایل محدود بودن تعداد دانشجویان دریانوردی در دنیا همین است. برای حل این مشکل گفته شده که باید کشتی‌های مخصوص برای آموزش دریانوردی وجود داشته باشد. ولی به نظر من، کشتی آموزشی به تنهایی پاسخ‌گوی این امر نیست و فقط می‌تواند تا حدود ۲۰ درصد از نیاز دانشجویان را برآورده کند.

زیرا دانشجو باید در شرایط واقعی کشتی قرار گیرد و از نزدیک شاهد تخلیه و بارگیری باشد، تا بتواند مشکلات و شرایط را به خوبی درک کند. در غیر این صورت سیمپل‌تور هم برای آموزش کافی است و هزینه‌ی بسیار کمتری را هم خواهد داشت. البته در حال حاضر از سیمپل‌تور هم استفاده می‌شود،



متأسفانه ما در کشورمان، اسیر یک سیستم مدرک‌پرور شده‌ایم. در صورتی که در نقاط دیگر جهان، مدرک در این سطح مطرح نیست و افرادی که تحصیلات آکادمیک دارند، اغلب در زمینه‌ی تحقیقات فعالیت می‌کنند. البته دریانورد باید دانش تئوری هم داشته باشد، ولی تجارب عملی هم بسیار مهم هستند.

ولی نمی‌توان آن را جایگزین کشتی واقعی کرد. به جز ظرفیت کشتی‌ها، هزینه‌ی کارآموزی دانشجویان هم اهمیت دارد. به هر حال، باید برای دانشجویان حقوق و بیمه در نظر گرفته شود و برای ایاب و ذهاب و خوراک آنها هم تدابیری اندیشیده شود. این هزینه‌ها شاید در طول یک سال، به حدود ۳۰ میلیون تومان برسد. در بسیاری از کشورها برای حل این مشکل، هزینه‌های کارآموزی را به جای مالیاتی که کشتی باید بپردازد، قبول می‌کنند. ولی این موضوع هنوز در کشور ما جا نیفتاده و به منزله‌ی پاشنه‌ی آشیل این صنعت است. به علاوه دولت هم می‌تواند به شرکت‌های کشتی‌رانی یارانه بپردازد.

● در کشور ما ۴ گروه وجود دارند که در زمینه‌ی آموزش‌های دریانوردی اقدام می‌کنند؛ بخش دولتی وابسته به آموزش عالی، مراکز خصوصی، مراکز شبه‌دولتی مثل شرکت کشتیرانی و دانشگاه‌های نظامی. ارزیابی شما از میزان موفقیت این مراکز

چیست و فکر می‌کنید چه سیاست‌هایی را می‌توان برای عملکرد بهتر این مراکز در پیش گرفت؟

به نظر من همه‌ی این گروه‌ها با توجه به امکانات‌شان به دستاوردهایی رسیده‌اند. مثلاً دانشگاه چابهار در چهارچوب ضوابط وزارت علوم، که با صنعت کمتر همراه است و بیشتر تئوری گراست، فعالیت می‌کند و سطح دانش هیئت علمی این دانشگاه در حد کارشناسی ارشد به بالاست. اگرچه این از نظر ما کافی نیست ولی موفقیت‌هایی را در بر داشته است. به علاوه شرکت‌هایی مانند کشتی‌رانی جمهوری اسلامی، پس از این که مدت‌ها به دانشگاهی مثل چابهار کمک کردند، نتیجه‌ی مطلوب را نگرفتند و خود اقدام به تأسیس مراکز آموزشی کردند؛ چون آموزش‌های این مراکز دانشگاهی با درخواست آنها همگن بود. بخش خصوصی هم به نوبه‌ی خود مشکلاتی برای حرکت رو به جلو دارد؛ به این دلیل که بخش خصوصی محصولی را تولید می‌کند که میزان مصرف آن محدود است. باید سرمایه‌گذاری بخش خصوصی برگشت داده شود و در غیر این صورت نمی‌توان انتظار زیادی از این بخش داشت. برای مثال نیروی انسانی که بخش خصوصی آموزش می‌دهد، بعد از دوره‌ی آموزش باید به خدمت سربازی بروند که به این ترتیب، آموزش‌های دوره‌ی تحصیل را فراموش می‌کنند و بعد از آن هم بخش خصوصی نمی‌تواند آن افراد را به شرکت‌ها واگذار کند.

یکی از قدم‌هایی که می‌توان در راه پیشبرد آموزش‌ها برداشت، این است که برای دانشجویان افقی متصور شویم تا بتوانند پس از ۱۵ سال کار در دریا، در صنایع جنبی دریانوردی فعالیت کنند؛ هر چه در صنعت دریانوردی افرادی از این دست داشته باشیم، این صنعت روان‌تر و مؤثرتر کار می‌کند. چرا که ریشه‌ی علمی این افراد یکسان است و تخصص‌های متنوعی دارند. بنابراین می‌توانند به عنوان حلقه‌های مختلف یک زنجیر در این صنعت عمل کنند. به نظر من باید در این صورت به سمتی پیش برویم که شاخه‌ای را در دانشگاه‌ها در سطح فوق‌دیپلم و لیسانس به وجود آوریم. این شاخه باید آموزش‌های مشترک و پایه‌ای صنعت دریانوردی، کشتی‌سازی، تعمیر کشتی، امور بندری و سایر زمینه‌های مربوط به دریانوردی را در برگیرد، تا دانشجویان در سال آخر تحصیل، به گرایش مورد علاقه‌شان روی آورند. در این صورت، افراد می‌توانند به آسانی و با طی کردن آموزش‌های تخصصی کوتاه‌مدت از گرایشی به گرایش دیگر بروند. در این حالت افراد جوان‌تر به دریا فرستاده می‌شوند و افراد با تجربه

در ساحل فعالیت می‌کنند و تجربه‌های خود را در اختیار صنایع جانبی قرار می‌دهند. البته این موضوعات شاید به این آسانی تحقق نیابد، ولی می‌توان روی آنها کار کرد. در حال حاضر ما در رشته‌هایی مانند بیمه‌ی دریایی، بندری، بازرگانی دریایی و حقوق دریایی نیازهایی داریم که اگر این اتفاق بیفتد می‌توان آن‌ها را برطرف کرد.

● **با اعمال سیاست اخیر شرکت کشتی‌رانی، نیروها از طرف هنرستان‌ها بورسیه می‌شوند. این کار به چه صورت انجام می‌شود؟**

این کار با این ذهنیت انجام شد که ما باید از پتانسیل‌های موجود کشور خودمان استفاده کنیم و از این طریق هزینه‌ها را هم کم کنیم. چون کاهش هزینه‌ها، در بخش دولتی و چه غیردولتی و خصوصی، در تولید ناخالص ملی کشور اثرگذار است. ما در حال حاضر از چند هنرستان استفاده می‌کنیم. ۲ هزار نفر فارغ‌التحصیل و ۱۲۰۰ نفر در حال تحصیل داریم که نیاز به شغل و آینده‌ی کاری دارند. برای ارتقای این افراد، طرح‌های آموزشی با کمک سازمان فنی و حرفه‌ای را بررسی و بازرنگری کردیم و با کنوانسیون‌ها مطابقت دادیم و به سازمان بنادرودریانوردی هم فرستادیم. این موضوع، به این قصد بود که ۳ سال دبیرستان و ۲ سال فوق‌دیپلم افراد، معادل لیسانس ۴ ساله‌ی دانشگاه باشد. البته این اقدام از نظر کیفیت آموزشی، هنوز جای کار بسیاری دارد. چون افراد زیر ۱۸ سال را نمی‌توان از نظر علمی آموزش داد، قرار بر این شد که مواد آموزشی آن‌ها را تعیین کنیم و سپس به سراغ موضوع استادپروری برای تدریس آن‌ها برویم که البته هنوز وارد آن مرحله نشده‌ایم. شرکت کشتی‌رانی هم قبول کرد که آن‌ها را به یک سفر تجربی ببرد تا در تخلیه و بارگیری و موارد دیگر عملی، تجربه به دست بیاورند. حتی شرکت کشتی‌رانی اعلام آمادگی کرد که این افراد را به عنوان مأمور بپذیرد و هزینه‌ی آن‌ها را تقبل کند.

ما تصمیم گرفتیم که خروجی آن‌ها را به کار بگیریم و با برگزاری یک دوره‌ی ۹ ماهه، آن‌ها را به سطح امتحانات سازمان بنادر بنادرودریانوردی برسانیم. البته این اولین دوره‌ای است که برگزار می‌شود و ممکن است ضعف‌ها و مشکلاتی داشته باشد که در آینده برطرف خواهد شد. به نظر می‌رسد اگر این افراد در اولین دوره قبول شوند، سیستم جذب و به کارگیری نیروی انسانی پویا خواهد شد.

در این آموزش‌ها، یادگیری زبان انگلیسی به عنوان یک فاکتور مهم در نظر گرفته شده است و در طول دوره‌ی ۳ ساله‌ی خشکی، در هر ترم، هم

زبان انگلیسی عمومی و هم زبان تخصصی آموزش داده می‌شود.

به نظر می‌رسد دو گروهی که از اوایل تیرماه به این دوره‌ها وارد شده‌اند، در خردادماه سال آینده برای امتحان به سازمان بنادرودریانوردی بروند، که نتیجه‌ی این امتحانات، تصویر روشن‌تری به ما و شرکت‌های کشتی‌رانی ارائه خواهد کرد. ما تصمیم داریم به سمتی برویم که ورودی دیپلم نداشته باشیم و ضمن استفاده از افراد هنرستانی، در بخش استادپروری هم فعالیت کنیم.

● **در صحبت‌هایتان به دوره‌ی خدمت سربازی دانشجویان اشاره کردید. این موضوع چه مشکلاتی را برای دانشجویان ما ایجاد می‌کند و چطور می‌توان آن‌ها را برطرف کرد؟**

این مشکل فقط در کشور ما وجود دارد. وقتی بین آموزش‌های افراد و فعالیت آن‌ها در دریا، دو سال فاصله بیفتد، آموخته‌ها فراموش می‌شوند. این موضوع ممکن است در خشکی اهمیت زیادی نداشته باشد، ولی در طول فعالیت‌های دریایی بسیار اثرگذار است. زیرا در کشتی هر فردی باید بتواند به تنهایی کار خودش را انجام دهد و نمی‌تواند کار را بر عهده‌ی فرد دیگری قرار دهد و از همه مهم‌تر این‌که، جان افراد در دست اوست. البته در حال حاضر شرکت‌های کشتی‌رانی و نفتکش از این لحاظ مشکل چندانی ندارند. چون آنها پیش از انقلاب از ماده‌ی ۹ برخوردار بوده‌اند و ستاد هم با آنها تعامل دارد و یک ظرفیت ۲۰۰ نفری برای‌شان در نظر گرفته است. ولی این شرایط، فقط برای تعدادی از ارگان‌های خاص مهیا است. سازمان بنادرودریانوردی می‌تواند با توجه به جایگاه حاکمیتی‌اش و به عنوان یک ارگان بی‌طرف، در این خصوص وارد عمل شود و ستاد کل نیروهای مسلح هم می‌تواند این مشکل را حل کند.

● **در ارتباط با کنوانسیون STCW و اصلاحیه‌ی ۲۰۱۰ آن، نیز توضیحاتی بفرمایید.**

این کنوانسیون، استانداردهای آموزشی و دریانوردی را در سطح دنیا قانون مدار می‌کند. همان‌طور که گفتم، دریانوردی هم از نظر سازه و هم از نظر قوانین در حال تغییر است و این کنوانسیون هم، که در سال ۱۹۷۸ میلادی به وجود آمد و در سال ۱۹۸۴ میلادی لازم‌الاجرا شد، در ابتدا از نظر آموزشی بسیار کلی بود. بنابراین مشکلات زیادی را به دنبال داشت و کشورها درباره‌ی سطح و عمق آن، نظرات مختلفی داشتند.

در سال ۱۹۹۵ میلادی، به این نتیجه رسیدند

که کنوانسیون باید ضابطه‌مندتر شود. بنابراین محتوای آموزشی آن را به ۴ محور تقسیم کردند. اول این‌که، فرد باید چه توانمندی‌هایی داشته باشد. دوم این‌که، برای کسب این توانمندی‌ها چه دانش و مهارتی لازم است. محور سوم، نحوه‌ی امتحان‌گیری و ارزیابی و محور چهارم نیز، معیارهای ارزیابی بود. به این ترتیب موضوعات درسی را به جدول تبدیل کردند. معیارهای ارزیابی کار را تا حدودی سخت کرد و برای نحوه‌ی امتحان‌گیری و تنظیم سؤالات، مراکز آموزشی دنیا به هم نزدیک‌تر شدند. برای اولین بار مکانیزم‌های کنترلی را در کنوانسیون قرار دادند. طبق این مکانیزم، کشورها باید برنامه‌های سیستمی را که پیاده می‌کردند، به آی‌مو ارائه می‌دادند و آی‌مو این برنامه‌ها را به افراد مربوطه در کنوانسیون می‌داد تا آنها را ارزیابی کنند و ببینند که روش‌های کنوانسیون تا چه حد در اجرای این سیستم‌ها رعایت شده است. کشورهایی که این روش‌ها را به خوبی رعایت کرده بودند، وارد فهرست سفید می‌شدند و گواهی‌نامه‌ی دریافت می‌کردند که در سطح دنیا اعتبار داشت. از سوی دیگر آنهایی که وارد فهرست سفید نمی‌شوند، باید تغییرات لازم را لحاظ کنند و با اعلام آن تغییرات، کنوانسیون را به اقتاع برسانند.

علاوه بر آن، یک پایش ادواری گذاشتند و قرار شد هر ۵ سال یک بار، ارزیابی مستقل انجام و به آی‌مو ارسال شود و آی‌مو نیز برای سنجش درستی اجرای قوانین، با توجه به تغییرات ایجاد شده در مقررات، آن را به کارگروه مربوطه بفرستد. بخشی نیز مربوط به تغییرات ایجاد شده در فن‌آوری‌ها بود که براساس آن جدول‌های مربوطه باید روز آمد می‌شد. به این ترتیب چارچوب کنترل آموزش‌ها شفاف‌تر شد. بازرنگری جامع کنوانسیون از دو سال پیش آغاز و تصویب شد و جلسه‌ی تخصصی نهایی آن در ماه جاری برگزار خواهد شد و بعد از این تغییرات به عنوان یک کنفرانس دیپلماتیک، (خردادماه) در فیلیپین برگزار می‌شود و ۲ سال پس از تصویب، لازم‌الاجرا خواهد شد. ما هم در این تغییرات ذی‌نفع هستیم و به همین دلیل جلساتی نیز با حضور مدیران سازمان بنادرودریانوردی، در محل شرکت‌های کشتی‌رانی و نفتکش تشکیل و ۲۴ سند را از طرف دولت ایران ارائه دادیم. از نظر مرتبه‌ی عملکرد، ایران یکی از بالاترین کشورها در این زمینه به شمار می‌رود، به طوری که متدهایی که ارائه داده‌ایم، با قدری تغییر پذیرفته شده است. ۱۰ سال است که من به این جلسات می‌روم و ریاست کارگروه شماره ۲ را برعهده دارم که از ۸ بخش کنوانسیون، بخش‌های ۴، ۵، ۶، ۷، ۸، ۹ را بازرنگری می‌کند. ■

پاسخ‌های کاربردی به چالش‌های موجود آموزشی

ایرانی‌ها باهوش‌ترند

تیناصفاهیه



اساره

در سال‌های اخیر، دریانوردان کشورهای صنعتی، علاقه‌ی کمتری به کار در دریا نشان می‌دهند و صنعت دریانوردی آن‌ها با کمبود نیروی انسانی روبه‌رو شده است. این در حالی است که مشاغل دریایی در کشورهای در حال توسعه و از جمله ایران، هنوز هم متقاضیان فراوانی دارند. شرایط کنونی، فرصتی است که در صورت بهبود آموزش‌های دریایی و برطرف کردن نواقص آن، می‌تواند موجب ترقی کشورمان در این صنعت شود. "ناخدا روزبه نخستین"، رئیس مرکز آموزش تخصص‌های دریایی شرکت ملی نفتکش (محمودآباد)، که به عنوان استاد نمونه در روز جهانی دریانوردی امسال نیز انتخاب شده است، معتقد است که سرمایه‌گذاری در این زمینه در طولانی‌مدت، نتایج ارزش‌مندی را به دنبال خواهد داشت.

● به نظر شما، آموزش‌های دریانوردی چه نقشی در ارتقاء صنعت حمل‌ونقل دریایی دارد؟ به روز بودن این آموزش‌ها، چقدر اهمیت دارد؟

در صنعت دریانوردی، منابع انسانی رکن اصلی است و با توجه به این که در اقیانوس، رسیدگی به تمام امور کشتی را تیم سی نفره دریانوردان انجام می‌دهد، حساسیت آموزش‌ها، بسیار بالا نشان داده می‌شود. البته آموزش نه تنها در زمینه‌ی دریانوردی، بلکه در موارد دیگری مانند امور بندری، کشتی‌سازی و غیره هم باید به صورت جدی مورد توجه قرار گیرد.

بنابراین، اگر بخواهیم مشکلی در صنعت حمل‌ونقل دریایی نداشته باشیم، باید افراد متخصص و با تجربه‌ای را تربیت کنیم که به فنون و علوم روز دریانوردی آشنا باشند و به اجرای قوانین و مقررات این صنعت در بخش‌های مختلف، توجه کنند.

● ارزیابی شما از کیفیت آموزش‌های دریانوردی کشورمان چیست؟ چه پیشنهاداتی برای بهبود این آموزش‌ها دارید؟

در کشور ما، هرگونه سرمایه‌گذاری در بخش آموزش، از طرق مختلف به ارگان‌های دریایی بازمی‌گردد. این مرکز در حال حاضر، علاوه بر اجرای تمام دوره‌های آموزشی STCW، در شرف برگزاری دوره‌های مهارتی و پودمانی برای کارکنان این بخش است که فراتر از الزامات جهانی است. تعامل، همکاری، بهره‌گیری از توان آموزشی مراکز آموزش دریایی، خودباوری، اتکا به نیرو و امکانات داخلی می‌تواند دست‌آوردهای مهمی را در پی داشته باشد. داشتن مهارت‌های آموزشی هم می‌تواند کیفیت دوره‌های آموزشی را ارتقاء دهد. به علاوه، می‌توان از شناورهای آموزشی به عنوان یک تکنولوژی آموزشی استفاده کرد که مشکلات خاص خود، از جمله اسکله، گرفتن مجوز و هزینه‌ها را به دنبال دارد. متأسفانه هم‌اکنون تعامل کافی در این زمینه وجود ندارد. پیشنهاد می‌کنم که برای ایجاد انگیزه و بهره‌وری بهتر، اساتید جوان و با استعداد و علاقه‌مند، به دانشگاه‌های معتبر دریایی دنیا اعزام شوند تا با آخرین تکنیک‌های آموزشی آشنا شده و به صنعت آموزش دریایی ما یاری رسانند.

● در حال حاضر عمده‌ترین چالش‌های آموزش دریانوردان کشور چیست؟

اولین مورد، مربوط به وضعیت اساتید است. متأسفانه در برخی از مراکز علمی و دانشگاهی کشور، از اساتید کم‌تجربه استفاده می‌شود و حتی گاهی اساتیدی از رشته‌ها و تخصص‌های

روشن است که تبدیل یک نظام آموزشی سنتی و قدیمی به یک سیستم جامع و پیشرفته، نیازمند زمان و صرف هزینه‌های اولیه است، اما در درازمدت نه تنها این هزینه‌ها برگشت داده می‌شود، بلکه به دلیل آموزش‌های مفید، شاهد سودآوری در این صنعت جهانی نیز خواهیم بود.

مقایسه با کارکنان خارجی، از هوش، استعداد و توانایی بالاتری برخوردارند. از سوی دیگر، دست‌مزد کارکنان خارجی، مسؤولیت‌پذیر نبودن و عدم دلسوزی آن‌ها، هزینه‌هایی را ایجاد می‌کند. به علاوه، استفاده از نیروهای خارجی، سبب خروج ارز و از همه مهم‌تر بی‌کاری جوانان ایرانی می‌شود.

● اما هزینه‌ی آموزش‌های دریانوردی در کشورمان، بسیار بیشتر از کشورهای جنوب شرق آسیاست. آیا می‌توان این هزینه‌ها را کاهش داد و یا بهتر نیست که دریانوردان خود را برای آموزش به خارج از کشور اعزام کنیم؟

در گذشته، آموزش‌های دریانوردی نسبت به صنایع دیگر، وضعیت مطلوبی نداشت. اما در سال‌های اخیر، پیشرفت قابل ملاحظه‌ای در زمینه‌ی استفاده از فن‌آوری‌های روز دنیا به دست آمده است. روشن است که تبدیل یک نظام آموزشی سنتی و قدیمی به یک سیستم جامع و پیشرفته، نیازمند زمان و صرف هزینه‌های اولیه است. اما در درازمدت نه تنها این هزینه‌ها برگشت داده می‌شود، بلکه به دلیل آموزش‌های مفید، شاهد سودآوری در این صنعت جهانی نیز خواهیم بود. چرا که با خرید تکنولوژی، نه تنها آموزش افراد آسان‌تر می‌شود بلکه زمینه‌ی اشتغال‌زایی برای جوانان و متخصصان کشورمان هم به وجود می‌آید. بنابراین، دانشجویان نباید به خارج اعزام شوند و در عوض، مجربان و متخصصان باید به ترغیب و تشویق این مهم در داخل کشور بپردازند.

● با توجه به اشتغال به تحصیل تعداد زیادی دانشجو در رده‌های افسری و ملوانی در دانشکده‌های دریایی، باید چگونه عمل کرد تا دانشجویان فارغ‌التحصیل بی‌کار نمانند؟

در حال حاضر، بعضی از مؤسسات و آموزش‌های دریایی هدف‌مند نیستند و امکانات لازم برای الحاق دانشجویان دریایی آزاد به کشتی فراهم نیست. برای رفع این مشکلات، ارگان‌های دریایی باید با دادن بورسیه و تقبل هزینه‌ها، انگیزه‌ی لازم را ایجاد کنند.

● همان‌گونه که می‌دانید، صنعت حمل‌ونقل دریایی براساس اظهارنظر کارشناسان در سال‌های آینده با کمبود نیروی انسانی روبه‌رو خواهد شد. این تهدید را چگونه به فرصت تبدیل کنیم؟

در سال‌های گذشته، سازمان جهانی دریانوردی، در گزارشی به مسأله‌ی کمبود نیروی انسانی در صنعت دریانوردی پرداخت و میزان دست‌مزد

دیگر در این حوزه تدریس می‌کنند. این در حالی است که اساتید، به عنوان انتقال‌دهنده‌ی علوم و تجارب دریانوردی، نقش مهمی در مراکز آموزشی دارند. مورد دیگر، مسائل کارورزی فراگیران است. همان‌طور که می‌دانید آموزش‌های دریانوردی، آموزش‌های کاربردی هستند و نیروها باید بعد از فراگیری تئوری، برای کارورزی به دریا اعزام شوند. ولی در کشور ما به دلیل الزامات قانونی و عدم تماس شرکت‌های کشتی‌رانی، برای جذب کارآموز، محدودیت‌هایی وجود دارد که یکی از مشکلات فراگیران ما در زمان آموزش است. چالش دیگری که در آموزش دریانوردان با آن روبه‌رو هستیم، مشکلات خدمت نظام وظیفه و سربازی فراگیران است که باید با همکاری مسؤولین وزارت‌خانه‌ها و ارگان‌های دیگر، به گونه‌ای حل و فصل شود که فراگیران با فراغ بال به این مهم بپردازند.

● با توجه به گران بودن آموزش‌های دریانوردی و این که صنعت حمل‌ونقل دریایی یک صنعت بین‌المللی است، چه الزامی وجود دارد که با صرف هزینه‌های گزاف، به تربیت دریانورد ایرانی بپردازیم؟

من معتقدم که سرمایه‌گذاری سنجیده در محورهای آموزشی، در درازمدت، ضامن تقویت بنیه‌ی علمی و عملی نیروهاست و ارزش نتیجه‌ی آن چند برابر سرمایه‌ی هزینه شده خواهد بود. تجربه نشان داده است که کارکنان ایرانی، در

یک سرمهندس را تا حدود ۱۰۰/۰۰۰ دلار در ماه پیش‌بینی کرد. کمبود نیروی انسانی در دنیا مشهود است و کشورهای پیشرفته، میل و رغبتی به کار در دریا ندارند. افزایش میزان دست‌مزد دریانوردان نسبت به سال‌های قبل هم دلیلی برای کاهش کارکنان شاغل در دریا محسوب می‌شود. با این وجود، کشورهای جهان سوم و در حال توسعه، بیشترین نیروی شاغل را در دریا تأمین می‌کنند. با وجود اطلاع از کمبود نیروی انسانی و داشتن جوانان خوب و با استعداد، چرا ما نتوانیم مانند کشورهای دیگر دنیا، از جمله فیلیپین، اکراین، هند و پاکستان، بازار تأمین نیروی انسانی را در دست بگیریم و از فرصت‌های موجود استفاده کنیم و نه تنها برای تأمین کارکنان دریایی، بلکه در زمینه‌های دیگر و حلقه‌های مرتبط با صنعت دریانوردی، مانند مدیریت بندر، تخلیه و بارگیری، بیمه‌ها و کشتی‌ها هم تلاش کنیم.

● در حال حاضر، آیا آموزش‌های دریانوردی

کشور براساس کنوانسیون STCW صورت می‌گیرد؟

همه‌ی کشتی‌های اقیانوس‌پیما موظف به رعایت کنوانسیون STCW هستند و در غیر این صورت، از تردد آن‌ها جلوگیری می‌شود. در بین ۱۶۵ کشوری که کنوانسیون STCW را پذیرفته‌اند، ایران یکی از کشورهای مطرح در سطح دنیاست، که این کنوانسیون را به ویژه در بخش آموزش اجرا کرده است و در مقایسه با کشورهای دیگر دنیا، وضعیت مطلوب‌تری دارد.

● در پایان، به صورت خاص بفرمایید شرکت ملی نفتکش ایران، چقدر به آموزش‌های دریانوردی بها می‌دهد؟

شرکت ملی نفتکش از سال ۱۳۶۲، در مرکز آموزش ملوانی محمودآباد، تربیت نیروی انسانی دریانورد را آغاز کرد و هم‌اکنون با پیشرفت‌های چشم‌گیری که در زمینه‌ی آموزش نیروی متخصص دریانورد داشته، به جرأت می‌توان گفت که نه تنها در ایران،

بلکه در بین کشورهای منطقه هم سرآمد است. این شرکت با دارا بودن مدیریتی آگاه و با برنامه، علاوه بر رعایت اصول کنوانسیون، تمام امکانات مورد نیاز برای ارتقای آموزشی را با توجه به نیاز بازار و شرکت‌های طرف قرارداد و نیاز خود شرکت، فراهم آورد. در حال حاضر، این مرکز علاوه بر برگزاری دوره‌های عملی کوتاه‌مدت و بلندمدت تخصصی دریایی، مرکز آموزش جامع علمی کاربردی را هم راه‌اندازی کرده است که در سال، ۱۰۰ نفر دانشجوی کارشناسی در رشته‌های موتور و ناوبری می‌پذیرد و ظرفیت این مرکز را در زمینه‌ی آموزش و دریانوردی افزایش داده است. همچنین باید گفت که شرکت ملی نفتکش، نه تنها در کشور بلکه در جهان، به عنوان شرکتی پیشرو، از نظر ظرفیت ناوگان مطرح است و موفق به دریافت گواهی‌نامه‌های ISM و ISO 14001 و ISO 9001 شده است و مورد تشویق سازمان‌های جهانی و شرکت‌های معتبر نفتی دنیا قرار گرفته است. ■



شرکت تخلیه و بارگیری ساحل بار دیلم

فرا رسیدن روز جهانی دریانوردی
بر تمامی مدیران و دست‌اندرکاران کشور به خصوص

دکتر بیبانی وزیر راه و ترابری

دکتر طاهری معاون وزیر راه و ترابری و مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی

مهندس راستاد مدیرکل بنادر و دریانوردی استان بوشهر مبارک باد.

آدرس: بندر لنگه - خیابان ساحلی - اسکله گمرک

تلفن: ۴۲۵۱۶۱۵ - ۰۷۷۲ - فکس: ۴۲۵۳۸۴۵ - ۰۷۷۲



به دنبال اعلام جهانی مواجه با کمبود نیروی انسانی دریانوردی

ایران، دریای تشنه را سیراب می کند

الهه محمدی



"محمدرضا طالع سلیمانی"، مدیرعامل شرکت کیش روآبی در گفت‌وگو با خبرنگار "بندروریا"، ارائه‌ی خدمات و فعالیت‌های مناسب از سوی دریانوردان داخلی و به همراه آن همکاران خارجی‌شان را صحنه‌ای بر این مدعا خواند و اظهار داشت: "این امر گواه آن است که مراکز آموزشی حوزه‌ی دریانوردی به خوبی توانسته‌اند از عهده‌ی وظیفه‌ی آموزشی خود برآیند."

استانداردها و همچنین انتظار اداره‌ی امتحانات سازمان بنادر و دریانوردی از دانشجویان شرکت‌کننده مبنی بر مطلع بودن آنان از آخرین تغییرات اعمال شده در کنوانسیون‌ها و قوانین مربوطه را عاملی خواند که موجب پیشرفت آموزش‌های دریانوردی و متعاقب آن پیشرفت این صنعت در کشور، همگام با سایر کشورهای مطرح در آموزش‌های دریانوردی خواهد شد.

پیش‌بینی مواجهه‌ی صنعت جهانی حمل‌ونقل دریایی با بحران کمبود نیروی انسانی دریانورد، طی سال‌های آینده این شائبه را در ذهن همگان به وجود آورده است که آیا رشد و ارتقای آموزش‌های دریانوردی در ایران و جهان می‌تواند عاملی برای فائق شدن بر چالش‌های پیش‌رو باشد یا خیر؟ "سلیمانی" فعالیت‌ها و نظارت‌های مستمر اداره‌ی

از سوی دیگر، "احمد طالبی"، مسؤول مرکز آموزش بندر لنگه نیز در این گفت‌وگو، ضمن تصدیق سخنان "سلیمانی"، به ضرورت برخورداری از ساختار آموزشی مناسب در سطح کشور، از جمله دانشگاه چابهار، نوشهر، خرمشهر و خارك و همچنین آموزشگاه‌های آزاد شهرهای مختلف اشاره کرد و یادآور شد: "سطح آموزش دریانوردان به منظور فعالیت در شناورهای کنوانسیون در سطح نسبتاً قابل قبولی قرار دارد".

"طالبی" در ادامه افزود: "متأسفانه آموزش‌های مشابه جهت دریانوردان شناورهای غیرکنوانسیونی به دلایل مختلف اعم از فقدان فرهنگ دریایی در کشور و سطح پایین تحصیلات افراد متقاضی، موجب کاهش چشم‌گیری در نتایج دریافتی خواهد شد. وی با نگاهی اجمالی به کیفیت و کمیت آموزش‌ها، آزمون‌ها، دروس و اساتید با توجه به مطابقت آن‌ها با استانداردهای بین‌المللی عنوان کرد: "در بحث قوانین و حوزه‌های غیراجرایی می‌توان مدعی سرفراز بیرون آمدن دانشگاه‌های این حوزه از بوت‌های آزمایش شد، اما آن‌چه مهم به نظر می‌رسد نحوه اجرا و نظارت بر این قوانین است که متأسفانه به درستی انجام نمی‌پذیرد".

مسؤول مرکز آموزش بندر لنگه در همین راستا پیشنهاد کرد که آموزش‌های در نظر گرفته شده به ویژه در مورد شناورهای غیرکنوانسیونی با نظارت بیشتر صورت پذیرد و آزمون‌ها نیز به شکل متمرکز انجام شود.

در همین رابطه، "سلیمانی" با تقسیم مراکز آموزشی به دو دسته‌ی آکادمیک و بومی تصریح کرد: "در مراکزی که به صورت آکادمیک و علمی اداره می‌شوند به ندرت از نظر کیفیت آموزشی به مشکل برخورد کرده‌ایم و در آزمون‌های این بخش اغلب انتظارات فراتر از حد معمول بوده است. همچنین، ما شاهد فعالیت اساتیدی مجرب و چه‌بسا مطرح در عرصه‌های بین‌المللی، در این مراکز هستیم".

مدیرعامل شرکت کیش‌روآبی، پیرامون مراکزی که به صورت بومی اداره می‌شوند، گفت: "در این زمینه نارسایی‌های متعددی وجود دارد که از آن میان می‌توان به عدم توانمندی لازم جهت جذب اساتید مجرب و کارآزموده به عنوان یکی از چالش‌های عمده این بخش اشاره کرد". وی همچنین از فاصله‌ی زیاد آزمون‌های اتخاذی در این مراکز با استانداردهای لازم خبر داد و افزود: "نباید به دلیل استقبال زیاد از رشته‌های دریایی در یک منطقه، بدون در نظر گرفتن چگونگی تأمین کادر مناسب علمی به یک مرکز اجازه‌ی فعالیت داد".

احمد طالبی:

از آن‌جا که آموزش رشته دریانوردی برخلاف بسیاری از رشته‌ها باید حتماً به صورت علمی انجام شود، لذا اختصاص یارانه‌ی مناسب از سوی دولت برای تأمین آموزش شرکت‌های فعال در این زمینه، عاملی است که موجب تسهیل واردات تجهیزات مربوط به این امر از خارج کشور خواهد شد.

"سلیمانی" در ادامه خواستار تمرکز این مراکز آموزشی در مناطقی شد که حتی‌الامکان یا از منابع معتبر علمی در رشته‌های دریانوردی برخوردارند و یا دارای امکانات حمل‌ونقل عمومی و پروازهای منظم و مطمئن هستند؛ تا در زمینه‌ی تأمین کادر علمی با مشکل مواجه نشوند. این فعال حوزه‌ی دریانوردی در ادامه اظهار داشت: "ایران از نظر کمیت تعداد مراکز آموزشی، شاید بتواند به منزله‌ی پیش‌تاز تعدد مراکز آموزشی در دنیا پذیرفته شود، اما هرگز از تمام ظرفیت‌های موجود، در این مراکز بهره‌برداری نشده است".

وی از تطابق اصول آموزش‌های ارائه شده در کشور با کنوانسیون‌های جهانی خبر داد و گفت: "از محاسن این امر یکسان بودن آموزش‌های دریانوردی در سراسر دنیا است و از معایب آن، می‌توان به گران بودن تهیه‌ی شبیه‌ساز برای مراکز آموزشی اشاره کرد". "سلیمانی" افزود: "این قضیه می‌تواند فاصله‌ی بین مراکز دولتی، نیمه‌دولتی را با مراکز خصوصی بیشتر کند". "طالبی" نیز از تدوین سرفصل‌ها، عناوین و محتوای آموزشی دریانوردان براساس کنوانسیون‌های جهانی خبر داد و اظهار داشت: "از آن‌جا که فرهنگ، عادت‌ها و سلاقی مردم ایران بسیار غنی است، هنوز اغلب روش‌های دریانوردی با متدهای سنتی کشورمان صورت می‌پذیرد؛ از این‌رو، تغییر برخی از سرفصل‌های آموزشی بر طبق نیازهای کشور، امری ضروری به نظر می‌رسد".

وی پی‌گیری و تصویب قانون از سوی مراجع ذی‌صلاح برای گذران دوران سربازی دانشجویان در ارگان‌های دریایی را ضروری دانست. از سوی دیگر، "طالبی" با تأیید سخنان "سلیمانی" و با نیم‌نگاهی به سختی شغل دریانوردی تأکید کرد که ایجاد یک سری مشوق‌ها، چون بهره‌مندی از

حقوق و مزایای خوب و یا کسر از خدمت برای دانشجویان فارغ‌التحصیل رشته دریانوردی، موجبات عدم دلگرمی آنان از شغل دریانوردی را فراهم می‌کند. مدیرعامل شرکت کیش‌روآبی، در ادامه تصریح کرد: "از آن‌جا که فرصت‌های شغلی در عرصه‌های دریانوردی برای هر پُست یا سمت معادل ۸ برابر آن در خشکی برآورد می‌شود، بالطبع عامل انگیزشی مهم در جهت سرمایه‌گذاری در تربیت نیروی انسانی می‌تواند مؤثر واقع شود".

وی شناسایی نخبان و پدیده‌های فکری در این عرصه توسط دولت، برای دستیابی به برنامه‌های مدون جهت بسط و گسترش این حرفه در بین جوانان را امری مهم در جهت اعتلای اقتصاد و ارزآوری از طریق صنعت دریانوردی دانست. در همین راستا، "طالبی"، اختصاص دادن زمان‌هایی متناسب جهت شناسایی فرهنگ دریانوردی در جوانان، توسعه و افزایش مجوز آموزشگاه‌های دریایی در سطح کشور، افزایش تعداد دانشگاه‌های دریانوردی در سطح کشور، در نظر گرفتن امکانات، تسهیلات متناسب با این حرفه‌ی سخت و اخذ مجوز رشته‌های مختلف و متنوع دریایی به دانشگاه‌های دریایی در سطوح مختلف تحصیلی را به منزله‌ی امری مهم در جهت اشاعه‌ی فرهنگ دریانوردی و جلب جوانان به سوی مشاغل دریایی خواند.

مدیرعامل شرکت کیش‌روآبی، با مقایسه‌ی هزینه‌های آموزشی رشته‌های دریانوردی با آموزش‌های عمومی نظیر فراگیری زبان‌های خارجی و آموزش کامپیوتر، قیاس این دو جنبه را امری مع‌الفارق دانست و در این رابطه تصریح کرد: "آموزش‌های بخش دریانوردی حرفه‌ای بوده و با استانداردهای بالایی ارائه می‌شود که هزینه‌های تأمین تجهیزات و امکانات آن نیز بالطبع بالا خواهد بود؛ از این‌رو تعرفه‌های فعلی اعلام شده از سوی مراکز آموزشی، تابعی از هزینه‌ها است". وی در ادامه، هزینه‌های رایج را متعارف و مطلوب خواند، و آن را به دلیل توسعه و گسترش حرفه‌های مربوط به آن دانست و نیز از افزایش میزان استقبال از دوره‌های دریانوردی در حال حاضر خبر داد.

از سوی دیگر، "طالبی" هزینه‌ی آموزش و تربیت در رشته‌های دریانوردی را با توجه به سرمایه‌گذاری اولیه در راستای خرید تجهیزات، بسیار بالا اعلام کرد و اظهار داشت: "از آن‌جا که آموزش این رشته برخلاف بسیاری از رشته‌ها باید حتماً به صورت علمی انجام شود، لذا اختصاص یارانه‌ی مناسب از سوی دولت برای تأمین آموزش شرکت‌های فعال در این زمینه، عاملی است که موجب تسهیل واردات تجهیزات مربوط به این امر از خارج کشور خواهد شد".



لیسانس‌های رشته‌ی مکانیک که موجب کاهش زمان پرورش افسران عرشه و موتور خواهد شد را حرکتی ارزنده معرفی کرد که موجبات هدایت مؤسسات خصوصی توانمند برای کسب سهمی از بازار جهانی را فراهم خواهد آورد.

مدیرعامل کیش‌روآبی، قرار دادن کسب سهمی از بازار آتی جهان در اهداف دولت را امری حیاتی خواند و تأکید کرد که این عملکرد موجب اقدامات منسجم‌تر در این راستا خواهد شد؛ به این ترتیب که دولت هزینه دوره‌های آموزشی را عهده‌دار شود و مراکز آموزشی و داوطلبین بدون نگرانی از مسایل مالی به جذب و پرورش نیروهای جوان جویای کار بپردازند که این امر، شرکت‌های تأمین نیرو را ترغیب به حضور در رقابت‌های بین‌المللی خواهد کرد و با ارزآوری این شرکت‌ها، هزینه‌های دولت جبران خواهد شد.

"طالبی" نیز با اشاره به پتانسیل موجود در کشور تصریح کرد: "می‌توان با برنامه‌ریزی مناسب به منظور ایجاد انگیزه، تأسیس نگاه‌های کاربرایی فعال در زمینه‌ی دریایی، فراهم کردن امکانات، تسهیلات از طریق سرمایه‌گذاری بخش خصوصی از این حجم عظیم نیروی انسانی در حوزه‌ی دریایی استفاده کرد". وی در رابطه با نقش بخش خصوصی در انجام فعالیت‌های آموزشی اظهار داشت: "هرجا دولت توان سرمایه‌گذاری برای آموزش علوم و فنون دریایی ندارد، باید سعی شود بخش خصوصی راه، آن هم با شرایط و مقررات خاص این بخش، دعوت به همکاری کرد که این امر به رقابت و در نهایت پیشرفت و توسعه‌ی ایران می‌انجامد".

سپس "سلیمانی"، به عنوان یک فعال بخش خصوصی، به حرکت بخش‌های دولتی در جاده‌های هموار و آسفالت‌ه اشاره کرد و گفت: "بخش‌های خصوصی با حرکت در مسیرهای ناهموار فضاهای ناشناخته و بکر را شناسایی و از آن‌ها استفاده می‌کنند. اگر امکانات و تسهیلات دولتی به صورت یکسان تقسیم شود، قطعاً بخش‌های خصوصی حضور خود را به رخ خواهند کشید".

وی در رابطه با ضرورت و تأثیر آموزش‌های به روز در ارتقای صنعت حمل‌ونقل دریایی بیان کرد: "یکنواختی و عدم ارتقا در بخش آموزش هرگز به صلاح هیچ بخش یا صنعتی نیست، به خصوص در عرصه‌ی دریانوردی که همواره در همه‌ی کشورهای جهان به دلیل عدم تعریف و یا قائل شدن مرز مشخصی برای آن، در حال ارتقا است". "طالبی" نیز پیشرفت در صنعت حمل‌ونقل دریایی با سرعت فزاینده را عاملی خواند که موجب می‌شود آموزش به کاراترین و مؤثرترین عامل سازنده تبدیل شود. ■

محمد رضا طالع سلیمانی: ایران از نظر کمیت تعداد مراکز آموزشی، شاید بتواند به منزله‌ی پیش‌تاز تعدد مراکز آموزشی در دنیا پذیرفته شود، اما هرگز از تمام ظرفیت‌های موجود، در این مراکز بهره‌برداری نشده است.

وی در ادامه حمایت از تولیدکنندگان داخلی را نیز عاملی در جهت کمک به کاهش هزینه‌های آموزشی در رشته‌های دریانوردی خواند. مسؤول مرکز آموزش بندر لنگه، فقدان تجهیزات، کمبود امکانات و سیمیلاتور به تعداد کافی که آن هم بر اثر عدم اعتماد سیستم به نیروهای داخلی حادث می‌شود را از چالش‌های پیش‌روی فرایند آموزش در این حوزه دانست. "طالبی" در راستای حل معضلات موجود گفت: "ارائه‌ی یارانه و بودجه‌های مناسب به دانشگاه‌ها، آموزشگاه‌های فعال، اختصاص وام‌های بلندمدت با سود پایین به شرکت‌های فعال و هم‌چنین مشمول بورسیه قرار دادن دانشجویان در حال تحصیل رشته‌های دریایی توسط ارگان‌های صلاحیت‌دار، از جمله عواملی هستند که می‌توانند به حل چالش‌های موجود در این حوزه منجر شوند.

مدیرعامل کیش‌روآبی نیز، عدم حمایت از این بخش در سطح مدیران ارشد را از بزرگ‌ترین چالش‌های این حوزه معرفی کرد و افزود: "با توجه به پیشرفت و توسعه‌ی تکنولوژی در دنیا، آمیختگی آموزش و تکنولوژی همواره رو به افزایش است لذا در بخش آموزش نیاز به سرمایه‌گذاری‌های سنگین و ضروری است که این امر از توان بخش خصوصی برنخواهد آمد، از این‌رو مراکز تصمیم‌ساز در این خصوص، باید به کمک بخش خصوصی بیایند و با حمایت‌های خود زمینه‌ی دستیابی به سامانه‌های شبیه‌ساز، آموزش‌های بندری و دریانوردی را فراهم کنند".

"سلیمانی" از سیاست‌های حاکم بر خطوط کشتیرانی مطرح در کشور، به عنوان یکی دیگر از چالش‌های موجود یاد کرد و در ادامه گفت: "این خطوط نسبت به آموزش‌های بخش خصوصی با دیده‌ی حقارت می‌نگرند و چه‌بسا حمایت مشابه آن‌ها، مانند حمایت دانشگاه‌ها از بخش خصوصی بتواند این بخش را به حوزه‌های تنومندی مبدل

کند که در آن زمان، این خطوط اولین بهره‌برداران از آن خواهند بود".

وی با اشاره به اعلام سازمان جهانی دریانوردی (IMO)، مبنی بر رویارویی جهان با کمبود نیروی انسانی دریانورد در سال‌های آینده تأکید کرد: "برای تبدیل این تهدید به یک فرصت در کشورمان و هم‌چنین برای اخذ سهمی از بازار آتی جهان، باید بخش‌های خصوصی را پیش‌رو قرار داد. چراکه، توانمندی این شرکت‌ها برای چانه‌زنی بسیار بالا است و با انعطافی که از سوی آن‌ها در مقابل خطوط نیازمند به نیروی انسانی وجود دارد، پیش‌بینی اخذ سهمی از بازار محرز به نظر می‌رسد".

این فعال حوزه‌ی دریانوردی، مسأله‌ی حیاتی در روند فعالیت‌های شرکت‌های خصوصی را بر خورداری از نیروهای مورد نیاز به ویژه در زمینه‌های افسری عرشه و موتور خواند و حرکت اداره‌ی استانداردهای دریانوردی مبنی بر تدوین دستورالعمل‌های دوره‌های تطبیقی برای هنرستان‌های دریایی و

استقبال گردشگران دبی از آکواریوم آتلانتیس



ناپدید شده است. آتلانتیس جدید قرن بیست و یکم، جهانی زیرزمینی در دبی است که جهانگردان زیادی را به خود جلب کرده است. در این آکواریوم ۲۵۰ نوع ماهی وجود دارد که یک گروه صد نفری کار خدمات دهی به این ماهیان را به عهده دارند. ۳۶ هزار قطعه از آلبان دریایی در ۴۲ میلیون لیتر آب این آکواریوم زندگی می کنند.

آکواریوم بسیار بزرگ آتلانتیس در دبی که گونه های بسیار مختلف آلبان را در خود جای داده توجه جهانگردان را به خود جلب کرده است.

نام این آکواریوم از شهر آتلانتیس که در زیر آب مفقود شده، گرفته شده است. شهر آتلانتیس تمدن دریایی افسانه ای بوده که گفته می شود زیر دریا

اندونزی دو زیر دریایی جدید خریداری می کند

اندونزی قصد دارد برای تقویت امنیت خود دو فروند زیر دریایی خریداری کند. تدجواهی پوردیجانتو، فرمانده نیروی دریایی اندونزی اعلام کرد؛ مسئولان وزارت دفاع درباره نحوه خرید و تحویل این دو زیر دریایی گفت و گو کرده اند و انتظار می رود ظرف دو سال آینده این زیر دریایی ها خریداری شود. این مقام مسئول افزود، ما امیدواریم وزارت دفاع اندونزی این ماه درباره کشوری که زیر دریایی ها از آن خریداری خواهد شد، تصمیم بگیرد. اندونزی پیشتر برای خرید دو فروند زیر دریایی در سال های ۲۰۱۰ تا ۲۰۱۴ میلادی از چند کشور از جمله آلمان، کره جنوبی، روسیه و فرانسه ابراز تمایل کرده بود. فرمانده نیروی دریایی اندونزی تأکید کرد؛ اگر وزارت دفاع درباره کشوری که زیر دریایی را از آن خریداری می کنیم، تصمیم بگیرد، توافق نامه برای تحویل دو زیر دریایی جدید به زودی امضا خواهد شد.

ارائه خدمات جدید کشتیرانی در بنادر چین

همزمان، دو شرکت کشتیرانی بزرگ چینی یعنی هاچیسون پورت هولدیگ (HPH) و شرکت گروه امور بندری هویزهو (Huizhou) مراسم مشابهی را در ۱۶ ژانویه ۲۰۰۹ برگزار کردند.

شرکت های یاد شده آغاز عملیات اجرایی احداث دو بارانداز کانتینری ۵۰ هزار تنی در پایانه های بین المللی کانتینری کوئان وان هویزهو (HQCT) چین را جشن گرفتند. بارانداز های یاد شده به زودی به نخستین پایانه کانتینری اختصاصی بندر هویزهو تبدیل خواهد شد.

آقای جیمز اس تسین (James s. Tsien) مدیرعامل هاچیسون پورترس چین در این خصوص گفت: بندر هیوزهو از شرایط ایده آل آب عمیق طبیعی برخوردار است و در مجاورت مراکز صنعتی و تولیدی پیشرفته در شرق گواندونگ قرار دارد. وی در ادامه افزود: HQCT از باراندازی به طول ۸۰۰ متر، فضایی به مساحت ۶۰ هکتار و عمق ساحلی و کانال دسترسی به عمق ۱۵/۲ متر برخوردار خواهد بود.

پس از اتمام پروژه، HQCT به فرایند انتقال بندر هیوزهو از یک بندر کانتینری فیدر و پایانه کانتینری مخصوص بارگیری و تخلیه کالاهای فله و غیر فله به یکی از مهم ترین بنادر کانتینری چین کمک خواهد کرد.

پایانه های کانتینری بین المللی شانتو (Shantou) چین در ۱۸ ژانویه سال ۲۰۰۹ میلادی با برگزاری مراسمی ارائه نخستین سرویس مستقیم از بندر شانتو به مقصد کائوسیونگ (Kaohsiung) تایوان را جشن گرفت.

شناور کانتینری فارایست چیبیر (Far East Cheer) متعلق به خطوط کشتیرانی یونایتد لاینز چین سفر مستقیمی را از پایانه های کانتینری بین المللی شانتو (SICT) به مقصد کائوسیونگ تایوان آغاز کرد. این سرویس هر یکشنبه در SICT با عبور از بنادر هوآنیو، شکو، شانتو، کائوسیونگ و یان تیان ارائه می شود.

در این مراسم بیش از ۴۵۰ میهمان، از مدیران شهرداری و مقامات دولتی گرفته تا مدیران اجرایی بنادر و صنایع کشتیرانی، حضور داشتند.

رونالد وان (Ronald Wan) مدیرعامل SICT در این مراسم گفت: ارائه این نوع خدمات به متنوع شدن خدمات عرضه شده کمک می کند. این سرویس زمینه توسعه حوضچه بار بندر شانتو را فراهم خواهد آورد. هم اکنون، محموله های بار از شرق گواندونگ، جنوب شرق فوجیان و جنوب زیانگزی را می توان به صورت مستقیم از طریق بندر شانتو و برعکس به تایوان حمل کرد. با ارائه این سرویس زمان ترانزیت و هزینه های حمل بسیار کاهش خواهد یافت.

آغاز به کار بزرگ ترین یارد کشتی سازی جهان



بزرگ ترین یارد کشتی سازی جهان کار خود را در جزیره چانگ ژینگ در شهر ساحلی دالین چین آغاز کرد. بنابر این خبر، کشتی سازی STX که توسط گروه STX کره جنوبی اداره می شود اعلام کرد؛ یارد جدید که توسط این شرکت تأسیس شده دارای ۴۶۰ متر طول، ۱۳۵ متر عرض و ۵/۱۴ متر ارتفاع بوده و از لحاظ فیزیکی بزرگ ترین یارد کشتی سازی جهان می باشد. این شرکت درباره هزینه های ساخت این یارد توضیحی نداد. از این یارد برای انجام مراحل نهایی ساخت کشتی استفاده خواهد شد و قادر خواهد بود تا همزمان بر روی دو کشتی به ظرفیت هر یک ۳۲۰ هزار DWT، مراحل ساخت را انجام دهد.

راه اندازی یک خط جدید کشتیرانی در دریای سرخ



یک خط جدید کشتیرانی در دریای سرخ بین بنادر مصر و عربستان راه اندازی شد. مقامات مصر از راه اندازی یک خط جدید کشتیرانی بین بنادر مصر و عربستان خبر دادند. در این خط جدید کشتیرانی از دو فروند کشتی فری تندرو استفاده خواهد شد. این کشتی‌ها شش بار در هفته در این خط رفت‌وآمد خواهند کرد. این خط در مسیری با فاصله ۱۰۰ مایل دریایی بندر دینا در عربستان را به بندر سفاجا در مصر متصل می‌کند.

عمان روابط خود با منطقه آزاد کیش را گسترش می‌دهد

به اینکه پیشرفت‌های چشمگیر جزیره کیش ما را بر آن داشت تا توسعه این منطقه را از نزدیک ببینیم، گفت: عمان روابط خود را با این منطقه آزاد گسترش خواهد داد. وزیر امور خارجه عمان جزیره کیش را منطقه‌ای زیبا، آرام و امن توصیف کرد و افزود: نقش مناطق آزاد در توسعه روابط دو کشور عمان و جمهوری اسلامی ایران بسیار مهم است. مدیرعامل سازمان منطقه آزاد کیش نیز گفت: هیئت بلند پایه کشور عمان که به منظور توسعه روابط اقتصادی و تجاری به جمهوری اسلامی ایران سفر کرده‌اند، سرمایه‌گذاری در مناطق آزاد را یکی از اهداف سفر خود می‌دانند. اسداله کریمی افزود: جزیره کیش با توجه به ظرفیت‌ها و توانمندی‌های خود می‌تواند محلی امن برای سرمایه‌گذاران بخش خصوصی کشور عمان باشد.



عمان خواستار گسترش روابط همه جانبه با منطقه آزاد کیش شد.

یوسف‌بن علوی وزیر امور خارجه عمان که در رأس یک هیئت ۲۳ نفری وارد جزیره کیش شد، خاطرنشان ساخت: جزیره کیش از رشد و توسعه بسیار خوبی برخوردار است و ما تحت تأثیر پیشرفت‌های این جزیره زیبا قرار گرفتیم. وی با اشاره

کاهش عملیات کانتینری بندر شنزن چین

کانتینری بندر شنزن نسبت به ماه ژوئن سال جاری ۰/۴ درصد افزایش داشته است. همچنین بین ماه‌های ژانویه تا جولای ۲۰۰۹ میلادی ۱۰۴/۶ میلیون تن کالا در این بندر جابه‌جا شد که نسبت به مدت مشابه در سال ۲۰۰۸ میلادی ۱۶/۲ درصد کاهش یافته است.

میزان جابه‌جایی کانتینر در بندر شنزن چین در ماه جولای کاهش یافت. میزان جابه‌جایی کانتینر در بندر شنزن چین در ماه جولای سال جاری میلادی با ۲۱/۱ درصد کاهش نسبت به مدت مشابه در سال گذشته به ۹/۶ میلیون TEU کانتینر رسید. این در حالی است که عملیات

پیش‌بینی سود غیر منتظره کشتی‌سازان کره جنوبی



کارشناسان از احتمال سودآوری پیش‌بینی شده کشتی‌سازان بزرگ کره جنوبی خبر دادند. کارشناسان اعلام کردند که شرکت صنایع هیوندایی به عنوان بزرگ‌ترین کشتی‌ساز جهان و دو رقیب داخلی این شرکت در سه ماهه امسال با سودآوری غیرمنتظره‌ای مواجه می‌شوند. به گزارش بلومبرگ، پیش‌بینی می‌شود، سود شرکت‌های هیوندایی، دوو و سامسونگ در مجموع حدود ۲۷ درصد رشد پیدا کند و به ۷۸۰ میلیون دلار برسد.

این در حالی است که این شرکت‌ها پیش از این در سه ماهه دوم امسال افت سودآوری را تجربه کرده بودند. به اعتقاد کارشناسان بین صنایع پراهمیت کره، صنعت کشتی‌سازی بیشترین تأثیر را از بحران مالی جهانی پذیرفته است.

کمیسیون اروپا پیشنهاد ممنوعیت تجارت جهانی ماهی تن را مطرح کرد

کمیسیون اروپایی محیط زیست در این باره اعلام کرد؛ این تصمیم اقدامی بسیار مهم در جهت حمایت از ماهی تن محسوب می‌شود. وی افزود: این بهترین راه برای حفظ بقای یکی از مهمترین جانوران اقیانوس است. نشست آینده کمیسیون بین‌المللی حمایت از ماهی تن اقیانوس اطلس برای ماه نوامبر پیش‌بینی شده است. این طرح برای تصویب نهایی باید به تایید اکثریت اعضا برسد. انجمن صیادان اروپا-مدیترانه اعلام کرد: نام بردن از ماهی تن قرمز به عنوان یکی از گونه‌های حیوانی در معرض انقراض و ممنوعیت صید آن اقدامی بی اساس است. این انجمن در ادامه افزود: صید ماهی تن در شرایط کنونی در سراسر جهان کاملاً کنترل شده و تحت نظارت است.



کمیسیون اروپا پیشنهاد ممنوعیت تجارت جهانی ماهی تن را مطرح کرد.

ماه گذشته کمیسیون اروپا از کشورهای عضو اتحادیه اروپا خواست از طرح ممنوعیت تجارت جهانی ماهی تن حمایت کنند. به این ترتیب صید ماهی تن قرمز نیز در عمل ممنوع خواهد شد. استاوروس دیماس

مقابله با کمبود

توسعه منابع انسانی دریانورد، در برنامه‌ی پنجم توسعه

محمد رضا قادری



اشاره

شغل دریانوردی به عنوان حرفه‌ای سخت و طاقت‌فرسا، شناخته شده است و ضرورت توسعه‌ی حمل‌ونقل و تجارت دریایی در سطح بین‌الملل و کمبود دریانورد مورد توجه‌ی ویژه سازمان‌های بین‌المللی و از جمله ایران قرار گرفته است. گزارش سازمان بین‌المللی دریانوردی، نشان می‌دهد که در سال ۲۰۰۸ میلادی، در رده‌های افسری و فرماندهی کشتی‌ها، تعداد ۴۹۸/۰۰۰ دریانورد در سطح دنیا کار می‌کنند که این آمار، کاهش تعداد ۳۴/۰۰۰ دریانورد را نشان می‌دهد. این کمبود در سال ۲۰۱۲ میلادی، به حدود ۸۴/۰۰۰ دریانورد خواهد رسید. از این رو، معضل یادشده در سطح بین‌المللی، با هماهنگی بین سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) و سازمان بین‌المللی کار (ILO)، به عنوان (Go to sea campaign) مورد توجه ویژه قرار گرفته است که قطعاً باید در کشورمان و طی برنامه‌ی پنجم توسعه، توجه ویژه‌ای به آن مبذول شود.

طول سواحل کشور و ایجاد توان‌مندی‌های متنوع کار و حرفه در سواحل و جزایر و نیز تردهای بین جزایر، ویژگی منحصر به فردی است که می‌تواند در ایجاد اشتغال و توسعه‌ی مناطق ساحلی، خصوصاً برای ساحل‌نشینان کشور، شرایط مطلوبی را فراهم آورد. این‌جا است که توجه‌ی ویژه به توسعه‌ی منابع انسانی در بخش دریایی، به عنوان یکی از اولویت‌های برنامه‌ی توسعه‌ی پنجم،

سرزمین‌مان ایران، ویژگی‌های خاصی دارد، در شمال و جنوب کشور، مرز دریایی گسترده‌ای است که با احتساب مرزهای دریایی جزایر، به بالای پنج هزار کیلومتر می‌رسد. همچنین وجود تنگه‌ی استراتژیک هرمز و عبور انواع شناورهای اقیانوس‌پیما از این مسیر، ایران را به عنوان یک کشور دریایی به جهانیان معرفی کرده است. ظرفیت‌های مختلف در ایجاد صنایع دریایی در

باید مورد تأکید قرار گیرد. تا ابتدای شهریور ماه ۱۳۸۸، تعداد ۱۷۶/۸۷۸ شناسنامه‌ی دریانوردی در مراکز صدور سازمان بنادر و دریانوردی ثبت شده است که تا اندازه‌ی این آمار، حضور دریانوردان ایرانی را در سفرهای محدود منطقه‌ای یا اقیانوسی مشخص می‌کند، که با اضافه کردن تعداد پرسنل شاغل در بخش شناورهای صیادی به این تعداد، حرفه‌ی دریانوردی به عنوان یک کار و مشغله‌ی اصلی، خصوصاً در استان‌های ساحلی ایران، مطرح می‌شود. کشورمان با تعداد شناورهای ملکی که در اختیار دارد و با ظرفیت‌های ناوگان نفتی و تجاری که در آینده و در طول برنامه‌ی توسعه، به آن اضافه خواهد شد و با رفع محدودیت‌های مربوط به دارا شدن پرچم مصلحتی، به عنوان یک کشور صاحب پرچم بزرگ، در ردیف بیست کشور اول دنیا قرار خواهد گرفت. از این‌رو، ضروری است که نسبت به توسعه‌ی منابع انسانی و دریانوردان مورد نیاز در این بخش، برنامه‌های اجرایی تهیه، تدوین و عملی شود. در همین راستا، لازم است کارگروه توسعه‌ی منابع انسانی با عضویت ارگان‌ها، سازمان‌ها و مراکز آموزشی ذی‌ربط در سازمان بنادر و دریانوردی تشکیل شود و نسبت به پیش‌نویس برنامه‌ی پنج‌م در این بخش به شرح جدول شماره ۱ اقدام گردد.

توسعه‌ی منابع انسانی دریانورد در جهت ایرانی کردن ۸۰ درصد کارکنان دریایی کشور، شاغل بر روی ناوگان تجاری تحت پرچم.
با توجه به افزایش ظرفیت ناوگان و همچنین برنامه‌های توسعه‌ای در جزایر کشور و توسعه‌ی حمل‌ونقل مسافری و گردش‌گری در بین جزایر در برنامه‌ی پنج‌م توسعه، پنج هزار دریانورد در رده‌های مختلف ناوبری، عرشه و موتور، مورد نیاز است که جذب این تعداد دریانورد، با توجه به هزینه‌های جاری مراکز آموزشی، صرف بودجه قابل ملاحظه‌ای را می‌طلبد.

تدوین دستورالعمل‌های مورد نیاز، جهت اجرای الزامات کنوانسیون STCW و ابقای ایران در فهرست سفید.

ایران در سال ۱۹۹۶ میلادی به کنوانسیون استانداردهای آموزشی، گواهی‌نامه و نگهبانی (STCW) ملحق شده است و براساس این کنوانسیون، باید الزامات قانونی و عملیاتی را به نحوی تهیه کند، که در صورت ممیزی، هیچ‌گونه عدم تطابق با آن الزامات، مشاهده نشود. کشورمان در حال حاضر، در فهرست سفید STCW قرار دارد و در همین راستا، برخی از دستورالعمل‌ها و آیین‌نامه‌های تکمیلی را باید تهیه و به اجرا بگذارد. در حال حاضر، تعداد ۸۰ دستورالعمل و راهنما، تدوین و در حال اجرا می‌باشد، که علاوه بر آن‌ها، باید دستورالعمل‌های دیگری نیز، تهیه، تدوین، تصویب و اجرا شود.

در جهت اجرای الزامات STCW، براساس مقرره‌ی I/10 کنوانسیون و شناسایی متقابل مدارک و گواهی‌نامه‌های صادره از طرف کشورهای متعاقد، ایران در حال حاضر، با ۱۸ کشور تفاهم‌نامه امضاء کرده است و با چند کشور دیگر مانند فیلیپین، اردن، نیوزیلند و ترکیه نیز، مذاکرات مقدماتی انجام گرفته است تا شرایط برای امضای تفاهم‌نامه فراهم شود. ارتباط با دیگر کشورهای مطرح دریایی و تبادل اطلاعات و تجارب دریایی و امکان حضور دریانوردان ایرانی بر روی ناوگان‌های دیگر کشورها، باید در برنامه‌ی توسعه مد نظر قرار گیرد. (جدول ۲)

یکپارچه‌سازی و استانداردسازی آموزش‌های دریانوردی در مراکز آموزشی، اعم از هنرستان‌ها، آموزش‌کده‌ها و مراکز آموزش عالی.

در این راستا، برنامه‌ریزی مناسب جهت بازنگری کامل دستورالعمل‌های اجرایی مربوط به مراکز آموزشی یاد شده، انجام گرفته است و با اجرای این راهکارها، استانداردسازی لازم در خصوص واحدها و طول دوره‌ی آموزشی

ایجاد خواهد شد.

در حال حاضر، ۵۴ مرکز آموزش دریایی در کشور فعالیت می‌کنند که بعد از برگزاری دوره‌های مصوب، مورد ممیزی قرار می‌گیرند.

توسعه‌ی کمی و کیفی آموزش دریانوردی خصوصاً در استان‌های ساحلی با تأکید بر گسترش آموزش‌های فنی و حرفه‌ای دریایی و افزایش بهره‌گیری از شبیه‌سازی دریایی.

با توجه به گستردگی سواحل ایران و وجود ۷ استان ساحلی در شمال و جنوب کشور و وابستگی تنگاتنگ حرفه و رزق و روزی ساحل‌نشینان به دریا و صنعت دریانوردی، توسعه‌ی کمی و کیفی آموزش‌های دریایی جهت توسعه‌ی حرفه‌ی دریانوردی و افزایش ضریب ایمنی و امنیت دریا و دریانوردان در کشور و به خصوص در استان‌های ساحلی، از اهمیت زیادی برخوردار است.

از برنامه‌های اصلی سازمان بنادر و دریانوردی در سال‌های آتی و در همین راستا، نظارت‌های ادواری از طریق ممیزی‌ها، برگزاری نشست‌های تخصصی با مدرسین، منتحنین، مدیران بنادر و مسؤولین مراکز آموزش دریانوردی، در دو بخش بالای ۵۰۰ و زیر ۵۰۰ GT (ظرفیت ناخالص) است.

یکی دیگر از سیاست‌ها، توجه خاص به آموزش‌های فنی و حرفه‌ای دریایی است که سازمان بنادر و دریانوردی، حمایت همه‌جانبه‌ی خود را در این خصوص اعلام کرده و در صدد است با انجام اقدامات لازم (از جمله برگزاری جلسات کارشناسی و تطبیق سیلابس‌های درسی هنرستان‌های فنی و حرفه‌ای وزارت آموزش و پرورش با الزامات کنوانسیون STCW، استقرار سیستم مدیریت کیفیت، بازنگری دستورالعمل‌های مربوطه)، ضمن زمینه‌سازی برای ورود جوانان مستعد کشور در سواحل شمال و جنوب میهن اسلامی به صنعت دریانوردی و اشتغال ایشان، کاهش سن دریانوردان (که از سیاست‌های سازمانی است)، از طریق ورود فارغ‌التحصیلان هنرستان‌های فنی و حرفه‌ای دریایی را تحقق بخشد، تا بخشی از کمبود دریانوردان ایرانی در سال‌های آتی جبران شود. در همین راستا، سازمان بنادر و دریانوردی تمام توان خود را به کار بسته است تا ورود فارغ‌التحصیلان این مرکز، به بخش دریانوردی آب‌های نامحدود و نزدیک به ساحل بین ۵۰۰ تا ۳۰۰۰ GT، با سرعت بیشتری در سال‌های آتی محقق شود.

از دیگر سیاست‌ها و برنامه‌های مورد نظر، جهت توسعه‌ی کیفی آموزش‌های دریانوردی، تأکید بر استفاده از سیستم‌های شبیه‌ساز در ارائه‌ی آموزش‌های دریانوردی است که به جهت قرار گرفتن فراگیران در موقعیت دریانوردی شبیه‌سازی شده، از اثربخشی بالایی برخوردار است. به همین دلیل در سال‌های اخیر، توجه زیادی به افزایش استفاده از این سیستم‌ها شده است و سازمان بنادر و دریانوردی، همگی امکانات و تلاش خود را در جهت ارتقاء، به روز رسانی و استفاده‌ی بهینه از سیستم‌های شبیه‌ساز، در طول برنامه‌ی پنج‌م توسعه‌ی کشور، به کار بسته است.

از برنامه‌های مهم سازمانی به منظور توسعه‌ی کیفی آموزش‌های دریانوردی در برنامه‌ی پنج‌م توسعه‌ی کشور، ارتقای شرایط علمی ورود به دوره‌ها، برای فراگیران است که در طول دوره‌ی برنامه‌ی پنج‌م به آن پرداخته خواهد شد.

اشاعه‌ی فرهنگ دریانوردی

یکی از گام‌های مهم در جهت توسعه و تقویت بخش دریایی کشور، اشاعه‌ی فرهنگ دریانوردی است که از مکانیزم‌های مهم و اثربخش در این زمینه، می‌توان به آشنا ساختن جامعه‌ی دانش‌آموزی کشور در مقاطع مختلف با صنف و حرفه‌ی دریانوردی اشاره کرد که در این خصوص در نظر است با انجام هماهنگی‌ها و تعاملات لازم با مسؤولین وزارت آموزش و پرورش و ارائه‌ی



مطالب، درس‌هایی در مقاطع مختلف جهت معرفی حرفه‌ی دریانوردی تهیه و در کتب درسی ارائه شود. همچنین در نظر است در معرفی مشاغل، جهت انتخاب رشته‌ی دانش‌آموزان برای تحصیل در مقطع دبیرستان، اطلاع‌رسانی لازم صورت گیرد و با دعوت از دریانوردان با تجربه و حضور ایشان در مدارس، نسبت به معرفی این صنعت اقدام مناسب بعمل آید.

جهت اطلاع‌رسانی به عموم هم‌وطنان در سراسر کشور، ضروری است با هماهنگی‌های لازم با مسؤولین مربوطه، تیزرها و برنامه‌های تلویزیونی مناسب، تهیه و از طریق شبکه سراسری پخش شود.

اجرائی کردن کنوانسیون یکپارچه‌ی کار دریانوردان (۲۰۰۶ میلادی) با همکاری وزارت کار

کنوانسیون یکپارچه کار دریانوردی MLC 2006، به مباحث حمایتی از نیروی کار دریانورد می‌پردازد و مهم‌ترین سرفصل آن، قانون‌مند کردن نحوه‌ی بهره‌گیری از خدمات دریانوردان است. این کنوانسیون پس از بررسی‌های لازم و تأیید توسط هیئت دولت، جهت تصویب به مجلس شورای اسلامی ارسال می‌شود که در حال حاضر، در کمیسیون‌های مجلس، در انتظار بررسی به سر می‌برد.

با مورد توجه قرار گرفتن این کنوانسیون توسط دریانوردان (به لحاظ مباحث حمایتی) و به جهت اینکه اجرای این کنوانسیون، منجر به ایجاد انگیزه‌ی بیشتر و جذب افراد به صنعت و حرفه‌ی دریانوردی شود، از این‌رو سیاست سازمان بنادر و دریانوردی، بر آن است، تا با پی‌گیری لازم در کمیسیون مجلس، در سال‌های آینده، این کنوانسیون ضمن تعامل لازم با وزارت کار، به نحو مطلوبی اجرایی شود و شرایط مطلوب کار را برای دریانوردان فراهم کند.

الحاق و اجرایی کردن مفاد کنوانسیون ۱۸۵ سازمان بین‌المللی کار در مورد مدارک شناسایی دریانوردان (SID)

موضوع اصلی کنوانسیون ۱۸۵، اعمال اطلاعات بیومتریک در سند هویت دریانوردان است که با انجام این کار، ضمن تسهیل در تشخیص هویت دریانوردان و تسهیل در تردد آن‌ها، از سوء استفاده از اسناد دریانوردی جلوگیری خواهد شد. از دیگر مزایای اجرای مفاد این کنوانسیون، ایجاد بانک اطلاعاتی دریانوردان است که با ثبت دقیق دریانوردان، تعداد دریانوردان فعال شناسایی می‌شوند.

در جهت الحاق و اجرای کنوانسیون ۱۸۵، مسؤولین و کارشناسان ذی‌ربط سازمان، طی یک سال گذشته، اقدام به برگزاری جلسات و انجام کارشناسی تخصصی کرده‌اند و موضوع را پس از تهیه‌ی طرح، به مراجع ذی‌ربط قانونی ارائه داده‌اند و پی‌گیری‌های لازم صورت پذیرفته، به نحوی که موضوع در دستور کار هیأت دولت قرار گرفته است. از این‌رو، با توجه به این‌که تاکنون بیش از ۱۷۵/۰۰۰ شناسنامه دریانوردی در کشور صادر شده است، سیاست سازمانی بر این است که با جدیت تمام و الحاق و اجرایی شدن، مفاد کنوانسیون را در برنامه‌ی توسعه‌ی پنجم پی‌گیری کند.

ایجاد انگیزه‌های لازم و کافی برای جذب، به کارگیری و نگهداری منابع انسانی متخصص دریایی

جهت تحقق هدف یاد شده، کارگروهی با محوریت آموزش، جذب و نگهداری نیروی انسانی متخصص دریایی و با حضور کلیه‌ی مسؤولین ذی‌ربط دریایی کشور در سازمان بنادر تشکیل شد، تا در طول برنامه‌های سازندگی کشور، با انجام کارشناسی‌های ضروری و اتخاذ تصمیمات و راهکارهای لازم، ضمن جذب، توسعه، نگهداشت نیروی دریانورد، کمبود نیروی دریانورد را در سال‌های آتی جبران کنند. از جمله‌ی برنامه‌های این کارگروه، می‌توان به اشاعه‌ی فرهنگ

دریانوردی، حل مشکل مربوط به ماده ۹ نظام وظیفه‌ی فارغ‌التحصیلان مراکز آموزش دریانوردی، بازنگری استانداردهای آموزش دریانوردی و کوتاه کردن دوره‌های آموزش دریانوردی و همچنین تقلیل مدت زمان ارتقای دریانوردان و در نتیجه جوان‌سازی سن دریانوردان، اشاره کرد.

تجربه نشان داده است که دریانوردان ایرانی تا مدت ۱۵ سال بر روی شناورها مشغول به خدمت هستند و پس از آن، به مشاغل اداری و در حوزه‌ی خشکی می‌پردازند. از این‌رو با توجه به توان، دانش و تجربه‌ی پرارزش آنان، سازمان بنادر و دریانوردی، انجام برنامه‌ریزی‌های لازم جهت اشتغال این سرمایه‌های انسانی با تجربه در نیمه‌دوم عمر کاری خویش در مشاغل تخصصی مرتبط، از جمله نظارت بر مؤسسات رده‌بندی، نظارت بر کارخانه‌های ساخت شناورها، انجام عملیات کنترل و بازرسی کشتی‌ها، تدریس و... را در دستور کار خود در برنامه‌های سال‌های آتی قرار داده است. به منظور تحقق این هدف، باید تفاهم‌نامه‌ای بین مسؤولین دریایی کشور و کشتی‌رانی‌های فعال منعقد و شرایط انتقال این دریانوردان، فراهم شود.

افزایش میزان حضور دریانوردان ایرانی در بازارهای کار منطقه‌ای و بین‌المللی، از طریق حمایت از ایجاد بنگاه‌های کاریابی

با توجه به اهمیت و اعتبار فعالیت دریانوردان ایرانی در بازارهای کار منطقه‌ای و بین‌المللی، در راستای ایجاد فرصت دست‌یابی به بازارهای یاد شده، سازمان بنادر و دریانوردی، سیاست و حمایت خود را در زمینه‌ی ایجاد فعالیت بنگاه‌های کاریابی، با هدف جذب نیروی آموزش دیده دریایی، جهت خدمت در ناوگان‌های خارجی، اعلام کرده است، که با تداوم این برنامه در سال‌های آتی، امید است سهم مناسبی از بازارهای کار منطقه‌ای و بین‌المللی برای دریانوردان ایرانی ایجاد شود.

اصلاح و رفع محدودیت اعمال ماده ۹ نظام وظیفه (سپری نمودن زمان خدمت نظام وظیفه‌ی کادر دریایی بر روی ناوگان ملی و امکان تعمیم آن به کلیه‌ی فارغ‌التحصیلان رشته‌های مرتبط با مشاغل دریایی در دانشگاه‌ها و مراکز آموزش عالی و بهره‌مندی برای همه بخش‌های دریایی)

با توجه به تصویب این بند در بسته اجرایی زیربخش حمل‌ونقل دریایی در برنامه‌ی پنجم سازندگی، در هیأت عامل سازمان بنادر و دریانوردی، با عنوان "تأمین کمبود شدید نیروی انسانی مورد نیاز بخش حمل‌ونقل دریایی کشور"،

جدول شماره ۱ - ترکیب کارگروه تخصصی توسعه‌ی منابع انسانی

ردیف	نام ارگان	ردیف	نام ارگان
۱	سازمان بنادر و دریانوردی	۹	نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران
۲	شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران	۱۰	کانون دریانوردان خیره
۳	شرکت ملی نفتکش	۱۱	مؤسسه‌ی رده‌بندی ایرانیان
۴	مؤسسه‌ی رده‌بندی آسیا	۱۲	دانشگاه علوم و فنون دریایی خرمشهر
۵	انجمن صنفی کارگری دریانوردان خیره	۱۳	دانشگاه دریانوردی و علوم دریایی چابهار
۶	اتحادیه‌ی شرکت‌های تعاونی حمل‌ونقل دریایی بار و مسافر سراسر کشور	۱۴	دانشگاه علوم دریایی خرمشهر (نیروی دریایی)
۷	اتحادیه‌ی مالکان کشتی	۱۵	دانشگاه آزاد خارك
۸	تعاونی صیادان		

بین ۵۰۰ تا ۳۰۰۰ GT در سال‌های آتی، سیاست‌گذاری و برنامه‌ریزی لازم جهت تأمین این بخش از دریانوردان، انجام شده است. همچنین در نظر است با راهکارها و اقداماتی همچون بازنگری دستورالعمل افسران نیروی دریایی و امکان اشتغال ایشان در این بخش، تطبیق نیروهای زیر ۵۰۰ GT جهت فعالیت در بخش ۵۰۰ تا ۳۰۰۰ و ایجاد یک مرکز مجهز و صلاحیت‌دار در هر استان جهت آموزش دریانوردان نزدیک به ساحل، کمبود نیرو و نیاز این بخش را طی برنامه‌ی پنجم توسعه‌ی کشور تأمین کند.

دولت موظف است نسبت به اصلاح و رفع محدودیت اعمال ماده‌ی ۹ نظام وظیفه‌ی عمومی، در خصوص سپری نمودن زمان خدمت نظام وظیفه کادر دریایی، بر روی ناوگان ملی و امکان تعمیم آن به کلیه‌ی فارغ‌التحصیلان رشته‌های مرتبط با مشاغل دریایی در دانشگاه‌ها و مراکز عالی و بهره‌مندی برای همه بخش‌های حمل‌ونقل دریایی تا پایان سال اول برنامه، اقدام کند. این موضوع، به عنوان یکی از مکانیزم‌های تأمین نیروی انسانی دریانورد، مورد توجه خاص مسئولین سازمانی قرار گرفته است و پی‌گیری لازم انجام خواهد شد.

شغل دریانوردی به عنوان یک شغل سخت و زیان‌آور

بررسی‌های آماری در سوابق دریانوردان کشور گویای این واقعیت است که میانگین حضور دریانوردان ایرانی در دریا، حدود ۱۳ سال است؛ که پس از این دوران، دریانوردان به دنبال پیدا کردن یک شغل در ساحل و خشکی هستند، تا ۱۷ سال بقیه از زمان کاری را تکمیل کنند. همین امر موجب می‌شود، جذب دریانوردان با مشکل مواجه باشد. چنانچه شغل دریانوردی، به عنوان یک شغل سخت و زیان‌آور تصویب شود، نتیجه‌ی آن، انجام کار برای دریانورد، تا حداکثر حدود ۲۰ سال است. در نتیجه، میانگین ۱۳ سال کار، با توجه به این‌که دریانورد می‌داند که حداکثر باید ۲۰ سال در دریا حضور داشته باشد. افزایش پیدا می‌کند و دریانوردان بیشتری در دوره‌ی حضور در دریا شرکت خواهند کرد. از این‌رو، پی‌گیری شغل دریانوردی به عنوان یک شغل سخت و زیان‌آور، در برنامه‌ی توسعه‌ی پنجم منظور شده است. ■

ارتقای کیفی آموزش دریانوردان فعال در شناورهای غیرکنوانسیونونی زیر ۵۰۰

با توجه به اهمیت و نقش دریانوردی ایمن در کلیه‌ی آب‌ها و به جهت لزوم توجه به نیروی انسانی دریانورد به عنوان راهبر اصلی شناورها و تعداد زیاد دریانوردان شاغل در این حوزه، توجه سازمان به ارتقای کیفی آموزش‌های دریانوردان فعال در شناورهای (تجاری و صیادی) غیرکنوانسیونونی معطوف شده و برنامه‌هایی جهت بازنگری استانداردهای آموزشی این بخش، تجهیز حداقل یک مرکز آموزشی در هر استان برای آموزش GMDSS و رادار و همچنین تأمین مدرسین متخصص، برای مراکز آموزشی زیر ۵۰۰ GT را در دستورکار خود قرار داده است.

افزایش دریانوردان مورد نیاز شناورهای بین ۵۰۰ تا ۳۰۰۰ GT

با توجه به نیاز احساس شده در خصوص افزایش دریانوردان مورد نیاز، شناورهای

جدول شماره ۲ - فهرست تفاهم‌نامه‌های ایران با سایر کشورها تا تاریخ ۸۸/۰۶/۱۴

ردیف	نام کشور	نوع تفاهم‌نامه	ردیف	نام کشور	نوع تفاهم‌نامه
۱	بنگلادش	دو طرفه	۸	استرالیا	دو طرفه
۲	هند	دو طرفه	۹	هنگ کنگ	دو طرفه
۳	غنا	دو طرفه	۱۰	مالتا	دو طرفه
۴	لهستان	دو طرفه	۱۱	انگلیس	دو طرفه
۵	سنگاپور	دو طرفه	۱۲	روسیه	دو طرفه
۶	پاکستان	دو طرفه	۱۳	قبرس	دو طرفه
۷	اکراین	دو طرفه	۱۴	بلژیک	دو طرفه

علامت (-) به مفهوم شناسایی کشور مقابل توسط ایران و علامت (+) به مفهوم شناسایی ایران توسط کشور مقابل است.

کنوانسیون بین‌المللی استانداردهای آموزشی، صدور گواهی‌نامه و نگهبانی دریانوردان (STCW)، در هفتم جولای (۱۳۵۷) ۱۹۷۸ میلادی تصویب شد و در بیست و هشتم آوریل ۱۹۸۴ میلادی لازم‌الاجرا گردید. این کنوانسیون مشتمل بر سه اصلاحیه است که در سال‌های ۱۹۹۱، ۱۹۹۴، ۱۹۹۵ میلادی، صادر شده است، اصلاحیه‌ی ۱۹۹۱، به سیستم‌های اضطرار و ایمنی دریانوردی اختصاص دارد که در یکم دسامبر ۱۹۹۲ میلادی، به اجرا درآمد و پس از آن، در سال ۱۹۹۴ میلادی، اصلاحیه‌ی مربوط به الزامات خاص آموزشی در خصوص کارکنان تانکرها توسط قطعنامه MSC.33(63) تصویب شد و در یکم ژانویه ۱۹۹۶ میلادی، لازم‌الاجرا گردید. در سال ۱۹۹۵ میلادی، کشورهای عضو کنوانسیون، با به تأیید رسانیدن آیین‌نامه STCW، که شامل part A، یعنی بخشی که اجباری است و part B که بخش توصیه‌ای آن محسوب می‌شود، موفق شدند اصلاحیه‌ی مهمی را به این کنوانسیون اعمال کنند. این آیین‌نامه، دولت‌های متعاقد را ترغیب می‌کند تا حداقل استانداردهای آموزشی برای رده‌ها و رسته‌های مختلف دریانوردی را همراه با دانش و مهارت لازمه تدوین و اجرا کنند، تا پس از طی دوره‌های آموزشی و ارزیابی مورد نظر، صدور گواهی‌نامه برای آنان انجام پذیرد.

بازنگری در کنوانسیون STCW و آیین‌نامه‌ی مربوطه

اصلاح یک الزام

نصرت اله علی پور

کنوانسیون STCW، در سال ۱۳۶۱ برای کلیه کشورها لازم‌الاجرا شد و ایران نیز در ۱۹۹۶/۷/۱۵ میلادی، به عضویت این کنوانسیون نائل آمد. پس از عضویت در این کنوانسیون، اداره‌ی کل استانداردها، آموزش و صدور گواهی‌نامه‌های دریانوردی سازمان بنادر و دریانوردی، اهتمام و تلاش با ارزشی را در خصوص تدوین بیش از ۲۵ دستورالعمل برگرفته از مقرره‌ها (Regulations) و اصل‌های (Articles) کنوانسیون در راستای سه محور آموزش، آزمون و صدور گواهی‌نامه‌های دریانوردان، برای دریانوردان شاغل در آب‌های نامحدود و محدود (نزدیک به ساحل) به انجام رساند که پس از ارسال این قوانین و آیین‌نامه‌ها به سازمان بین‌المللی دریانوردی، کشورمان در سال ۱۹۹۹ میلادی، در فهرست سفید این کنوانسیون قرار گرفت.

بر اساس مقرره‌ی I/8 کنوانسیون، پس از پنج سال عملکرد اداره‌ی کل استانداردها، آموزش و گواهی‌نامه‌های دریانوردی، به نیابت از دولت ایران، توسط بسته‌ی آموزشی ارسالی مورد ارزیابی سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) قرار گرفت و سپس، بعد از مطالعه و بررسی توسط متخصصین مربوطه (Competent persons) در کمیته‌ی ایمنی دریانوردی MSC، بسته‌ی آموزشی سازمان بنادر و دریانوردی توانست در سال ۲۰۰۴ میلادی، در فهرست سفید این کنوانسیون ابقاء شود.

در سال جاری نیز بسته‌ی آموزشی که شامل عملکرد اداره‌ی استانداردها، آموزش و گواهی‌نامه‌های دریانوردان، اداره‌ی امتحانات و صدور گواهی‌نامه‌ی دریانوردی و سه مرکز آموزشی در حین فعالیت در محدوده‌های $GT \leq 3000$ ، $3000 \leq KW$ ، $GT > 3000$ و $KW > 3000$ تحت نظر اداره‌ی کل استانداردها، برای دومین بار مورد ارزیابی سازمان بین‌المللی دریانوردی قرار گرفت که در جلسات آتی STCW و کمیته‌ی ایمنی دریانوردی مورد بررسی قرار خواهد گرفت.

قسمت‌های مختلف کنوانسیون

کنوانسیون STCW، شامل ۱۷ اصل، ۱۴ قطعنامه و هشت فصل است.

اصول (Articles):

اصول، پایه و اساس هر کنوانسیون است. به همین دلیل، قسمت‌ها و بخش‌های دیگر کنوانسیون برگرفته از اصول آن می‌باشد. بنابراین تغییرات و بازنگری در اصول، یا اتفاق نمی‌افتد و یا به صورت جزئی ممکن است بازنگری شود. همان‌طور که قبلاً ذکر شده است، کنوانسیون STCW شامل ۱۷ اصل است که در ذیل به نام هر یک اشاره می‌شود.

اصل اول: در خصوص تصمیمات عمومی و کلی است که متعاهدین باید مفاد کنوانسیون و پیوست آن را به اجرا گذارند و همچنین قوانین و مقررات را رعایت کنند.

اصل دوم: در خصوص واژگان و اصطلاحاتی است که در کنوانسیون مورد استفاده قرار می‌گیرد و معانی آن، باید به صراحت تعریف شود.

اصل سوم: در خصوص دامنه‌ی کار دریانوردان در کشتی‌هایی است که کنوانسیون، تردد آن کشتی‌ها را مجاز می‌داند.

اصل چهارم: در خصوص ارسال اطلاعات لازم، مربوط به قوانین و مقررات کشورها به سازمان بین‌المللی دریانوردی است.

اصل پنجم: شامل همه‌ی قراردادهای کنوانسیون‌های پیشین مربوط به استانداردها، آموزش و صدور گواهی‌نامه و نگهبانی دریانوردان است که باید بدون تعارض با کنوانسیون اصلاح شده STCW، به اجرا درآید و همچنین قوانینی که در کنوانسیون، به طور واضح مشخص و مطرح نشده، تابع قوانین متعاهدین است.

اصل ششم: شرایط صدور گواهی‌نامه‌ها برای فرماندهان و افسران را شامل

می‌شود.

اصل هفتم: مربوط به دوره‌ی انتقالی است که متعاهدین، باید بعد از لازم‌الاجرا شدن کنوانسیون، حداکثر تا مدت زمان مشخص شده در کنوانسیون، نسبت به صدور گواهی‌نامه طبق روش قدیمی و گواهی‌نامه‌ی خدمت، طبق شرایط کنوانسیون، اقدام کنند.

اصل هشتم: مربوط به صدور مجوز موقت به پرسنل کشتی است، در شرایط اضطرار که افسر/ مهندس کشتی در وضعیت بحران قرار می‌گیرد و قادر به انجام وظیفه نیست. در این صورت، برای افسر/ مهندس رده پایین‌تر، به مدتی معین، مجوز موقت صادر شود تا در سمت بالاتر، در همان رشته فعالیت کند. **اصل نهم:** در خصوص تمهیدات تحصیلی و آموزشی است که کشورها ارائه می‌کنند، ضمن آن که حداقل استانداردهای موجود در کنوانسیون، باید رعایت شود.

اصل دهم: در خصوص کنترل و بازرسی است که متعاهدین در بنادر خود، کشتی‌های خود و کشتی‌های سایر کشورها را مورد کنترل و بازرسی قرار می‌دهند.

اصل یازدهم: مربوط به ارتقاء و همکاری فنی متعاهدین در خصوص آموزش، ایجاد مؤسسه‌های آموزشی، فراهم کردن تجهیزات و تسهیلات برای مؤسسه‌های آموزشی، تهیه‌ی برنامه‌های آموزشی متناسب با آموزش عملی در کشتی‌های اقیانوس‌پیما با فراهم‌سازی سایر اقدامات و تمهیدات به منظور بهبود ارتقاء دریانوردان است.

اصل دوازدهم: در خصوص اصلاحیه‌هایی است که به کنوانسیون الحاق می‌شود.

اصل سیزدهم: در خصوص امضاء، تأیید، پذیرش، تصویب و الحاق کنوانسیون، توسط متعاهدین است.

اصل چهاردهم: در مورد مدت زمان لازم‌الاجرا شدن کنوانسیون برای کشورها و نحوه‌ی لازم‌الاجرا شدن آن است.

اصل پانزدهم: در باره‌ی نحوه‌ی اعتراض متعاهدین به کنوانسیون، پس از لازم‌الاجرا شدن آن است.

اصل شانزدهم: در خصوص نحوه‌ی امضاء الحاق کشورها به کنوانسیون است.

اصل هفدهم: در مورد زبان‌هایی است که کنوانسیون، استفاده از آن‌ها را معتبر می‌داند.

قطعنامه‌ها

کنوانسیون، شامل ۱۴ قطعنامه است در خصوص آموزش‌های مورد نیاز در بخش‌هایی که بنا به شرایطی، ممکن است دولت‌های عضو، انجام این آموزش‌ها را جدی نگرفته باشند و یا در حال بررسی ایجاد چنین آموزش‌هایی هستند، از این‌رو، سازمان بین‌المللی دریانوردی با معرفی این قطعنامه‌ها، تصمیم به شرایطی دارد که بتواند دولت‌های عضو را تشویق و یا به نوعی مجبور کند که این آموزش‌ها را در کشور مطبوع خود تصویب کنند. شایان ذکر است که بعضی از این قطعنامه‌ها، مانند آموزش اپراتورهای مخابراتی برای سیستم‌های اضطرار و ایمنی دریانوردی GMDSS که قطعنامه‌ی شماره‌ی ۴ است و قطعنامه‌ی شماره‌ی ۱ که آیین‌نامه‌ی کنوانسیون و یا قطعنامه‌ی شماره‌ی ۲ که ضمیمه‌های کنوانسیون را در بر می‌گیرد و همچنین، قطعنامه‌ی شماره‌ی ۵ آموزش پرسنل شاغل بر روی کشتی‌های مسافری در خصوص شرایط اضطرار و بحران، قطعنامه‌ی شماره‌ی ۹ تهیه‌ی استانداردهای بین‌المللی لازم جهت اطمینان حاصل کردن از سلامت و تناسب جسمانی دریانوردان، در حال حاضر لازم‌الاجرا هستند و اعضای کنوانسیون ملزم به ایجاد استانداردهای آموزشی



مصوب، برای تمامی دریانوردان خود هستند.

(Part A & Part B)

بخش A، حاوی استانداردهای آموزشی است که جهت فرماندهان، افسران، مهندسين، ملوانها و دانشجویانی که شاغل و یا تصمیم به ملحق شدن به حرفه دریانوردی دارند، استفاده می‌شود. این بخش، شایستگی و مهارت افراد را حول سه محور دانش، درک مطلب و حرفه‌ای بودن فراگیران را پس از آموزش‌های مورد نیاز، مورد ارزیابی قرار می‌دهد.

بخش A، یک بخش اجباری است و کلیه دریانوردان متقاضی باید این استانداردهای آموزشی را طی کنند. کلیه آموزش‌های تعریف شده توسط مراکز آموزشی دریانوردی، برگرفته از این بخش است که از طریق دستورالعمل‌های مصوب توسط سازمان، به آن‌ها اعلام می‌شود و سازمان به طور ادواری نیز، مراکز آموزشی را در این راستا نظارت کند.

بخش B، به صورت توصیه‌ای است که دولت‌های عضو، می‌توانند از توصیه‌های داده شده در کنوانسیون، در راستای سیاست‌گذاری‌های خود در بخش آموزشی دریانوردان، استفاده‌ی بهینه کنند.

اصلاحیه ۲۰۱۰، به کنوانسیون و آیین‌نامه مربوطه

با توجه به درخواست کمیته‌ی فرعی STW، به کمیته‌ی ایمنی دریانوردی MSC در خصوص بازنگری کامل کنوانسیون STCW و آیین‌نامه‌ی مربوطه و همچنین با توجه به تصویب کمیته‌ی ایمنی دریانوردی MSC، کمیته‌ی فرعی STW، ملزم شده است که اقدام به بازنگری کامل کنوانسیون و آیین‌نامه‌ی مربوطه کند.

با توجه به تصمیم سازمان بین‌المللی دریانوردی در خصوص بازنگری کامل این کنوانسیون و آیین‌نامه مربوطه، از سال ۱۳۸۵، اداره‌ی کل استانداردها، آموزش و گواهی‌نامه‌های دریانوردی به نیابت از سازمان بنادر و دریانوردی، به طور فعال در این بازنگری شرکت کرد و تاکنون، ۲۶ سند جامع به حجم ۳۰۰ صفحه، در قالب ۴۲ جلسه و ۱۵۵۶ نفر ساعت، با مشارکت متخصصین ذی‌صلاح خطوط کشتی‌رانی تهیه و به IMO ارسال کرده است.

در پایان سال جاری، بازنگری کامل کنوانسیون STCW و آیین‌نامه‌ی مربوطه به اتمام می‌رسد و قرار است در یک کنفرانس بین‌المللی در ماه جولای و یا اوت سال ۲۰۱۰ میلادی، واقع در کشور فیلیپین (شهر منیل)، با شرکت وزیران و معاونین مربوطه‌ی کشورهای عضو اصلاحیه‌های تأیید شده، به تصویب برسند. ■

فصول

کنوانسیون STCW، شامل هشت فصل به شرح زیر است:

فصل اول، مرتبط با مفاد عمومی و تعاریف لازم در خصوص اصطلاحات موجود در متن کنوانسیون است.

فصل دوم، مرتبط با استانداردهای آموزشی لازم برای فرماندهان، افسران و ملوانان عرشه بر روی کشتی‌های با ظرفیت ناخالص $GT < 500$ ، $3000 < GT \leq 500$ ، $GT > 500$ آب‌های نزدیک به ساحل است.

فصل سوم، مرتبط با استانداردهای آموزشی لازم برای افسران ارشد و مهندسی، افسران نگهبان و ملوانان شاغل در موتورخانه بر روی کشتی‌های با قدرت رانش $750 \leq KW < 3000$ ، $3000 \leq KW$ ، $750 \leq KW$ است.

فصل چهارم، مرتبط است با استانداردهای آموزشی لازم برای افرادی که مسؤولیت اپریت کردن دستگاه‌های مخابراتی و GMDSS بر اساس الزامات کنوانسیون SOLAS را دارند.

فصل پنجم، مرتبط با استانداردهای آموزشی لازم برای فرماندهان، افسران، مهندسين و ملوان‌هایی که شاغل بر روی کشتی‌های نوع خاص، از جمله تانکرهای نفتی، تانکرهای حمل مواد شیمیایی، تانکرهای حمل LPG, LNG، کشتی‌های مسافربری و کشتی‌های RORO و مسافری هستند.

فصل ششم، مرتبط با آموزش‌های پیش‌نیاز و با جانبی، قبل از صدور گواهی‌نامه‌های شایستگی و الحاق به کشتی جهت دریانوردان است.

فصل هفتم، مرتبط با صدور گواهی‌نامه‌های چندمنظوره Alternative Certificates، برای دریانوردانی است که خواستار داشتن دو نوع گواهی‌نامه‌ی شایستگی و یا مهارت در راستای فصول II, III کنوانسیون هستند، به نحوی که شرایط و تعداد پرسنل تعریف شده در گواهی‌نامه‌ی پرسنل ایمن شناور، رعایت شود.

فصل هشتم، مرتبط با نحوه‌ی نگهداری افسران و ملوانان کشتی بر روی شناور و شرایطی است که قبل، حین و بعد از نگهداری، باید افسران و نگهبانان از نقطه‌نظر دانش و اطلاعات و همچنین عدم کمبود استراحت جهت هدایت کشتی در ساعات مشخص شده، داشته باشند.

آیین‌نامه‌ی کنوانسیون

کنوانسیون STCW، شامل یک آیین‌نامه است که به دو بخش A و B تقسیم می‌شود

آموزش در راستای تغییر

نگرشی در انطباق رفتار و فرهنگ دریانوردان

حمید ودادی



اساره

از دهه‌ی ۱۹۸۰ میلادی به این سو، ایده‌های متصور درباره‌ی موضوعی که بعدها تحت عنوان "فرهنگ سازمانی" جمع‌آوری و طبقه‌بندی شد، بحث‌های گسترده‌ای را پیش‌روی مدیران، برنامه‌ریزان، کارشناسان و مربیان آموزشی قرار داد. گفته می‌شود چندین کتاب، از جمله "اشتقاق رسیدن به کمال"، "در جستجوی کمال" و "فرهنگ‌های متحد" در این جریان، اثرگذار بوده‌اند. اما تصور نگارنده‌ی این سطور، نکته و یا نکات دیگری را تصدیق می‌کند.

"توماس آکویناس" با الهام از منطق ارسطویی و درست در همان راستا، بر باز مهندسی و اندیشه‌ورزی دوباره، نسبت به "آموزش" کوشش می‌کند. محتوای این آموزش، تأکیدی دوباره دارد بر "وضع و پیاده‌سازی رسته‌های حرفه‌ای و صنفی". در اروپای قرون وسطی و حتی در ایران و چین و هندوستان، صاحبان حرف و کسانی که شغل‌شان به مهارت و تخصص احتیاج داشت، دوره‌هم جمع می‌شدند و تشکیل اتحادیه‌ی صنفی می‌دادند. یکی از وظایف این اتحادیه‌های صنفی، ارائه‌ی آموزش‌های حرفه‌ای و تخصصی به افراد دیگر (شاگردان شغلی) از طریق رفتار استاد-شاگردی بود. بعدها، همین روش آموزش تخصصی و حرفه‌ای را نیز در دانشگاه‌های اروپایی به کار گرفتند. دانشگاه‌های "سالرنو"، "بولونی" و "پادوا" از این منطق و روش پیروی می‌کردند.

"آکویناس"، مفهوم آموزش (و از نگاه تخصصی، پرورش) را اقدامی برای دسترسی به دو جنبه معرفی می‌کند: یکی "فن آموزشی" که اتکا به همان موضوع "دانش" را نشان می‌دهد و دیگری "حرفه آموزشی" که آشنایی با اخلاق کاری، رفتارهای شغلی و باورها و تمایلات فرد به حرفه را بیان می‌کند. "آکویناس"، می‌گفت: اگر حرفه آموزشی به واسطه‌ی رسته‌ها (اتحادیه‌ها)ی صنفی آموزش داده می‌شود و از طریق آن، شاگردان با اخلاق حرفه‌ای و باورهای شغلی (که امروز آن را فرهنگ سازمانی می‌گوییم) آشنا می‌شوند، این کار، باید، از طریق دانشگاه‌ها و همراه با "فن آموزشی" آموزش داده شود.

به این ترتیب، ملاحظه می‌شود که موضوع "فرهنگ سازمانی" یک بحث اصیل است و هدف آن، نظم و قاعده دادن به رفتار شاغلان و همچنین ایجاد باور و احساسات مشترک بین آنان و بین آنان با "موضوع کار" است. این چنین رویکردی، که در کنار آموزش دانش، به فرهنگ سازمانی یا همان تربیت صنفی نیز توجه کند، اساس "آموزش بر راستای تغییر" را تشکیل می‌دهد. آموزش بر راستای تغییر، اقدامی است که طی آن، فرد را پس از تشخیص اولیه (از این حیث که می‌تواند فردی برخوردار از قابلیت برای پذیرش حرفه باشد)، برای پذیرش فوت و فن کار و فراگیری اخلاق و باورهای شغلی (یا همان فرهنگ سازمانی)، آماده می‌سازند.

آموزش‌های دریانوردی، از جمله آموزش‌هایی است که ضمن تأکید بر مصادیق دانشی و فنی، لازم است که بر راستای درک و احساس فرهنگ کار دریانوردی نیز جهت‌گیری داشته باشد.

فرهنگ سازمانی چیست؟

فرهنگ سازمانی به مجموعه‌ی باورها، احساسات، رفتارها، نمادها و ویژگی‌های تشکیل دهنده یک سازمان گفته می‌شود. به طور مشخص تر فرهنگ سازمانی به عنوان فلسفه، باور، احساس، نگرش و ارزش‌های مشترک تعریف می‌شود.

فرهنگ سازمانی در حرفه دریانوردی:

ویژگی‌ها و مشخصات

هنگام بررسی آموزش و تعلیم دریانوردان، کم‌توجهی به ویژگی‌ها و مشخصات رفتاری و ضرورت تغییر در رفتارها، حکایت از وجود یک کاستی در "رویه و فرایندهای" آموزشی می‌کند. جنبه‌ها و زوایایی که باید مورد توجه قرار گیرند، برخاسته از نیاز حرفه دریانوردی هستند. به عبارتی، الزامی است که "آموزش دریانوردی" نسبت به این ضرورت تغییر حساس باشد. این حساسیت برای هر فضای شغلی دیگری نیز مورد نیاز است؛ چرا که هر فضای سازمانی، فرهنگ سازمانی خاص خود را دارد و لازم است تا فردی که می‌خواهد به آن سازمان وارد شود، از قبل با فرهنگ آن سازمان آشنا شود.

در فضای حرفه‌ای دریانوردی، ویژگی‌ها و مشخصات خاصی در جریان است که فرهنگ سازمانی آن را می‌سازند. این ویژگی‌ها و مشخصات می‌توانند مبنا و بنیانی برای تدوین قسمتی از واحدهای آموزشی دریانوردان برای ایجاد "تغییر در رفتار فردی" که لازمه‌ی انطباق با فضای کار دریانوردی است، باشند. این ویژگی‌ها به شرح زیر تشخیص و شناخته شده‌اند:

۱. نظم و قاعده‌ی خاص رفتاری که شامل زبان و ادبیات کُنشی، اصطلاحات، شعایر و آداب و رسوم مشترک که حاکی از احترام و رفتار شایسته نسبت به مقام‌های مافوق و حرفه است، می‌شود.

۲. هنجارهای رفتاری متعلق و خاص جامعه‌ی دریانوردان از قبیل آمادگی روانی برای کار در وضعیت غیرمتعارف، کار پیوسته در فضای بسته (منظور از

فضای بسته، محیط شناوری است که جز از طریق ارتباط مخابراتی، صوتی و تصویری با سایر فضاها، فاقد ارتباط فیزیکی است) و سازگاری ناشی از انطباق الزامی به جای سازگاری ناشی از اختیار است.

۳. بر تجارب یادگیری، که باید برای توسعه‌ی مهارت‌های عملی دریانورد کاربرد داشته باشد، تأکید شود. از این حیث، اصطلاح "عمل" چیزی نیست به جز نوع رفتاری که در عمل، منتهی به نتیجه‌ی قابل لمس شود.

۴. ارزش‌های غالب در حرفه دریانوردی که باید توسط سازمان‌های آموزشی دریانوردی همیشه مورد تأکید قرار گیرند. ایجاد و تقویت باورهای مشترک، دوراندیشی به مفهوم ارائه‌ی یک تصویر روشن، مطلوب و ایده‌آل از آینده فرد دریانورد، شخصیت دادن به ارزش اقدام‌هایی که شخص دریانورد با فداکاری و بردباری انجام می‌دهد و همچنین تقویت باور و انگیزه‌ها به حرفه‌ی دریانوردی از جمله‌ی آن‌ها محسوب می‌شود.

آموزش‌ها در حرفه‌ی دریانوردی باید این رویکرد را تقویت کند که هر دریانورد، قهرمان سازمان خود است و این قهرمان بودن و قهرمان ماندن، وابسته به زمان و طول مدت ماندگاری در این حرفه نیست؛ بلکه وابسته به عمق و عرض خدمتی است که دریانورد از طریق سلامت رفتاری، اخلاق حرفه‌ای و آداب و رسوم مربوط به شبکه‌های ارتباطی کاری از خود نشان می‌دهد.

۵. فلسفه‌ی کار و حرفه دریانوردی، مبانی و اصول ویژه خود را دارد. دیگر باید پذیرفته شده باشد که این حرفه، فلسفه و علت وجودی خاص خود را دارد. نیاز است تا با تبیین دقیق این فلسفه، مضامین آموزشی از آن را استخراج و به دانشجویان دریانوردی منتقل کنیم.

با دقت تمام، باید اذعان کرد که ما وقتی از دریانورد سخن می‌گوییم، نمی‌توانیم شاهد رفتاری برخاسته از ناشناختگی چرایی‌ها و علل دریانوردی باشیم و یا آن که شاهد بیان علتی باشیم که انتخاب حرفه دریانوردی را مبنی بر عدم آشنایی با این حرفه بدانند. گاه مشاهده می‌شود که برخی از دریانوردان (که تعدادشان اندک نیز نبوده است) به صراحت گفته‌اند که بر اثر تصادف و ناخواسته، رشته‌ی دریانوردی را انتخاب کرده‌اند و در طول دوره‌های آموزش کلاسیک، عملاً با فلسفه‌ی حرفه‌ای آن هیچ آشنا نشده‌اند و بعد از رفتن به دریا (دوره آموزشی عملیاتی)، متوجه‌ی نفس، جوهره و فلسفه‌ی این حرفه شده‌اند.

۶. ضرورت آشنایی با قوانین و دستورالعمل‌های کاری ایجاد می‌کند تا این مقوله، منطبق با مفاد واحدهای درسی، به دانشجویان دریانوردی منتقل شود. قوانین و دستورالعمل‌های کاری در حوزه‌های حرفه‌ای دریانوردی، مهم‌ترین هدایت‌کننده برای انطباق و سازگاری با حرفه دریانوردی به حساب می‌آیند.

در حال حاضر، صرفاً بر آن دسته از مفاهیم تأکید می‌شود که جنبه‌ی الزام‌های موضوعه‌ی قوانین ناشی از کنوانسیون‌ها را شامل شوند و بر آن دسته از مفاهیم قانونی و دستورالعمل‌ها که ناظر بر ساختارها و ارتباطات درون شناور، سیستم‌های اجتماعی، سیستم‌های ارزیابی، کنترل و سیستم‌های پاداش، حقوق دریانورد در برابر صاحبان کشتی و بالعکس، همچنین الگوهای جبران خسارت، سختی کار، امور آسیب‌دیدگی و درمان هستند، رفتارهای آموزشی لازم، مدیریت نمی‌شوند.

۷. احساسات، جو اساسی و کلی ارتباط بین دریانورد و فضای کشتی و یا به مفهومی دیگر، منطق حسی - عاطفی دریانورد با حرفه دریانوردی را آشکار می‌سازند. آیا مفاد رفتاری ما (آنچه که لازم است توسط مدرسین کلاس‌های آموزشی دریانوردی به دانشجویان دریانوردی و از طریق رفتارها "بیان خاطرات مثبت و منفی، الزام‌های رفتاری متناسب با حرفه، الزام‌های ناشی از انتظار جامعه دریانوردی از دریانوردان" نشان داده شود) اسباب آشنایی دانشجویان را با این دسته از موضوع‌ها، فراهم می‌کنند؟ آیا علاوه بر مفاد رفتاری استادان



را برای وی به یک اصل ارزشی تبدیل کند که این فضا (فضای کار دریایی - شناور و موقعیت‌های کاری و مأموریت)، همان "هدفی" است که اینک به "یک وسیله" برای رسیدن به "آمال و آرزوهای" دیگر تبدیل شده است.

۱۲. آموزش‌ها، باید بانی و پدیدآورنده‌ی "دیدگاه‌های برتری" در دانشجوی دریانوردی شوند. دیدگاهی درست مثل آن چه بر یک تیم فاتح ورزشی، یک برنده‌ی بازی تنیس دو نفره یا بر یک پیروز بازی شطرنج حاکم است. انتظار است تا آموزش‌ها، این مفهوم را در دانشجو پرورش دهند که کوشش و تلاش وی در فضای کار دریایی، کوششی استوار، ثمربخش و مبتنی بر "ارزش" است. ارزشی که از طریق حرفه‌ی دریانوردی نصیب فرد، جغرافیای سرزمینی، اقتصاد منطقه‌ای، ملی و بین‌المللی می‌شود.

به طور طبیعی انتظار می‌رود تا طی دوران کاری دریانورد، این ارزش همیشه به وسیله و از طرف سازمان‌ها و شرکت‌ها (که فرد دریانورد اشتغال به کار در آنها دارد) و گروه مالکان شناور، پاسداری و حفظ شود و به هیچ طریق اجازه ندهند تا به آن آسیبی وارد آید.

رویکرد همه‌ی موارد گفته شده، مؤید این نتیجه است که فرهنگ دریانوردی و یا به مفهومی اداری و کلاسیک، فرهنگ سازمانی دریانوردی، ریشه در دو ساخت اصلی دارد: یکی انسان‌شناختی و شخصیتی و دوم، جامعه‌شناختی. به همین علت، آموزش‌های دریانوردی، با نزدیک ساختن خود به این دو مفهوم، قادر خواهند شد تا در وهله‌ی اول، جهت‌گیری‌های درسی خود را در تعریف واحدهای درسی، درست متوجه "هدف" کنند و در مرتبه‌ی دوم، با ایجاد و بنیان رویکردهای نگرشی و استقرار بر روش‌های آموزشی حرفه‌ای، فرد را از توانمندی‌های لازم، که باعث شکل‌گیری یک درک و شناخت و احساسات مشترک بین فرد و حرفه شود، برخوردار سازند.

تغییر نیازها و ضرورت بازنگری در آموزش

تغییرات در ارزش‌های کار به شکل عام، از یک سو و تغییرات در نوع نیازهای حرفه‌ای در چارچوب حمل‌ونقل دریایی، شناورها، قواعد و انتظارات، فن‌آوری‌های نوین در شناورها، تخصصی‌تر شدن نوع شناورها و بنادر در

(که حتماً لازم است تا خود، دریانوردی را تجربه کرده باشند) و با تکیه بر بخش‌هایی از کتب درسی، دریانوردان را با این نوع از جنبه‌های رفتاری آشنا می‌سازند؟

۸. آموزش مهارت‌های انطباقی، که شامل الگوها و روش‌های انطباق با محیط کار می‌شود و آموزش مهارت‌های ناشی از شخصیت و فرهنگ حرفه دریانوردی که آموزه‌های مرتبط با اخلاق حرفه‌ای دریانوردی را دربر می‌گیرند، می‌تواند بخشی از مفاد آموزش دریانوردی را تشکیل دهد. بخشی که دقیقاً باعث ارتقای ظرفیت دریانوردی برای انطباق با محیط کار می‌شود.

"جامعه‌پذیری" و "حرفه‌پذیری"، زمینه‌های اصلی انطباق پذیری با محیط‌ها را پشتیبانی و حمایت می‌کنند. این موضوع (و در خصوص آموزش‌های دریانوردی)، از جمله‌ی برنامه‌های آموزشی را تشکیل می‌دهد که فقط می‌تواند از طریق آموزش‌های چهره‌به‌چهره (استاد شاگردی) حاصل آید.

۹. رویکرد حرفه‌ای دریانوردی، مبنی بر ایجاد روابط خوب درون شخصی و برخورداری از سطح بالای روحیه و مهم‌تر از این دو، سطح مطلوب رضایت شغلی است. این فرایند برای آموزش‌پذیر دریانوردی، از فضای آموزشی آغاز می‌شود و مرحله‌ی اجرایی خود را در فضای کار می‌گذراند. چه اندازه از فرایندهای این رویه‌ی مطلوب، در فضا و محیط آموزشی و یا در فضای دوره‌های آموزشی عملی (که در محیط کشتی اجرایی می‌شود) مورد استفاده و بهره‌برداری قرار می‌گیرد؟

۱۰. توان‌مندسازی قابلیت‌های روانی و جسمانی دانشجوی دریانوردی، نشان‌دهنده‌ی میزان حمایت "آموزش" از "تغییر" در قابلیت‌های دانشجویان است. تغییری که به طور قطع، او را قادر خواهد ساخت تا بر فضای کار تسلط یابد و در برابر فشارهای کاری نه فقط خویشتن‌دار، بلکه اثرگذار باشد.

۱۱. از جمله‌ی توان‌مندسازی‌ها، پرورش یک بینش فرهنگی متنق و به مفهومی وسیع‌تر، ایجاد یک نگرش جدید فرهنگی در دانشجوی دریانوردی است. از این بینش انتظار می‌رود تا پس از فراغت از تحصیل دریانوردی و ورود به شناور، باوری عمیق به حرفه‌ای که به آن می‌پردازد، ضامن رفتارهای دانشجو باشد. در او، تعهد به کار و حس مسؤلیت‌پذیری ایجاد کند و در نهایت این فرض

ضروری می‌نمایاند. تجربه‌ی تصمیم‌گیری‌های موضعی نیز نشان داده است که این نوع تصمیم‌ها در سطح جامع، کارساز نبوده است و لذا، نیاز است تا با تغییر در رویکردها، بر ضرورت آموزش‌هایی که منجر به نزدیک شدن احساسات دانشجوی دریانوردی به فرهنگ سازمانی دریانوردی می‌شود و وی را در مسیر یک "ارتباط سالم" با فلسفه و فرهنگ دریانوردی قرار می‌دهد، تأکید شود. دوازده جزو محتوای این فرایند، که در این مقاله به آنها توجه شد، حکایت از توافق حرفه‌ای بین "دریانورد" با "فرهنگ دریانوردی" دارد که می‌تواند منجر به توسعه‌ی ظرفیت رفتاری دریانورد در پذیرش حرفه‌ی خود شوند. نتیجه آن که:

ایجاد یک تطابق رفتاری بین دریانورد و فرهنگ دریانوردی، مستلزم توجه عمیق به موضوع آموزش است. در حرفه‌ی دریانوردی، تنوع و پهنه‌ی مهارت‌ها، دامنه‌ی کار، جنس کار، هویت کار، اثر بین‌المللی کار، اهمیت گسترده حرفه که بر موضوع تجارت اثرگذار است و هم چنین بازخوردها از حرفه دریانوردی که ماهیتاً و مستقیماً به شخص دریانورد بازگشت می‌یابد، اهمیت آموزش در راستای تغییر را دو چندان می‌کند. توسعه‌ی پیش‌آسیب، گریز دقیق و حساب شده‌ای از آسیب‌های قابل پیش‌بینی است. گاه در مدیریت، یک شناخت حسی از فرایندهای کاری، مقدم‌تر از یک آزمایشگاه علمی می‌تواند اثربخش باشد. ■

پهلویی و پذیرش، از سوی دیگر سبب شده است تا ضرورت هماهنگ‌سازی مفاد آموزشی و آموزش دریانوردان با کم و کیف نمودهای موجود در شرایط جدید، به شدت مطرح شود. می‌توان احساس کرد که فهرست تغییرات در نگرش‌ها و انتظارات دریانوردی از آموزش، به خوبی مشهود است. بازنگری مورد انتظار، فرایندی مستمر است و هم‌اینک نیز در مراکز آموزشی دریانوردی در جریان می‌باشد؛ اما تمرکز بر آن، به پشتوانه‌ی یک شناخت، جهت و سوگیری این بازنگری‌ها را هدف‌مندتر می‌سازد. اهدافی که می‌تواند شامل تأکیدهای زیر باشد:

- ایجاد بنای یک مرکزیت و مدیریت یک‌پارچه به منظور وضع و ایجاد هماهنگی‌های بین سازمانی در حوزه‌ی برنامه‌ریزی جذب و انتخاب دانشجو و آموزش.
- تبیین و تدوین چشم‌انداز و راهبردها برای توسعه‌ی آموزش‌ها به موازات توسعه‌ی شرایط کار.
در حال حاضر، چهار موضوع "انفجار تکنولوژی و توسعه‌ی کار"، "تغییر شرایط و توسعه‌ی کار"، "ارزش‌های کار به مفهوم عام" و "فشارهای ناشی از شرایط کار"، بر دو بحث "منابع انسانی" و "آموزش" اثرگذار شده‌اند، بعضی از علایم و نشانه‌های افت کاری، به دقت متوجه نوع جذب (انسان شناختی و شخصیتی) و نوع آموزش (براساس جامعه‌شناسی آموزش‌های دریانوردی) است و همین نکات، برنامه‌ریزی برای تغییر در آموزش را (با توجه به نکات و تأکیدات فوق)

شرکت آروین ترخیص TARKHIS ARVIN

۸ مهرماه، روز جهانی دریانوردی بر
دست اندرکاران صنعت دریایی کشور،
مدیران و کارکنان سازمان
بنادر و دریانوردی و همچنین
دریادلان عرصه دریایی
کنسور مبارک یاد



آدرس: بندرعباس، بلوار امام خمینی، مجتمع تجاری- اداری نخل گلشهر.
واحد ۲۹ تلفن: ۰۹۶۶۸۲۴۰۹ و ۰۶۶۶۴۵۹۲۴-۷۶۱ فکس: ۰۶۶۸۲۴۱-۷۶۱

شرکت تخلیه و بارگیری بوم بار لیان

فرارسیدن روز جهانی دریانوردی بر تمامی مدیران
و دست اندرکاران و کارکنان به خصوص کارکنان زحمتکش
اداره کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر
تبریک عرض می‌نمایم

از طرف مدیران:
علیرضا قاله، عبدالرحمن خمیس زاده، سعید رهانی



نشانی: بوشهر، خیابان طالقانی، روبروی قدمگاه عباسعلی، ساختمان فولادی
تلفن: ۰۷۷۱-۲۵۲۱۸۰۰
هشماره: ۰۹۱۷۷۷۲۰۵۳۱-۹ -- ۰۹۱۷۱۷۳۱۴۰۹ -- ۰۹۱۷۷۷۴۱۷۷۸



ثروت واقعی

شرحی بر مدیریت مطلوب منابع انسانی در سازمان

بابک بیداقی

اشاره

فلسفه‌ی نوین مدیریت منابع انسانی، ساختار و سازمان‌دهی آن به شکل امروزی، نتیجه‌ی تعامل میان مجموعه‌ی حوادث و تحولاتی است که با وقوع انقلاب صنعتی در انگلستان (حدود سال ۱۷۶۰ میلادی) آغاز شده است و تا به امروز نیز ادامه دارد. البته پیدایش و رشد تدریجی مدیریت منابع انسانی، به پیش‌تر از آن و به دوران باستان بازمی‌گردد و شواهدی که از تشکیل اصناف و بروز اعتصابات کارگری منظم و سازمان‌یافته در روم و مصر مشاهده شده است، بیان‌گر قدمت این نگرهی انسانی است. تحقیقات نشان می‌دهد که پیشه‌وران و صنعت‌گران رومی در قرن هفتم قبل از میلاد اتحادیه‌ها و سندیکاهایی به وجود آورده بودند که اعضای آن را اصناف مختلفی مانند صنف طلاکار، مسگر، سفال‌گر، رنگ‌رز، کفاش و مهتر تشکیل می‌دادند. همچنین، تحقیق دیگری نشان می‌دهد که در ۱۱۰۰ سال قبل از میلاد، بردگانی که در یکی از معابد مصر به کار وداشته شده بودند، دست به اعتصاب زدند. اما مقصود در این‌جا، تنها یک مرور تاریخی نیست، بلکه شرح وقایع مهمی است که در پیدایش اداری امور کارکنان، به عنوان واحدی مستقل و دارای وظایفی کاملاً تخصصی، تأثیر بسزایی گذاشته‌اند.

ماهیت مدیریت منابع انسانی

مدیریت منابع انسانی را شناسایی، انتخاب، استخدام، تربیت و پرورش نیروی انسانی به منظور نیل به اهداف سازمان تعریف کرده‌اند. با وجود اهمیت آشکار مدیریت منابع، ابهامات و سوء تعبیرهایی درباره‌ی ماهیت واقعی، نقش و وظیفه‌ی دقیق آن وجود داشته است. از دلایل این امر، جدید بودن این وظیفه نسبت به سایر وظایف در سازمان است. زیرا تا چندی پیش، نیازی به جدا کردن مدیریت منابع انسانی و اختصاص واحد یا اداره‌ای به خصوص، با مجموعه‌ای از وظایف تخصصی به این منظور احساس نمی‌شد و در واقع، مدیریت منابع انسانی، جزء وظایف عمومی مدیریت به شمار می‌آمد. دلیل دیگر، این‌که انسان موجود زنده‌ای است و قادر به تفکر، قضاوت و تصمیم‌گیری است.

عوامل مهم در گسترش نقش مدیریت منابع انسانی

به دلیل اهمیت عامل انسانی و نقش منحصر به فرد او به عنوان طراح و مجری

سیستم‌ها و فرایندهای سازمانی و به دلیل گرایش‌های اجتماعی موجود که قدر و ارزش بیشتری برای انسان قائل است، از چندی پیش شاهد تغییر نقش اداری امور کارکنان در سازمان بوده‌ایم. در واقع به جای این اداره که پیش‌تر، کارهای اداری و دفتری کارکنان را انجام می‌داد، همان‌طور که گفته شد، امروزه از مدیریت انسانی صحبت می‌شود. نخستین نقش مدیریت منابع انسانی، تشخیص استعدادهای بالقوه نیروهای شاغل در سازمان و سپس فراهم آوردن امکاناتی برای شکوفایی آن‌هاست. تغییر و تحولات سریع و پیچیده‌تر شدن محیط، از جمله‌ی عوامل مهم دیگر است. نیروی کار، امروزه نیز توقعات زیادی دارد و در هر شغل و با هر دست‌مزدی، تن به کار نمی‌دهد. به این ترتیب، ترکیب نیروی انسانی دچار دگرگونی‌هایی شده است. از وظایف مدیریت منابع انسانی، می‌توان به این موارد اشاره نمود:

- نظارت بر روند استخدامی سازمان در چارچوب قانون و مطابق با مصوبه، به طوری که حق و حقوق قانونی متقاضیان مشاغل پایمال نگردد.

- تجزیه و تحلیل مشاغل، به طوری که ویژگی‌های هر یک مشخص و معین شود.
- برنامه‌ریزی برای تأمین نیروی انسانی مورد نیاز سازمان.
- کارمندیابی، یعنی شناسایی کسانی که شرایط کافی را برای استخدام در سازمان دارا هستند.
- انتخاب و استخدام بهترین و شایسته‌ترین نیروهای ممکن برای تصدی مشاغل در سازمان.
- طراحی و تنظیم برنامه‌هایی که ورود کارکنان جدید به سازمان را تسهیل و به ایشان کمک می‌کند تا جایگاه صحیح سازمانی و اجتماعی خود را در آن بیابند.
- آموزش کارکنان.
- تربیت مدیران.
- طراحی سیستم ارزیابی عملکرد کارکنان.
- طراحی سیستم پاداش.
- طراحی سیستم حقوق و دستمزد.
- وساطت میان سازمان‌سندیکاهای کارگری.
- طراحی سیستمی برای رسیدگی به خواسته‌ها یا شکایات کارکنان.
- طراحی سیستم بهداشت و ایمنی محیط کار.
- طراحی سیستم انضباط.

توان‌مندسازی منابع انسانی

توان‌مندسازی منابع انسانی به معنی ارتقای دانش، مهارت و انگیزه‌ی منابع انسانی، به منظور دستیابی به اهداف سازمانی است. در شرایطی که سازمان‌ها تحت تأثیر رقابت‌های اقتصادی هستند و مسؤولیت‌های اقتصادی، اجتماعی و زیست‌محیطی خود را شناسایی و درک می‌کنند، ضرورت توجه به توان‌مندسازی منابع انسانی و سرمایه‌ی سازمانی، از اهمیت ویژه‌ای برخوردار شده است. سازمان‌ها، امروزه باید در محیطی کاملاً رقابتی که همراه با تحولات شگفت‌انگیز است، اداره شوند. در چنین شرایطی، مدیران فرصت چندانی برای کنترل کارکنان در اختیار ندارند و بایستی بیشترین وقت و نیروی خود را صرف شناسایی محیط خارجی و داخلی سازمان و توان‌مندسازی منابع انسانی برای پاسخ به چالش‌های محیطی کنند و سایر وظایف روزمره را به عهده کارکنان بگذارند. پس از سال‌ها تجربه، دنیا به این نتیجه رسیده است که اگر سازمانی بخواهد در اقتصاد و امور کاری خود پیشتاز باشد و در عرصه‌ی رقابت عقب نماند، باید از منابع انسانی متخصص، خلاق و با انگیزه‌ی بالا برخوردار باشد. منابع انسانی، اساس ثروت واقعی یک سازمان را تشکیل می‌دهند.

راه‌های اثربخشی بیشتر مدیریت منابع انسانی

برای این که مدیریت منابع انسانی، در آینده بتواند از عهده‌ی مسائلی به مراتب پیچیده‌تر از مسائل امروزی برآید، باید به آن اهمیت بیشتری داد و جایگاهی والاتر از آن چه به طور سنتی داشته است، برای آن در نظر گرفت. به دلیل تغییر در فلسفه‌ی وجودی مدیریت منابع انسانی و گسترش وظایف آن و همچنین جداناپذیری مسائل سازمان و مدیریت از مسائل پرسنلی، بیش از هر زمان دیگری ضروری به نظر می‌رسد که معاون نیروی انسانی، به عنوان عضوی رسمی و دائمی، در برنامه‌ریزی‌های مهم و سیاست‌گذاری‌های استراتژیک سازمان دخالت داده شود. تحقیقات نیز نشان می‌دهد که در سالیان اخیر، معاونت نیروی انسانی در ردیف معاونت مالی، معاونت تولید و سایر معاونت‌ها قرار گرفته است. به دلیل ستادی بودن وظایف پرسنلی، اصولاً به خاطر ماهیت وظایف ستادی، مدیران صفی، معمولاً نظر چندان مثبتی نسبت به مدیران ستادی نداشته‌اند و همیشه این سوءظن وجود داشته است که آنان بی‌اعتنا به مسائل و مشکلات واقعی سازمان، پیشنهادهای فریبنده، ولی

غیرعملی ارائه می‌دهند.

به منظور فراهم کردن زمینه‌ی مساعد برای پذیرش نظرها و پیشنهادات، مسؤولان امور پرسنلی باید به جای پافشاری بر مسائل سطحی و زودگذر، از مسائل مهم اقتصادی، سیاسی و اجتماعی آگاهی یابند و با درک عمیق ماهیت این مسائل، تأثیر آن‌ها را بر سازمان، در نظرها و پیشنهادهای خود اعلام نمایند. همچنین این مسؤولان، باید آشنایی بیشتری با مسائل واقعی سازمان پیدا کنند، نقش فعال‌تری در تشخیص و حل مسائل مهم سازمانی بر عهده بگیرند و با ارائه‌ی پیشنهادهای عملی به مدیران صفی در زمینه استفاده‌ی بهینه از منابع انسانی، طرز به کارگیری مؤثرتر نیروهای تحت سرپرستی‌شان را به آن‌ها بیاموزند و از این طریق، سهم بیشتری در کاهش هزینه‌ها و افزایش درآمدها داشته باشند.

نقش مدیریت منابع انسانی در سودبخشی سازمان

وظیفه‌ی اصلی مدیریت منابع انسانی، رسیدگی به امور مربوط به کارکنان است و مسؤولان و متخصصان امور پرسنلی، وقت و نیروی زیادی صرف آن می‌کنند. اما پرداختن به این امور، تنها وظیفه‌ی مدیریت منابع انسانی نیست و تصمیم‌گیری‌ها و عمل کرد مسؤولان امور پرسنلی، اغلب به طور مستقیم در سودبخشی سازمان تأثیر می‌گذارد. نمونه‌هایی از اقدامات مسؤولان امور پرسنلی که می‌تواند با کاهش هزینه‌ها یا افزایش کارآیی تولید، به سودبخشی بیشتر سازمان کمک کند، به این شرح است:

- جلوگیری از ترک سازمان، با مدیریت صحیح و برقراری روابط انسانی و اجتماعی سالم و فراهم کردن محیط مناسبی که باعث خوشنودی و رضایت کارکنان شود و در نتیجه مانع از ترک سازمان و هزینه‌های ناشی از آن گردد.
- طراحی صحیح مشاغل، برای جلوگیری از اتلاف وقت کارکنان.
- طراحی یک سیستم بهداشت و ایمنی مؤثر و نظارت دقیق بر آن، برای جلوگیری از بروز حوادث و متحمل شدن هزینه‌هایی مانند پرداخت خسارت، دارو و درمان، بیمه‌های بیکاری یا از کار افتادگی و ضررهای ناشی از توقف کار و اتلاف وقت.
- آموزش مهارت‌های لازم، به منظور تربیت کارکنانی که حداکثر بازدهی را داشته باشند.
- یافتن و استخدام شایسته‌ترین فرد ممکن برای هر شغلی و در هر سطحی.
- طراحی سیستمی برای پرداخت حقوق و مزایا، که بتواند در جذب و نگهداری نیروهای کارا، با سایر سازمان‌ها رقابت کند.
- تشویق متصدیان مشاغل، به گونه‌ای که زمینه‌ی مساعدی برای ابراز نظرهای‌شان درباره کاهش هزینه‌ها فراهم آید.

نتیجه‌گیری

نتیجه این که، هدف اصلی مدیریت منابع انسانی در هر سازمانی، کمک به عمل کرد بهتر در سازمان، برای نیل به اهداف سازمانی است، کمک به افزایش تولید و بهره‌وری، مؤثرترین روش کمک‌رسانی به سازمان محسوب می‌شود. بهره‌وری را می‌توان استفاده‌ی مؤثر از منابع انسانی و مالی تعریف کرد. اگرچه مدیریت منابع انسانی نمی‌تواند دخالت مستقیم چندانی در چگونگی استفاده از سایر منابع در سازمان داشته باشد، ولی با توجه به حضور و دخالت عامل انسانی در تمام صحنه‌ها، مدیریت منابع انسانی می‌تواند با طراحی برنامه‌ها و سیستم‌هایی برای به کارگیری شایسته نیروهای سازمان، نقش مهمی در بقا و کارآیی سازمان ایفا کند. البته نباید در نتیجه‌ی عمل کرد مدیریت منابع انسانی، افزایش کیفیت کاری و زندگی کارکنان و ایجاد جوی مساعد و مطلوب در سازمان را نادیده گرفت. ■



ارزیابی و کاربرد شایستگی در آموزش‌های دریانوردی

قضاوت برای بهبود

نادر پسنده



"به طور کلی ارزیابی، فرایند تعیین، تهیه و گردآوری داده‌ها و اطلاعات، به منظور قضاوت و تصمیم‌گیری جهت بهبود است." (بازرگان - عباس و دیگران، ۱۳۸۶، ص ۱۳)، با در نظر گرفتن این اهمیت و نقش و تأثیرات گوناگونی که نتایج ارزیابی می‌تواند در تدوین اهداف، برنامه‌ی آموزش و بهبود منابع انسانی برای کارآیی مطلوب‌تر و هماهنگی رفتاری آنان در محیط کار داشته باشد و همچنین ایجاد زمینه‌های توسعه و بهبود سازمان‌ها، ضرورت دارد تا به موضوع ارزیابی، بیش از گذشته اهمیت داده شود.

در رویکردهای جدید، هیچ‌گاه هدف از ارزیابی، معطوف به قضاوت، یادآوری و کنترل عملکرد نبوده، بلکه ویژگی ارزیابی آن است که در وهله‌ی نخست معطوف به رشد و توسعه و بهبود عملکرد، مشورت دهنده و تسهیل‌کننده و آینده‌گرا باشد و پس از آن موجب بهبود مستمر و روزافزون فعالیت‌ها و توسعه‌ی ظرفیت‌ها شود.

با توجه به این نکات، نتایج استخراج شده از ارزیابی‌ها و تحقیقات میدانی در این زمینه، به ویژه در موارد و مصادیقی که به فرایندهای آموزش مربوط می‌شود، می‌تواند انتظاراتی فوق‌را در خصوص موضوع آموزش منابع انسانی دریانورد، تأمین کند.

یکی از جنبه‌های مهم ارزیابی، مربوط به سطح شایستگی دریانوردان است که به لحاظ ماهیت مقایسه‌ای نتایج خروجی و اثری که بر تحلیل معنایی مفاهیم و محتوای آموزش‌های ارائه شده به دریانوردان، می‌تواند بگذارد، حائز توجه بسیار است. ارزیابی، هرچند که تنها یک هدف اساسی دارد و آن تعیین سطح و ارزش «یک موضوع» است، اما نقش‌های گوناگونی را شامل می‌شود. یکی از نقش‌های ارزیابی، تعیین شایستگی دریانوردان از طریق برگزاری آزمون‌های کتبی، شفاهی، عملی، سیمیلاتور و نظرسنجی از بهره‌برداران از خدمات دریانوردان، اندازه‌گیری نتایج فعالیت‌های یادگیری در خصوص یادگیرندگان از نظر دانش و توان‌مندی حرفه‌ای دریانوردی است.

اطلاعات مورد نیاز درباره‌ی جامعه، هدف و ویژگی شاخص‌های ارزیابی دریاوردان

براساس تحقیق و مطالعات به عمل آمده در زمینه‌ی ارزیابی شایستگی دریاوردان، روشن می‌شود که توجه به سه نکته دارای اهمیت است:

- ۱- منابع احصا شاخص‌های ارزیابی.
- ۲- ویژگی‌های شاخص‌ها.
- ۳- تعاریف و توضیح مفاهیم.

مفاد کنوانسیون STCW، انتظارهای عمومی و اختصاصی محیط و فضای کار، امور جاری و روش‌های مورد استفاده در کشتی، اهداف آموزش‌های دریاوردی، نیازهای محیط کار و نیازهای دریاورد برای انطباق با محیط کار از جمله‌ی «منابع احصا شاخص» را تشکیل می‌دهند.

«ویژگی شاخص‌های ارزیابی»، مشتمل بر وجود کیفیت‌ها و ظرفیت‌هایی است که با حوزه‌های حساس و کلیدی عملکرد دریاوردان ارتباط داشته و جامعیت نسبی داشته باشند، به این معنا که بخش قابل توجهی از مصادیق شاخص را در فضای کار پوشش دهند. همچنین شفاف و واضح بودن که علاوه بر عملکرد کمی، توانایی تعریف و تدوین عملکرد کیفی را نیز شامل می‌شود، از دیگر ویژگی‌های این شاخص‌ها به حساب می‌آیند.

«تعاریف و توضیح مفاهیم»، به این معنا است که دقیقاً همان انتظاری را بیان کند که در استانداردهای مورد قبول عمومی (مثل استانداردهای متعلق به کنوانسیون STCW و آیین‌نامه‌های مرتبط) پذیرفته شده باشند.

با توجه به نکات فوق، «استاندارد شایستگی»، به معنی سطحی از مهارت است که برای انجام درست و دقیق وظایف ویژه در کشتی، مطابق با معیارهای مورد توافق بین‌المللی باید احراز شود.

طبعاً انتظاری رود که این شایستگی، به وسیله «آموزش» برای فراگیران و دانشجویان رشته‌های دریاوردی به وجود آید.

تحلیل معنایی سطح تطابق «آموزش‌های دریاوردی» با نیازهای حرفه

اهمیت ارزیابی شایستگی در بهبود کیفیت‌های آموزشی از آن جهت است که این نوع ارزیابی کمک می‌کند تا با نمایان کردن وضعیت موجود (آنچه که هست) و مطلوب (آنچه که باید باشد) و بر اساس هدف‌ها، وضعیت آموزش، مورد تحلیل معنایی قرار گیرد. این تحلیل کمک می‌کند تا مراکز آموزشی، برای بهبود و توسعه‌ی کیفیت‌های آموزشی، دقیقاً بر همان نکاتی انگشت گذارند که در فرایندهای اجرایی، عمیقاً به بهبود آن‌ها نیاز جدی احساس می‌شود.

مطالعات و بررسی‌های پژوهشی، که به صورت هدفمند در چارچوب رویه‌ی فوق انجام شده‌اند، نتایجی به شرح زیر را گزارش می‌کنند:

- ۱- آموزش‌های دریایی از نظر ساختار و فرایندهای رفتاری- آموزشی، از یک نظم و هماهنگی لازم، که دانشجو را منطبق با نیاز حرفه تربیت کنند، برخوردار نیستند.

به طور کلی، آموزش‌های دریاوردی باید قادر باشند منجر به شکل‌گیری خصوصیات ویژه‌ای در متقاضی حرفه‌ی دریاوردی شوند، ویژگی‌هایی هم‌چون اعتماد به نفس همراه با دانش کاربردی، توانایی تطبیق با محیط کار، توانایی بدنی مناسب و قدرت پذیرش شرایط نامتعارف کار، از آن جمله‌اند.

تحقیق میدانی انجام شده در زمینه‌ی ارزیابی سطح شایستگی دریاوردان ایرانی و مقایسه‌ی آن با دریاوردان خارجی که از طریق پرسش‌نامه و نظر سنجی انجام شده است، مشخص می‌سازد که دریاورد ایرانی در برابر شاخص‌هایی مانند سطح دانش تئوری، انعطاف‌پذیری در برابر رفتارهای بین فرهنگی در شناور، توجه به دستورات مافوق، برخورداری از گرایش‌های عاطفی در ارتباط با کادر شناور، دارای برتری و مزیت رفتاری، در مقایسه با دریاوردان غیرایرانی است؛ اما نسبت به تحمل فشار روانی کار و قدرت پذیرش شرایط کار، در موقعیت ضعیف‌تری قرار دارد. این یافته‌های مطالعاتی، می‌تواند ابعاد توجه به مسایل پرورشی در چارچوب برنامه‌های آموزشی دریاوردان را وسعت دهند.

۲- براساس شاخص ظرفیت شخصیت شغلی (پختگی و رشد کاری)، تحقیق نشان می‌دهد که دریاورد ایرانی، نیازمند کسب مهارت‌های حرفه‌ای از طریق «کارورزی» و آموزش به شیوه «کارگاهی و تجربه‌اندوزی عینی در محیط کار کشتی» است و این در حالی است که در چارچوب فراگیری دانش محض، از ظرفیت دانش‌پذیری قابل توجهی برخوردار است. درستی این وضعیت، در شاخصی که سطح برخورداری از دانش عملی را نیز اندازه می‌گیرد، به طور دقیق نشان داده می‌شود.

با توجه به دو یافته‌ی مطالعاتی فوق، می‌توان نتیجه گرفت که در بخش آموزش دانشجویان، موضوع کار عملی و کارگاهی در محیط کار که به فرایند آموزش در کشتی مربوط می‌شود، نیازمند توجه جدی است. دامنه‌ی این توجه، تا آن‌جا باید گسترش یابد که در برنامه‌های آموزشی، از واحدهای درسی دانشی کاسته و بر واحدهای مهارت‌جویی حرفه‌ای افزوده شود.

۳- تسلط بر زبان انگلیسی، زمینه‌ای است که شاید در چارچوب عملکرد بین‌المللی آموزش‌های دریاوردی قابل بحث و تبیین باشد، لیکن باید پذیرفت که ضرورت آن، به ویژه در چارچوب ارتباطات بین‌المللی حرفه دریاوردی، بهره‌گیری از منابع فنی- حرفه‌ای، استفاده از اینترنت و ادامه‌ی تحصیلات تکمیلی نیز قابل تأکید است. در این تحقیق، ضعف دریاوردان ایرانی در تسلط به زبان انگلیسی نیز به عنوان نکته‌ی قابل توجه در فرایند آموزش‌ها بیان شده است.

۴- بازآموزی و آموزش‌های حین خدمت، از جمله‌ی تأکیدهای خاص پژوهش‌ها و مطالعات در حوزه‌ی آموزش‌های دریاوردی به حساب می‌آید. این مسأله به میزان گسترش دامنه‌ی تعلیم و تربیت دریایی مربوط می‌شود، که نیازهای توسعه‌ی دریاوردی، ارتقا استانداردها، ورود فن‌آوری‌های جدید و مهارت‌یابی‌های نوین، موجبات ضرورت آن را فراهم کرده‌اند. بر این اساس، توجه به دوره‌های بازآموزی دریاوردان، از طریق ارائه و تعریف دوره‌های آموزشی در کشور و با بهره‌برداری از سیمیناورها و دوره‌های آموزشی دانشگاه‌های پیشرفته‌ی خارج از کشور، جدی به نظر می‌رسد.

۵- مطالعات نشان می‌دهد کنوانسیون‌هایی که در مجامع بین‌المللی تصویب می‌شوند، بسیار کلی هستند و از حیث تضمین شایستگی، در سطوح حداقلی از نیاز جامعه، به منزله‌ی هدف و نیاز فضای کار و حرفه‌ی دریاوردی محسوب می‌شوند؛ و این در حالی است که تمامی مراکز آموزشی و بهره‌برداران از خدمات دریاوردان و جامعه‌ی دریاوردی، از هر لحاظ نیازهای بسیار فراتری نسبت به آن سطوح حداقل را احساس می‌کنند.

مجموعه‌ی این نیازها، شامل همه‌ی جنبه‌های «علمی و دانشی» و «عملی و کاربردی» است و همین‌ها شرایط تبیین برنامه‌های آموزشی و پرورشی را در سطحی فزون‌تر از کنوانسیون‌ها باعث می‌شوند.

نتیجه‌گیری

فرایند ارزیابی با بررسی اهداف برنامه‌ی آموزشی و نیازهای جامعه هدف شروع می‌شود، زیرا منظور از ارزیابی، تحلیل این نکته است که تا چه میزان هدف‌های آموزش، تحقق یافته‌اند. این ویژگی در خصوص ارزیابی میزان شایستگی دریاوردان، به این دلیل که ماهیت آموزش منابع انسانی دریاورد از جمله‌ی خصوصیات فعالیت‌های چند مهارتی افراد است، نیاز به مطالعات و تحقیقات پژوهشی را برای تدوین شاخص‌های ارزیابی، در صدر برنامه‌های ارزیابی قرار می‌دهد.

از جمله‌ی مهارت‌های مورد نیاز دریاوردان، تسلط علمی و عملیاتی و حرفه‌ای بر موقعیت‌هایی است که به آنان فرصت بروز و بازتاب رفتار مورد نظر هدف‌ها و وضعیت نیازها در شناور را می‌دهند.

در این شرایط، تنها روشی که می‌تواند، توانایی‌های اکتسابی دریاورد را نشان دهد، آن است که وی نشان دهد که در موقعیت مورد انتظار قادر است، رفتار مبتنی بر اهداف آموزشی و نیازهای محیط را تأمین کند. تبیین این صفت، تنها از راه ارزیابی مستمر شایستگی دریاوردان در محیط کار، امکان‌پذیر است. ■

نیاز امروز، ضرورت فردا

توسعه‌ی بهینه نیروی انسانی دریانورد

رسول پوررضا



عامل انسانی، یکی از عوامل مهم پیشرفت و ترقی در هر جامعه‌ای محسوب می‌شود. در واقع به منظور استفاده از این نیروی با ارزش و جلوگیری از راکد ماندن استعداد و استفاده از ظرفیت‌ها، می‌توان از طریق سرمایه‌گذاری برای آموزش و ایجاد تخصص و مهارت لازم، موجبات ترقی و پیشرفت جامعه را فراهم ساخت.

در حال حاضر با توجه به عمل‌کرد اقتصاد جهانی، توسعه‌ی سازمان تجارت جهانی و افزایش مبادله‌ی کالا در بین کشورها، حمل‌ونقل کالا و به تبع آن نیروی انسانی مشغول به آن، از اهمیت خاصی برخوردار شده است. هم‌اکنون بیش از ۸۰ درصد جابه‌جایی کالا در سطح جهان، از طریق حمل‌ونقل دریایی صورت می‌گیرد و ناگفته پیداست که این امر، نقش بارزی در فرایند توسعه‌ی یافتگی کشورها ایفا می‌کند. با وجود رهیافت توسعه‌ی فن‌آوری در زمینه‌ی صنعت حمل‌ونقل، هنوز هم دریاها به دلیل وسعت و گستردگی، به عنوان یکی از اصلی‌ترین راه‌های ارتباطی مطرح است و در کنار آن، صنایع مرتبط با آن نیز هم‌پای شیوه‌های حمل‌ونقل، توسعه‌یافتگی روزافزونی را تجربه می‌کنند. بدون تردید، معدود کشورهایی به آب‌های آزاد بین‌المللی دسترسی دارند که به عنوان دروازه‌ی ارتباطی با سایر کشورها به حساب می‌آیند و در واقع از این موهبت (فرصت تجاری) برخوردار هستند. اما باید توجه داشت که محدودیت مزبور باعث از بین رفتن رقابت نمی‌شود و همانند سایر بخش‌های تجارت، در این عرصه هم شاهد رقابت فشرده و تنگاتنگی از سوی دیگر کشورها برای افزایش سهم خود از بازار تجارت جهانی هستیم، که این خود، بیان‌گر توان بالقوه و بالای درآمدزایی صنعت دریانوردی محسوب می‌شود. بدیهی است که این فرصت، برای کشور جمهوری اسلامی ایران، به دلیل برخورداری از موقعیت و ویژگی ویژه منطقه‌ای، گذشته از منافع اقتصادی، مزایای سیاسی و اجتماعی فراوانی را نیز با خود به همراه خواهد آورد.

چشم‌انداز این مقاله، به تحولات عرصه‌ی دریایی، گسترش ساختار حمل‌ونقل دریایی کشور و استفاده‌ی بهینه از توان منابع انسانی مربوطه است و در آن، علاوه بر مطالعه‌ی وضعیت فعلی نیروی انسانی متخصص (افسر) دریانورد، با اشاره به نیاز بازار جهانی به دریانوردان کارآموده و با مقایسه‌ی آماری، فرصت‌ها و چالش‌های پیش‌روی آن را به منظور جامه‌ی عمل پوشاندن به اهداف کمی و کیفی برنامه‌های توسعه‌ی کشور و در نهایت نقش‌آفرینی در عرصه‌های بین‌المللی، فرایاد می‌آورد.

ساختار و مالکیت ناوگان تجاری دریایی جهان

کاهش هزینه‌های مربوطه است. آمار ارائه شده از سوی مراجع بین‌المللی نشان می‌دهد که ناوگان دریایی کشورهای دنیا دارای رشد سالانه‌ی ۱ تا ۱/۵ درصد است. جداول پایانی، نشان‌دهنده‌ی افزایش رقابت جهانی در زمینه‌ی توسعه‌ی ناوگان تجاری و تمایل کشورها به افزایش فعالیت در صنعت دریانوردی است.

ظرفیت ناوگان تجاری دریایی جهان در سال ۱۹۹۵ میلادی، ۴۸/۵۰۵ فروند کشتی بود. در ابتدای سال ۲۰۰۱ میلادی سفارش ساخت کشتی به ۱/۵۴۴ فروند رسید، که این میزان، ۱/۲ درصد نسبت به سال قبل رشد داشت. براساس آمارهای موجود در سال ۲۰۰۱ میلادی، مهم‌ترین کشورهای دریایی جهان از نظر مالکیت کشتی به ترتیب عبارت بودند از: یونان (با ۱۲/۵ میلیون نفر جمعیت) با ۲/۲۶۱ فروند، ژاپن با ۲/۹۳۱ فروند، نروژ (با ۴/۵ میلیون نفر جمعیت) با ۱/۶۹۸ فروند، ایالات متحده آمریکا با ۱/۳۹۸ فروند و چین با ۲/۲۱۶ فروند که این تعداد، حدود ۵۰ درصد از کل ناوگان دریایی جهان را شامل می‌شود. به طور کلی دو سوم مالکیت کشتی‌ها، در اختیار کشورهای توسعه یافته و باقیمانده تحت مالکیت کشورهای در حال توسعه بوده است. در این ارتباط، نکته‌ی قابل توضیح این است که ناوگان دریایی کانتینربر جهان در مقایسه با دیگر انواع کشتی‌ها، با رشد بیشتری روبه‌رو بوده است، به گونه‌ای که در همین سال، تعداد کشتی‌های ساخته شده ۳۷۵ فروند، یعنی دو برابر سال قبل رسید. این آمار تا اندازه‌ای بیان‌گر تمایل کشورها به سفارش ساخت کشتی‌های بزرگ‌تر در جهت هرچه اقتصادی‌تر کردن فعالیت‌های حمل‌ونقل و

کمبود نیروهای انسانی متخصص در صنعت کشتی‌سازی ایران
یکی از نکات مهم و قابل توجه در مورد صنایع دریایی کشورمان، کمبود نیروی متخصص صنعت کشتی‌سازی است، که خود نیازمند سرمایه‌گذاری و صرف هزینه توسط شرکت‌ها و ارگان‌های دریایی در زمینه‌ی آموزش نیروی انسانی متخصص در ارتباط با آن است. با توجه به این که سطح علمی دانشگاه‌های کشور مناسب و در حد انتظار و مورد تأیید سازمان جهانی دریانوردی (IMO) است، لیکن از نیروهای آموزش‌دیده در این بخش از صنعت دریایی کشور، به طور محدود استفاده می‌شود. همچنین به دلیل عدم آشنایی کافی با دوره‌های تخصصی و عدم آشنایی با فن‌آوری‌های جدید، که معمولاً از طریق گذراندن دوره‌های کارورزی علمی و اعزام دانشجویان به خارج از کشور صورت می‌پذیرد،

همه جانبه دولت نیز هستیم. براساس بررسی یک گروه کارشناسی، تا پایان پنجمین برنامه‌ی توسعه اقتصادی کشور به حدود ۲۵ تریلیون ریال اعتبار برای تأمین ناوگان تجاری، صیادی و نفتی نیاز است. بنابراین با توسعه‌ی صنعت کشتی‌سازی، می‌توان قدم مؤثری در جهت توسعه‌ی ناوگان حمل‌ونقل، اعم از بازسازی یا نوسازی آن برداشت؛ مشروط بر این‌که در فرایند مربوطه به بهبود سیستم مدیریتی، برخورداری از دانش فن‌آوری روز، آموزش نیروی انسانی توان‌مند و پای‌بندی کامل به تعهدات و جلب اعتماد و رضایت سرمایه‌گذار نیز توجه کرد. این نکته را نباید فراموش کرد که هم‌اکنون به دلیل وجود مشکلات کمبود سرمایه و محدودیت‌های علمی و فنی و عدم مناسبات مؤثر با بازارهای داخلی و خارجی، بخش وسیعی از بازار صنایع دریایی در اختیار شرکت‌های خارجی است و به طور یقین در آینده نیز با افزایش توان اقتصادی، علمی و فن‌آوری شرکت‌های بزرگ، وضعیت دشوارتری را پیش‌رو خواهیم داشت.

قابلیت بهره‌برداری مؤثر و کارآمد از این نیروها وجود ندارد. با توجه به تحولات اخیر در ساخت کشتی، نظیر استفاده از موتورهای جدید، دو جداره شدن بدنه‌ی کشتی‌ها و نیز کنترل رایانه‌ای شناورها و... لزوم سرمایه‌گذاری و صرف هزینه به منظور آشنایی دانش‌آموختگان و متخصصان داخلی با این علوم، مهم و الزامی است.

بنابراین در شرایط فعلی، ضروری است ناوگان سنتی موجود که بخش قابل توجهی از فعالیت‌های دریایی و مشغله‌ی تعداد زیادی از جمعیت فعال دریایی کشور را به خود اختصاص داده است (که این امر، خود نیز فاقد توجیهی فنی و اقتصادی لازم است)، به سوی ناوگان تجاری ایمن و بهره‌مند از فن‌آوری روز دنیا سوق داده شود.

توسعه‌ی صنعت کشتی‌سازی ایران، می‌تواند نقش بسیار مؤثری در رونق بخشیدن به کشتی‌رانی داشته باشد و زمینه‌ساز رشد و بالندگی دریانوردان این ناوگان باشد. البته در این ارتباط، نیازمند همکاری و سرمایه‌گذاری‌های



خصوصی کشتی‌رانی، حدود ۲۰۰ فروند برآورد می‌شود. براساس آمار ارائه شده توسط BIMCO، تا سال ۲۰۱۰ میلادی در سطح جهان، ۵۰/۹۷۹ شناور تجاری وجود خواهد داشت. توانایی حمل‌ونقل دریایی کشور با روند فعلی، در مقایسه با کل جهان، به کمتر از ۵ دهم درصد برآورد می‌شود. در حالی که تجارت دریایی ایران (شامل واردات، صادرات، کالای خشک، نفتی و مایع) سالانه حدود ۲۱۰ میلیون تن است و حجم تجارت دریایی جهان در سال ۲۰۰۶ میلادی حدود ۷ میلیون تن بوده است. بنابراین سهم ایران از تجارت دریایی، در مقایسه با کل جهان، حدود ۳ درصد برآورد می‌شود.

مقایسه‌ی توانایی ۵ دهم درصد حمل‌ونقل دریایی و وجود ۳ درصد سهم ایران در مبادلات دریایی جهان، بیان‌گر عقب‌افتادگی تقریبی بیش از ۵۰۰ درصد صنعت کشتی‌داری ایران در تناسب با نیاز کشور به حمل‌ونقل دریایی، با وجود گستردگی میزان مرزهای قابل توجه آبی کشور است. به عبارتی دیگر، امروز کشور ما به طور ایده‌آل باید حداقل صاحب ۱۰۰۰ فروند کشتی اقیانوس‌پیما باشد، تا در حد متوسط جهان قرار گیرد.

نظر به وضعیت ویژه‌ی ایران در منطقه، به ویژه در منطقه‌ی شمال که با توجه به رشد تجارت خارجی روسیه و آزادسازی گمرکی، رونق گرفتن صادرات نفتی و غیرنفتی کشورهای آسیای میانه و همچنین وجود راهگذر حمل‌ونقل بین‌المللی شمال- جنوب که حمل کالاهای کشورهای منطقه و آسیای جنوب‌شرقی را از طریق ایران به روسیه و برای ترانزیت به کشورهای شمال‌شرقی و مرکز اروپا و بالعکس مهیا می‌سازد، ضروری است به مقوله‌ی حمل‌ونقل دریایی، به ویژه از نظر صنعت کشتی‌رانی و کشتی‌سازی بیش از پیش و به طور جدی پرداخته شود.



مشکل صنعت دریانوردی کشور و کمبود نیروی انسانی متخصص

کیفیت و کارآمدی نیروی انسانی دریانورد از جمله موضوعات بسیار مهمی است که در همه حال مورد نظر و توجه مراکز پذیرش این نیروها قرار می‌گیرد. بنابراین پیش‌بینی نیاز بازار صنعت حمل‌ونقل و آن‌چه در آینده با آن روبه‌رو خواهیم شد نیز از جمله نکاتی است که برای موفقیت در این فرایند، توجه به آن ضروری به نظر می‌رسد. موضوع دیگر، روند رو به رشد فن‌آوری‌های مربوط به صنایع دریانوردی است. امروزه کلیه‌ی شناورها به وسایل و تجهیزات مدرن مجهز شده‌اند که این موضوع، خود بیان‌گر یکی دیگر از نیازهای اساسی حمل‌ونقل دریایی است. به این ترتیب در فضای رقابت بین‌المللی موجود، گذشته از اهمیتی که به نیروی انسانی کارآمد داده می‌شود، مسأله‌ی دانش محوری و اثربخشی آن نیز مورد توجه فراوان است.

موضوع دیگر نیز سختی و زیان‌آور بودن شغل دریایی و همچنین حادثه‌خیزی زیاد و غیرقابل پیش‌بینی بودن آن نسبت به سایر مشاغل است که استقبال از حرفه‌ی دریانوردی را کاهش داده است و نیز اعمال برخی سیاست‌های ناصواب، که تاکنون اثرات مخربی را بر این صنعت روا داشته است. از جمله‌ی اعمال نظرها، می‌توان به روش‌های استخدام سنتی و نیز الزام به خدمت ۳۰ ساله پیش از بازنشستگی برای شاغلین دریایی اشاره کرد که باعث شده است هم برای دریانوردان و هم برای شرکت‌های کشتی‌رانی مشکلاتی به وجود آید.

مسأله‌ی دیگر این‌که، کنوانسیون STCW95، ملاک‌های مشخصی را در زمینه‌ی آموزش و صدور گواهی‌نامه‌ی دریانوردان ارائه داده است که ایران نیز در سال ۲۰۰۱ میلادی، توانست با رعایت این ضوابط و موفقیت در ممیزی مربوطه، در فهرست سفید سازمان جهانی دریانوردی (IMO) قرار گیرد، اما مشکلات مربوط به ماهیت این شغل، امر آموزش نیروی انسانی متخصص را نه تنها در ایران بلکه در سطح جهانی، دچار تب و تاب کرده است. با توجه به این‌که ایران به دلیل عضویت در کنوانسیون STCW95، در

راهکارهای پیشنهادی برای تقویت صنعت کشتی‌سازی کشور

۱. تقویت و توسعه‌ی فرهنگ دریایی در کشور
۲. لزوم برخورداری از یک سیستم آموزشی پیشرفته
۳. ارتقای سیستم مدیریت دریایی کشور
۴. لزوم برخورداری صنعت کشتی‌سازی از تسهیلات و مقررات حاکم بر بندر آزاد، طبق استانداردهای بین‌المللی
۵. ایجاد ارتباط گسترده با مؤسسات رده‌بندی، طراحی و دانشگاه‌های ذی‌ربط
۶. کمک به بخش خصوصی، برای هرچه پرتوان‌تر و کارآمدتر شدن در فعالیت‌های دریایی
۷. تعدیل مالیات بر درآمد بخش دریا
۸. ایجاد شرایط مناسب در سیستم بانکی (کاهش مراحل اخذ وام، لزوم مجوزهای متعدد، جمع‌آوری اطلاعات غیرضروری) ترجیحاً تأسیس بخش مستقل و تخصصی یافته‌ای به نام امور کشتی‌رانی در بانک‌های بزرگ
۹. تخصیص تسهیلات مالی و اعتباری برای فاینانس کشتی (قبول سیستم بانکی کشور به ارائه‌ی وام بانکی یا کارمزد معمول)
۱۰. نظارت مؤثر بر اجرای آیین‌نامه‌های بین‌المللی
۱۱. ایجاد شرایط مناسب جذب و استفاده از پیمان‌کاران معتبر

کاهش سهم ایران از تجارت دریایی جهان

با این‌که ظرفیت حمل‌ونقل دریایی تجاری کشور پس از انقلاب اسلامی، تا بیش از سه برابر افزایش یافته است، لیکن با وجود این افزایش، مجموع کشتی‌های اقیانوس‌پیمای کشور که تحت مالکیت ایرانیان قرار دارد، شامل کشتی‌رانی جمهوری اسلامی ایران، شرکت ملی نفت کش و شرکت‌های

منطقه‌ی خاورمیانه جایگزین از کشورهای مجاز به ارائه آموزش برای دریافت گواهی‌نامه‌های معتبر بین‌المللی است و از این بابت جایگاه ویژه‌ای برای آموزش نیروی انسانی متخصص دارد و اگر چه رفع مشکل کمبود نیروی انسانی آموزش دیده مربوط به همه‌ی ارگان‌ها و دست‌اندرکاران دریایی کشور اعم از دولتی و غیردولتی است، لیکن این مسأله، فرصت مغتنم و مناسبی را برای ایران، به منظور تأمین نیروی انسانی متخصص و آموزش دیده در سطح منطقه و جهان فراهم می‌کند. لذا باید هر چه سریع‌تر و بدون فوت وقت، به بسیج منابع و امکانات برای توسعه‌ی نیروی انسانی مورد نیاز صنعت دریانوردی در کشور پرداخت.

طبق آمارهای موجود، تعداد دریانوردان ناوگان جهان در سال‌های مختلف به ترتیب جداول ۳ و ۴ است:

جداول ۳ و ۴ به وضوح نشان می‌دهد که تا سال ۲۰۱۵ میلادی، صنعت دریانوردی جهان در بخش متخصص (افسر)، حداقل با کمبود ۲۷/۰۰۰ نفر دریانورد آموزش دیده روبه‌رو خواهد بود؛ و این در صورتی است که در آن زمان برای سمت‌های ملوانی، دارای نیروی مازاد قابل توجهی نیز می‌باشد. نکته‌ی جالب توجه این‌که، اگر چه در کشورهای ترکیه، اندونزی و فیلیپین، تعداد افسران افزایش یافته‌اند ولیکن درصد کمی از آن‌ها در هر زمان فعال هستند و در واقع، این عده به طور حرفه‌ای مشغول دریانوردی نیستند. همچنین بازخوردهای به دست آمده نشان می‌دهد: تأمین موقتی نیروی مورد نیاز متخصص (افسران) در شرق، که در مقاطع زمانی خاصی آموزش می‌بینند، بسیار ابتدایی و فاقد مهارت لازم و کافی مورد نیاز بازار تجارت دریایی هستند.

البته ایران نیز در مقایسه با وضعیت عرضه و تقاضای جهانی دریانوردان، دارای وضعیت مناسب و مطلوبی نیست. جداول شماره ۵ و ۶ بیان‌گر میزان کمبود این نیروها در سال‌های مختلف است.

کمبود نیروی متخصص در بخش موتورخانه

به طور کلی سختی محیط کار و فرسودگی بیشتر نیروی انسانی در موتورخانه‌ی کشتی، سبب کاهش نیروی انسانی در این بخش شده است؛ به گونه‌ای که این کمبود در سال‌های اخیر، با ۳۰ درصد ریزش بیشتر همراه بوده است. متأسفانه به علت وجود همین مشکل، استقبال کمتر دوره‌های افسر مهندسی نیز با ۵۰ درصد کاهش همراه بوده است و این بدین معنا است که نیروی آموزش دیده در این بخش، نصف ظرفیت ممکن است. البته دلیل این موضوع، گذشته از مسأله‌ی سختی کار در بخش موتورخانه، تا اندازه‌ای مربوط به گرانی آموزش‌های متناسب برای رشته‌ی موتورخانه (به ویژه کارگاه‌های فنی مناسب)، در مقایسه با سایر رشته‌های دریانوردی است که می‌تواند در برنامه‌های آینده، به این بُعد از مسأله بیشتر توجه شود.

مشکلات مربوط به آموزش نیروی متخصص دریانورد

آن‌چنان که از آمارهای موجود برمی‌آید، در چند سال آینده صنعت کشتی‌رانی با بحران و مشکل شدید کمبود نیروی انسانی متخصص روبه‌رو خواهد شد. البته این کمبود، منحصر به مشکلات کاری و جذب این حرفه نیست و از جهاتی با افزایش تقاضای بازار در ارتباط است.

اکثر کشورها با کمبودهایی از این دست روبه‌رو هستند؛ مثلاً هم‌اکنون با توجه به رشد اقتصادی هند و تمایل صاحبان کشتی‌ها به توسعه‌ی ناوگان تجاری، این کشور با کمبود حدود ۱۵۰۰ افسر روبه‌رو است. در این رابطه، فرانسه نیز که دچار مسأله‌ی کمبود نیروی انسانی متخصص است، با تصویب قانونی در شهریور سال گذشته به کسانی که فاقد تابعیت کشورهای عضو اتحادیه اروپا

هستند، اجازه داد تا به عنوان فرمانده (Master) و افسر اول در کشتی‌های تحت پرچم خود مشغول به کار شوند.

بنابراین مشکل کمبود دریانورد ماهر، پیش از آن‌که یک مشکل ملی باشد یک معضل جهانی است. تحقیقی که در سال ۲۰۰۰ میلادی توسط بخش تحقیقات دریانوردی دانشگاه "کاردیف" انگلیس برای سال ۲۰۰۵ میلادی انجام شد، در عین نابوری بسیاری کشورها، به خوبی نشان داد که کمبود ۱۰ هزار افسر کارآمد، قطعی است و روند این کمبود نیز همچنان ادامه دارد. رشد شتابان حمل‌ونقل دریایی امری حتمی و انکارناپذیر است و به تبع آن، تقاضای بازار جذب دریانورد ماهر بیش از هر زمانی احساس می‌شود. این موضوع، پیامدهای ناگواری را به دنبال خواهد داشت که در آینده، بسیاری از کشورهایی را که برای آموزش این نیروها سستی کرده‌اند به ورطه‌ی بحران خواهد کشاند.

در این ارتباط، فشار تقاضا نسبت به عرضه‌ی دریانورد، می‌تواند به افزایش دست‌مزد آنان بینجامد و از طرفی، باعث افزایش هزینه‌ی عملیاتی شرکت‌ها شود. وقتی چنین شرایطی پیش آید، سرعت تقاضا از عرضه پیشی می‌گیرد و در نتیجه کیفیت نیروی کار افت می‌کند. در ضمن باید این نکته را نیز در نظر گرفت که در اساس، آموزش حرفه دریانوردی، ضمن اینکه بسیار گران تمام می‌شود، به دلیل سختی‌های مرسوم و مسؤولیت‌های بالا، امروزه با استقبال به مراتب کمتری نسبت به گذشته روبه‌رو شده است.

بررسی معضلات سامانه‌ی آموزشی کشور ایران در آموزش نیروی انسانی متخصص دریانورد

در چند دهه‌ی اخیر، دنیای دریانوردی شاهد تغییر و تحولات زیادی بوده است، به طوری که تجهیزات ناوبری کشتی‌ها بسیار پیشرفته‌تر از گذشته شده، ارتباطات ماهواره‌ای و سیستم‌های نوین هواشناسی گسترش یافته و کنوانسیون‌های مختلف دریایی در عرصه‌ی دریانوردی منعقد و لازم‌الاجرا شده است. بنابراین، دریانوردان به منظور هماهنگی با این تحولات، باید علوم جدیدی کسب کنند که این خود زمان‌بر و نیازمند صرف هزینه است.

با این‌که مشکلات بسیاری پیش‌روی آموزش دریانوردان ماهر در کشور است، لیکن باید از آموزش نیروی انسانی به عنوان یک فرصت طلایی یاد کرد که می‌تواند برای بسیاری از کشورها مورد توجه باشد. رفع نیازهای نیروی انسانی متخصص در امر دریانوردی کشور، تلاش و حمایت همه جانبه و پایداری را از سوی کلیه‌ی ارگان‌های دریایی می‌طلبد.

در زیر به مهم‌ترین مشکلات مربوط به آموزش نیروی انسانی متخصص در کشور اشاره می‌کنیم:

۱. هزینه‌های آموزش‌های دانشگاهی دریانوردی، در حال حاضر، هزینه‌ی سرانه برای ۴ سال تحصیل در رشته‌ی عرشه و مهندسی، بالغ بر ۳۰ میلیون تومان برآورد می‌شود.

۲. هزینه‌ی آموزش فرمانده و سرمهندس از دیپلم، به ترتیب بالغ بر ۶۵ و ۵۷ میلیون تومان است.

۳. محدودیت پذیرش دانشجویان بورسیه.

۴. مشکل مطلوب نبودن ضریب جذب دانش‌آموختگان.

۵. تفاوت محسوس حقوق و دست‌مزد کارکنان ایرانی بنا به دلایل مختلف، چون هزینه‌های آموزشی و غیره.

۶. عدم موافقت مسؤولان نظام وظیفه عمومی برای انجام خدمت سربازی بورسیه‌شده‌گان دانشگاه‌ها در شرکت‌های دریایی بخش خصوصی.

۷. مشکلات مربوط به جذب و نگه داشتن نیرو در بخش دریانوردی به دلیل سختی‌ها و زیان‌آوری‌های مربوط به آن.

۸. گرایش و تمایل دریانوردانی که به رده‌های فرماندهی و سرمهندسی نایل می‌شوند، به تصدی مشاغل در خشکی به دلیل حجم بالای مسؤلیت‌ها و وظایف محوله، مشکلات خانوادگی و... که این گرایش، خود سبب کاهش انگیزه‌ی ادامه کار دریانوردی شده است.

۹. کمبود اساتید مجرب یکی از مهم‌ترین معضلات کیفی آموزش‌های دریایی به حساب می‌آید.

۱۰. کمبود امکانات کمک آموزشی در برخی از مراکز و عدم استفاده و بهره‌وری مناسب از امکانات موجود؛ که در نهایت بر کیفیت آموزش‌های ارائه شده تأثیر گذار است.

۱۱. مطلوب نبودن سطح آموزش و آموخته‌های زبان انگلیسی در بین دریانوردان ایرانی.

۱۲. عدم اجرای صحیح نظام سلسله مراتب و انضباطی در مراکز آموزشی و کشتی‌ها نیز از معضلات کیفی آموزش نیروی انسانی به شمار می‌آید. گزارش‌های فرماندهان، حاکی از کاهش سطح نظم و مقررات اداری بر روی کشتی‌ها است.

راه‌کارهایی برای رفع مشکلات مربوط به آموزش نیروی انسانی متخصص صنعت دریانوردی در ایران

۱. مشارکت کل صنایع دریایی و ارگان‌های ذی‌ربط کشور در تقبل و تقسیم هزینه‌های آموزش دانشجو.

۲. فراهم‌سازی شرایط عملی برای استفاده از دانش‌آموختگان آموزش‌دیده‌ها و هنرستان‌های دریایی در بازار کار دریایی.

۳. جدی گرفتن دوره‌های بازآموزی دریانوردان و نیز دوره‌های بازآموزی مدرسان مراکز آموزشی.

۴. اتخاذ روش‌هایی که باعث کاهش هزینه‌های دوره‌های آموزشی می‌شوند.

۵. فعال‌سازی مؤسسات کاریابی بین‌المللی در ایران برای صدور نیرو و جذب دریانوردان دانش‌آموخته ایرانی در ناوگان‌های خارجی.

۶. جذب دانشجوی آزاد و حذف الزام بورسیه بودن برای دانشجویان.

۷. حمایت سازمان نظام وظیفه عمومی در مورد فراهم‌سازی تسهیلاتی برای انجام خدمت وظیفه دریانوردان مشمول در شرکت‌های کشتی‌رانی.

۸. استخدام قراردادی دریانوردان، با توجه به مشکل استخدام‌شدگان رسمی برای حداقل ۸ ماه کار در سال بر روی کشتی‌ها که در این مورد، شیوه‌ی استخدام قراردادی پیشنهاد می‌شود.

۹. بازنگری کلی به ریز مواد درسی و نحوه‌ی اجرای آن؛ دست‌کم هر ۵ سال یک‌بار.

۱۰. بازنگری عمل‌کرد مراکز آموزش‌های دریایی کشور، به ویژه در زمینه‌ی اجرای نظم و انضباط کاری در حین تحصیل.

۱۱. کاربردی‌تر کردن آموزش‌های ارائه شده در مراکز آموزشی و تجهیز کارگاه‌های آموزشی و الزام به استفاده از آنها در طول آموزش

۱۲. موظف کردن مراکز آموزش دریانوردی در بستن قرارداد با مدرسان دوره و تفهیم رعایت تعهدات و الزامات قانونی به ایشان.

۱۳. اصلاح روش‌های آموزشی سنتی، با توجه به ورود نسل جدید به عرصه‌ی دریانوردی و توسعه‌ی فن‌آوری در امر دریانوردی، که لازم است در به کارگیری روش‌های آموزشی سنتی، تجدید نظر به عمل آید.

۱۴. اختصاص تسهیلات مالی به مراکز آموزشی، برای توسعه‌ی فعالیت‌های خود از طریق دفاتر جذب و سرمایه‌گذاری بنادر.

مراکز آموزشی مربوط به صنعت دریانوردی در ایران

امروزه در کشور، ۴ دانشگاه، ۲ شرکت و مؤسسه‌ی آموزشی، ۳ مجتمع آموزشی

و ۳ هنرستان فنی، در زمینه‌ی آموزش و پذیرش دانشجویان رشته دریانوردی فعالیت می‌کنند.

تحلیل وضع موجود منابع انسانی صنعت دریانوردی کشور

برای تحلیل امکانات و مشکلات وضعیت نیروی انسانی صنعت دریانوردی کشور، می‌توان از رویکرد تحلیلی (SWOT) استفاده کرد. این رویکرد همچنان که از نامش پیداست، وضعیت موجود را در محیط داخلی و خارجی، در چهار حیطه بررسی می‌کند. این تقسیم‌بندی، ما را در ترسیم داشته‌ها و کمبودهای وضع موجود و نیز تلاش برای بسیج امکانات و منابع جهت رسیدن به وضع مطلوب یاری می‌رساند. در واقع این رویکرد، ساختار نگرش سیستمی و واحدی را برای رفع مشکلات نیروی انسانی کشور ارائه می‌کند:

۱. **نقاط قوت**؛ صنعت دریانوردی کشور در حال حاضر با وجود بسیاری مشکلات، دارای نقاط قوت زیادی است که عمده‌ترین آن عبارتند از:

الف. موقعیت استراتژیک ایران: یکی از نقاط مثبت و منحصر به فرد و در عین حال یکی از موارد قوت صنعت حمل‌ونقل دریایی کشور در جهت توسعه‌ی نیروی انسانی کارآموده، وضعیت استراتژیک و جغرافیایی بنادر شمال و جنوب کشور و در واقع قرار گرفتن آن در شاهراه اصلی تجارت دریایی است که طبعاً یک خط کشتی‌رانی، ترجیح می‌دهد آن بندر را در مسیر حرکت شناورهای خود قرار دهد.

ب. حجم ناوگان ملی: ایران جزو کشورهایی است که ناوگان آن از نظر میزان، حجم و ایمنی، قابل مقایسه با رقبای خود است.

ج- ایمنی و کاهش میزان حوادث در بنادر: یکی از نقاط مثبت موجود در وضعیت منابع انسانی صنعت دریانوردی ایران، کاهش میزان حوادث و سوانح در بنادر کشور است، که البته این مسأله در رغبت کشتی‌ها به تردد بیشتر به این مناطق بی‌تأثیر نیست.

د- قرار گرفتن در مسیر راهگذر شمال- جنوب: به دلیل موقعیت جغرافیایی ویژه، به راحتی می‌توان با ترانزیت کالا از جنوب به شمال و برعکس، باعث فراهم آوردن امکانات بیشتری برای سایر کشورها و صاحبان کالا شد که این موضوع نیز سبب رونق بیشتر صنعت دریانوردی در منطقه می‌شود.

ه- عضویت در کنوانسیون STCW95: ایران از مهم‌ترین کشورهای خاورمیانه است که مجاز به ارائه‌ی آموزش‌های دریانوردی و صدور گواهی‌نامه‌های مربوطه می‌باشد.

و- قرارگرفتن در فهرست سفید IMO و موفقیت در ممیزی‌های داخلی و خارجی و به ویژه پیشگام بودن در اهمیت دادن به امر امنیت دریانوردی و حفاظت از محیط‌زیست، طبق کنوانسیون‌های بین‌المللی.

ز- مرزهای دریایی: با توجه به این‌که دو سوم از مرزهای کشور (یعنی حدود ۲۷۰۰ کیلومتر) را مرز آبی تشکیل می‌دهد، لذا این ویژگی باعث می‌شود تا توان و قابلیت کشور در انجام فعالیت و عرض اندام در صحنه تجارت دریایی بین‌المللی افزایش یابد.

۲. **نقاط ضعف**: شاید دور بودن از مبادی اصلی حمل‌ونقل دریایی و یا دوری از مراکز اصلی تولید کالا، قوانین دست و پا گیر، گران بودن سطح خدمات (هزینه‌های بندری، نظیر لایروبی که در نهایت موجب آخذ هزینه‌ی زیادی از صاحبان کشتی می‌شود) در مقایسه با بنادر رقیب، از جمله‌ی نقاط ضعف محسوب شوند. حتی ممکن است نداشتن برنامه‌ی درآمدت برای توسعه‌ی منابع انسانی صنعت دریانوردی، عدم استفاده بهینه از زمان و نیز عدم هماهنگی دستگاه‌ها و ارگان‌های مختلف دریایی، به عنوان نقاط ضعف وضعیت موجود به حساب آیند.

۳. **فرصت‌ها**: برخی از فرصت‌ها ممکن است بر اثر سیاست‌های کلان تجارت



ضرورت یک‌پارچه‌سازی ارگان‌های دریایی کشور

افزایش یافتن رقابت‌های بین‌المللی در صنعت حمل‌ونقل دریایی، باعث بر هم خوردن حد و مرز بین صنایع و ضرورت ایجاد ارتباط نزدیک صنایع با یکدیگر شده است. به منظور توسعه‌ی نیروی انسانی دریانوردی کشور، نه تنها باید به نیازهای فعلی بلکه به ضرورت‌های آینده نیز توجه داشته باشیم. همچنین ضروری است که صنایع و ارگان‌های مختلف به صورت هماهنگ برای رسیدن به اهداف مشترک خود، با سرعت و انسجام ویژه‌ای برای حضور و رقابت در صحنه‌ی بین‌المللی تلاش کنند.

ایجاد هماهنگی بین متولیان و دست‌اندرکاران در امور تجارت دریایی کشور، یکی از نکات مهمی است که باید به آن توجه شود. خطای جبران‌ناپذیری مرتکب می‌شویم، اگر تصور کنیم مشکلات فعلی، به مرور زمان و به خودی خود حل می‌شود. نیروی دریایی ارتش، کشتی‌رانی جمهوری اسلامی ایران، شرکت ملی نفت‌کش ایران، کشتی‌رانی والفجر، کشتی‌رانی بنیاد، شیلات ایران، کانون دریانوردان خیره، شرکت‌های تجاری وابسته به بخش خصوصی، نمایندگان خطوط کشتی‌رانی، انجمن صنایع دریایی ایران، سازمان صنایع دفاع، انجمن صنفی کارگری دریانوردان خیره، انجمن کشتی‌رانی و خدمات وابسته و سازمان حفاظت محیط‌زیست و... باید در مرکز این هماهنگی‌ها قرار داشته باشند و به منظور یک‌پارچگی آن‌ها، مورد نظارت دستگاه واحدی قرار گیرند و شاید هم این پیشنهاد برای وضعیت فعلی قابل تعمق باشد که شورای عالی و کارآمدی مرکب از ارگان‌های دریایی و تحت نظارت ریاست جمهوری تشکیل شود و مشکلات مربوط به توسعه‌ی نیروی انسانی را بررسی و مرتفع کنند. در هر صورت، در وضعیت فعلی، نتیجه‌گیری و پی‌گیری مصوبات همایش‌های ملی نیز می‌تواند بسیار مشکل‌گشا و کارساز باشد.

جهانی و انتقال کالاهای مصرفی از سرزمین‌های اصلی به کشورهای مجاور به یک‌باره افزایش یابد. به همان صورتی که فی‌المثل کشور عراق، فرصت مناسبی برای بنادر جنوب‌غربی و یا کشور افغانستان برای بنادر جنوب‌شرقی فراهم کرده‌اند. باید از این فرصت‌ها به درستی بهره برد. کاهش هزینه‌های مربوطه به وسیله‌ی بنادر نیز فرصت دیگری برای پیشی گرفتن از بنادر رقیب و در نهایت، توسعه‌ی بازار حمل‌ونقل را فراهم می‌کند. همچنین تأسیس مناطق آزاد تجاری و یا مناطق ویژه‌ی اقتصادی نیز فرصتی برای این مهم خواهد بود.

۴. تهدیدها: در حال حاضر تهدید منابع انسانی صنعت دریانوردی کشور، ممکن است به دلیل سطح سواد و مشکلات مربوط به بازآموزی دریانوردان برای تمدید گواهی‌نامه‌های دریانوردی ایشان باشد. حتی محدودیت کشور در زمینه‌ی پذیرش کشتی‌های با سایز بزرگ (نسل ششم و هفتم) باعث خواهد شد تا فعالیت‌های کشتی‌رانی در بنادر رقیب متمرکز شود و یا خطوط کشتی‌رانی لاینر که به دلیل صرفه‌ی اقتصادی، ترجیح می‌دهند به بنادر ما سفر نکنند و بنادر ما را از مسیر کشتی‌های خود حذف کنند نیز به عنوان تهدید به شمار می‌آیند.

به طور کلی رویکرد SWOT در زمینه‌ی بررسی و رفع مشکلات منابع انسانی صنعت دریانوردی سودمند است، لیکن این نکته‌ی مهم را نباید فراموش کرد که متغیرهای مذکور باید تحت بررسی دائم قرار داشته باشند و طی یک دوره‌ی زمانی مشخص، دوباره مورد ارزیابی قرار بگیرند و به روزآوری برسند. همچنین در جریان این بررسی‌ها، رفع مشکلات مربوط به دریانوردان، نقاط قوت و ضعف صنایع دریایی و چگونگی برون رفت از شرایط فعلی و دستیابی به جایگاه مطلوب، می‌تواند مورد کاوش قرار گیرد.

جدول ۲- تعداد ناوگان جمهوری اسلامی ایران

ملاحظات	تعداد (فروند)	محدوده تناژ	نوع کشتی
-	۶۲۳	$GT > 100$	کشتی‌های فلزی موتوردار
-	۲۴۴	$GT > 3000$	کشتی‌های فلزی موتوردار
-	۶/۸۷۰	-	موتور لنج‌های چوبی
-	۱۷۵	-	کشتی‌های اقیانوس پیما
در دست ساخت	۹۰	$GT > 500$	کشتی‌های فلزی موتوردار
*	۶۷	-	تانکرهای نفت کش

جدول ۱- پیش‌بینی تعداد کشتی‌های جهان (توسط BIMCO)

سال	تعداد کشتی
۲۰۱۰ میلادی	۵۰/۹۷۹ فروند
۲۰۱۵ میلادی	۵۳/۵۷۹ فروند

جدول ۳- آمار عرضه و تقاضای جهانی دربانورد در سمت افسری (توسط BIMCO)

سال	عرضه	تقاضا	کمبود	درصد کمبود *	ملاحظات
۲۰۰۰ میلادی	۴۰۴/۰۰۰ نفر	۴۲/۰۰۰ نفر	۱۶/۰۰۰ نفر	۳/۹۶٪	
۲۰۰۵ میلادی	۴۶۶/۰۰۰ نفر	۴۷۶/۰۰۰ نفر	۱۰/۰۰۰ نفر	۲/۱٪	رشد ۱۵ درصدی افسران به دلیل ورود ۷۰ هزار افسر شرقی (فاقد مهارت کافی) در سال ۲۰۰۲ میلادی، به بازار کار بوده است.
۲۰۱۰ میلادی	-	-	-	۴/۵٪	
۲۰۱۵ میلادی	۴۶/۰۰۰ نفر	۴۸۷/۰۰۰ نفر	۲۷/۰۰۰ نفر	۵/۹٪	

* ضریب رشد ناوگان تجاری جهانی حدود ۱ درصد در سال برآورد شده است.

جدول ۴- آمار عرضه و تقاضای جهانی دربانورد در سمت ملوانی (توسط BIMCO)

سال	عرضه	تقاضا	مازاد	درصد مازاد	ملاحظات
۲۰۰۰ میلادی	۸۲۳/۰۰۰ نفر	۵۹۹/۰۰۰ نفر	۲۲۴/۰۰۰ نفر	۲۷/۲٪	
۲۰۰۵ میلادی	۷۲۱/۰۰۰ نفر	۵۸۶/۰۰۰ نفر	۱۳۵/۰۰۰ نفر	۱۸/۸٪	۱۲٪ کاهش ملوان
۲۰۱۵ میلادی	۷۷۰/۰۰۰ نفر	۶۰۳/۰۰۰ نفر	۱۶۷/۰۰۰ نفر	۲۱/۶٪	

جدول ۵- آمار افسران ایرانی (شناورهای اقیانوس پیما)

سال	نفرات موجود	نفرات مورد نیاز	کمبود	ملاحظات
۲۰۰۵ میلادی	۲/۵۸۰	۵/۲۵۰	۲/۶۷۰	آمار شناورهای اقیانوس پیما در این سال ۱۷۵ فروند بوده است.
۲۰۱۵ میلادی	-	-	۳/۴۸۰	

* ضریب رشد سالانه ناوگان تجاری ایران ۱ درصد در نظر گرفته شده است.

جدول ۶- آمار ملوانان ایرانی (شناورهای اقیانوس پیما)

سال	نفرات موجود	نفرات مورد نیاز	مازاد	ملاحظات
۲۰۰۵ میلادی	۶/۰۰۰	۵/۲۵۰	۷۵۰	آمار شناورهای اقیانوس پیما در این سال، ۱۷۵ فروند بوده است.
۲۰۱۵ میلادی	-	-	فاقد کمبود	به ویژه در قسمت موتورخانه ریزش بیش از جذب است.

جدول ۷- آمار پذیرش سالیانه دانشجوی رشته دربانوردی در مراکز آموزشی ایران (مقطع آب‌های نامحدود)

نام مرکز آموزشی	عرشه	موتور	تعداد کل
دانشگاه دریانوردی چابهار	۱۰۰ نفر	۱۰۰ نفر	۲۰۰ نفر
دانشگاه صنعت نفت محمودآباد	۳۰ نفر	۳۰ نفر	۶۰ نفر
دانشگاه آزاد اسلامی واحد خارک	۳۰ نفر	-	۳۰ نفر
دانشگاه نیروی دریایی امام خمینی (ره)	۲۰ نفر	۲۰ نفر	۴۰ نفر
مؤسسه کشتی‌رانی جمهوری اسلامی ایران	۵۰ نفر	۵۰ نفر	۱۰۰ نفر
شرکت ملی نفت کش	۵۰ نفر	۵۰ نفر	۱۰۰ نفر
جمع	۲۸۰ نفر	۲۵۰ نفر	۵۳۰ نفر

نام مراکز آموزشی	رشته ناپیری		رشته مکانیک و موتورهای دریایی		رشته الکترونیک و مخابرات دریایی	
	دیپلم	کاردانی	دیپلم	کاردانی	دیپلم	کاردانی
مجتمع شهید خدادادی انزلی	۱۴۰	۲۸۴	۷۰	۳۴۰	۷۰	۱۸۶
مجتمع شهید کلانتری محمودآباد	۵۶	۸۷	۵۲	۸۸	۴۹	۶۵
مجتمع شهید رجایی بندرعباس	۶۳	-	۶۴	-	۶۳	۹۸
هنرستان حاج جاسم بوشهر	۴۰	-	۵۱	-	۵۵	-
هنرستان فاروق اعظم چابهار	۵۴	-	۴۸	-	-	-
هنرستان قدس بندر ترکمن	-	-	۶۶	-	-	-
جمع فراگیران به تفکیک مقطع	۳۵۳	۳۷۱	۳۵۱	۴۲۸	۲۳۷	۳۴۹
جمع فراگیران مقاطع	۷۲۴	۷۷۹	۵۸۶			
جمع کل فراگیران رشته‌ها	۲۰۸۹					

جمع افراد فوق دیپلم = ۱۱۴۸ نفر

جمع افراد دیپلم = ۹۴۱ نفر

- به صنعت دریایی کشور، اعم از تعداد نیروی انسانی فعال، تعداد شناورها، نیروهای مورد نیاز و غیره.
۵. فعال سازی بخش خصوصی در امر کشتی سازی و انجام تبلیغات گسترده و عمومی برای متقاضیان ساخت شناور.
 ۶. فعال سازی ناوگان حمل و نقل مسافری، به ویژه در دریای خزر.
 ۷. فراهم کردن بستر مناسب برای ساخت شناورهای مسافری در بنادر ایران.
 ۸. ایجاد تسهیلات لازم برای ترغیب صاحبان کشتی ها، مبنی بر به ثبت رساندن موجودیت کشتی های شان در ایران.
 ۹. گرفتن سهم بیشتر از بازار دریای خزر و افزایش کشتی های جنرال کارگو، تانکر و تجاری ایران در دریای خزر.
 ۱۰. هماهنگی با بخش بندری در زمینه کاهش هزینه های حمل و نقل و سایر خدمات بندری.
 ۱۱. بررسی قابلیت بنادر برای افزایش توان پذیرش کشتی ها (به ویژه پی گیری به انجام رسیدن انتظارات HPC از بنادر ایران).
 ۱۲. ایجاد جذابیت در صنعت دریانوردی و فعالیت های دریایی از طریق اختصاص تسهیلات و منابع لازم به مراکز دریایی.
 ۱۳. افزایش قابلیت سرمایه گذاری در صنایع دریایی کشور.
 ۱۴. تحکیم و تقویت ناوگان ملی برای رقابت در عرصه های بین المللی.
 ۱۵. افزایش اعتبار ناوگان دریایی ایران به منظور ارتقای شاخص های بین المللی از نظر دریانوردی و حفاظت از محیط زیست.

ج- اقدامات مربوط به توان داخلی

۱. ایجاد روحیه مشارکت طلبی و یک پارچگی در سیستم برای رسیدن به هدف توسعه نیروی انسانی دریانورد.
۲. ایجاد رشته های دانشگاهی تخصصی صنایع دریایی و دریانوردی، نظیر ساخت و تعمیر کشتی و بازیافت کشتی ها.
۳. راه اندازی بخش های خصوصی و ارائه مجوز به آن ها برای آموزش و تأمین نیروی انسانی مورد نیاز خطوط کشتی رانی خارجی.
۴. اجرایی کردن آیین نامه های مشاغل سخت و زیان آور برای دریانوردان.
۵. معرفی هرچه بیشتر مشاغل دریانوردی به افراد جامعه از طریق رسانه های گروهی، به ویژه برنامه های درون استانی.
۶. ایجاد مرکز پژوهشی و تحقیقاتی متشکل از افراد صاحب نظر و مجرب در صنعت دریانوردی.
۷. جدیت در تسهیل و اجرای دوره های کارآموزی رشته های دریانوردی.
۸. همکاری با وزارت آموزش و پرورش برای تعلیم دریانورد از طریق کمک در ساخت مراکز فنی و حرفه ای و آموزشگاه های دریانوردی در بنادر استان ها با ارائه مشاوره های تخصصی.
۹. ترغیب بنادر مهم ایران برای راه اندازی یا توسعه مراکز آموزشی فنی و حرفه ای و آموزشگاه های دریانوردی و کارگاه های ساخت کشتی.
۱۰. تقویت بنیه علمی دانشجویان کشور از نظر علمی و همچنین زبان انگلیسی.
۱۱. ترغیب دانشگاه آزاد برای راه اندازی رشته های علوم دریایی در کلیه بنادر ایران و همکاری برای تأمین کادر علمی و تخصصی.
۱۲. به کارگیری نیروی متخصص و تحصیل کرده در کارگاه های ساخت شناورهای ایمن و استاندارد.
۱۳. تشکیل و راه اندازی کمیته های تخصصی تأمین منابع انسانی صنعت دریانوردی در همایش های ملی صنایع دریانوردی و پی گیری توافق نامه های مربوط به آن. ■



راهکارهایی برای توسعه منابع انسانی صنعت دریانوردی ایران

به منظور توانمندسازی و کارآمدی منابع انسانی مرتبط با صنعت دریانوردی کشور، نیاز است تا سازوکار و عناصر متشکله مجموعه فعلی، به صورتی هماهنگ با انتظارات و تحولات بین المللی، عمل کنند. برای این که شاهد نتیجه ای مطلوب حاصل از این عمل کرد باشیم، لازم است اقدامات و عمل کردها در سه حیطة زیر سازمان دهی شوند:

الف- اقدامات مربوط به سطح بین المللی

۱. همکاری های منطقه ای و فرامنطقه ای در دریای خزر، خلیج فارس و دریای عمان در زمینه آموزش و تربیت نیروی انسانی متخصص.
۲. انجام پی گیری های لازم برای رفع مشکلات مربوط به مقاله نامه های دریایی.
۳. انعقاد تفاهم نامه با کشورهای همسایه، برای ساخت انواع کشتی ها، تأمین قطعات و تعمیرات کشتی.
۴. حمایت و پی گیری پیشنهاد کشور هند در IMO، مبنی بر وادار کردن صاحبان کشتی ها در به کارگیری نیروهای آموزشی Cadet برای تأمین کمبود شدید افسران آموزش دیده دریانورد.

ب- اقدامات مربوط به سطح ملی

۱. تمرکز بخشی به همایش ها و تشکل های ملی سازمان ها و نهادها در راستای حفظ منافع ملی و توسعه صنعت دریانوردی.
۲. پی گیری قطع نامه های همایش ارگان های دریایی کشور از لحاظ اجرا و نتیجه، و اعلام گزارش های مربوط به آن ها در سال بعد.
۳. نظارت و کنترل دائم بر دانش و توانمندی دریانوردان کشور و تطبیق آن با نیازهای بین المللی.
۴. تعیین مرجعی ذی صلاح برای جمع آوری و متمرکز کردن اطلاعات مربوط



بازتعریف استاندارد آموزشی

کیفیت مراکز آموزشی دریانوردی و تأثیر آن بر توانمندی دریانوردان

سید محمد غیاتی

اشاره

با توجه به این که کنوانسیون STCW، هیچ اشاره‌ای به نوع سیستم مدیریت کیفیت ندارد، اما شاهد آن هستیم که معروف‌ترین و مشخص‌ترین سیستم استاندارد برای پوشش مقرره، کنوانسیون ISO-9001 است. همه‌ی مراکز آموزشی دریایی در ایران از سیستم کیفیت سری ۹۰۰۰ استفاده می‌کنند و همان طور که می‌دانیم، این استاندارد بر پایه‌ی مراکز تولیدی، مانند کارخانه‌ها تهیه شده است و انطباق آن با مراکز خدماتی و آموزشی، بعضاً با مشکل مواجه می‌شود و نیاز است با اطلاعات کامل و جامعی از استاندارد و فرایند کاری مراکز خدماتی (مراکز آموزشی)، تعریف درستی از مفاهیم مهم سیستم استاندارد مدیریت کیفیت مانند محصول و مشتری ارائه شود، تا بتوانیم سیستمی اثرگذار داشته باشیم.

با بررسی سیستم‌های استاندارد کیفیت بیش از ۴۰ مرکز آموزش دریانوردی و همچنین بیش از ۱۰۰ مورد ممیزی و بازدید از این مراکز، به نتایجی از این دست رسیده‌ایم که باید: اولاً، برای یکسان‌سازی مفاهیم و اصول اولیه، سیستم‌های کیفیت را مورد بررسی قرار دهیم و اختلافات را در key pointها جمع‌آوری کنیم. ثانیاً، بررسی سیستم‌های دیگری چون ISO10015 مدیریت کیفیت (راهنمایی برای آموزش و دستورالعمل گواهی‌نامه مرکز آموزش دریانوردی که توسط یکی از شرکت‌های گواهی‌نامه‌دهنده صادر می‌شود) و سیستم کیفیت که در مرکز آموزش دریانوردی دانشگاه پلی‌تکنیک سنگاپور به ثبت رسیده است، نشان از آن دارد که همه‌ی این موارد، براساس سیستم استاندارد کیفیت ISO9001 طراحی شده‌اند.

اهمیت سیستم‌های کیفیت در صنایع دریایی

امروزه بحث توسعه، از مباحث بسیار ضروری به شمار می‌آید و ابعاد گوناگون آن، طبق سنت و فرهنگ هر جامعه، هوشیاری و ظرافت فکری مدیران آن جامعه را می‌طلبد. همان‌گونه که می‌دانیم، در جامعه‌ی ما مشکلات اقتصادی چشم‌گیرند و افزایش نرخ عرضه و تقاضا و به موازات آن، ضرورت توسعه‌ی اقتصادی آشکار می‌شود که در مقاطع و مباحث مختلفی از جمله صنایع دریایی کشور، می‌توان به آن پرداخت و با توجه به گستردگی ابعاد این صنعت، جای بحث برای رفع نیازها و توسعه‌ی آن بسیار است.

حمل‌ونقل دریایی، هم اکنون بیش از ۹۰ درصد سهم ناوگان حمل‌ونقل کشورمان را به خود اختصاص داده است. اهمیت حمل‌ونقل در زمینه‌ی صادرات و واردات، در مبحث اقتصاد، ارزش توسعه‌ی صنعت حمل‌ونقل دریایی را مشخص می‌سازد که خود، از عوامل مؤثر بر توسعه‌ی اقتصادی به شمار می‌رود.

به‌وجود آمدن پدیده‌ی بازارهای بین‌المللی، خود مشخص‌کننده آن است که هم اکنون شرایط اقتصادی تابع وضعیت بازار است و در رقابت بازار، عامل اصلی موفقیت، جذب مشتری است؛ زیرا مشتریان، تعیین‌کننده‌ی نیازهای بازار هستند و مهم‌ترین خواسته‌ی آنان، کیفیت بیشتر محصول است. مشتریان، هم اکنون به بهایی که در مقابل کالاها و خدمات می‌پردازند، نسبت به کیفیت ارائه شده‌ی آن آگاهند و می‌دانند که برای چه کیفیتی، چه مبلغی را پرداخت کنند.

مدیران هوشمند، برای عرضه‌ی انواع خدمات سازمان خود، تصمیم به استقرار سیستم‌های مدیریت کیفیت در سطح سازمان دارند.

سازمان استانداردهای جهانی در راستای جهانی شدن بازار، در صدد برآمدن تا زبان مشترکی را برای این منظور به‌وجود آورد، که در نتیجه‌ی تلاش‌های بی‌وقفه‌ی کمیته‌ی فنی TC-176 این سازمان، طی سال‌های اخیر، استاندارد سری ISO 9000 را که استاندارد برای استقرار سیستم‌های مدیریت کیفیت است، تدوین کرد.

استانداردهای دیگری نیز در این راستا تدوین شده‌اند که هر کدام در صنایع دریایی، جایگاه خاص خود را دارا هستند، نظیر: کد ISM که در فصل نهم کنوانسیون SOLAS الزام شده است و مدیریت در زمینه‌ی ایمنی را شرح می‌دهد.

سیستم‌های کیفیت مراکز آموزش دریایی ایران

اول باید بدانیم که علت استفاده از سیستم‌های کیفیت در مراکز آموزشی چیست؟

پاسخ به این سؤال، به دو صورت ممکن می‌باشد:

پاسخ اول: پیروی اجباری، به خاطر رعایت مقررات بین‌المللی و داخلی.

بالا بردن سطح کیفیت مراکز آموزشی، برای جلب بیشتر داوطلبان و سودهی بیشتر و رقابت در عرصه‌ی بین‌المللی و آموزش دریانوردان با توانمندی بیشتر.

پاسخ دوم: نگرش مدیران در ایران به مراتب ضعیف‌تر از گذشته است، زیرا پیاده کردن چنین سیستم‌هایی، مخارج و مسؤولیت‌هایی را برای هر سازمان می‌تراشد که مدیریت ارشد هر سازمان، باید از نتایج مثبت بعدی آن به طور ملموس آگاهی داشته باشد، تا حاضر به صرف چنین هزینه‌هایی باشد و چنین مسؤولیتی را بپذیرد. با توجه به ورود دریانوردان در عرصه‌ی بین‌المللی و قبول تعهدات کشورهای عضو سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) و پیوستن به کنوانسیون‌های مختلف، این اجبار که در پاسخ اول مطرح شد، بیشتر احساس می‌شود.

در ادامه‌ی بحث اهمیت و وضعیت سیستم‌های کیفیت مراکز آموزشی در ایران، به این موضوعات می‌پردازیم که اولاً، چگونه و با استفاده از چه روش‌هایی

می‌توان به تفاوت‌ها در برداشت و اجرا پی برد؟ و ثانیاً، از چه ابزار و سیستم‌های دیگری می‌توان کمک گرفت و الگو برداری کرد؟

الف: بررسی نظام‌نامه‌ها و تعاریف سیستم‌های استاندارد کیفیت مراکز آموزشی

در این جا لازم است، ابتدا کلیه‌ی تعاریفی را که براساس دو موضوع اصلی در سیستم‌های استاندارد کیفیت مراکز آموزشی ارائه شده است جمع‌آوری کرد و سپس هر یک از آنها را مورد بررسی قرار داد و در پایان به یک جمع‌بندی کلی و نتیجه‌گیری نهایی رسید. اولین موضوع مهم در سیستم کیفیت، شناسایی و تعریف درست از محصول است؛ یعنی مرکز آموزشی باید بداند چه چیزی را تولید و یا چه خدمتی را ارائه می‌دهد. فهرست تعاریف مربوط به محصول ارائه شده از طرف مراکز آموزش دریانوردی، به شرح زیر جمع‌آوری شده است:

محصول

۱. فراگیر: که دوره‌ی آموزشی را با موفقیت طی کرده است.
۲. دانش و معلوماتی که به دانش‌آموختگان منتقل می‌شود.
۳. خدمات آموزشی.
۴. ارائه‌ی خدمات آموزشی.
۵. فردی که دوره‌ی آموزشی را با موفقیت طی می‌کند.
۶. گواهی‌نامه‌های صادر شده.
۷. فراگیر آموزش دیده.
۸. خدمات آموزشی ارائه شده به متقاضیان.
۹. فراگیری که در دوره‌ی آموزشی شرکت می‌کند.
۱۰. خدمات آموزشی به فراگیران براساس الزامات.
۱۱. کارآموز.
۱۲. فراگیر: شخصی که طی سه مرحله ثبت‌نام و گذراندن دوره‌های آموزش، تقاضای صدور گواهی‌نامه را می‌کند.
۱۳. کلیه‌ی گواهی‌نامه‌هایی که توسط مؤسسه، با مراقبت دستگاه نظارت صادر می‌شود.
۱۴. گواهی‌نامه پایان دوره‌ی خدمات آموزشی شرکت.
۱۵. منظور گواهی پایان دوره.
۱۶. متقاضی که ماحصل دوره‌ی آموزشی است.
۱۷. فراگیری است که بتواند دوره‌ی آموزشی را با موفقیت طی کند.
۱۸. خدمات آموزشی (تجهیزات آموزشی محصول ورودی).
۱۹. ماحصل انجام فعالیت‌ها و فرایندها.

۲۰. گواهی طی دوره‌ی آموزشی هر داوطلب که در صورت مناسب بودن در مراحل آموزشی صادر می‌شود.

۳۹ مرکز آموزشی مورد بررسی قرار گرفته است که در زمینه‌ی تعریف محصول از این مراکز، ۲۳ مرکز آموزشی، محصول را در جاهای مختلف تعریف کرده‌اند و بعضاً به محصول داخلی و خارجی و یا ورودی و خروجی محصول اولیه و نهایی اشاره کرده‌اند و از این ۲۳ مرکز، تنها سه مرکز که از نظام‌نامه‌های یکسان استفاده کرده‌اند و دارای یک تعریف و در یک جمله، مشابه بوده‌اند و ۲۰ مرکز دیگر با هم از نظر جمله‌بندی و تعریف شفاف، متفاوت بوده‌اند، ولی از لحاظ مفهوم یا برداشت، می‌توان بعضی از آن‌ها را به یکدیگر ربط داد.

مشتری

۱. کارآموزان - شرکت‌های دریایی متقاضی دوره‌های آموزشی.
۲. سازمان‌ها و ارگان‌های دریایی.
۳. متقاضی خدمات آموزشی.



۲. شرکت‌های سفارش دهنده‌ی دوره‌های آموزشی برای آموزش‌گیرندگان، مانند شرکت‌های کشتی‌رانی
۳. دستگاه‌های دولتی که مجوزهای قانونی را برای مراکز صادر می‌کنند، مانند متولیان آموزش کشور و مشتریان مرکز آموزشی هستند که ارتباط مستقیمی با تعریف محصول دارند.
- کلمات مشابه و یا از یک خانواده، در مفهوم یا برداشت که در سیستم استاندارد کیفیت مراکز آموزش دریانوردی به کار رفته است:
 ۱. فراگیر، متقاضی، کارآموز، دانشجو، آموزش‌گیرنده و داوطلب
 ۲. گواهی طی دوره، گواهی پایان دوره، گواهی‌نامه، مدرک آموزشی و مدرک تحصیلی
 ۳. مؤسسه، مرکز آموزش، دانشگاه و شرکت
 ۴. دوره، خدمات آموزشی، واحد درس و ترم تحصیلی

۴. فراگیران - داوطلبان شرکت در دوره.
۵. متقاضی ثبت نام در دوره.
۶. سازمان بنادرودریانوردی - فراگیر دوره.
۷. کارآموز (داخلی) - سازمان بنادرودریانوردی (خارجی).
۸. متقاضیان گذراندن دوره‌های آموزش (فراگیران).
۹. کلیه‌ی اشخاص حقیقی که جهت آموزش ثبت‌نام کرده‌اند و آموزش دیده‌اند.
۱۰. فراگیر دوره‌ی آموزشی.
۱۱. فراگیر دوره.
۱۲. شخص متقاضی خدمات آموزش.
۱۳. متقاضی خدمات آموزشی.
۱۴. داوطلب متقاضی دوره‌ی آموزشی شرکت.
۱۵. متقاضی خدمات آموزش‌دیده.
۱۶. دانشجویان.
۱۷. شخصی که متقاضی خدمات آموزشی است.
۱۸. فراگیران.
۱۹. دانشجویان و ارگان‌های معرفی‌کننده - وزارت علوم، تحقیقات و فن‌آوری.
۲۰. داوطلبان خدمات آموزشی شرکت.

ب: بررسی استاندارد ISO10015: 1999 خطوط راهنمای آموزش در

سیستم مدیریت کیفیت
در مقدمه‌ی استاندارد ISO10015 آورده شده است که:
اصول مدیریت کیفیت که مبنای استانداردهای سری ISO 9000 و همچنین استانداردهای سری ISO 10000، به عنوان بخشی از آن مجموعه است، بر اهمیت مدیریت منابع انسانی و نیز آموزش مناسب، تأکید دارد.
این استاندارد، راهنمایی‌هایی را برای یاری رساندن به سازمان و کارکنان آن، هنگام پرداختن به مسایل آموزشی ارائه می‌دهد. همچنین، هرگاه به منظور تغییر موارد "تحصیلات" (پرورش) و "آموزش" در استانداردهای مدیریت کیفیت و تضمین کیفیت سری ISO 9000، نیز به راهنمایی نیاز باشد، این استاندارد می‌تواند مورد استفاده قرار گیرد.
در این جا می‌بینیم که این استاندارد، بر روی آموزش‌های داخلی و سازمانی کارکنان متمرکز بوده است که به منظور دستیابی به هدف‌ها و جزیی از استاندارد مدیریت کیفیت بیان شده و یا در دامنه‌ی خطوط راهنما، برای آموزش آن آورده شده است.
این خطوط راهنما، مباحث توسعه، اجرا، نگهداری و بهبود راهبردها و سیستم‌های آموزشی را که بر کیفیت محصولات عرضه شده است و توسط سازمان تأثیر می‌گذارد، شامل می‌شود.
در این جا تأکید استاندارد بر آموزش‌هایی است که بر کیفیت محصولات تأثیر می‌گذارد و آموزش را وسیله‌ای برای رسیدن به هدف می‌داند؛ نه این که خود

از مرکز آموزشی که برای تعریف مشتری مورد بررسی قرار گرفته‌اند، ۲۰ مرکز، به صراحت مشتری را تعریف کرده‌اند و مابقی فقط به کلمه‌ی مشتری بسنده کرده‌اند که طبق استاندارد، در جاهایی که لازم بوده است، آن را به کار برده‌اند. در این ۲۰ مرکز، مانند محصول در تعریف مشتری، اختلاف وجود دارد، ولی به جهت ملموس بودن استفاده‌کنندگان، تعاریف بیان شده دارای اشتراکات بیشتری هستند. نکته‌ی مهم در دسته‌بندی و شناسایی، خواسته‌های آنان است که باید برای این منظور، ارتباط بین مشتری و تعریف محصول شفاف شود.
در این بررسی، ما می‌توانیم مشتریان را با توجه به نوع استفاده از محصول، تعریف کنیم؛ نه این که براساس نوع مشتری، نوع محصول را تعریف کنیم. به عنوان نمونه، اگر ما مشتریان را براساس نوع استفاده از محصول تقسیم‌بندی کنیم، می‌توانیم بگوییم که آموزش‌گیرندگان و دستگاه‌های نظارتی، شامل:
۱. سازمان بنادرودریانوردی، به عنوان مجوز دهنده‌ی برگزاری دوره‌ها و ناظر بر عملکرد مراکز

آموزش هدف باشد. در بخش‌های دیگری از این استانداردها، شاهد آن هستیم که ملاک‌های انجام آموزش و عوامل متعدد آن، بعضی مواقع از برگزاری آموزش جلوگیری می‌کنند.

اصول این استاندارد را می‌توان به شرح زیر دسته‌بندی کرد:

۱ - شناسایی و تعیین دوره‌ی آموزشی

۲ - تحلیل نیازهای آموزشی

۳ - طراحی دوره‌ی آموزشی

۴ - برنامه‌ریزی دوره

۵ - ارائه و اجرای دوره

۶ - ارزیابی خروجی‌ها و یا ارزش‌یابی نتایج آموزش

۷ - پایش و بهبود فرایند آموزش به منظور دستیابی به اهداف

شاهد آن هستیم که این اصول، در یک چرخه بسته قرار دارند که به منزله‌ی فرایندی برنامه‌ریزی شده، برای رسیدن به یک هدف هستند و نه تولید یک محصول. مراکز آموزشی از این الگو به عنوان یک استاندارد جایگزین، برای مرکز خود نمی‌توانند استفاده کنند؛ ولی می‌توانند برای درک بهتر فرایند برگزاری یک دوره‌ی آموزش و نظارت بر آن، ایده‌هایی را استخراج کنند. مانند:

بند ۴-۲-۷ - تعریف مشخصات نیازهای آموزشی

در مشخصات نیازهای آموزشی، باید اهداف و نتایج (خروجی‌ها) مورد انتظار از آموزش را تدوین کرد.

بند ۴-۳-۳ - روش‌های آموزشی و معیارهای انتخاب

در این بند، نکات قابل تاملی از روش‌های آموزشی بیان شده است که رسیدن به توان‌مندی لازم توسط آموزش‌گیرنده، ملاک می‌باشد که از چه راه‌هایی می‌توان به آن‌ها رسید. مانند:

- دوره‌های کارگاه‌های آموزشی

- کارآموزی‌ها

- پرورش (تربیت) و مشاوره در حین کار

- خودآموزی

- آموزش از راه دور

که می‌توانیم این روش‌ها را به این صورت نیز بیان کنیم: سمینار، تدریس در کلاس درس، روش کلاسیک که بیشتر آموزش‌ها را در برمی‌گیرد، روش چهره به چهره یا استاد شاگردی به منزله‌ی مؤثرترین روش آموزش، اما با هزینه و زمان بیشتر، آموزش در حین نظارت و همراهی یا ایفای نقش (role playing)، آموزش از طریق مورد کاوی (case study)، استفاده از دستگاه‌های شبیه‌ساز و جدیدترین آن، آموزش غیرحضوری که به E-Learning معروف شده است.

بند ۵-۲ - صحنه‌گذار فرایند آموزش

این سیستم ارزیابی، بر محور اثربخشی آموزش در زمان کار و استفاده‌ی آموزش‌گیرنده از آموخته‌های خود در محیط کار قرار دارد و این را می‌توان حلقه‌ی گمشده در سیستم مراکز آموزش دریانوردی و یا دستگاه‌های نظارت دانست، که دارای روش مدون و فرایندی براساس دریافت بازخوردهای استفاده‌کنندگان از آموزش‌گیرندگان نیست و چرخه‌ی بهبود را تکمیل نمی‌کند.

شاید اگر محصول مراکز آموزشی را به منزله‌ی آموزش‌گیرنده در سیستم کیفیت تعریف کنیم، بتوانیم این ردیابی و شناسایی را انجام دهیم. ولی به جهت نداشتن شناخت کافی از محصول و اثرات آن و قادر نبودن به دریافت بازخوردها، باید به سهولت از این تعریف گذر کرد.

ج: بررسی "استاندارد دریافت گواهی‌نامه‌ی مرکز آموزش دریانوردی" یک شرکت گواهی‌نامه‌دهنده

شرکت DNV، که یکی از شرکت‌های بین‌المللی گواهی‌نامه‌دهنده در زمینه‌ی

آموزش‌های دریایی و مدیریت کیفیت است، استاندارد دریافت گواهی‌نامه‌های مراکز آموزش دریانوردی را ارائه داده، و یکی از مراکز آموزش دریانوردی در ایران، این گواهی‌نامه را دریافت کرده است. در این بررسی سعی می‌شود به جهت ساختار این استاندارد، که بیشتر براساس صدور گواهی‌نامه منطبق و دارای توصیه‌ها و راهنمایی‌هایی است، نکات مهم و مثبت آن را استخراج کنیم.

از نکات مهم، آن است که شاکله و اساس آن، بر استاندارد مدیریت کیفیت ISO9001 قرار دارد و در بیشتر زمینه‌ها، همان طور که گفته‌ایم، دارای راهنمایی و توصیه است، به خصوص تعریف مشتری در بند ۱-۴-۱ و تعاریف کلی دیگری که بیان کرده است. مرکز آموزش باید مشتری‌ان را تعریف کند، که می‌تواند شامل: کارآموزان (آموزش‌گیرندگان)، مالکان کشتی یا مدیریت کشتی و دستگاه نظارت باشد.

همچنین، دستگاه نظارت می‌تواند سازمان دریایی کشور، یا وزارت آموزش و پرورش و یا دستگاه نظارت محلی و یا منطقه‌ای باشد.

این تعریف در این استاندارد، اهمیت مشخص شدن مشتری در یک سیستم را برای ما بیشتر می‌کند.

د: بررسی الگوی سیستم کیفیت مرکز آموزش دریایی دانشکده دریایی پلی‌تکنیک سنگاپور

شاید بتوان تنها الگوی تعریف شده‌ی سیستم استاندارد کیفیت برای یک مرکز آموزش را سیستم تعریف شده‌ی "آقای سویری" (Subir Mukerji) و همکاری از دانشکده دریایی پلی‌تکنیک سنگاپور دانست، که این سیستم را با نام QMET PSB 100:2002 در کشور سنگاپور ثبت و همچنین تاییدیه سازمان دریایی دانمارک را دریافت کرده است.

این سیستم، برای یک مرکز آموزش دریایی طراحی شده است که می‌تواند الگویی مناسب برای مراکز آموزشی باشد؛ لیکن در بررسی به عمل آمده و مقایسه‌ی آن با سیستم‌های دیگر، مشاهده می‌شود که الگوی استفاده شده، مانند سیستم‌های دیگر، از ساختار سیستم استاندارد ISO9001 استفاده کرده؛ ولی در مواردی که نیاز است بندهای غیرمرتبط با کارهای خدماتی حذف شود، در سیستم مذکور آورده نشده است. نکته‌ی مهم و قابل تامل در این سیستم، تعاریف بیان شده می‌باشد و از همه مهم‌تر آن که برای محصول مشتری، تعاریف شفاف و روشنی ارائه شده است. این تعاریف عبارتند از:

محصول: دوره‌ی آموزشی (course).

مشتری: آموزش‌گیرنده (student) و صنعت (industry).

پیشنهادها

در پایان این بررسی، پیشنهادهایی ارائه می‌شود که این اختلافات در سیستم‌های مراکز آموزش دریانوردی را در صورت عملی شدن به حداقل می‌رساند و عملکردی همراه با بهبود کیفیت را پوشش خواهد داد:

۱. مشخص کردن نکات مهم اصول اولیه (key point) در سیستم‌های کیفیت، شامل مواردی چون محصول، مشتری، فرایندهای اصلی و .. است.

۲. تعاریف درست و یکسان از اصول اولیه و مفاهیم سیستم استاندارد کیفیت برای مراکز آموزشی باید ارائه شود.

۳. بررسی مجدد فرایند یک دوره‌ی آموزشی با تمرکز بر روی اهداف آموزش و نتایج آن.

۴. هدف از آموزش را به عنوان یک مقصد در سیستم‌های کیفیت در نظر بگیریم و راه‌های رسیدن به آن را کنترل کنیم.

۵. کنترل سنجش و امتحان پایان دوره، به عنوان اصلی‌ترین فرایند در نظر



محصول: دوره آموزشی

توضیح: دوره‌ی آموزشی می‌تواند به صورت یک درس تئوری، یک دوره‌ی جانبی و یا کل دوره‌ی آموزشی در نظر گرفته شود، اما نکته‌ی قابل تأمل این است که در تعریف، محصول گواهی‌نامه و یا متقاضی، برای یک مرکز آموزشی نمی‌تواند مشخص شود، زیرا فرایند اصلی که برای آن تعریف می‌شود، با ماهیت مرکز آموزش تناقض خواهد داشت.

مشتری: متقاضی دوره‌ی آموزشی

توضیح: تعریف مشتری با این جمله، شامل آموزش گیرنده، سفارش دهنده‌ی دوره و دستگاه‌های نظارتی می‌شود و نکته‌ی مهم این است که خواسته‌ی استاندارد، یعنی تمرکز بر مشتری (customer focus) و رعایت الزامات دستگاه‌های نظارت، را به یک باره پوشش می‌دهد.

همچنین فرایندهای اصلی، به درستی شناسایی می‌شود. فرایند برگزاری دوره، همان فرایند اصلی است؛ اما فرایند مهم دیگری که در سیستم‌های جدید آموزش بیشتر باید به آن توجه کرد و دومین فرایند اصلی محسوب می‌شود، فرایند ارزیابی و سنجش است که در آن حتماً باید از بازخوردهای مالک کشتی (شرکت‌های کشتی‌رانی، مسؤولان آموزشی کشتی یا کشتیرانی، فرماندهان و سرمهندسان، مسؤولان مستقیم و...) بازرسان کشتی، سازمان‌های نظارتی و افراد مرتبط، به عنوان ناظرین عملکرد آموزشی در شاخص‌ها استفاده کرد. از این‌رو، این یکسان‌سازی و حذف اختلافات در طراحی سیستم‌های کیفیت و استقرار یکنواخت و هماهنگ آن، می‌تواند هم به دستگاه‌های نظارتی و مالکان کشتی‌ها، از نظر اطمینان بر عملکرد خروجی‌های مراکز آموزشی کمک کند و هم به بالابردن سطح کیفیت و روان شدن فرایندهای مراکز آموزش دریانوردی. ■

منابع

۱. کنوانسیون (STCW1995)
۲. استاندارد مدیریت کیفیت- راهنمایی برای آموزش
- ISO 10015 - ۱۳۸۲
3. Standard for certification NO:3.402 maritime training centers-DNV- 2005
4. Quality maritime education and training certification system-Subir Mukerji-2002

گرفته شده، باید به صورتی طراحی شود که نشان دهنده‌ی توانایی شخص و صلاحیت او باشد.

۶. ابزارهای مهم چون مدرس، منابع درسی و تجهیزات کمک آموزشی را همیشه پایش و اندازه‌گیری کنیم، حتی در دوره‌های کوتاه مدت و تکراری. پس از اجرای این موارد می‌توان گفت که دارای یک مرکز آموزشی پویا هستیم و این که سیستم استاندارد کیفیت در خدمت آن است، نه ابزاری برای پوشش مقرر 1/8 کنوانسیون STCW و وسیله‌ای دست و پا گیر که فقط حجم کار کارکنان را افزایش می‌دهد.

آموزش دیدگان این مراکز با صرف هزینه و وقت کمتر، به نتایج و اهداف از پیش تعیین شده خواهند رسید و کمک فراوانی در جذب دریانورد بیشتر خواهد بود.

نتیجه‌گیری

یادآوری می‌شود خروجی مراکز آموزش دریانوردی، باید دارای حداقل دانش و توان‌مندی مورد نیاز مطلوب و تا حد ممکن یکسان باشند؛ لیکن تفاوت در برداشت، از موقعیت‌ها و فعالیت‌ها در کشتی بسیار مهم است زیرا در کشتی، ایمنی مهم‌ترین مسأله است و کمبود و اختلاف در مواردی، حتی بسیار ناچیز و کوچک، احتمال آن را دارد که منجر به یک فاجعه جبران‌ناپذیر شود. طبق آمارهای ارائه شده، منشاء اغلب حوادث در دریا را خطاهای انسانی تشکیل می‌دهد که این نکته خود نشان دهنده‌ی نیاز به داشتن خروجی‌های یکسان به منظور کاهش درصد خطاها است. به همین دلیل فارغ‌التحصیلان رشته‌های دریایی را نباید با فارغ‌التحصیلان مراکز غیردریایی، مقایسه کرد.

همان‌طور که مطلع شدید، با بررسی انواع سیستم‌های مرتبط با این موضوع، به پیشنهادهایی هم رسیدیم. اما در این جا می‌خواهیم به یک نتیجه‌گیری عملی برسیم که برای استفاده مراکز آموزشی و دستگاه‌های نظارتی کاربرد داشته باشد.

بدون شک سیستم استاندارد مدیریت کیفیت ISO 9001، به عنوان بهترین گزینه توصیه می‌شود، اما نکته‌ی اصلی برای یکسان‌سازی این است که تعریف شفاف و روشن از نکات کلیدی، به شرح زیر بیان شود:

موفقیت در ارتباط

کاهش موانع در ارتباطات درون فرهنگی دریانوردان

ماریا پروگولاکی



اشاره

قابلیت ارتباطات دریایی، دو مؤلفه‌ی اصلی یعنی آشنایی با زبان‌های زنده دنیا و توانایی در ایجاد ارتباطات فرهنگی را دربر می‌گیرد. با این وجود، در آموزش‌های دریانوردی به زبان انگلیسی، به ابعاد فرهنگی توجه کافی مبذول نمی‌شود. معمولاً این زبان است که آموزش داده می‌شود، در حالی که ابعاد فرهنگی ارتباطات، به ندرت مد نظر قرار می‌گیرد. برنامه‌های آموزش زبان انگلیسی به دریانوردان غیرانگلیسی زبان (برنامه‌های فعلی)، برای تأمین نیازهای صنعت جهانی کشتی‌رانی کافی به نظر نمی‌رسد. روند تدریس دریانوردی به زبان انگلیسی، باید برای افزایش مهارت زبان و تقویت توانایی دریانوردان در ایجاد ارتباطات فرهنگی بهینه شود. در این مقاله، به موانع فرهنگی و عوامل مرتبط با ارتباطات دریانوردی، به همراه شیوه‌های مدرن و تأثیرگذار تدریس، توجهی ویژه‌ای معطوف می‌شود.

پیشینه‌ی تئوریک

– ارتباطات فرهنگی و موانع پیش رو، در حوزه‌ی دریانوردی

به گفته کارشناسان، ارتباطات فرهنگی، به تلاقی دو فرهنگ یا دو زبان در امتداد مرزهای سیاسی کشور مربوط است و از هر گونه تعامل بین افراد، با هویت‌های فرهنگی گوناگون، به عنوان ارتباطات فرهنگی یاد می‌شود. ارتباطات و توانایی افراد در این حوزه، از جمله مهارت‌های انکارناپذیر آنان در بخش ارتباطات دریایی محسوب می‌شود. به گفته دویتو (Devito)، از صاحب نظران این بخش، پیام‌های غیر کلامی و معانی آن، مانند استفاده مناسب از زمان و فضا، لمس کردن، تماس چشمی، امتناع از طریق چشم، اصطلاحات غیر کلامی، زبان فیزیکی، زبان اشاره و سکوت و غیره، همگی در ارتباطات موفقیت‌آمیز مؤثر هستند.

خدمه‌ی کشتی‌ها، با توجه به پیشینه‌ی فرهنگی و تنوع موجود در آن، هرگز به لحاظ ملیتی، فرهنگی یا گویشی، این چنین با یکدیگر در تعارض نیستند. اگر چه در ارتباطات دریایی، بیشتر از واژه‌های فنی استفاده می‌شود، اما ارتباطات فرهنگی نیز شاخصی اجتناب‌ناپذیر محسوب می‌شود و غالب اوقات، دست‌کم دو فرهنگ را در برمی‌گیرد. در مطالعات قبلی در زمینه‌ی ارتباطات دریایی، تمرکز بیشتر به آموزش زبان (با در اولویت قرار گرفتن زبان انگلیسی) و کمتر به ارتباطات فرهنگی، گوناگونی‌های فرهنگی و چندزبان بودن‌های کارکنان معطوف بوده است. با نگاهی واقع بینانه، تقریباً هیچ مطالعه‌ای در زمینه‌ی موانع پیش روی ارتباطات فرهنگی و عوامل فرهنگی صورت نگرفته است.

موانع پیش‌روی ارتباطات فرهنگی، شاخص‌هایی چون نگرانی، فرض شباهت به جای تفاوت، اندیشه‌ی برتری نژادی، کلیشه‌گرایی، پیش‌داوری و سوء تفاهم‌های غیر کلامی را در برمی‌گیرد. در بخش دریانوردی، موانع پیش‌روی ارتباطات، ممکن است به پیامدهای اسفناکی بینجامد.

– آموزش زبان مبدا و فرهنگ مبدا

زبان و فرهنگ (دو وجه انکارناپذیر افراد از هر ملیت و نژاد) از درون، به یکدیگر وابسته هستند. بی‌تردید یادگیری زبان دوم، اغلب با یادگیری فرهنگ دوم همراه است، بنابراین در فرایند آموزش زبان، جلوه‌های فرهنگی نباید از نظر دور نگاه داشته شود. از آن‌جا که در آموزش زبان، کمک به فراگیرندگان زبان در ایجاد ارتباط درست و دقیق زبان مقصد، به عنوان هدف دنبال می‌شود، در نتیجه هر دو شکل گویش (زمینه‌ای که در آن ارتباطات رخ می‌دهد) باید فراگرفته شود. در آموزش دریانوردی، مدرسان زبان، باید همراه با آموزش زبان، دانشجویان را با فرهنگ مقصد نیز آشنا سازند. این امر به کاهش موانع پیش‌روی ارتباطات فرهنگی کمک می‌کند و این فرصت را در اختیار دانشجویان قرار می‌دهد تا در ایجاد ارتباطات زبانی و فرهنگی به طرز موفق عمل کنند.

مطالعه‌ی پیش رو

– روش‌شناسی

– طراحی پژوهش

در پرسش‌نامه‌ی طراحی شده برای این مطالعه، اطلاعات افراد شرکت‌کننده در این مطالعه پوشش داده شد و موانع فرهنگی و عوامل تأثیرگذار در ارتباطات دریایی و توصیه‌های ارائه شده برای ارتباطات دریایی مورد بررسی قرار گرفت. در فرایند طراحی این پرسش‌نامه، پاسخ به سه پرسش پژوهشی زیر به عنوان هدف دنبال شد:

۱. در ارتباطات فرهنگی، چه موانعی وجود دارد؟
۲. چه عوامل فرهنگی، در ارتباطات دریایی تأثیرگذارند؟
۳. این گونه عوامل فرهنگی، در برنامه‌ی آموزش دریانوردی به زبان انگلیسی

موانع پیش‌روی ارتباطات فرهنگی، شاخص‌هایی چون نگرانی، فرض شباهت به جای تفاوت، اندیشه‌ی برتری نژادی، کلیشه‌گرایی، پیش‌داوری و سوء تفاهم‌های غیر کلامی را در برمی‌گیرد. در بخش دریانوردی، موانع پیش‌روی ارتباطات، ممکن است به پیامدهای اسفناکی بینجامد.

تا چه اندازه مهم هستند؟

پرسش‌نامه‌ی یاد شده، از ۱۸ پرسش چند گزینه‌ای تشکیل می‌شد که در ۱۱ پرسش، امکان ارائه‌ی پاسخ‌های آزاد (در صورت لحاظ نشدن برخی عوامل مرتبط) وجود داشت. ۴ پرسش، با موانع پیش‌روی ارتباطات فرهنگی و وقوع سوء تفاهم‌ها و منازعات ناشی از این گونه موانع و ۵ پرسش، با دیدگاه‌های شرکت‌کنندگان در زمینه‌ی عوامل فرهنگی ارتباط می‌یافت. در نهایت، ۳ پرسش زیر نیز در مورد مباحث عمومی‌تر طرح شد:

در ارتباطات خود با دریانوردان دیگر کشورها، با چه نوع موانعی برخورد کرده‌اید؟

به اعتقاد شما، در برنامه درسی دریانوردان برای آموزش قبل از سرویس (به جز زبان)، چه مباحث دیگری در حوزه‌ی ارتباطات باید لحاظ شود؟

به اعتقاد شما، برای بهبود ارتباطات در دریا (به جز آموزش زبان انگلیسی برای دانشجویان ناوربری و دانشجویان مهندسی)، از چه مؤلفه‌های دیگری می‌توان استفاده کرد؟

این سؤالات، با هدف دستیابی به نقطه نظرات دریانوردان باتجربه در زمینه‌ی آموزش و تعلیم و تربیت دریانوردی طرح شده است. این پرسش‌نامه‌ها به زبان‌های انگلیسی و چینی تهیه و تنظیم شدند. نکات و پرسش‌های مندرج در هر دو نسخه (انگلیسی و چینی)، یکسان بود.

– روش‌ها

این پژوهش از نوامبر ۲۰۰۴ تا مارس ۲۰۰۵ میلادی در کشورهای چین و استرالیا انجام شد. شرکت‌کنندگان در این مطالعه‌ی پژوهشی، بیشتر به جمع دریانوردان دارای تجربه، حضور در شناورهای خارجی با کارکنان چند ملیتی و کارکنانی که با خدمه‌ی کشتی‌های خارجی در تعامل بودند، تعلق داشتند. نسخه‌های الکترونیکی و نسخه‌های کاغذی پرسش‌نامه‌ها بین شرکت‌کنندگان در دسترس، توزیع و پاسخ‌نامه‌ها نیز به شیوه‌ای مشابه جمع‌آوری شد. برای پاسخ‌های عمومی‌تر، چهار گروه از موانع پیش‌روی ارتباطات، با عناوین موانع مرتبط با زبان، موانع فرهنگی، موانع روانشناختی، روابط فردی و بین فردی تعیین شد.

– یافته‌ها

– موانع فرهنگی در بخش دریانوردی

همان گونه که در جدول ۱ نشان داده شده است، اکثر پاسخ‌دهندگان، از موانع مرتبط با زبان، به عنوان متداول‌ترین مانع پیش‌روی ارتباطات یاد کرده‌اند.

این گونه موانع پیش‌روی ارتباطات، ممکن است به منازعات و سوء تفاهم‌های فرهنگی بینجامد که اغلب در محل کار، در جریان تبادل ایده‌ها (هم در زندگی روزمره و هم در شرایط اضطراری) رخ می‌دهند. موانع فرهنگی منتهی به



عوامل فرهنگی درگیر در ارتباطات دریایی

وقتی از شرکت‌کنندگان در این مطالعه‌ی پژوهشی، خواسته شد دیدگاه‌هایشان را در مورد عوامل مهم فرهنگی، در ارتباطات دریانوردی ارائه کنند، اکثر آن‌ها از ارتباطات کلامی به عنوان مهم‌ترین عامل یاد کردند (نگاه کنید به جدول شماره ۲). بیش از نیمی از آن‌ها، شناخت فرهنگی، شیوه‌های درست استفاده از زبان انگلیسی و ارتباطات غیرکلامی را مهم دانستند و تنها ۳/۶ درصد آن‌ها، معتقد بودند که علائم دستی حائز اهمیت است.

در جدول شماره ۳، نقطه نظرات شرکت‌کنندگان در این مطالعه‌ی پژوهشی در مورد ضرورت آگاهی فرهنگی ارائه می‌شود. اکثریت، با این نکته موافق بودند که آگاهی از قواعد رفتاری، شیوه‌های اندیشیدن، مذاهب، فرهنگ آشپزی و عادات غذا خوردن سایر اقوام، برای همه‌ی خدمه‌های کشتی، زندگی و کار کردن هماهنگ، الزامی است. پذیرش فرهنگ‌های دیگران، همدل بودن و رعایت بهداشت نیز الزامی به نظر می‌رسیدند. شناخت از زبان‌های بومی افراد و عادات پوشیدن لباس به عنوان شاخص‌های مهم معرفی نشد.

نقطه نظرات شرکت‌کنندگان در این مطالعه‌ی پژوهشی

شرکت‌کنندگان در این مطالعه، در مورد آموزش و تعلیم و تربیت (قبل از آغاز به کار) دریانوردان، توصیه‌های ارزش‌مندی را ارائه کردند. از دید آن‌ها، دانشجویان و دریانوردان باید از توانایی ایجاد ارتباطات فرهنگی و قابلیت‌های مرتبط، شامل انطباق‌پذیری فرهنگی، صبر و بردباری، رفتاری نیک و وجهه‌ی اجتماعی، صمیمیت، وفای به عهد، احترام و درک متقابل و توانایی تحلیل و هدایت روابط بین کارکنان برخوردار باشند. همچنین، توصیه شد که ابعاد زیر معرفی شوند: تفاوت‌های فرهنگی، مذاهب دنیا، تنش‌های بین‌المللی، قطع‌نامه‌ی ترک مخاصمه، ارتباطات غیرکلامی مانند علائم استاندارد دست

بروز سوء تفاهم‌ها، عواملی چون عدم آشنایی با آداب و رسوم، روش‌های اندیشیدن، روش‌های طرح ایده و عقاید، قواعد رفتار، ارزش‌های اجتماعی و زبان فیزیکی (Bodylanguage) را در برمی‌گیرند. سرعت گفت‌وگو به زبان انگلیسی، گوناگونی‌های فرهنگی در نشان دادن توافق، ناتوانی در درک نگرانی از صورت و درک نکردن پیشینه‌ی فرهنگی، تاریخی و اجتماعی خدمه‌ی کشتی‌ها نیز ممکن است به بروز سوء تفاهم‌ها بینجامد.

درصد قابل توجهی از شرکت‌کنندگان (۵۸ درصد) به پرسش زیر پاسخ دادند: با چه موانعی در ارتباطات خود با دریانوردان خارجی مواجه شدید؟ اکثریت قریب به اتفاق (۹۱ درصد) از موانع مرتبط با زبان خارجی، ۲۳ درصد از موانع فرهنگی و ۹/۵ درصد از سایر موانع به عنوان مانع اصلی یاد کردند. در حوزه‌ی موانع فرهنگی، غالب پاسخ‌دهندگان، به عدم آگاهی از رسوم اجتماعی سایر ملل و قومیت‌ها، اختلافات و اولویت‌های فرهنگی، احترام نگذاشتن به مقام‌های مافوق (افسران ارشد) و بی‌میلی به پذیرش این واقعیت که پیامی درست درک نشده است (و در نتیجه‌ی آن مشکلات جدی در ارتباطات رادیویی ایجاد شده است) اشاره کردند. توجه نکردن به سایر شاخص‌های ارتباطات کلامی مانند سریع صحبت کردن و استفاده از کلمات سخت، در جایگاه بعدی قرار گرفت. درک نکردن زبان فیزیکی نیز مشکل‌آفرین بود.

در کل، یافته‌ها نشان داد که در ارتباطات دریایی (به جز موانع مرتبط با زبان)، موانع فرهنگی، به منزله‌ی بزرگ‌ترین مانع پیش روی این‌گونه ارتباطات محسوب می‌شوند. موانع فرهنگی به بدگمانی و سوءظن، اختلافات، سوء تفاهم‌ها و حتی خطاهای ارتباطی منجر می‌شود. به علاوه، اختلافات جدی در دیدگاه‌ها بین دریانوردان استرالیایی و چینی به چشم می‌خورد. استرالیایی‌ها بسیار نگران موانع فرهنگی بودند، در حالی که چینی‌ها از موانع مرتبط با زبان، بسیار ابراز نگرانی می‌کردند.

جدول ۱: موانع منتهی به بروز خطا در ارتباطات

نظری بیان شده	غالب اوقات	اغلب	گاهی اوقات	به ندرت	هرگز	(%) کل
۶/۳	۲۶/۸	۳۳	۲۳/۲	۱۰/۷	-	۱۰۰
۱۴/۳	۴/۵	۲۶/۸	۳۳	۱۸/۸	۲/۷	۱۰۰
۱۹/۶	۲/۷	۸/۹	۲۵/۵	۴۱/۱	۲/۷	۱۰۰
۱۷	۶/۳	۱۶/۱	۳۵/۷	۱۸/۸	۳/۶	۱۰۰
۱۹/۶	۹	۱۷/۹	۳۳	۲۵/۹	۲/۷	۱۰۰
۶۸/۸	۹	۲/۷	۸	۷/۱	۱۲/۵	۱۰۰

جدول ۲: دیدگاه‌های ارائه شده در مورد عوامل مهم تأثیرگذار در ارتباطات دریایی

اظهار نظر نشد	بسیار موافق	موافق	نامطمئن	مخالف	بسیار مخالف	(%) کل
۱/۸	۵۳/۶	۴۲	۲/۷	-	-	۱۰۰
۱۲/۵	۲۱/۴	۳۶/۶	۲۲/۳	۵/۴	۱/۸	۱۰۰
۱۱/۶	۱۱/۶	۴۴/۶	۲۹/۵	۱/۸	۹	۱۰۰
۱۳/۴	۱۵/۲	۴۲/۹	۲۲/۳	۵/۴	۹	۱۰۰
۸۳/۹	۳/۶	-	۳/۶	۱/۸	۷/۱	۱۰۰

پیش‌روی ارتباطات، در برنامه‌ی آموزش دریانوردی، باید مباحث فرهنگی نیز جای گیرند. چنین دوره‌های آموزشی، مانند ارتباطات فرهنگی، روابط درون پرسنلی و راه‌حل‌های مؤثر برای رفع اختلافات فرهنگی، باید به دانشجویان ارائه شود. دانشجویان باید از آموزش فرهنگی و روان‌شناختی برای آمادگی هر چه بیشتر در حوزه‌ی روابط فرهنگی و توانایی انعطاف‌پذیری بیشتر، برای مواجهه‌شدن با فرهنگ‌های گوناگون برخوردار شوند. به علاوه، باید ابزارهای کمک آموزشی، برای کمک به ارتباطات مورد استفاده قرار گیرند. دستور زبان اشاره‌ی استاندارد برای ارتباطات دریانوردی تهیه و استفاده از آن، باید توسط سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) الزامی شود. ■

برای استفاده در بندر، فهم زبان فیزیکی و استفاده‌های گوناگون آن در فرهنگ‌های مختلف، شیوه‌های گوناگون ارتباطات و فهم کلی از روابط بین افسر زبردست در فرهنگ‌های مختلف. به علاوه توصیه شد که در جریان شکل‌گیری خدمه‌ی چند ملیتی، به تفاوت‌های فرهنگی بسیار توجه شود.

توصیه‌ها

با توجه به یافته‌های این پژوهش، در دوره‌های انگلیسی آموزش دریانوردی، باید به ابعاد گوناگون ارتباطات دریایی توجه یکسان مبذول شود و ابعاد فرهنگی، باید بیشتر مورد توجه قرار گیرند. برای ایجاد توانایی هر چه بیشتر در دانشجویان و دریانوردان در زمینه‌ی ارتباطات فرهنگی و کاهش موانع فرهنگی

جدول ۳: دیدگاه‌های ارائه شده در مورد آگاهی فرهنگی

اظهار نظر نشد	بسیار موافق	موافق	نامطمئن	مخالف	بسیار مخالف	(%) کل
۹/۸	۱۸/۸	۳۰/۴	۱۶/۱	۱۸/۸	۶/۳	۱۰۰
۹/۸	۱۷	۴۷/۳	۲۰/۵	۵/۴	-	۱۰۰
۸/۹	۱۷/۹	۵۱/۸	۱۸/۸	۲/۷	-	۱۰۰
۱۲/۵	۸	۳۰/۴	۲۴/۱	۱۵/۲	۹/۸	۱۰۰
۱۱/۶	۱۱/۶	۵۰	۲۰/۵	۴/۵	۱/۸	۱۰۰
۸	۲۶/۸	۵۳/۶	۱۰/۷	۹	-	۱۰۰
۷۰/۵	۵/۴	۲/۷	۱۰/۷	۱/۸	۸/۹	۱۰۰

دانش در گردش

انتقال سرمایه‌های معنوی برای بهبود صنعت دریانوردی

سیدمحمد غیاثی، حمید ودادی



اشاره

در ساختار و سامانه‌های علمی و شناختی، به دو مقوله‌ی فرهنگ و سرمایه‌های مادی و معنوی می‌توان اشاره کرد که به طور معمول، بیشترین آشنایی ما بین فرهنگ معنوی و مادی با فرهنگ معنوی را تشکیل می‌دهند که شامل مجموعه‌ی دست‌آوردهای ارزشی و اعتباری، هنر، موسیقی، ادبیات و آداب کرداری و منش‌های انسانی است. اما فرهنگ، یک بعد مادی را نیز دربر می‌گیرد، که شامل آثار قابل لمس و مشاهده، مانند تولیدات هنری دست‌ساز، آثار تمدن در قالب معماری و شهرسازی، نقش‌ونگارهای حکاکی شده و کارهای ظریف بر روی مس، چوب، سنگ و شیشه است. در کنار آن، سرمایه نیز به دو گونه ظاهر می‌شود: سرمایه‌ی مادی و دیگری سرمایه‌ی معنوی. در این بین نیز، ما بیشتر با سرمایه‌های مادی آشنا هستیم تا سرمایه‌های معنوی؛ اما در وجه دیگر، از سرمایه‌ی معنوی در ادبیات اجتماعی - اقتصادی، سرمایه‌دانشی و یا سرمایه اجتماعی نیز سخن گفته می‌شود. به طور کلی، سرمایه، با درآمد، تفاوت بنیادین دارد. درآمد، حاصل گردش و فعالیت اقتصادی سرمایه است. به عبارتی، سرمایه، موجد درآمد و به وجود آورنده‌ی آن است. سرمایه را نمی‌توان مصرف کرد، زیرا از جنس کالای مصرفی و یا درآمد نیست. از سرمایه باید استفاده کرد تا تولید درآمد کند.

سرمایه‌ی مادی، آن‌چه که از منظر فیزیکی به نظر می‌رسد، دارای بعد مادی و قابلیت لمس است؛ مانند یک کارخانه‌ی تولیدی، مانند ابزار و ماشین‌آلات، مانند پول، ارز و سکه در زمانی که برای خرید سهام، ذخیره‌ی سرمایه‌ای و پشتوانه مالی و یا تهیه‌ی سرمایه‌ای که منجر به درآمد شود، به کار گرفته می‌شود.

مواد اولیه‌ای که از یک معدن نیز استخراج می‌شود و از آن می‌توان به وسیله‌ی تکنولوژی، به محصول تازه‌ای که بازار عرضه می‌دارد دست یافت، بیشتر سرمایه محسوب می‌شود تا درآمد.

سرمایه‌ی معنوی، برخوردار از پهنه‌ی فیزیکی و بعد مادی نیست. سرمایه‌ی معنوی دارای یک نظام ارزشی - دانشی و معرفتی است.

ذهن فعال هنری فرد نیز، جزو سرمایه‌های معنوی است. تجربه‌ها نیز، بخشی از سرمایه‌های معنوی فردی و جمعی انسان‌ها و اجتماع بشری را تشکیل می‌دهند؛ سرمایه‌هایی که به عنوان حافظه‌ی تاریخی، حافظه‌ی جمعی و ذخیره تجارب بشری می‌شناسیم.

در شرایط معاصر کره‌ی خاکی و در عصر حاضر که آرام‌آرام عهد و دوران فن‌آوری اطلاعات، به مراحل کمال یافته‌تری می‌رسد، برنده - برنده، از آن ارتباط و تعامل برمی‌خیزد که آگاهانه "منابع اطلاعات و دانش و سرمایه‌های معنوی" را بشناسیم و ظرفانه، راه و روش دستیابی و بهره‌برداری از آن منابع را کشف کنیم.

بخش عظیمی از سرمایه‌های معنوی و غیرمادی جوامع بشری را تجربه‌های منابع انسانی تشکیل می‌دهند؛ تجربه‌هایی که جدای از آثار دانشی، فکری و هنری، از محل طبیعت کار و زندگی، جهان‌گردی و طبیعت‌نوردی، ورزش، کارورزی و رفتار و کنش اجتماعی به دست آمده‌اند.

در میان این بخش عظیم از تجربه‌های منابع انسانی، نوعی مروارید وجود دارد که برآمده از صدف‌های دریایی، یعنی "دریانوردان" است. صدفی که از ورود دانه‌ی شنی، مرواریدهای گران‌بها می‌سازد که هم می‌توانند برای تزئین و زیبایی‌اندوزی و هنرورزی به کار آیند و هم جزو فلزات گران‌بها، در کنار طلا و نقره، ارزش‌آفرین مادی و سرمایه‌ای باشند.

دریانوردان و گردش دانش و سرمایه‌ی دریایی

دریانوردان، به لحاظ ذات فعالیت حرفه‌ای، که ترکیبی از هم‌افزایی روانی، دانشی، فنی و هنری است، جامعه‌ای را تشکیل می‌دهند که سرشار از دانش تجربی و مشاهده‌های عینی در پهنه‌ی زندگی پویا و غیرایستای خود هستند. کمتر می‌توان حرفه‌ای را سراغ گرفت که در آن، دانش کلاسیک به صورت مستقیم به کار تبدیل شود، محل زندگی و محل کار یکی باشد، کار در کشتی، آغاز و پایان و روز و شب نشناسد، محل کار متحرک باشد و در یک جا، گرما و سرما، تابستان و زمستان با هم تجربه شوند و بالاخره ماه و خورشید را از کف صفر، به رصد بنشانند.

ضرورت حفظ و انتقال یافته‌های تجربی دریانوردان، از جمله مباحث مهم و حرفه‌ای - عاطفی و در واقعیت خود، اقدام برای تدوین نوعی از تاریخ‌نگاری تجربی و رفتاری است. این تجربه‌ها برخاسته از مشاهده‌های ملموس و عینی و منحصر به فردی هستند که به لحاظ اهمیت، می‌توانند مبنایی برای "شناخت" دیگر دریانوردان از فضای حرفه‌ای دریانوردی باشند.

قابل توجه است که عموم دریانوردان، در هنگام انجام مأموریت دریایی، به لحاظ پویایی و تحرک فضای شغلی و وجود متغیرهای اثرگذار بر جریان عادی کار، مانند آب‌وهوا، شرایط دریا، سیستم‌های مکانیکی شناور، مسیر دریایی و سرعت، اتفاق‌های عارضی و تحمیلی، اعمال قوانین، بارگیری و تخلیه، انتظار، تغییر مسیر، بیماری، ممنوعیت‌ها، مشکلات رفتاری و مسایل دیگری از این

دست، همیشه در معرض دریافت و به کارگیری آموخته‌ها هستند. هر چند پذیرفتنی است که تجربه‌ی یک فرد را در یک شرایط خاص، به سختی می‌توان در موقعیتی دیگر به کار گرفت و به عبارتی، تجربه‌ی هر فرد، حاصل شرایط آن فرد و وابسته به یک موقعیت خاص است، اما می‌توان پذیرفت، که واکنش‌ها و کنش‌ها در موقعیت‌های مشابه، زمینه‌ای است که اجازه می‌دهد تا انسان، از نوع رفتار دیگران که در آن نوع موقعیت‌ها، قرار گرفته‌اند، استفاده کند. این نوع بهره‌برداری به نوعی، به منزله‌ی مدیریت زمان تلقی می‌شود.

زمان، از جمله عوامل مهم در فضای شناخت و تحقیقات است که به وسیله‌ی آن می‌توان برای جهش‌های بزرگ و اعمال ابتکارهای جدید، از آن صرفه‌جویی کرد و به تعبیری، دوباره از کشف آتش و اختراع چرخ شروع نکرد.

قابل ملاحظه است که در شرایط معاصر، سرعت گردش اطلاعات و دانش بسیار زیاد است، به طوری که در این زمینه، آن‌چه که حایز اهمیت است، سرعت در تحلیل و هرچه کاربردی‌تر ساختن دانش به دست آمده است.

در مقام مقایسه بین بسیاری از کنش‌های رفتاری عادی و اهمیت زمان و انتقال اطلاعات، شاهد سوخت شدن و از بین رفتن دانش تجربی و اطلاعات فردی و بین فردی هستیم. این اتفاق، بخش قابل توجه‌ای از زمینه‌های شغلی - حرفه‌ای را تشکیل می‌دهد که متأسفانه، با توجه به اهمیت و ضرورت مستندسازی تجربه‌ها، نسبت به ثبت و حفظ آنها، اقدامی کارآمد و برنامه‌ریزی شده صورت نمی‌گیرد.

مستندسازی تجارب و "خاطره" و "تاریخ‌نگاری زندگی فردی"، از جمله مهم‌ترین نوع تألیف و تدوین کتاب است. شاهد هستیم که خاطرات و زندگی‌نامه‌نویسی، ساخت‌افزار شخصی سیاستمداران، هنرمندان و دانشمندان، از جمله کتاب‌های پرفروش و با تیراژهای بسیار بالاست. "نگاهی به تاریخ جهان" اثر "جواهر لعل نهرو" که به اکثر زبان‌های زنده دنیا، ترجمه شده است، با توجه به گذشت سال‌ها، همچنان و هر ساله، چاپ و منتشر می‌شود. جریان شغلی دریانوردان و نوع زندگی کاری و زندگی فردیشان در شناور، و علاوه بر آن، برخورد با بسیاری از شرایط عارضی و تحمیلی و غیرقابل پیش‌بینی، همچنین مشاهده‌ها و تجربه‌اندوزی‌های فردی، بخشی از جریان‌های مهم زندگی فردی و زندگی شغلی را تشکیل می‌دهد که حیفاست تا پس از طی یک دوره‌ی کاری در دریا و انتقال به خشکی، یا به مرخصی طولانی رفتن دریانورد و یا حتی ترک حرفه و بازنشستگی و یا وضعیت Unfit (ترک حرفه بر اثر نظریه‌ی پزشکی) تمام دانش تجربی، مهارت فردی و یادگیری‌های برخاسته از محیط، بی‌کارآمد و یا به مرور زمان فراموش و خنثی شود. پرداختن به تدوین و تجمیع مجموعه‌ی دانش و تجربه برای پردازش و تقویت صنعت دریانوردی، سامان‌دهی تجربه‌ها، اطلاعات و اکتساب‌های حرفه‌ای از محیط و بالاخره، برنامه‌ریزی برای پرکردن اوقات فراغت دریانوردان در حین سفر و پس از آن، می‌تواند حایز اهمیت و دارای منزلت بسیار بالایی باشد.

راهکارها برای اجرا و پیاده‌سازی

زمانی را به خاطر داریم که بسیاری افراد، دارای دفترچه ثبت خاطرات بودند. چیزی که متداول بود، نگارش و ثبت واقعه‌های روزانه بود. معلم‌ان، نقش مهمی در این زمینه داشتند. آنان، دانش‌آموزان را تشویق می‌کردند تا به جای نوشتن انشا در قالب موضوع‌های مشخص، اتفاق‌های مهم و درخور توجه روزانه خود را ثبت کنند.

در حال حاضر، آحادی از دریانوردان هستند که به چنین اقدامی، اهتمام می‌کنند. اما ترویج این فرهنگ، مبتنی بر به کارگیری روش‌ها و رویه‌هاست. از این روی، جاری‌سازی چنین رویه‌ای از بین افراد، وابسته به شکل ایجاد بسترها و زمینه‌ها برای اشاعه و پرورش این رویه است.



ایجاد انگیزه، ایجاد علاقه و یا مقرر کردن نوعی از تکلیف سازمانی برای افراد در هر زمینه‌ی شغلی، می‌تواند راه‌گشای اولیه برای پرداختن به این موضوع، از سوی افراد باشد. ضمن آن‌که، باید توجه کرد که اهمیت در "استقرار" آن، بخشی از درک یک ضرورت است و آنچه که به طور کامل آن را پوشش می‌دهد، درک با اهمیت "استمرار" بخشیدن و توسعه‌ی آن می‌باشد.

در حوزه‌ی دریانوردی به صورت رسمی، دفاتر ثبت وقایعی به نام Log book وجود دارد. این دفتر بخشی از رفتار شغلی و نمود وظایف کادر فرماندهی را تشکیل می‌دهد. گاه به لحاظ مشغله‌ی کاری و خستگی و یا چندان با اهمیت تلقی نکردن آن، سبب می‌شود تا نکات مهم و رخدادها، به صورتی مختصر و با پردازش ضعیف ثبت شوند و این در حالی است که اهمیت این دفتر برای کشف و شناخت حوادث، اتفاق‌های ناخواسته، درک و تحلیل شرایط و فضای کار به هنگام حادثه، فوق‌العاده بالاست. استقرار یک نظام ثبت خاطرات و وقایع‌نگاری و مستندسازی تجربه‌های شغلی، به صورت مقوله‌ای ضرور در کنار Log book و اهمیت‌دادن به آن در قالب عناصر انگیزشی، به منزله‌ی امکانی برای ثبت و جمع‌آوری دیدگاه‌های شغلی، عاطفی، روحی و روانی افراد دریانورد است.

به طور طبیعی، دریانوردان در معرض آسیب‌های روانی ناشی از وضعیت کار در شناور هستند. این وضعیت، ناشی از دوربودن از جریان عادی جامعه و جریان‌های عاطفی خانواده، دیدار فرزندان، دوستان و جدایی از رویه‌های عمومی زندگی که به طور معمول، پس از هشت ساعت کار روزانه، فرد را راهی خانه و زندگی فردی می‌کند، اتفاق می‌افتد. از این رو، تهیه‌ی برنامه‌های بهداشتی (بهداشت روانی) برای آنان، مستلزم درک و شناخت روحیات آنان است.

همگی نیز، می‌دانیم که روحیه و شخصیت افراد به اندازه‌ی فیزیکی و نوع چهره‌ی آنان، متفاوت است و به عبارتی، رفتار افراد، تحت تأثیر شخصیت و کشش‌های محیطی، بسیار گوناگون آشکار می‌شود. از این‌رو، شناخت نوع رفتار دریانوردان به هنگام کار در شناور، به ویژه در شرایط مختلف و طول زمان سفر دریایی و چرخه‌ی زمانی آن، می‌تواند راه‌گشای خوبی برای آغاز تصمیم‌های مناسب به منظور حفظ سلامت و بهداشت روانی آنان باشد. شناخت و درک وضعیت روحی آنان که از طریق ثبت شرایط در دفاتر کاری آنها انجام می‌شود، در مجموع، می‌تواند راهنمای مناسبی برای تیم‌های پزشکی و روان‌پزشکی، برنامه‌ریزان منابع انسانی و مدیریتی باشد تا با اشراف و آگاهی از وضعیت‌های فردی، روش‌های مقابله با افسردگی‌ها، استرس‌ها، خستگی‌های روحی و فرسودگی‌های شغلی، کشف و شناخته شوند.

کاربرد دیگر ثبت وقایع و تجربه‌ها، شناخت نوع تعامل افراد با وقایع عارضی و وضعیت‌های سخت کار است. افراد در مقابله با شرایط سخت کاری و مسائل اتفاق افتاده و دور از انتظار، همیشه تصمیم‌های گوناگونی اتخاذ می‌کنند. تصمیم‌های برخاسته از آرامش، تصمیم‌های برخاسته از عجله و سرعت، تصمیم‌های ناشی از دست‌پاچی و... اما و به طور طبیعی، شاهد بوده‌ایم که برخی از افراد، آن‌چنان می‌توانند بر اعصاب و روحیه‌ی رفتاری خود مسلط باشند که به هنگام تصمیم‌گیری در شرایط سخت، بهترین مدیریت بحران را انجام دهند و شرایط سخت را بر خود و دیگران، آرام و راحت سازند. به طور طبیعی، شناخت نحوه و روش‌های پیاده‌سازی این رویه، بخشی از رسالت و وظیفه‌ی انتقال تجربه و دانش محیطی است که می‌تواند به وسیله‌ی ثبت خاطرات و یادداشت‌های روزانه، در اختیار دیگران قرار بگیرد.

اهمیت دیگر را می‌توان در فرایند رفتارهای رسمی دید. رفتارهای رسمی، عبارتند از وظایف تعریف‌شده شغلی - حرفه‌ای که در شناور برای همه‌ی افراد وضع شده‌اند. افراد، برای انجام وظایف رسمی، چه در شرایط عادی و چه در شرایط بحران، جدای از ابتکارهای فردی عمل نمی‌کنند. به طور طبیعی و

در شرایط بحران، انجام وظایف رسمی، تابعی از ویژگی‌های خاص فرد است و به همین دلیل، دانستن این نکته، که افراد در شرایط بحران، چگونه تصمیم می‌گیرند، چگونه تصمیم‌های خود را اجرایی و پیاده‌سازی می‌کنند، چگونه نتیجه می‌گیرند، چگونه بحران را مدیریت می‌کنند و بالاخره چگونه از زمان تهدید، فرصت می‌سازند، بسیار حائز اهمیت است. با ثبت وقایع و روش‌های مدیریت در شرایط عادی و یا در شرایط بحرانی، می‌توان دیگر افراد را به فضای مجازی دعوت کرد و باعث افزایش سطح آگاهی و تجربه‌ورزی، برای موقعیت‌هایی که در آن نبوده‌اند، اما ممکن است که برای آنها اتفاق افتد، قرار داد.

ثبت تلقی‌ها و برداشتها از محیط، جلوه‌های بصری، راه‌های دسترسی و شناخت مسیرها، از جمله یافته‌ها و تجربه‌های قابل ثبت است.

- روش‌های پردازش و تقویت موضوع

ایجاد انگیزه و علاقه

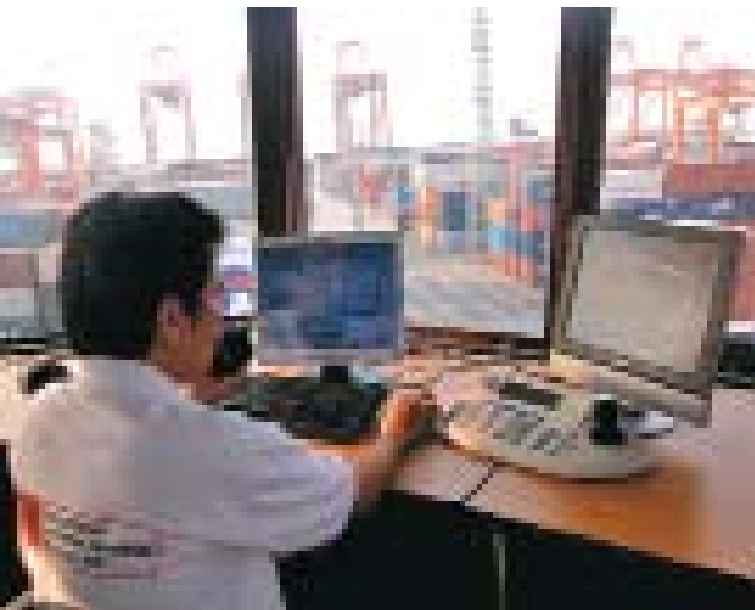
موضوع ایجاد انگیزه، از جمله رویه‌هایی است که امروزه، بنابر شرایط و موقعیت‌های شکلی و محتوایی سازمان‌ها، مؤسسه‌ها و کارخانه‌ها، با تمایل بالا به کار گرفته می‌شود. بنابراین، ایجاد انگیزه در منابع انسانی دریانورد برای ثبت تجربه‌ها و یافته‌های حرفه‌ای، خود اقدامی مناسب برای پردازش این موضوع است.

بخش قابل توجهی از گزارش‌ها در شناور را موضوع ثبت همه‌ی حوادث و اتفاقات تشکیل می‌دهد که با توجه به سیستم‌های "ISM" که لازم است تا کلیه‌ی رخدادها مربوط به ایمنی "Accident, Nearmiss" گزارش شوند. اطلاعات مربوط به این گزارش‌ها، به لحاظ کارشکافی و علت‌یابی، بسیار حائز اهمیت هستند، ضمن آن‌که روش‌های رفع چالش و پیشنهادها ارائه شده در گزارش‌ها، می‌تواند به تقویت یافته‌های شغلی - حرفه‌ای و توسعه‌ی دانش بیفزاید. بالطبع، ترویج روش انگیزشی و توسعه‌ی فرهنگ کار در این زمینه، بخشی از غنی‌سازی شغلی تلقی می‌شود و می‌تواند جدای از به کارگیری روش‌های توییحی و سرزنشی، زمینه‌ای برای تقویت انگیزه‌های شغلی در تنظیم گزارش‌ها و مستندسازی آن‌ها باشد.

وضع نظام پیشنهادها و استقرار بخشی از نظام پاداش‌ها برای ارائه‌ی پیشنهادهای کاربردی و مفید، از جمله وسایل و روش‌ها، برای ثبت خاطرات، مستندسازی تجربه‌ها و تدوین گزارش‌های حرفه‌ای است.

وضع مقررات شغلی و قاعده‌مندی‌سازی آن

استقرار سامانه‌ها و وضع مقررات، به این سمت که دریانورد مبادرت به ثبت



اتفاقات و وقایع در دفتر مخصوص (Log book) کند، در زمره‌ی دیگر رویه‌ها، با هدف پردازش موضوع است. اما باید توجه داشت که این رویه نیز، دارای محدودیت‌های خاص خود است.

محدودیت اول: بحث روانی آن است که به طور معمول، پافشاری‌های اداری می‌تواند باعث شکل‌گیری مقاومت در منابع انسانی باشد و در حد رفع تکلیف اداری، نسبت به ثبت وقایع اقدام شود و از آن‌چه که مطلوب نظر است، برون داد قابل توجهی حاصل نشود.

محدودیت دوم: که طبعاً به دنبال محدودیت اول به وجود می‌آید، آن است که ثبت اتفاقات، فقط در سطحی صورت گیرد که نگهداری و انتقال اطلاعات مربوط به رویه‌های اداری را شامل شود.

این رویه، با محدودیت‌های خاص خود، مانع شکل‌گیری آن‌چه می‌شود که انتظار است دریاورد به آن‌ها بپردازد.

انتظارهای موضوعی از ثبت خاطرات

کیفیت و محتوای آن‌چه که مورد انتظار است تا دریاورد نسبت به ثبت آنها اقدام کند، محدود به ثبت رخدادها و وقایع صرفاً سازمانی نیست، بلکه مضامین و موضوع‌هایی فراتر از آنها را دربرمی‌گیرد. فضای حرفه‌ای شغل دریاوردی، مصادیق و صورت‌های مختلفی از یافته‌ها و دانسته‌های تجربی و شغلی را شامل می‌شود. نکاتی که می‌توانند عناصر و اجزای بسیاری را در قالب سرفصل‌های زیر شامل شوند، عبارتند از:

خاطرات نویسی از اولین سفر دریایی که به لحاظ ویژگی‌های خاص خود، حاوی نکات ظریف و جذابی می‌تواند باشد: یافتن دوستان جدید، کار در شرایط تجربه‌ورزی که شوق و تعجیل‌های متنوعی را شامل است، رفتار عاطفی فرمانده با دریاوردان جدید که آرام‌آرام رنگ رسمی بودن به خود می‌گیرد، دیدن سرزمین و مسیرهای دریایی، بندرها و جمعیت‌های متعلق به دیگر سرزمین‌ها، مشاهده‌ی رفتارهای فرهنگی ملل، آشنایی با دریاوردان سایر کشورها و بالاخره، گفت‌وگوهای دوستانه و بیان احساسات در تنهایی شب و مشاهده شرایط دریا به هنگام طلوع و غروب خورشید و درس‌آموزی‌های فردی از جریان کار و زندگی در شناور. این‌ها همه، شرح جلوه‌هایی است که شنیدن آن از زبان هر دریاورد، حامل انتقال احساسات فردی و بیان‌گر دیدگاه‌های شخصیتی است.

خاطره‌نویسی موردی و موضوعی که به نکات مورد علاقه فردی اشاره می‌کند. هر دریاورد دارای صفات و ویژگی‌های شخصی خاص خود است که مشاهده‌ها را براساس دیدگاه، علایق و تمایلات فردی خود توصیف می‌کند. ثبت این مشاهده‌ها از سوی دریاوردان و طبقه‌بندی و تنظیم آن‌ها توسط سازمان متولی، منجر به تدوین و شکل‌گیری مجموعه‌ای خواهد شد که به صورت‌های مختلف و از زوایای گوناگون و همچنین با رویکردهای خاص به دیدنی‌هایی که ممکن است از چشم دیگران مخفی مانده باشد، به مظاهر طبیعت و رخدادها می‌پردازد.

یکی از دریاوردان با سابقه کشورمان تعریف می‌کرد که چندین سال قبل در شناوری که یک فرمانده خارجی مسؤولیت آن کشتی را برعهده داشته است، خدمت می‌کرده. او می‌گفت، از جمله خاطراتم از این فرمانده، دفترچه‌ی خاطرات وی است که در آن، همه‌ی بندرها و فرودگاه‌هایی را که به آن‌ها مراجعه داشته، توصیف کرده بود. همچنین، تمام شناورها و کشتی‌های مورد مشاهده خود را نیز در کتاب Loyds register علامت‌گذاری و به این ترتیب خاطره و مطالعه‌ی موردی ویژه‌ای را در خصوص اطلاعات مربوط به بندرها، شناورها، و فرودگاه‌ها، جمع‌آوری کرده بود.

کاربرد تاریخی- اجتماعی و فرهنگی این نوشتارها را نیز نباید فراموش کرد که

در مجموع اطلاعات مناسبی را برای ثبت در تاریخ بنیان می‌نهند. خاطراتی که امروزه از جهان‌گردان و دریاوردان قدیمی داریم، اسناد قابل توجهی از تاریخ را تشکیل می‌دهند. همین ارزش را خاطره‌نویسی دریاوردان امروز ما، برای آیندگان خواهند داشت.

برخی از دریاوردان، در کنار ثبت خاطرات خود در زمینه‌های فرهنگی و اجتماعی، مبادرت به تهیه و تکمیل کلکسیون‌های خود (تمبر، کبریت، کارت پستال، عکس، پاکت‌نامه، سنگ‌های تزئینی، جاکلیدی، ماکت شناور، طراحی‌های حجمی از عنصرهای دریایی در قالب تولیدات شیشه‌ای، چوبی، برنز، کریستال، نقره و.....) می‌کنند و به این ترتیب، یادگاری‌های ارزش‌مندی را برای جامعه خود هدیه می‌آورند. حال تصور کنید چنان‌چه جشنواره‌هایی از این مجموعه یافته‌ها، خاطرات و یادداشت‌برداری‌ها برگزار شود، تا چه اندازه پربار، با ارزش و دیدنی خواهد بود.

- بخش دیگر می‌تواند اختصاص به ذکر نکات فنی، روش‌های مقابله با شرایط بحران، راهکارهای کاهش خستگی‌ها، شیوه‌هایی برای بالا بردن روحیه‌ی کارکنان شناور، راه‌اندازی ورزش و مسابقه‌های بین فردی و بیان اتفاقات مأموریت باشد. مجموعه‌ی این اطلاعات در مجموع، راهنمای با ارزشی است که به عنوان یک کتاب مرجع (Hand book)، همیشه می‌تواند مورد بهره‌برداری دیگران واقع شود. خلاصه آن‌که:

مجموعه‌ی اطلاعات شناخت شناسانه، برداشت‌ها و خاطره‌نویسی منابع انسانی، خاصه منابع انسانی دریاورد، یافته‌های تجربی با ارزشی هستند که برای شناخت روحیه، اشراف بر قابلیت‌ها و توانایی‌های منابع انسانی، توسعه‌ی ارتباط‌های انسانی در فضای سازمانی، می‌تواند کارآمد و مفید باشد. این‌ها، حلقه‌ی قابل اطمینانی برای نقل و انتقال تجربه و اطلاعات محسوب می‌شوند.

مناسب است تا با وضع رویه‌های تشویقی و انگیزه‌ای، منابع انسانی دریاورد را به انجام چنین اقدام فرهنگی- علمی، به منظور مستندسازی تجارب ترغیب و تشویق کرد.

بهره‌گیری از دفاتر ثبت وقایع (Log book) و همچنین ایجاد زمینه‌ها به این منظور که همسران محترم دریاوردان، نسبت به ثبت خاطرات همسر دریاورد خود، چه آن هنگام که با آنان هم‌سفر هستند و چه آن هنگام که نیستند، اقدام کنند، از جمله راهکارهای پیشنهادی است. این خاطرات و راه‌آورد‌های ذهنی و عینی سفرهای دریایی، برگی از صفحات یک تاریخ محسوب می‌شود که، سزاوار است به آن بپردازیم. ■

توسعه دریا محور، چشم انداز توسعه پایدار زیست محیطی

روز نمادین دریانوردی

تینا صفاهیه



اساره

روز جهانی دریانوردی، بهانه‌ای است برای هر چه مهم‌تر انگاشتن این صنعت و ترویج فرهنگ آن. با توسعه‌ی زمانی این روز به یک هفته، سعی شده است تا مدت زمان بیشتری به طرح مشکلات موجود در صنعت دریانوردی اختصاص داده شود. در این هفته، سازمان بندرودریانوردی تلاش می‌کند توجه مسؤولان را بیش از پیش به موضوعات مربوط به دریانوردی معطوف نماید تا با همکاری تمام ارگان‌های دریایی، توانایی‌های کشورمان در سطح بین‌المللی برجسته‌تر شود. به بهانه‌ی سفر دبیرکل سازمان جهانی دریانوردی به تهران که در شهریور ماه صورت گرفت و نیز پاسداشت هفته‌ی دریانوردی در ابتدای مهرماه سال جاری به سراغ "علی استیری"، مدیرکل سازمان‌های تخصصی و بین‌المللی سازمان بندرودریانوردی رفتیم تا طی گفت‌وگو با او، از فعالیت‌های جدید این مرجع حاکمیتی در داخل و نیز در عرصه‌ی بین‌المللی با خبر شویم.

● **درباره‌ی سفر دبیرکل آیمو به ایران و اهداف آن توضیحاتی بفرمایید.**

کشورها برای ایجاد آشنایی با توانمندی‌ها و اقداماتی که در رابطه با وظایف بین‌المللی‌شان در حوزه‌ی دریانوردی انجام داده‌اند، دعوت‌هایی را از مقامات جهانی به عمل می‌آورند. به همین منظور از آقای "میتروپولوس" دعوت شد تا برای سومین بار به ایران بیاید. قبل از او هم دبیرکل‌های پیشین سازمان جهانی دریانوردی به کشور ما مسافرت کرده‌اند. از چند ماه پیش این دعوت صورت گرفته بود. اما زمانی که قرار بود وی به ایران بیاید به روز جهانی دریانوردی نزدیک بود و در ماه رمضان قرار داشت. در سال گذشته هم معاون او، در روز جهانی دریانوردی به کشور ما آمده که با حضور او مراسم باشکوهی برگزار شد و بسیار هم تأثیرگذار بود.

ما از این سفرها دو هدف را دنبال می‌کنیم. یکی این‌که این مسؤولان با توانمندی‌های ما آشنا شوند. از آن‌جا که شرح این سفرها در گزارشات آیمو نیز درج می‌شود، دارای اهمیت است. هدف دیگر انعکاس دقیق خبرها و شناساندن واقعیت‌هاست. چون تلاش نگاه‌های خبرپراکنی دنیا، اغلب واقعی نیست و آن‌چه را که خودشان می‌پسندند، انعکاس می‌دهند. معاون اسپانیایی آیمو در سفرش به کشورمان می‌گفت؛ که آن‌چه در ایران دیده با تصورات قبلی‌اش، هم از نظر مسایل دریایی و هم از جنبه‌ی اجتماعی متفاوت بوده است.

او همچنین با دیدن تعداد قابل توجه حاضرین در سالن اجتماعات گفت؛ که در کمتر جایی از دنیا دیده است که یک ارگان دریایی این‌قدر شناخته شده باشد. بنابراین ما در طی این سفر، به هدفمان که نشان دادن توانمندی‌های ایران بود، رسیدیم. البته اگر این سفر در روز جهانی دریانوردی انجام می‌شد، ابعاد تبلیغاتی بیشتری داشت. آقای دبیرکل در سفر قبلی‌اش، که به بندرعباس آمده بود، اظهار تمایل کرد که از دریای خزر بازدید کند، که ما او را به بندر انزلی بردیم. به گفته‌ی آقای "میتروپولوس" واقع‌بینی‌های این بازدید با تصورات او نیز متفاوت بود. او انتظار داشت که بندر انزلی، بندر محدودی باشد، ولی مشاهده کرد که در بندر انزلی هم مانند بنادر جنوبی، اصول کنوانسیون‌ها به دقت رعایت و اجرا شده است.

● **آیا حضور آقای میتروپولوس در ایران تأثیری در انتخاب ایران در شورای مرکزی آیمو داشته است؟**

این دو مقوله کاملاً جدا از یکدیگر هستند. چون نامزدی ایران برای انتخابات آیمو فرایند خاص خودش را دارد و نمایندگان کشورها، قبل از

باید بگوییم ما خواهان عضویت در شورای مرکزی آیمو هستیم. ایران از نظر فنی و تکنولوژیکی در زمره‌ی ۱۰ کشور برتر آیمو است و حق آن است که در شورای مرکزی انتخاب شود. متأسفانه بعضی از کشورها به خاطر مسایل سیاسی و بدون داشتن توانمندی‌های بالا و ضروری، نامزد می‌شوند و از طرف اعضای حاضر (کشورهای همسایه‌ی ایران) رأی می‌آورند.

رأی‌گیری و حضور در آن شورا، بررسی‌های‌شان را انجام می‌دهند و با توجه به روابط سیاسی بین کشورها و موارد مهم دیگر، رأی خود را می‌دهند. بنابراین از آن‌جا که آقای "میتروپولوس" صاحب رأی نیست، حضور وی تأثیر مستقیمی بر این موضوع ندارد.

● **در رأی‌هایی که برای رأی دادن می‌شود چه‌طور؟ در این زمینه دبیرکل آیمو نمی‌تواند نقش داشته و تأثیرگذار باشد؟**

خیر. چون ضوابطی که برای انتخاب کشورها وجود دارد، ضوابط الزام‌آوری نیست و بر پایه‌ی اصولی است که کشورها را راهنمایی می‌کند تا براساس آن رأی دهند. فرض هم این است که کشورهای رأی‌دهنده ملاحظات حقوقی، فنی و جغرافیایی را در نظر می‌گیرند. همان‌طور که در سازمان ملل هم ضوابطی نوشته شده؛ ولی در عمل چیز دیگری اتفاق می‌افتد و گفته می‌شود کشورهایی که انتخاب می‌شوند باید توانمندی‌هایی داشته باشند و در نهایت، این نماینده‌ی کشورها هستند که رأی می‌دهند. به همین دلیل گاهی اوقات می‌بینیم که بعضی از کشورها، علی‌رغم دارا نبودن توانمندی‌های لازم در مقایسه با سایر کشورها، در شورای مرکزی آیمو انتخاب می‌شوند.

البته باید به این نکته نیز اشاره کنم که انتخاب شدن در شورای مرکزی آیمو، هیچ تأثیری بر حضور ما در فرایند آیمو ندارد؛ یعنی نه چیزی را از ما سلب می‌کند و نه حقوق مضاعفی را برای ما به ارمغان می‌آورد. بلکه تنها به منزله‌ی برخورداری از نوعی جنبه‌ی شخصیتی برای کشور ما محسوب می‌شود. همان‌طور که می‌دانید الان

هم عضو شورای مرکزی آیمو نیستیم، اما می‌توانیم در جلسات آن شرکت کنیم و اسناد مرتبط با آن را ارائه دهیم.

● **انتخاب در آیمو، چه‌طور می‌تواند بر شخصیت سیاسی کشور ما تأثیرگذار باشد؟**
عضویت در گروه‌های آیمو نشان می‌دهد که جایگاه فنی تکنولوژیکی و حقوقی بالقوه‌ی ما توسط کشورهای دیگر به رسمیت شناخته می‌شود. این موضوع شبیه دریافت مدال در مسابقات است، اگر تیمی مدال طلا بیاورد، بهتر است. ولی اگر مدال‌های برنز یا نقره دریافت کند از ارزش‌های آن کم نمی‌شود. در واقع می‌توان گفت عضویت در آیمو بیشتر مانند شرکت در یک ماراتون سیاسی است تا یک ماراتون حقوقی.

در مجموع باید بگوییم ما خواهان عضویت در شورای مرکزی آیمو هستیم. ایران از نظر فنی و تکنولوژیکی در زمره‌ی ۱۰ کشور برتر آیمو است و حق آن است که در شورای مرکزی انتخاب شود. متأسفانه بعضی از کشورها به خاطر مسایل سیاسی و بدون داشتن توانمندی‌های بالا و ضروری، نامزد می‌شوند و از طرف اعضای حاضر (کشورهای همسایه‌ی ایران) رأی می‌آورند. البته ما در دهه‌ی ۱۹۹۰ میلادی، که تازه فعالیت‌مان را در آیمو شروع کرده بودیم، به دلیل کم‌تر بودن حساسیت‌های سیاسی، ۳ دوره‌ی متوالی رأی آوردیم و نباید در آن زمان، آن موقعیت را رها می‌کردیم، چون اگر جایگاهی را از دست بدهیم، تلاش زیادی برای کسب دوباره‌ی آن لازم است، ولی وقتی در جایگاهی هستیم، حفظ آن آسان‌تر به نظر می‌رسد.

● **چه عواملی باعث شد این جایگاه را از دست بدهیم؟**

اصلی‌ترین عامل، نامزدن نشدن ما است. ما باید در درجه‌ی اول نامزد شویم و پس از آن برای جلب نظر و کسب موقعیت، برنامه‌ریزی کنیم. برای این منظور نیاز به رعایت اصولی داریم که از یک سال‌ونیم پیش برای تحقق آن‌ها برنامه‌ریزی کرده‌ایم و کمیته‌ای را در این رابطه تشکیل دادیم و در حال حاضر هم با کمک وزارت امور خارجه مسایل را دنبال می‌کنیم. اقداماتی که تا به حال با همکاری سازمان‌های تخصصی ما و وزارت امور خارجه انجام شده، مطابق با مفاد برنامه پیش‌رفته و باید نتیجه‌ی این فعالیت‌ها را در روز رأی‌گیری دید.

● **درباره‌ی مراسم روز جهانی دریانوردی و اهداف آن هم توضیحاتی بفرمایید.**

روز جهانی دریانوردی، یک روز نمادین است که

در آن برای اشاعه‌ی فرهنگ دریایی و قدردانی از دریاییان کشور، جشنی برگزار می‌شود. البته محتوا و رویکرد این جشن، متعلق به خانواده‌ی دریایی کشور است و سازمان بنادر و دریانوردی، به خاطر جایگاه ویژه‌ی حاکمیتی خود، متولی آن است. البته ما به هر کدام از ارگان‌های مرتبط با دریانوردی، یک روز از هفته‌ی دریانوردی را اختصاص داده‌ایم.

● شعار سال چگونه انتخاب می‌شود؟ شعار امسال در چه زمینه‌ای است؟

هر سال سازمان جهانی دریانوردی، با توجه به چالشی که با آن روبه‌روست، شعاری را انتخاب می‌کند و ما هم متناسب با آن یک شعار ملی برمی‌گزینیم. شعار امسال سازمان، مربوط به تغییرات آب و هوایی است که در قسمت‌های مختلف دنیا، مشکل گازهای گلخانه‌ای را به وجود آورده است. البته سهم بخش دریایی و صنعت کشتی‌رانی در تولید این گازهای مضر بسیار کم است؛ ولی به هر حال، درصدی از آن را تشکیل می‌دهد. به همین دلیل هم سازمان ملل از آیمو خواسته بود که در این زمینه، (براساس پروتکل کیوتو)، فعالیت‌هایی را انجام دهد. بنابراین سازمان جهانی دریانوردی، شعار مربوط به تغییرات آب و هوایی را انتخاب کرد و ما هم در سطح ملی "توسعه‌ی دریامحور، چشم‌انداز توسعه‌ی پایدار زیست‌محیطی" را شعار خود قرار داده‌ایم. لازم به ذکر است که وقتی از محیط‌زیست صحبت می‌کنیم، هر سه بخش محیط‌زیست دریایی، خشکی و هوا را در نظر می‌گیریم، به طوری که "توسعه‌ی دریامحور" شعار ما در برنامه‌ی پنج‌م توسعه نیز محسوب می‌شود.

● یکی از مشکلاتی که در توسعه‌ی دریامحور وجود دارد این است که افراد فعال در عرصه‌ی قانون‌گذاری و اجرایی، با دریا آشنایی ندارند و یا در این زمینه، از دغدغه‌ی لازم برخوردار نیستند. چه اقداماتی برای علاقه‌مند کردن این افراد به موضوعات مرتبط با دریا انجام شده است؟

این دومین مراسم جشنی است که من مسؤولیت برگزاری آن را بر عهده دارم؛ ولی به عنوان فردی که سال‌هاست در خانواده‌ی دریایی حضور داشته‌ام، باید بگویم که این موضوع همیشه یکی از دغدغه‌ها و مشکلات ما بوده است. آیمو، یک روز را به دریانوردی اختصاص داده است، در صورتی که ما آن را به یک هفته ارتقاء داده‌ایم تا فرهنگ دریانوردی را بیشتر اشاعه دهیم و افکار آحاد جامعه اعم از فعالان این عرصه و مسؤولین را به موضوع



روز جهانی دریانوردی، یک روز نمادین است که در آن برای اشاعه‌ی فرهنگ دریایی و قدردانی از دریاییان کشور، جشنی برگزار می‌شود. البته محتوا و رویکرد این جشن، متعلق به خانواده‌ی دریایی کشور است و سازمان بنادر و دریانوردی، به خاطر جایگاه ویژه‌ی حاکمیتی خود، متولی آن است.

دریانوردی معطوف سازیم. این توجه به این دلیل است که کشور ما هم در شمال و هم در جنوب به دریا راه دارد و بخش عظیمی از مردم، به طور مستقیم و غیرمستقیم، امورات خود را از طریق دریا می‌گذرانند. به علاوه ما هم در شمال و هم در جنوب کشور، ناوگان بزرگی را داریم و بسیاری از ذخایر نفتی کشورمان هم در دریا مستقر است.

البته بخش‌های مختلف، باید کارهای گوناگونی در این زمینه انجام بدهند. ما به همراه فعالیت‌های حاکمیتی سازمان، در سطح عام و خاص برای اشاعه‌ی فرهنگ دریایی، برخی تلاش‌ها را آغاز کرده‌ایم. ولی تا زمانی که قوای مقننه، مجریه و قضاییه در این زمینه و بر موضوع دریانوردی اشراف کامل نداشته باشند، ما نمی‌توانیم موفق باشیم؛ چون مسایل دریایی به هر سه بخش مربوط است. در این میان، ارتباط ما با مجلس شورای اسلامی بیشتر است؛ چراکه تمام تغییرات را باید از طریق این قوه انجام دهیم. توانسته‌ایم فراکسیون دریایی مجلس را تشکیل بدهیم به گونه‌ای که این فراکسیون ۸۰ نفر عضو دارد و حدود یک‌سوم اعضای مجلس را شامل می‌شود. بیشتر اعضای این فراکسیون، نمایندگان شهرهای ساحلی هستند و بعضی از آن‌ها هم از شهرهای غیرساحلی انتخاب

شده‌اند. در آیین‌نامه‌ی آن و در آخرین جلسه‌ی که در شهریور ماه داشتیم، چگونگی تعامل با فراکسیون دریایی به تصویب رسید و دبیرخانه ارگان‌های دریایی به عنوان رابط انتخاب شد. این موضوع به ما کمک می‌کند که قبل از ارائه‌ی یک لایحه دریایی به مجلس، ابتدا با فراکسیون رایزنی کنیم.

پیشنهادی هم مبنی بر تشکیل کارگروه توسعه‌ی دریامحور، در اواخر کار دولت نهم، به وزیر راه و ترابری ارائه دادیم که مورد قبول ایشان واقع شد. این اقدام، با توجه به این که جزو بدنه‌ی اجرایی کشور به حساب می‌آییم و همه‌ی کارها را باید از مسیر دولت شروع کنیم، اهمیت دارد.

از سوی دیگر هر لایحه‌ای برای تصویب، یک بعد قضایی هم دارد. به همین دلیل نامه‌ی را به رییس سابق قوه‌ی قضاییه نوشتیم و او هم یکی از معاونین خود را به عنوان متولی این موضوع قرار داد. در نتیجه یک شعبه‌ی دعاوی قضایی دریایی در بندرعباس تشکیل شد که البته در تهران هم همه‌ی دعاوی دریایی در یک شعبه‌ی خاص بررسی می‌شود. به علاوه ۲ سال پیش سمیناری ۱ روزه در بندرعباس برگزار کردیم که قضات فعال در عرصه‌ی دریایی در آن شرکت داشتند. این سمینار بسیار سودمند بود و از این پس، آن را تکرار خواهیم کرد.

● درباره‌ی سیاست‌گذاری‌ها و اهداف بخش دریایی در برنامه‌ی پنج‌م توسعه هم توضیحاتی بفرمایید.

کارگروهی در ارتباط با برنامه‌ی پنج‌م توسعه در معاونت دریایی تشکیل شد که طی آن، مجموعه‌ای از نظرات ارگان‌ها را دریافت کرده‌ایم که عبارت بود از راهکارهای آن‌ها در مورد توسعه‌ی ناوگان در طول برنامه‌ی پنج‌م توسعه، آموزش‌های دریایی که دبیرکل آیمو نیز مطرح کرد، جایگاه حاکمیتی سازمان بنادر و دریانوردی در کشور و جایگاه آن در مجامع بین‌المللی و همچنین فعالیت‌های دریایی و زیست‌محیطی کنوانسیون‌ها که ادارات کل دیگر متولی آن هستند و سازمان با دریافت نظرات ارگان‌های دریایی آن‌ها را تنظیم و به وزارت راه و ترابری ارسال کرده است.

البته این برنامه‌ها بسیار جامع هستند؛ اما آن چه که به تصویب مجلس شورای اسلامی می‌رسد، احکام اجرایی برنامه‌هاست. اگر این احکام به تصویب برسند، ابزاری خواهند بود برای اجرای برنامه‌های تفصیلی که جزئیات آن را به عنوان سند چشم‌انداز بخش دریایی کشور آماده کرده‌ایم و محورهای آن نیز موجود است و می‌توان از آن استفاده کرد. ■



سازمان بنادر دریانوردی



بیژن قاسمی
سر راهنما
(اداره کل بنادر دریانوردی
استان هرمزگان، منطقه ویژه
اقتصادی، بندر شهید رجایی)



ناصر کیانی
سراهنما
(منطقه ویژه اقتصادی بندر
امیرآباد)



آرش ارشاد
کارشناس مسئول کنترل و بازرسی
کشتی‌ها
(اداره کل بنادر دریانوردی استان
گیلان، بندرانزلی)



رضا کریمی وردنجانی
مسئول امور دریایی
(اداره بندر و دریانوردی آبادان)



ناصر آجورلو
رئیس اداره ارتباطات دریایی
(اداره کل امور دریایی)

حسین قاسم‌پور
رئیس امور دریایی
(اداره کل بنادر دریانوردی استان مازندران، بندر نوشهر)

علی خاوری
کارشناس جستجو و نجات دریایی
(اداره کل بنادر دریانوردی استان سیستان و بلوچستان)

محمد اسدزاده
تکنسین علائم کمک ناوبری
(اداره کل بنادر دریانوردی استان بوشهر)

الیاس قویدل
مسئول ایستگاه رادیویی ساحلی بندر ترکمن
(اداره بنادر و دریانوردی گلستان)

مهدی فراهانی فرمهبینی
راهنما
(اداره کل بنادر دریانوردی خرمشهر)

سعید احمدیان
کارشناس مسئول امور راهنمایی کشتی‌ها
(اداره کل بنادر دریانوردی استان خوزستان، بندر امام خمینی (ه))

نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران

ناخدا سوم عرشه رضا برزگر کیوانی

ناخدا سوم عرشه حسین حریری



عبدالکریم رزازان
مدیرکل تأمین و نگهداری تجهیزات، وی خدمات شایسته و
ارزنده‌ای را جهت تأمین به موقع تجهیزات دریایی به منظور
اجرای مطلوب کتوانسیون‌های دریایی که جمهوری اسلامی
ایران به آنها ملحق شده است، داشته‌اند است.



کریم کوهی
کاردان فنی از اداره بنادر دریانوردی
دریاچه ارومیه (بندر شرفخانه)

استاد نمونه دریایی

کاپیتان امیرصبا فرهنگی
ممتحن نمونه آزمون‌های دریانوردی از اداره کل
استانداردها، آموزش و گواهینامه‌های دریانوردی
سازمان بنادر و دریانوردی

انجمن مهندسی دریایی ایران

مهندس محمدرسول گل کرم نی

مهندس مهدی ملازینل
مدیر گروه فنی

شرکت پایانه‌های نفتی ایران



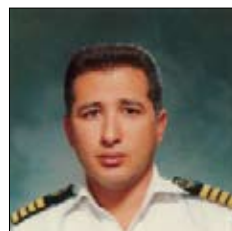
امیر گرگی
مکانیک موتور قایق

اتحادیه مالکان کشتی ایران

علیرضا بخشی خیمه‌سری
افسر اول کشتی
شرکت کشتیرانی و بازرگانی
ماروس قشم



اردشیر مقدس جعفری
کاپیتان کشتی
شرکت کشتیرانی اقیانوس سبز



غلامرضا نجومی
ناخدا
شرکت کشتیرانی کیش



عادل قاسمی
سر مهندس



سازمان شیلات ایران



حسن قمی
ناخدای گلف حراست
استان مازندران



محمدتقی زمانی
مسئول بندر صیادی انزلی
استان گیلان



علی اصغر مجاهدی
مدیرکل دفتر امور صید و
صیادی
استان تهران



محمد یونسی برقر
ناخدای موتور لنج
استان سیستان و بلوچستان

پیشگسوت نمونه دریایی

یحیی فرح پور
ناخدای لنج
سازمان شیلات ایران، استان خوزستان

کاپیتان مهرداد هوشیار
فرمانده تانکرها

شرکت ملی نفتکش ایران

کاپیتان خداداد خدادادی

مدیرعامل شرکت تعاونی لنجداران ۵۲۶ چابهار
اتحادیه شرکت‌های تعاونی حمل‌ونقل دریایی
بار و مسافر سراسر کشور

فاضل دشتی‌زاده

مدیرعامل شرکت تعاونی لنجداران باربری آبادان دریا
اتحادیه شرکت‌های تعاونی حمل‌ونقل دریایی
بار و مسافر سراسر کشور



اسداله حیدری نژاد
کانون بازنشستگان
اداره کل بندرودریانوردی استان بوشهر



ناو سالار یکم پاسدار
محمودشیری
نیروی دریایی سپاه پاسداران
انقلاب اسلامی



یوسف علی اسدی
سرملوان
شرکت کشتیرانی جمهوری
اسلامی ایران

دربادار دوم عرشه کامران فرهنگ جاوید
نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران

جانباز نمونه دریایی

ناواستوار دوم تفنگدار اکبر اسکندری
نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران

ناصر جمیلی‌زاده (آزاده و جانباز)
کارشناس

اداره کل بندرودریانوردی خرمشهر

احمد پارسیان

افسر تدارکات و مخابرات تانکرها
شرکت ملی نفتکش ایران



ناو سالار یکم پاسدار
سیفا... صفا نژاد
نیروی دریایی سپاه پاسداران
انقلاب اسلامی



عبدالکریم بحرانی
ناخدای لنج
سازمان شیلات ایران
(استان بوشهر)



حسین آزادی
سرملوان
کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران

سازمان حفاظت محیط زیست



ابوالفضل نیکبخت

فرماندهی پلیس مرزبانی ناجا-دریابانی



سروان مهندس عرشه نادر اسدالهی
مسئول عملیات پایگاه دریایی ماهشهر

شرکت نفت فلات قاره ایران



علیرضا آخوندی
منطقه سیری



دریایان و دریانوردان نمونه سال ۱۳۸۸

شرکت ملی نفتکش ایران

کاپیتان کاوه لهنی
فرمانده تانکرها
محمد نعمت‌لو
سرملوان تانکرها

کانون دریانوردان خبره

مهندس بهزاد ماجدی
سر مهندس



ناخدا روزبه نخستین
استاد نمونه دریایی
رئیس مرکز آموزش‌های
تخصصی دریایی محمودآباد



عبدالمجید خوش‌طینت
سرملوان تانکرها



سیدعلی اخوان
سر مهندس تانکرها

انجمن صنفی کارگری دریانوردان خبره

غلامرضا زنگی اهرمی
سرآشپز

گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران

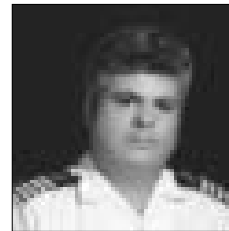


کاپیتان کامران فهیمی

کاپیتان فضل‌ا... ربیعی
فرمانده کشتی هوتن
* * *

کاپیتان مسعود زمانفر
فرمانده کشتی آسا
* * *

کاپیتان گودرز قلعه‌گلاب زیتانی
فرمانده کشتی شاهد



محسن سامانی‌نژاد
سر مهندس



سید کوروش احترامی نودهی
فرمانده

نیروی دریایی سپاه پاسداران انقلاب اسلامی



ناودار یکم پاسدار
خرم‌رسته



ناوبان یکم پاسدار
رضا محمدزاده



ناوبان سوم پاسدار
بهرام حسینی



ناوسروان پاسدار
گودرز ملک‌پور

فعالان تجسس و نجات دریایی

حسن پوربابا
ناخدای شناور صیادی از بندر نوشهر
(وی در سال گذشته نقش بسزایی در عملیات نجات پرسنل
موتور لنج‌های مختلف داشته‌است)



حمزه یزدان پناه گلشواری
ناخدای لنج باری ناکو از
بندرعباس
(وی در سال جاری خدمات بسیاری
در جهت کمک‌رسانی به موتور
لنج‌های مختلف داشته است)



محمد حمیداوی
ناخدای شناور سنتی از بندر
امام‌خمینی(ره)
(وی نقش مؤثری را در چهار
عملیات تجسس و نجات دریایی در
مناطق پر خطر داشته است)



مهدی ملک‌زاده
فرمانده شناور مسافربری
فالکون از استان بوشهر
(وی در عملیات سال گذشته باعث
نجات ۶ نفر از پرسنل موتور لنج
باری شد)



پس از سپتامبر

نظام امنیتی نوین دریانوردی در گفتگو با مدیر دفتر مرکزی حراست سازمان بنادر و دریانوردی

اشاره

حملات انتحاری به برج‌های مرکز تجارت جهانی نیویورک در ۱۱ سپتامبر سال ۲۰۰۱ میلادی آغازگر سرفصل تازه‌ای در حوزه امنیت دریانوردی محسوب می‌شود. تا پیش از وقوع این ماجرا، صنعت دریانوردی موارد متعددی از رویدادهای دریایی ضدامنیتی مانند انفجار کشتی و یا گروگان‌گیری خدمه و مسافریین شناورها را تجربه کرده بود که جنبه استثنا داشت و قاعده تلقی نمی‌گردید؛ اما فروپاشی غیرمنتظره‌ی برج‌های دوقلوی ایالات متحده موجب پدید آمدن نظام امنیتی نوینی در صنعت دریانوردی شد.

از این رو آیین‌نامه بین‌المللی امنیت کشتی و تسهیلات بندری (ISPS CODE) با هدف مبارزه با تهدیدات تروریستی و خراب‌کارانه در سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) یکی از زیرمجموعه‌های تخصصی سازمان ملل متحد تهیه و تدوین شد و از دهه‌ی نخست تیر ماه سال ۱۳۸۳ لازم‌الاجرا شده است. در ایران اداره کل حراست سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان متولی پیاده‌سازی و اجرای دقیق آیین‌نامه یاد شده در سطح بنادر تحت حاکمیت جمهوری اسلامی ایران، طی ۶ سال گذشته علاوه بر منطبق نمودن تمامی بنادر و شناورهای ایرانی مشمول الزامات آیین‌نامه امنیتی ISPS، بیش از ۳۰۰ فقره تمرینات محدود امنیتی، ۴ مانور امنیتی ملی به شکل مستقل و ۲ مانور شبیه‌سازی تهدیدات امنیتی در حوزه ساحل و دریا را با مشارکت مجموعه‌های دریایی به اجرا در آورده است.

به بهانه مشارکت ستاد مرکزی امنیت دریانوردی سازمان بنادر و دریانوردی در مانور منطقه‌ای بین ایران و روسیه، در بخش تهدیدات امنیت دریانوردی و در آستانه‌ی هشتادمین سال رویداد ۱۱ سپتامبر با محمدحسن نوید (مدیر دفتر مرکزی حراست سازمان بنادر و دریانوردی) در خصوص محتوا و ساختار آیین‌نامه ISPS به گفتگو نشستیم که پیش‌رو دارید.

• پس از سپتامبر ۲۰۰۱ میلادی، برای ارائه تدابیر جدید امنیتی در حوزه دریانوردی چه استدلالاتی تبیین شد و چه مراحل را تا لازم الاجرا شدن، طی کرد؟

غربی‌ها پس از ماجرای ۱۱ سپتامبر به این نتیجه رسیدند که تروریست‌ها می‌توانند یک کشتی نفتکش چند صد هزار تنی را به سادگی تبدیل به یک اسلحه مرگ‌بار سازند و یا آن‌که کشتی‌های مسافرتی و تفریحی را همانند هواپیماهای مسافربری ربنده و باج‌خواهی سیاسی کنند. همین تفکرات در تهیه و تدوین آیین‌نامه امنیت بین‌المللی کشتی و تسهیلات بندری نقش اساسی و کلیدی ایفا نمود.

در نوامبر همان سال، اعضای سازمان بین‌المللی دریانوردی (ایمو) متفق‌القول شدند که تدابیر جدید امنیتی را برای کشتی‌ها و تسهیلات بندری تهیه و تدوین نموده و آن را برای تصویب نهایی و لازم‌الاجراء شدن به فراهمایی دیپلماتیک دولت‌های متعاقد کنوانسیون "ایمنی جان اشخاص در دریا (سولاس)" که در دسامبر همان سال (آذر ماه سال ۱۳۸۱) در مرکز آیمو در شهر لندن برگزار شد ارسال کنند.

در فراهمایی نیز اصلاحاتی در برخی مقررها و فصل‌های سولاس صورت پذیرفت و آیین‌نامه جدیدی نیز تحت عنوان "آیین‌نامه بین‌المللی امنیت کشتی و تسهیلات بندری" (ISPS CODE) پدید آمد تا با مشارکت همه‌ی دست‌اندرکاران این صنعت بتواند اقداماتی که امنیت را در بخش حمل‌ونقل دریایی به مخاطره می‌اندازد شناسایی، پیشگیری و با آن مقابله کرد.

• تقسیم‌بندی آیین‌نامه بین‌المللی امنیت کشتی و تسهیلات بندری به دو بخش A و B با چه هدف صورت گرفته است؟

این آیین‌نامه به دو بخش "الف" و "ب" تقسیم می‌شود. بخش الزامی و لازم‌الاجرا (Part A) و بخش توصیه‌ها (Part B) که در واقع راهنمای نحوه‌ی اجرای الزامات مندرج در بخش "الف" است. در بخش "ب" به جزئیات بیش‌تری در خصوص شیوه اجرای مقررات پرداخته شده و اهمیت آن به حدی است که حتی برخی از کشورهای متعاقد رعایت مندرجات در بخش "ب" را برای خود امری الزامی و لازم‌الاجراء اعلام کرده‌اند. به طور مثال، در پاراگراف‌های مربوط به نحوه‌ی اجرای اقدامات کنترلی و نظارتی در خصوص کشتی‌های ورودی به یک تسهیلات بندری، مواردی در بخش اول به عنوان اقداماتی که هر بندر ملزم به رعایت آن است آورده شده، اما این‌که چگونه و با اتخاذ چه

اهدافی که سازمان بین‌المللی دریانوردی در اجرای دقیق مقررات امنیتی انتظار دارد دولت‌های متعاقد به آن‌ها نائل شوند، عبارتند از؛ چهار هدف "ارتقای هوشیاری و آمادگی"، "پیشگیری از بروز وقایع و حوادث امنیتی و به حداقل رساندن صدمات و لطمات حوادث امنیتی احتمالی"، "واکنش و عکس‌العمل سریع در صورت محقق شدن و یا احتمال بروز مخاطرات و تهدیدات امنیتی" و "مدیریت بحران".

تسهیلاتی می‌توان به آن رسید موضوعی است که در بخش "ب" تحت همان عنوان به آن اشاره شده است.

• کد ISPS در دو حوزه دریای خشکی به چه صورتی اجرا می‌شود؟

در حوزه‌ی دریا تمامی کشتی‌های باری و شناورهای تندرو با تناژ ۵۰۰ تن و به بالا، تمامی شناورهای مسافری و مسافری تندرو (هر شناوری که حداقل ۱۲ نفر مسافر داشته باشد) تحت شمول این آیین‌نامه قرار می‌گیرند. البته فراموش نشود خدمه‌ی کشتی به هر تعدادی که باشند در حکم مسافران کشتی نخواهند بود و می‌باید تفاوتی میان سرنشین (Crew) و مسافر شناور قائل شد.

افزون بر آن واحدهای حفاری فراساحلی متحرک (Mobile Offshore Drilling Unit) نیز شامل مقررات ISPS می‌شود. مهم‌ترین شرطی که شناورهای فوق را مشمول مقررات آیین‌نامه قرار می‌دهد، سفر بین‌المللی آن‌ها است. به عبارت بهتر چنانچه یک کشتی فله‌بر با تناژ ۱۰ هزار تن در حمل کالا میان بنادر تحت حاکمیت یک کشور فعالیت داشته باشد و به اصطلاح سفرهایی ساحلی انجام دهد و از محدوده‌ی آب‌های سرزمینی خارج نشود، هیچ‌گاه مشمول مقررات آیین‌نامه نخواهد بود.

• و در حوزه خشکی؟

تمامی تسهیلات بندری که به شناورهای ذکر شده ارائه می‌شود، مشمول آیین‌نامه خواهد بود. بنابراین اگر یک تسهیلات بندری در طول سال پذیرای شناورهای ذکر شده در بند ۱ (حوزه‌ی دریا) نباشد و صرفاً شناورهای با تناژ کمتر از ۵۰۰ تن و یا شناورهایی که سفر بین‌المللی انجام نمی‌دهند به آن وارد شوند، این تسهیلات مشمول

الزامات آیین‌نامه نخواهد بود. بنادر کوچک محلی نمونه بارز این گونه تسهیلات بندری هستند. باید به خاطر داشت هر تسهیلات بندری که حتی به ندرت پذیرای شناورهای مشمول آیین‌نامه شود ملزم به اتخاذ تمهیدات و تدابیر امنیتی مندرج در آیین‌نامه خواهد بود. در این صورت، افسر امنیتی نزدیک‌ترین تسهیلات بندری مشمول ISPS می‌تواند حسب مورد مأموریت امنیتی را در آن بندر خاص به مورد اجرا درآورد.

• آیین‌نامه ISPS، چه اولویتهایی را در دستور کار کشورهای متعاقد قرار داده است؟

به طور اجمال می‌توان گفت جمع‌آوری و ارزیابی اطلاعات در ارتباط با تمهیدات و تدابیر امنیتی، تبادل این اطلاعات با دولت‌های متعاقد مرتبط، برقراری سیستم‌های ارتباطاتی و مخابراتی مطلوب برای کشتی‌ها و تسهیلات بندری و جلوگیری از تردها و دسترسی‌های غیرمجاز به کشتی و تسهیلات بندری و مناطق محدودیت‌دار در آن‌ها و همچنین جلوگیری از حمل‌ونقل و انتقال تسلیحات غیرمجاز، لوازم و تجهیزات آتش‌زا و انفجاری در محدوده‌ی کشتی و تسهیلات بندری، فراهم آوردن ابزار و تجهیزات لازم برای ایجاد سیستم‌های هشداردهنده مانند: سیستم اتوماتیک شناسایی و سیستم اعلام خطر (زنگ خطر امنیتی) در واکنش به تهدیدات و رویدادهای امنیتی و مهم‌تر از همه، تهیه و تدوین طرح‌های امنیتی برای کشتی‌ها و تسهیلات بندری براساس ارزیابی‌های امنیتی انجام شده مبتنی بر آموزش و انجام تمرینات دوره‌ای و مانورهای عملیاتی (شبیه‌سازی رویدادهای امنیتی احتمالی) از جمله اولویتهایی است که آیین‌نامه از تمامی دولت‌های متعاقد می‌خواهد در رأس امور مربوط به امنیت دریانوردی قرار دهند.

با وجود این، اهدافی که سازمان بین‌المللی دریانوردی در اجرای دقیق مقررات امنیتی انتظار دارد دولت‌های متعاقد به آن‌ها نائل شوند عبارتند از؛ چهار هدف "ارتقای هوشیاری و آمادگی"، "پیشگیری از بروز وقایع و حوادث امنیتی و به حداقل رساندن صدمات و لطمات حوادث امنیتی احتمالی"، "واکنش و عکس‌العمل سریع در صورت محقق شدن و یا احتمال بروز مخاطرات و تهدیدات امنیتی" و "مدیریت بحران".

• متولیان اصلی پیاده‌سازی الزامات آیین‌نامه در کشورهای متعاقد چه دستگاه‌هایی هستند؟

هر دولت متعاقد می‌تواند دستگاهی را تحت عنوان مقام منتخب (Designated Authority)

برای بر عهده گرفتن وظایف امنیتی خود تعیین و آن را به عنوان مرجع دریایی در خصوص امنیت دریانوردی به سازمان بین‌المللی دریانوردی معرفی نماید تا بر طبق الزامات مصرحه، آن دستگاه وظیفه نظارت عالی بر حسن اجرای الزامات و مقررات آیین‌نامه را بر عهده داشته باشد. مقام منتخب دارای وظایف حساس و خاصی بوده که می‌باید به اجرای آن‌ها مبادرت ورزد و مجاز است تا برخی از آن‌ها را تحت شرایط خاص و تعریف شده‌ای به دیگران تفویض نماید. از این‌رو، در آیین‌نامه هر جا که صحبت از مقام منتخب می‌شود دقیقاً همان دولت متعاقد تلقی خواهد شد. مثال بارز این مسئله در جمهوری اسلامی ایران، نقش سازمان بنادر و دریانوردی در جایگاه مرجع دریایی کشور و به عنوان مقام منتخب در امر اجرای آیین‌نامه است که به نیابت از سوی دولت جمهوری اسلامی ایران مسئولیت اجرای دقیق الزامات و مقررات آیین‌نامه در کشتی‌های با پرچم ایران و تسهیلات بندری در محدوده‌ی آب‌های تحت حاکمیت جمهوری اسلامی را دارد.

● **به شکل فهرست‌وار وظایف و مسئولیت‌های دولت متعاقد را عنوان می‌کنید؟**

- تعیین و معرفی مقام منتخب به سازمان بین‌المللی دریانوردی
- تعیین سطوح امنیتی سه‌گانه برای کشتی و تسهیلات بندری
- احصا و تعیین تسهیلات بندری مشمول مقررات آیین‌نامه در محدوده‌ی آب‌های تحت حاکمیت
- تصویب طرح‌های امنیتی تسهیلات بندری و اصلاحیه‌های متعاقب آن
- تصدیق (تصویب نهایی) طرح‌های امنیتی کشتی
- اعمال اقدامات کنترلی و انطباقی با الزامات آیین‌نامه
- ایجاد الزامات مربوط به اظهارنامه امنیتی (Declaration Of Security)
- تعیین و گماردن افسران امنیتی تسهیلات بندری (در خصوص افسران امنیتی تسهیلات بندری که راهبری و مدیریت آن در اختیار بخش خصوصی بوده تأیید و هدایت این افسران که توسط مدیریت بندر معرفی می‌شوند با مقام منتخب بوده که از طرف دولت متعاقد مجری اجرای مقررات آیین‌نامه است).
- ممیزی (Audit) نوبه‌ای طرح‌های امنیت کشتی و تسهیلات بندری.



• عوامل کلیدی اجرای آیین نامه چه کسانی هستند؟

پیاده‌سازی و اجرای دقیق مقررات و الزامات آیین‌نامه نیاز به همکاری مؤثر و مستمر و تفاهم بین افراد دست‌اندرکار یا کسانی دارد که از کشتی و تسهیلات بندری استفاده می‌کنند. پرسنل کشتی، پرسنل بندر، مالکین و مدیران کشتی‌ها و بنادر و حتی مسافری و مترددین در بنادر از این امر مستثنی نیستند. در این آیین‌نامه، عوامل اجرایی اصلی حسب وظایف محوله امنیتی به آن‌ها به سه دسته کلی تقسیم می‌شوند:

۱- مأمور (افسر) امنیت تسهیلات بندری (Port Facility Security Officer)

شخص منصوب به عنوان مسؤول تهیه، اجرا و حفظ و نگاهداری طرح امنیتی تسهیلات بندری و مسئول برقراری ارتباط با مأمور امنیتی کشتی و مأمور امنیتی شرکت کشتی‌رانی

۲- مأمور (افسر) امنیت شرکت کشتی‌رانی (Company Security Officer)

شخص تعیین شده توسط شرکت کشتی‌رانی جهت

حصول اطمینان از انجام ارزیابی امنیتی کشتی، تهیه طرح امنیتی کشتی، ارسال آن جهت تأیید و پس از آن اجراء و نگاهداری آن و فرد رابط بین مأمورین امنیتی تسهیلات بندری و مأمور امنیتی کشتی و نظارت بر حسن اجرای مفاد طرح امنیتی در کشتی

۳- مأمور (افسر) امنیت کشتی (Ship Security Officer)

فردی آموزش دیده و مطلع بر روی کشتی که در برابر فرمانده پاسخگوست، توسط شرکت کشتی‌رانی به عنوان مسؤول امنیت کشتی، شامل اجرا و حفظ و نگاهداری طرح امنیتی کشتی و جهت برقراری ارتباط با مأمور امنیتی شرکت کشتی‌رانی و مأمورین امنیتی تسهیلات بندری تعیین می‌شود.

به طور اجمال می‌توان گفت جمع‌آوری و ارزیابی اطلاعات در ارتباط با تمهیدات و تدابیر امنیتی، تبادل این اطلاعات با دولت‌های متعاقد مرتبط، برقراری سیستم‌های ارتباطاتی و مخابراتی مطلوب برای کشتی‌ها و تسهیلات بندری و جلوگیری از تردها و دسترسی‌های غیرمجاز به کشتی

و تسهیلات بندری و مناطق محدودیت‌دار در آن‌ها و همچنین جلوگیری از حمل‌ونقل و انتقال تسلیحات غیرمجاز، لوازم و تجهیزات آتش‌زا و انفجاری در محدوده کشتی و تسهیلات بندری، فراهم آوردن ابزار و تجهیزات لازم برای ایجاد سیستم‌های هشداردهنده مانند سیستم اتوماتیک شناسایی AIS و سیستم اعلام خطر (زنگ خطر امنیتی - SSAS) در واکنش به تهدیدات و یا رویدادهای امنیتی و مهم‌تر از همه، تهیه و تدوین طرح‌های امنیتی برای کشتی‌ها و تسهیلات بندری براساس ارزیابی‌های امنیتی انجام شده مبتنی بر آموزش و انجام تمرینات دوره‌ای و مانورهای عملیاتی (شبیه‌سازی رویدادهای امنیتی احتمالی) از جمله اولویت‌هایی است که آیین‌نامه ISPS از تمامی دولت‌های متعاقد می‌خواهد در رأس امور مربوط به امنیت دریانوردی سرلوحه وظایف خود قرار دهند و حضور نیروهای ستاد امنیت دریانوردی بندر انزلی در مانور مشترک جستجو و نجات و مقابله با آلودگی در دریا در همین ارتباط صورت پذیرفت. ■



شرکت ساحل نمایان بندر

۸ مهرماه، روز جهانی دریانوردی بر تمامی تلاشگران عرصه صنعت دریایی کشور مبارک باد

قابل توجه صاحبان کالا:

این شرکت با استفاده از تجربیات موفق نیروهای متخصص و توان عملیاتی بالا و در اختیار داشتن انواع و اقسام تجهیزات تخلیه و بارگیری و انبارداری و استریپ کانتینر و حمل شهری کلیه محموله‌های صادراتی و وارداتی و ترانزیت و ترخیص کالا، آماده همکاری با تمامی صاحبان کالا و شرکتهای کشتیرانی است.

مدیریت: آقای حسین بختیاری

شرکت ساحل نمایان بندر دارای نمایندگی کشتیرانی آماده همکاری در زمینه های زیر می باشد: تخلیه و بارگیری در کلیه بنادر، بارنویسی انبارداری، ترخیص کالا و استریپ کانتینر

تلفن: ۰۷۶۱- ۲۲۲۵۷۰۰

تلفکس: ۰۷۶۱- ۲۲۴۹۲۰۶

همراه: ۰۹۱۷ ۳۶۱۰۷۹۵

بندرعباس - میدان شریعتی - خیابان شریعتی شمالی - طبقه دوم بانک رفاه - کوچه جاودان ۱۴

توسعه‌ی هدفمند بنادر انرژی

نگاهی به بازار انرژی و تأثیرات ملی، منطقه‌ای و جهانی آن

اساره

اکتشافات، تولید و توسعه‌ی میادین نفت و گاز و راه‌اندازی پروژه‌های بسیار ارزشمند در صنعت نفت، کشورمان را در مسیری قرار داده است تا متناسب با توسعه‌ی منطقه‌ای، با در نظر گرفتن موقعیت جغرافیایی و همچنین توجه به ترانزیت نفت و گاز، نگاهی ویژه به بنادر شمالی و جنوبی داشته باشد. بدیهی است بهره‌گیری از توانمندی‌های بنادر نفتی، با حرکت در این جهت میسر می‌شود و دست‌یابی به توسعه‌ی پایدار و رسیدن به اهداف چشم‌انداز توسعه‌ی کشور با سامان‌دهی و توسعه‌ی هدفمند این بنادر تحقق می‌پذیرد. وابستگی‌های کشورهای توسعه‌یافته و صنعتی به نفت و گاز و موقعیت خاص کشورمان در منطقه و جهان و افزایش تقاضای جهانی و بلندمدت نفت و گاز، بیان‌گر اهمیت بیش از پیش منطقه در تأمین انرژی است.

با توجه به واگذاری اداره‌ی امور بنادر انرژی کشور به بهره‌برداران، در فرصت پیش آمده پای صحبت مهندس "علیرضا نوری"، مجری طرح ساماندهی و توسعه‌ی بنادر نفتی سازمان بنادر و دریانوردی نشستیم و در گفت‌وگو با وی، به ارزیابی بازار انرژی در جهان و سامان‌دهی و توسعه‌ی بنادر نفتی، متناسب با رشد روزافزون تقاضای بازار جهانی پرداختیم.



لطفاً در خصوص وضعیت ذخائر انرژی کشورمان، منطقه خلیج فارس و جهان توضیحاتی ارائه کنید؟

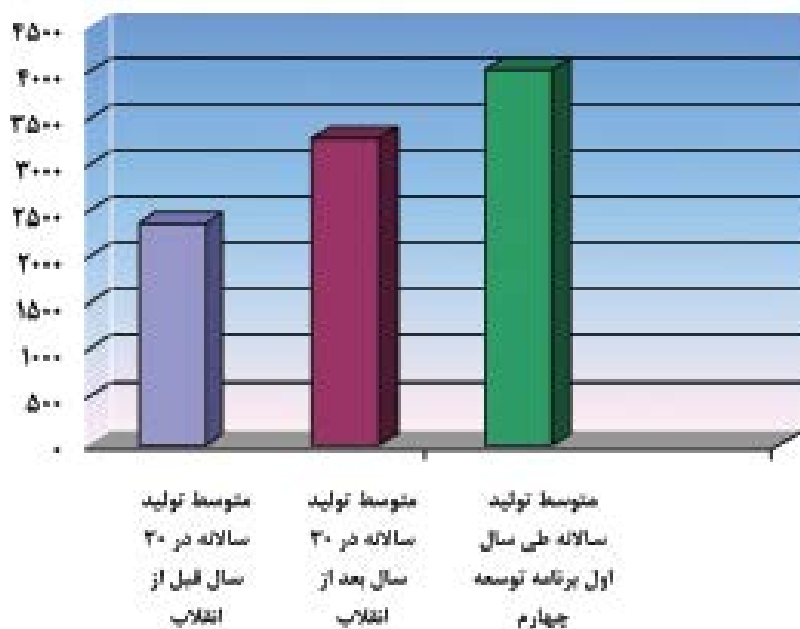
مصرف انرژی در نیم قرن آینده، معطوف به استفاده از سوخت‌های فسیلی است. بیشترین ذخائر انرژی در منطقه خلیج فارس قرار دارد. ۶۲ درصد ذخائر نفت قابل استحصال دنیا، در اختیار ۵ کشور است. ۲۶۷ میلیارد بشکه در اختیار عربستان سعودی، ۱۳۷ میلیارد در اختیار ایران، ۱۱۵ میلیارد در اختیار عراق، ۱۰۵ میلیارد در اختیار کویت و ۹۷ میلیارد در اختیار امارات متحده عربی است. همچنین ۳۲ درصد گاز دنیا در اختیار روسیه، ۱۶ درصد در اختیار ایران و ۱۴ درصد در اختیار قطر قرار دارد. با این تفاسیر، ایران از نظر دارا بودن ذخایر نفت و گاز، رتبه‌ی دوم ذخایر دنیا را پس از عربستان و روسیه در اختیار دارد. این موضوع سبب شده است که کشورمان، اهمیت ویژه‌ای در زمینه‌ی انرژی‌های فسیلی یابد و جزو ذخایر ارزشمند آن محسوب شود. همچنین این منابع باعث شده است که بخش عمده‌ای از سازندگی‌ها در کشور، خواسته یا ناخواسته منوط به فروش نفت و گاز باشد.

جمهوری اسلامی ایران به عنوان دومین تولیدکننده نفت، در میان کشورهای عضو اپک، با در اختیار داشتن ۱۰ درصد از کل ذخائر نفت و ۱۸ درصد از ذخائر گاز طبیعی جهان، هم‌اکنون با تولید بیش از چهار میلیون بشکه نفت در روز، جایگاه ویژه‌ای در تأمین انرژی جهان دارد. ایران طی بیست سال آینده نیز، تأمین ۱۲ درصد از نیاز جهانی نفت را بر عهده خواهد داشت.

میزان ذخایر نفت و گاز در ایران، به ترتیب ۱۳۷ میلیارد بشکه و ۲۸/۱۷ تریلیون مترمکعب برآورد شده است. از مجموع ذخایر نفتی جهان، ۹۶۰ میلیارد بشکه‌ی آن، مربوط به کشورهای عضو اپک است و حدود ۷۰ درصد منابع نفت جهان، در منطقه‌ی خاورمیانه قرار دارد.

در حال حاضر، حدود ۹۰ درصد انرژی‌های جهان از سوخت فسیلی، بر پایه‌ی کربن یعنی ذغال سنگ، نفت خام و گاز طبیعی تأمین می‌شود. گاز طبیعی، از سازگاری بیشتری با محیط‌زیست برخوردار است. نظر به پراکندگی مناطق عمده‌ی گازی جهان، نسبت به مناطق نفت‌خیز و افزایش تمایل کشورها به مصرف گاز طبیعی، اهمیت گاز طبیعی را در هزاره‌ی جدید و روند افزایش آن در سبب انرژی مصرفی جهان، به ویژه در کشورهای توسعه یافته‌ی صنعتی آشکارتر کرده است.

حال با نگاهی اجمالی به وضعیت نفت-گاز-پتروشیمی در کشور و مقایسه‌ی آن در قبل و بعد



متوسط تولید نفت خام قبل و بعد از پیروزی انقلاب اسلامی

۴۰۹ هزار بشکه در روز در سال ۱۳۸۶ افزایش یافته است.

آمار و ارقام اشاره شده، موقعیت کشور- منطقه و جهان را تا حدودی مشخص می‌کند. با توجه به موقعیت خاص کشورمان و اهمیت نفت و گاز در منطقه و جهان، داشتن توجه‌ای ویژه جهت برنامه‌ریزی مناسب در بنادر شمالی و جنوبی، اجتناب‌ناپذیر است.

چنانچه ملاحظه می‌شود، تولیدات نفت، گاز و فرآورده‌های مرتبط در کشور و منطقه، افزایش چشم‌گیری یافته است؛ از این رو، سامان‌دهی و توسعه‌ی بنادر شمال و جنوب کشور در بخش نفت-گاز و پتروشیمی، برای بهره‌برداران و سرمایه‌گذاران، متناسب با تقاضاهای روزافزون جهانی باید مورد توجه قرار گیرد.

حوزه‌ی خزر چندی است که به عنوان دومین مرکز دارنده‌ی منابع انرژی در جهان شناخته شده است. استخراج و تولید نفت و گاز در این منطقه چگونه است؟

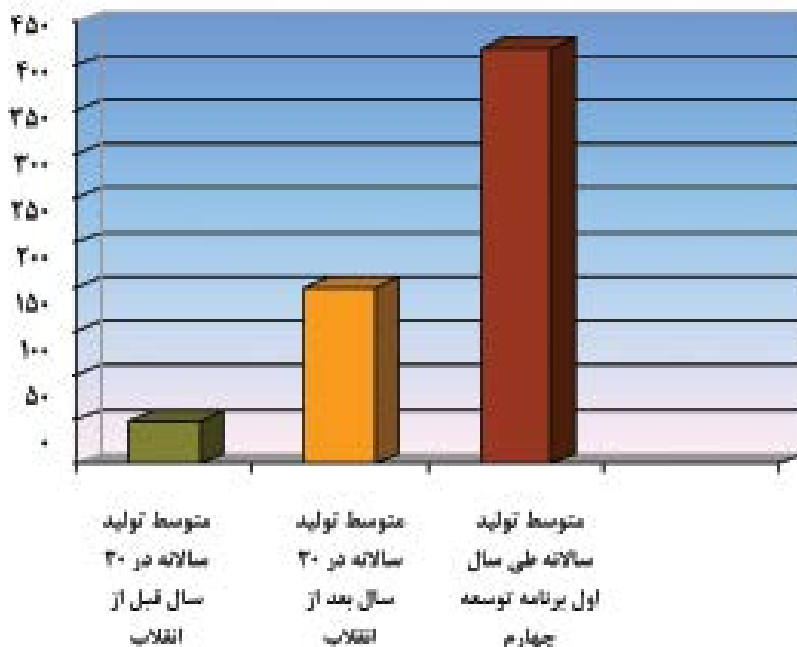
دریای خزر یکی از حوزه‌های غنی نفت و گاز طبیعی است که قدمت بیشتری نسبت به حوزه‌های دیگر دارد. از طرفی، موقعیت جغرافیایی این حوزه و نزدیکی آن به بازار مصرف اروپا باعث شده است که بسیاری از کشورهای صنعتی و اروپایی تمایل زیادی برای افزایش سطح تولید از این حوزه داشته

از انقلاب اسلامی، رشد روزافزون تولیدات در کشور مشخص می‌شود.

چنانچه در نمودار شماره‌ی ۱ ملاحظه می‌شود، تولید تجمعی نفت خام، طی دوره‌ی (۱۳۵۶-۱۳۲۷)، یعنی ۳۰ سال قبل از پیروزی انقلاب اسلامی، ۲۶/۲ میلیارد بشکه بوده که این میزان به ۳۶/۴ میلیارد بشکه طی ۳۰ سال پس از پیروزی انقلاب اسلامی بالغ گردیده است. همچنین متوسط تولید روزانه‌ی نفت خام، طی ۳۰ سال قبل از انقلاب، حدود ۲۳۹۴ هزار بشکه بوده است که متوسط این رقم طی ۳۰ سال پس از انقلاب به حدود ۳۳۱۸ هزار بشکه در روز بالغ شده است.

چنانچه در نمودار شماره‌ی ۲ ملاحظه می‌شود، تولید تجمعی گاز طبیعی، طی دوره (۱۳۵۶-۱۳۲۷)، یعنی ۳۰ سال قبل از پیروزی انقلاب اسلامی معادل ۵۲۶/۴۵ میلیارد مترمکعب بوده که این میزان به ۲۱۹۴ میلیارد مترمکعب، طی ۳۰ سال پس از پیروزی انقلاب اسلامی افزایش یافته است. همچنین متوسط تولید روزانه‌ی گاز طبیعی، طی ۳۰ سال قبل از پیروزی، ۴۸ میلیون مترمکعب بوده است و این در حالی است که متوسط این رقم، برای دوره‌ی ۳۰ ساله‌ی پس از انقلاب، بالغ بر ۲۰۰ میلیون مترمکعب در روز است.

چنانچه در نمودار شماره ۳ ملاحظه می‌شود، تولید مایعات و میعانات گازی (خوراک پتروشیمی) و منابع سرمایه‌های طرح‌های توسعه‌ای، از میزان ۱۳/۳ هزار بشکه در روز در سال ۱۳۵۸، به حدود



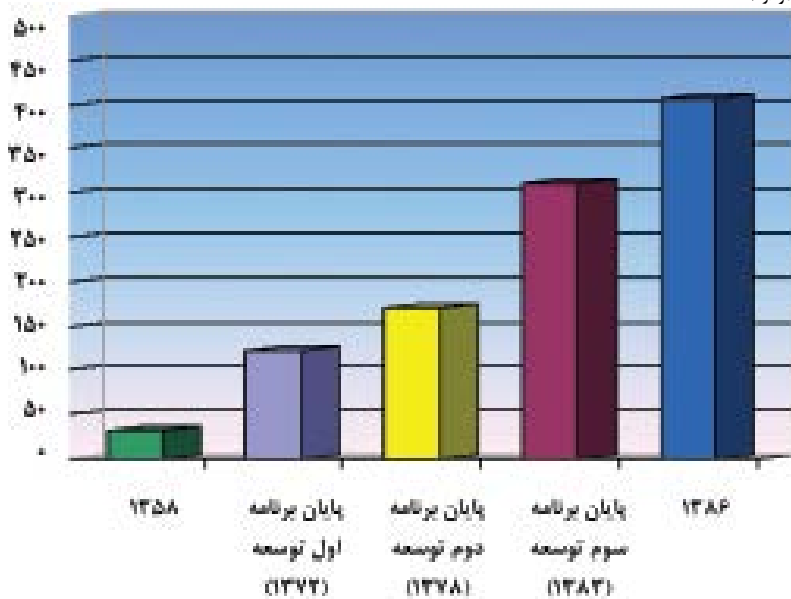
متوسط تولید گاز طبیعی قبل و بعد از پیروزی انقلاب اسلامی

جهان را در پی داشته است. براساس برآورد میان مدت آژانس اطلاعات انرژی تا سال ۲۰۱۳ میلادی، تولید نفت در دریای خزر، روزانه ۸۰۰ هزار بشکه در روز بیشتر خواهد شد که این موضوع، باعث ۷۰ درصد رشد خالص تولید نفت در کشورهای غیر عضو اپک می‌شود. همچنین برآوردها حاکی از آن است که تا سال ۲۰۲۰ میلادی، حجم تولید گاز طبیعی از حوزه‌های فراساحلی، به ۱۵ تا ۲۰ میلیارد مترمکعب در هر سال برسد.

کشور ایران همچنین از موقعیت ژئوپولیتیکی ویژه‌ای برخوردار است که می‌تواند امکان رساندن منابع گاز و نفت آسیای میانه و CIS را به بازارهای جهانی فراهم آورد. برای بسط و گسترش روابط با کشورهای CIS و آسیای میانه و اجرای بسیاری از طرح‌های زیربنایی، به ویژه طرح‌های توسعه‌ای نفت و گاز، ایران بر این باور است که تعامل مؤثر و سازنده صاحبان سرمایه و فن‌آوری را با کشورهای صاحب ذخیره و تولیدکننده نفت و گاز به منظور تضمین "امنیت پایدار انرژی" جهان، در بلندمدت برقرار سازد.

◀ با توجه به پیش‌بینی صدور گاز کشورمان به صورت LNG، بفرمائید این صنعت چه شرایطی دارد؟ و کشورمان در بازار تجاری گاز، از چه جایگاهی برخوردار است؟

اکثر ذخائر زیرزمینی گازی دنیا، دور از مراکز رو به رشد مصرف، واقع شده‌اند. حجم ذخایر عرضه‌کننده‌ی گازی که مجاور مراکز مصرف بوده‌اند رو به کاهش است. مبحث تجارت گاز طبیعی در آینده از اهمیت ویژه‌ای برخوردار خواهد بود و دورنمای تحول و جهت‌گیری سرمایه‌گذاری‌ها در این بخش، بسیار واضح است. در این میان، تجارت LNG در سال‌های اخیر به طور بسیار گسترده فزونی یافته است و روش اقتصادی انتقال گاز طبیعی به بازارهای دوردست با تبدیل به LNG و حمل‌ونقل دریایی با کشتی‌های غول‌پیکر، در دستور کار وزارت نفت و بخش خصوصی قرار گرفته است. در ایران، به دلیل محدود بودن ظرفیت انتقال گاز طبیعی از طریق خط لوله به کشورهای دوردست، راه‌اندازی تأسیسات تولید گاز طبیعی مایع (LNG)، قوت گرفته است. به همین دلیل، و با توجه به دوری میادین توسعه یافته‌ی گاز طبیعی از نقاط مصرف، می‌توان انتظار داشت که در سال‌های آتی، LNG نقش مهم و فزاینده‌ای را در سهم بازارهای مصرف بین‌الملل به خود اختصاص دهد. (حمل LNG توسط کشتی‌های مخصوص صورت می‌پذیرد؛ از این‌رو، بندر و تأسیسات بندری، مطابق با شرایط



روند تولید مایعات و میعانات گازی طی سالهای پس از پیروزی انقلاب اسلامی

جراگه‌ی تولیدکنندگان گاز پیبوندند. در سال‌های اخیر، جایگاه تولیدکنندگان نفت و گاز در دریای خزر بهتر شده است. یکی از دلایل آن، نزدیک بودن آن‌ها به بازار مصرف اروپا است. با پیشرفت تکنولوژی و اهمیت منابع انرژی هیدروکربنی در دنیا، سرمایه‌گذاری در حوزه‌های نفت و گاز دریای خزر بیشتر شده است و همین مسأله پرنرگ‌تر شدن جایگاه دریای خزر در میان دیگر حوزه‌های انرژی

باشند. دریای خزر دارای ذخائر گاز طبیعی است و پتانسیل لازم برای تبدیل شدن به یکی از کلیدی‌ترین بازیگران عرصه‌ی گاز جهان را دارد. در سال‌های اخیر، کشورهای ترکمنستان و ازبکستان با بهره‌گیری از سرمایه‌گذاری‌های کلان، تبدیل به صادرکنندگان بزرگ گاز طبیعی در جهان شده‌اند و کشورهای آذربایجان و قزاقستان نیز توانسته‌اند به

پهلویگیری این کشتی‌های غول‌پیکر که توانایی حمل حداقل ۱۲۵/۰۰۰ مترمکعب LNG را دارند، باید برنامه‌ریزی و احداث گردند. برنامه‌ریزی برای سامان‌دهی و توسعه‌ی بنادر نفتی در این بخش، برای بهره‌برداران بخش خصوصی و دولتی، از اهمیت بسیار بالایی برخوردار است.

اگر نگاهی اجمالی به برنامه‌ی چشم‌انداز توسعه‌ی ۲۰ ساله‌ی کشور بیندازیم، درمی‌یابیم که در دو دهه‌ی آتی، حدود ۱۰ درصد تجارت گاز جهان، باید از محل صادرات و واردات گاز طبیعی ایران صورت پذیرد. از آن‌جا که پیش‌بینی می‌شود تجارت گاز طبیعی در جهان طی دو دهه‌ی آتی، معادل یک هزار میلیارد مترمکعب در سال باشد. بنابراین طبق سند چشم‌انداز، باید سالانه ۱۰۰ میلیارد مترمکعب با خارج از کشور دادوستد گاز داشته باشیم. از این‌رو، اهمیت گاز برای توسعه‌ی بنادر کمتر از نفت نیست و داشتن توجه‌ی ویژه به توسعه این بخش ضروری است.

◀ **ترانزیت سوخت (سوآپ) از مسیر کشورمان، علی‌رغم آمادگی ایران، از رونق مناسبی برخوردار نمی‌باشد، در این زمینه توضیح دهید؟**

در گذشته ترانزیت نفت خام آسیای میانه، تنها توسط شوروی سابق به سمت غرب انجام می‌شد و به سمت شرق، ترانزیتی وجود نداشت. اما پس از فروپاشی اتحاد جماهیر شوروی، کشورهای تازه استقلال یافته به ویژه قزاقستان، آذربایجان و ترکمنستان، در پی ابراز تمایل کشورهای مصرف‌کننده، درصدد توسعه‌ی فعالیت‌های نفت و گاز و انتقال آن به بازارهای هدف برآمدند. بنابراین پروژه‌های متعددی در این رابطه به مرحله اجرا گذاشته شد و طرح‌های بسیار متنوعی نیز در مرحله‌ی انعقاد قرارداد است. بررسی‌های انجام شده، مؤید این نکته است که بازارهای اصلی مصرف در غرب و شرق آسیای میانه، از هم‌اکنون و یا در آینده‌ی نزدیک، توسط خطوط انتقال نفت خام به آسیای میانه متصل خواهند شد. و نفت خام مورد نیاز خود را از این طریق وارد خواهند کرد.

آمریکا و کشورهای اروپایی، احداث مسیرهای انتقال نفت و گاز کشورهای حاشیه دریای خزر را با ملاحظات عمدتاً سیاسی و نه اقتصادی دنبال می‌کنند و آمریکا در پی حضور اقتصادی- نظامی خود در منطقه‌ی آسیای میانه، به دنبال اعمال جدی راهبردهای سیاسی و اقتصادی خود در استفاده از منابع نفت و گاز کشورهای منطقه است. اغلب تحلیل‌گران بر این باورند که مداخلات نظامی آمریکا در مناطق گوناگون جهان، بر سر منابع نفت

پیشرفت روزافزون بنادر جهان، با استفاده از فن‌آوری‌های جدید و علوم روز، قابل توجه است؛ در حالی که بنادر کشورمان، همگام با توسعه‌ی جهانی توسعه نیافته است.

به منظور تسریع در این امور، ارائه‌ی الگوی یکپارچه و مدیریتی منسجم، برای حرکت در مسیر توسعه‌ی مناسب در بنادر نفتی با نگاه حاکمیتی، از اهداف و ضروریات است.

امنیت ملی محقق می‌شود، با برنامه‌ریزی و ایجاد بسترها و زیرساخت‌های مناسب در بنادر نفتی کشور، تعامل خود را با کشورهای منطقه افزایش بدهد و با توجه به توانمندی‌ها و ظرفیت‌های بالقوه و بالفعل بنادر و پتانسیل‌های عظیم منابع نفت و گاز موجود در کشورهای آسیای میانه، در جهت حداکثرسازی منافع استراتژیک کشور گام بردارد. با انجام مطالعات و اجرای طرح جامع سامان‌دهی و توسعه‌ی بنادر نفتی، امید حرکت در مسیر توسعه‌ی پایدار و رسیدن به اهداف چشم‌انداز توسعه محقق خواهد شد.

صلح و ثبات و بازگشت به منطقه‌ی اقتصادی و حفظ و رعایت حقوق بین‌الملل و کاهش خطر برای سرمایه‌گذاران و حفظ امنیت انرژی در کشور، از مهم‌ترین مقوله‌های مورد توجه سازمان برای استفاده از بستر انتقال و ترانزیت نفت و گاز از مسیر ایران و توسعه‌ی ارزشمند بنادر نفتی به شمار می‌رود.

◀ **بنادر انرژی کشورمان چه شرایطی دارند؟ نقش سازمان بنادر و دریانوردی را در سامان‌دهی و توسعه‌ی بنادر نفتی چگونه ارزیابی می‌کنید؟**

وضعیت فعلی بنادر نفتی از لحاظ ساختار و انسجام امور رضایت‌بخش نبوده و الگوی منطقی بر بنادر نفتی حاکم نیست. همچنین توجه‌ی خاصی جهت بنیان‌گذاری الگوی کلاسیک، هدف‌مند و اصولی در این بنادر صورت نپذیرفته است. با ملاحظه این ناهنجاری‌ها، طرح‌ریزی اقدامی جدی و عملی برای مدیریت، سامان‌دهی و توسعه‌ی بنادر نفتی کشور ضروری است.

آمار ارائه شده در خصوص نفت، گاز و محصولات مرتبط در کشور و منطقه، بیان‌گر توجه به این مهم است. سازمان بنادر و دریانوردی انتظار داشت با واگذاری بنادر نفتی، هرگونه اقدام سامان‌دهی و توسعه‌ی آن از طریق بهره‌بردار نفتی صورت گیرد، در حالی که وزارت نفت و بهره‌برداران نیز از منظر حاکمیتی و مالکیتی، نقشی برای خود متصور نبوده‌اند و به دنبال رفع مشکلات مقطعی خود و صادرات و واردات نفت و فرآورده‌های مرتبط بوده‌اند و الزامی در سامان‌دهی و توسعه، به صورت اصولی و مناسب نمی‌دیدند؛ بنابراین بنادر نفتی کشور به صورت سلیقه‌ای و بدون داشتن برنامه‌ای منسجم، مدیریت شده‌اند.

پیشرفت روزافزون بنادر جهان، با استفاده از فن‌آوری‌های جدید و علوم روز، قابل توجه است؛ در حالی که بنادر کشورمان، همگام با توسعه‌ی جهانی توسعه نیافته است. به منظور تسریع در این

و انرژی است.

براساس بررسی‌های انجام شده توسط منابع رسمی، منابع نفتی آمریکای شمالی و دریای شمال، بین ۱۰ تا ۱۵ سال آینده پایان خواهد پذیرفت. این در حالی است که طبق پیش‌بینی‌های به عمل آمده، نیاز به انرژی در سال ۲۰۲۰ میلادی، در مقایسه با سال ۱۹۹۷ میلادی، ۵۷ درصد افزایش خواهد یافت و نفت همچنان به عنوان مهم‌ترین منبع انرژی باقی خواهد ماند. ضمن این‌که ظهور کشورهای در حال توسعه در شرق و جنوب شرقی آسیا، نیاز به انرژی را دامن خواهد زد. در آینده، چین، هند و کشورهای نظیر مالزی، وابستگی بیشتری به نفت خواهند داشت. در حالی که جهان آمادگی لازم برای به کار گرفتن انرژی جایگزین را ندارد، رقابت و جنگ‌های تازه بر سر نفت و گاز پدید خواهد آمد.

روسیه نیز به دلیل افزایش حضور و نقش خود در منطقه و تحت فشار قرار دادن اتحادیه‌ی اروپا، تمایل و افری به افزایش میزان ترانزیت نفت خام کشورهای منطقه از طریق خاک خود به اروپا و چین را دارد و از این‌رو، با تحمیل فشارهای اقتصادی- سیاسی به این کشورها، سعی در متقاعد کردن آن‌ها به حفظ وضع موجود و جلوگیری از طرح‌های جای‌گزینی را دارد. در چنین شرایطی، نقش و جایگاه ایران بسیار اهمیت دارد. جمهوری اسلامی ایران، باید با پیگیری استراتژی و دیپلماسی فعال و مبتکرانه، به منظور دستیابی به اهداف متعالی سند چشم‌انداز، جهت تبدیل شدن به قطب اول اقتصادی منطقه که در سایه‌ی تأمین

امور، ارائه‌ی الگوی یکپارچه و مدیریتی منسجم، برای حرکت در مسیر توسعه‌ی مناسب در بنادر نفتی با نگاه حاکمیتی، از اهداف و ضروریات است. مهم‌ترین سند ارزش‌مند بالادستی و الگوی قابل اعتماد در چشم‌انداز توسعه‌ی کشور برای بنادر نفتی کشور، با انجام مطالعات، تحلیل، تدوین و اجرای طرح جامع سامان‌دهی و توسعه‌ی بنادر نفتی صورت می‌پذیرد. تهیه‌ی این سند بالادستی قابل اتکا در کشور، با ملاحظه‌ی نقش بسیار مهم نفت، گاز و محصولات مرتبط و تحولات بین‌المللی، ضروری است.

◀ آیا در حوزه‌ی پایانه‌های انرژی، بسترهای مناسب جهت حضور سرمایه‌گذاران فراهم می‌باشد؟ چگونه باید اعتماد سرمایه‌گذاران را در این امر جلب کرد؟

با توجه به بازار جهانی نفت و گاز و با ملاحظه‌ی موقعیت ایران در منطقه، ضرورت برنامه‌ریزی به منظور سرمایه‌گذاری‌های بخش خصوصی (داخلی و خارجی) اجتناب‌ناپذیر است. در حال حاضر، سرمایه‌گذاران بخش خصوصی با نگرانی و عدم برنامه‌ریزی منسجم در بنادر، موضوعات را پیگیری می‌کنند. تعریف جامعی از ارتباط نفتی و غیرنفتی کشور در دست نیست و الگوها، مقطعی و منفصل شکل گرفته‌اند و گاهی به صورت سلیقه‌ای، تصمیم‌گیری می‌شود. توجه به بسترسازی مناسب در بنادر نفتی برای جلب توجه‌ی سرمایه‌گذاران، یکی از اهداف سازمان بنادر است. سرمایه‌گذاران طالب هستند سرمایه‌ی خود را در جای امن، مطمئن و قابل اعتماد هزینه کنند. با آن‌که مدت‌هاست مقامات کشور ما و کشورهای همسایه پی‌گیر راه‌گذر شمال- جنوب هستند، اما به دلیل این‌که، اکثر سرمایه‌گذاران در این بخش، هنوز با دلگرمی لازم برای ورود به فاز اجرایی مواجه نشده‌اند، تاکنون این موضوع اجرایی نشده است. همه‌ی ما می‌دانیم که در صورت راه‌اندازی این راه‌گذر، منافع سرشار اقتصادی و امنیتی نصیب کشورمان خواهد شد.

سرمایه‌گذاران، سرمایه‌گذاری خود را منوط به ارائه‌ی اطمینان از سوی مسئولان کشوری می‌دانند، بنابراین به منظور پیشرفت در این کار، لازم است بسترسازی صورت گیرد و برای بسترسازی نیز به ارائه‌ی الگو نیاز داریم. اگر سرمایه‌گذار بخش خصوصی احساس کند که ما دارای برنامه هستیم و همچنین بتواند پروسه‌ی سرمایه‌گذاری خود را مرحله به مرحله به روشنی و با شفافیت لمس کند، به طور قطع حاضر به سرمایه‌گذاری می‌شود؛ ولی در صورتی که نتواند

وضعیت فعلی بنادر نفتی از لحاظ ساختار و انسجام امور رضایت‌بخش نبوده و الگوی منطقی بر بنادر نفتی حاکم نیست.

همچنین توجه‌ی خاصی جهت بنیان‌گذاری کلاسیک، هدفمند و اصولی در این بنادر صورت نپذیرفته است. با ملاحظه این ناهنجاری‌ها، طرح‌ریزی اقدامی جدی و عملی برای مدیریت، سامان‌دهی و توسعه‌ی بنادر نفتی کشور ضروری است.

بنادر نفتی نشده است. در گذشته هیچ‌کس در زمینه‌ی ایجاد معیارهای ساخت‌وساز و توسعه‌ی بنادر نفتی اقدامی اصولی معمول انجام نداده است. قصد داریم به ساماندهی و توسعه‌ی بنادر کمک کنیم و با این رویکرد جلو برویم که ساختار بنادر نفتی کشور را اصولی کنیم و استانداردهای لازم را مورد توجه قرار داده و ارائه کنیم. اقدامات ارزش‌مندی در زمینه‌ی ظرفیت‌های موجود بخش خصوصی و دولتی صورت پذیرفته است و با انجام مطالعات، تحلیل و تدوین برنامه‌های جامع، کلیه‌ی بهره‌برداران بنادر نفتی، حول مدیریتی منسجم و یکپارچه، هرگونه سامان‌دهی و توسعه در بنادر جنوبی و شمالی را با استفاده از رهنمودهای طرح جامع برنامه‌ریزی خواهند کرد. در دنیای کنونی، انرژی به عنوان یک متغیر تأثیرگذار در قدرت به شمار می‌آید و کشورهایی که توانایی در اختیار گرفتن و تسلط بر انرژی را داشته باشند، توان بیشتری در هدایت و جهت‌دهی تحولات بین‌المللی خواهند داشت.

اگرچه تدوین راه‌کارهای کارآمد در تمام ابعاد اقتصاد برای مقابله با پیامدهای بحران ضروری به نظر می‌رسد، اما در ابتدای راه برای عبور از این چالش، باید تنوع بخشی به درآمدهای سازمان در دستور کار قرار گیرد. بدیهی است مزیت مطلق ایران در بخش نفت و گاز به عنوان فرصتی طلایی برای رویکرد جدید سازمان در این بخش است. در عین حال به دلیل بروز بحران‌های مالی، نمی‌توان کاهش سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌ها و سامان‌دهی و توسعه‌ی بنادر نفتی را نادیده انگاشت. تحلیل‌گران پیش‌بینی می‌کنند؛ بازار جهانی انرژی پس از طی دوران رکود، با افزایش تقاضا مواجه خواهد شد و این موضوع بر شکاف عرضه و تقاضا دامن خواهد زد و افزایش شتابان قیمت حامل‌های انرژی را به دنبال خواهد داشت.

در پایان یادآوری می‌کنم که تغییر در نگرش‌های موجود و جراحی آن و تغییر در رفتار و عادات گذشته به همراه برنامه‌ریزی‌های اصولی و بازخوانی شیوه‌های تعامل، می‌تواند اثرات بسیار مثبتی را به منظور استفاده‌ی بهینه از منابع و جلب توجه سرمایه‌گذاران بخش خصوصی فراهم آورد و در نهایت، رشد و شکوفایی و رسیدن به اهداف چشم‌انداز توسعه‌ی کشور را فراهم سازد. ■

برای خود دورنمای مناسبی در نظر بگیرد، وارد کار نمی‌شود و باید منتظر باشیم که در سایر مناطق، سرمایه‌ی خود را فعال کند. امروز در اکثر مناطق دنیا، اطمینان لازم برای سرمایه‌گذاری وجود ندارد و بهترین گواه بر این مدعا، اوضاع کنونی اقتصادی در امارات متحده عربی است. دبی تا سال گذشته، بهشت سرمایه‌گذاران به شمار می‌رفت، اما هم‌اکنون با ریسک بالای سرمایه‌گذاری مواجه شده است و در سایر کشورها هم مازاد عرضه وجود دارد. این بهترین فرصت است، اگر دولت بتواند برای سرمایه‌گذاری در کشور، شرایط مطمئنی فراهم کند تا سرمایه‌هایی که از کشور خارج شده برگردد، بستر مناسب حضور سرمایه‌گذاران خارجی هموار می‌شود.

◀ به عنوان مجری طرح ساماندهی و توسعه‌ی بنادر نفتی، چه اهدافی را در تحقق این امر تصریح نموده‌اید؟

مقوله‌ی سامان‌دهی و توسعه در بنادر، باید با هدایت و راهبری سازمان بنادر و دریانوردی انجام می‌پذیرفت، اما توجه خاصی تاکنون در خصوص



از بد حادثه اینجا به پناه آمده ایم

نظری بر پهلوگیری بزرگترین کشتی کانتینری جهان در بندر شهید رجایی

امید ملک

آمیخت و بدین ترتیب ظرفیت کشتی‌های مورد استفاده به ۴۵۰۰ TEU افزایش یافت. (دسامبر ۲۰۰۸ میلادی)

۴- MAERSK، سرویس فیدر خود را قطع و کشتی‌های ۴۵۰۰ TEU را روانه‌ی بندرعباس کرد. (می ۲۰۰۸ میلادی)

۵- Evergreen، ظرفیت کشتی‌هایش را از ۲۵۰۰ به ۵۰۰۰ TEU افزایش داد. (ژولای ۲۰۰۹ میلادی)

۶- MISC، ظرفیت کشتی‌هایش را از ۲۰۰۰ به ۳۵۰۰ TEU افزایش داد. (مارچ ۲۰۰۹ میلادی)

۷- CGM، سرویس CIMEX متشکل از ۶ کشتی ۴۵۰۰ TEU را با سرویس CHINA SHIPPING ادغام کرد و ظرفیت کشتی‌ها را به ۸۵۰۰ TEU ارتقاء داد. این مهم نه تنها در خلیج فارس که در اکثر مسیرهای داخلی آسیا، به دلیل رکود در مسیرهای آسیا-پاسفیک و آسیا-اروپا و عدم تمایل خطوط به از کار باز داشتن ناوگان‌هایشان رخ داده است.

حساب‌های دولتی کشورهای منطقه‌ی خلیج فارس که در حدود ۴۰ درصد نفت مورد نیاز دنیا را تأمین می‌کنند همچنان از پس‌روهای طلایی نفت بشکهای ۱۰۰ دلار و به بالا، اندوخته‌های قابل توجهی دارند و با عنایت به فرهنگ مصرفی، همچنان بر طبل خرید می‌کوبد. در سایه‌ی بحران جهانی، رشد اقتصادی کشورهای پیشرو، برای اولین بار پس از جنگ جهانی دوم منفی شده است و میلیون‌ها نفر در دنیا بیکار شده‌اند. قدرت خرید دولت‌ها

رنگ و لعاب انعکاس اخبار مربوط به ورود کشتی MSC Beatrice را آن قدر زیاد کردیم که احتمالاً مصداق ضرب‌المثل ملا نصرالدین شدیم که وقتی با اشتباه دادن نشانی به دیگران برای دریافت آتش نذری، سعی کرد موقعیت خود را در صف طویل خرید نان از نانوايي بهبود بخشد، و به ناگاه دچار دغدغه‌ای شد که نکند سرش از آتش نذری بی‌کلاه بماند و ما (منظور سازمان بندرودریانوردی- شرکت تابدواتر- خط MSC- صاحبان کالای وارداتی، ترانزیتی و صادراتی- نمایندگی خط) از عدم حضور کشتی‌های MSC Danit- MSC Calina- MSC Camil که همگی جزو غول‌پیکرترین کشتی‌های دنیا با ظرفیت مشابه محسوب می‌شوند، در بندرعباس سرمان بی‌کلاه ماند و کاسه‌مان بی‌آش. کافیسست به فهرست بلند خطوطی که از شروع بحران جهانی اقتصاد اقدام به جایگزینی کشتی‌هایی بزرگ‌تر در سرویس‌هایی منتهی به بندرعباس و خلیج فارس کرده‌اند، به اجمال نگاهی بیاندازیم:

۱- کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران (IRISL) ظرفیت کشتی‌های خود را در سرویس خاور دور از ۳۳۰۰ به ۶۵۰۰ TEU افزایش داد. (ژوئن ۲۰۰۸)

۲- خط YANG MING، کشتی‌ها را از سایز ۲۰۰۰ به ۴۲۰۰ TEU تغییر داد و مجبور به افزایش سهم خود در بازار شد. (سپتامبر ۲۰۰۸ میلادی)

۳- خط WAN HAI، سرویس مستقل CMS خود را که متشکل از ۶ کشتی با ظرفیت ۲/۴۵۰ TEU بود مسدود کرد و آن را با سرویس مشترک CSG، خطوط K LINE و PIL که آن هم از ناوگان مشابهی تشکیل شده بود، درهم



۲۷۵/۰۰۰ TEU در ماه می‌باشد. در حالی که آمار موجود بیانگر انجام عملیات ۱۸۰/۰۰۰ TEU در ماه جولای سال ۲۰۰۹ میلادی است که نسبت به شاخص رسمی ارائه شده از سوی سازمان، ۹۵/۰۰۰ TEU کمتر می‌باشد. گفتنی است که انجام عملیات ماه جولای، کشتی‌های ورودی به بندرعباس را با صدها ساعت تأخیر مواجه ساخت.

چرا ترمینال‌های بندرعباس در رسیدن به شاخص مطرح شده با مشکل مواجه هستند؟

آیا شاخص، اشتباهی تعریف شده است؟

آیا مدیریت امکانات، دچار اشکال است؟

آیا با توجه به افزایش ظرفیت کشتی‌ها که در ابتدای یادداشت به آن‌ها اشاره شد، امکانات موجود نمی‌تواند از بهینه تخصیص برخوردار باشند؟

دوم - چه جایگاهی را با توجه به امکانات بی‌نظیر موجود از قبیل برخورداری از کشوری وسیع با ۷۰ میلیون نفر جمعیت و در اختیار داشتن بیش از ۲۰۰۰ کیلومتر مرز آبی و همسایگی بلافاصله با ۱۵ کشور، که از قضا، تعدادی از آن‌ها به آب‌های آزاد دسترسی ندارند و تحولات کشورهایی همچون عراق و افغانستان که به افزایش حجم مبادلات خارجی ایشان انجامیده است، برای خود ترسیم کرده‌ایم؟

پاسخ به پرسش‌های بالا، احتمالاً تعیین‌کننده نوع نگاه ما به بنادر و جایگاه آن در اقتصاد و تجارت محلی، منطقه‌ای و جهانی خواهد بود.

نوع خدمات و ارائه‌ی آن در دنیا، جایگاه والایی دارد و ارزش افزوده‌ی بسیاری را نصیب ارائه‌دهندگان آن می‌کند که برای روشن شدن ذهن خوانندگان، تنها به چند نمونه‌ی بسیار جزیی، به مثابه‌ی مشتتی از خروار اشاره می‌شود:

گردش مالی مؤسسه KPMG که یک مؤسسه‌ی حسابرسی هلندی است، بالغ بر ۲۰ میلیارد دلار در سال برآورد می‌شود.

سه شرکت از ده شرکت تراز اول دنیا، به عنوان شرکت‌های خدماتی شناخته شده‌اند.

ترانشیپ (تخلیه‌ی کانتینر از یک کشتی، نگهداری و سپس بارگیری آن به کشتی دیگر) نیز در تداوم ارائه‌ی سرویس و خدمات به خطوط کشتیرانی - فیدر اپراتورها و بنادر فرعی منطقه‌ای نقش به‌سزایی دارد و مصداق صادرات خدمات محسوب می‌شود که شکوفایی آن، نیازمند باور به نقش ارزنده‌ی خدمات است. سال‌هاست که در کشورهای مدرن، در مقطع تحصیلی کارشناسی ارشد، رشته‌ای با نام MSA (Master of Service Administration)، در سطوح مختلف دانشگاهی تدریس می‌شود که ثمره‌ی بلافاصله آن، گسترش و صدور خدمات برای شرکت‌ها و کشورهای دیگر را شامل می‌شود.

در دنیای تجارت به‌ازای هر خرید، یک فروش اتفاق می‌افتد و به زبان عامه، این دنیا، دنیای بده بستان است. چنانچه امکانات انجام شده که تحقق آن‌ها با کمک بسیار زیاد سازمان بنادرودریانوردی، شرکت تایدواتر، شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و برخی از خطوط خارجی برای راه‌اندازی سرویس ترانشیپ در بندر شهید رجایی (بندرعباس) میسر شده است را کمی تقویت کنیم و اشکالات موجود (مثلاً علاوه بر THC، هنوز به دلیل وجود برخی از تعرفه‌ها که در اصل ربطی به میحث کانتینری ندارند، هزینه‌هایی از قبیل تخلیه/بارگیری، بهداشت و دیماند آن هم براساس تناژ کانتینرهای پر و خالی از خطوطی که اقدام به ترانشیپ می‌کنند، توسط بندر اخذ می‌شود). را به گونه‌ای برطرف کنیم که ظرفیت بهره‌برداری به ارقام اعلامی نزدیک‌تر شود، به طور حتم می‌توان ما به‌ازاء خدماتی که بندر به خطوط و کشتی‌های آن‌ها ارائه می‌دهد، متناسب با تقاضای افزایش حجم ترانشیپ کانتینرهای ایشان در بندرعباس باشد که مطمئناً به رونق بیشتر بندر و جامعه‌ی بندری خواهد انجامید. ■

و ملت‌های نفتی یا همان دلارهای نفتی، به مثابه‌ی یک قطب مغناطیسی قوی، هر کالا یا خدماتی را از هر جای دنیا به راحتی و به‌ارزانی به خود جذب می‌کنند. وقتی قیمت کشتی ۷۵ میلیون دلاری، تا سقف ۲۵ میلیون دلار سقوط می‌کند و یا اجاره‌ی روزانه، از مبالغ ۷۰ هزار دلار به بالا به ۱۰ یا ۱۲ هزار دلار می‌رسد، در حالی که همچنان بیش از ۵۵۰ کشتی کانتینربر با ظرفیت ۱/۲۰۰/۰۰۰ TEU به صورت موقت (Hot lay up) یا دائم (Cold lay up) در هیچ سرویسی مشغول بکار نمی‌باشند، به کار گماردن بزرگ‌ترین کشتی‌های دنیا در سرویس‌هایی که گذری به خلیج فارس دارند، نشان از قدرت جاذبه (بخوانید قدرت خرید) این منطقه زرخیز در بحران جهانی اقتصاد دارد و نه نشان از اهمیت این منطقه به عنوان چهارراه تجاری دنیا.

هدف از نگارش این مطلب، انکار اقدامات مفید و مؤثر صورت گرفته‌ای که زمینه‌ی تحقق انجام عملیات ۲ میلیون TEU را در بندر شهید رجایی در سال ۱۳۸۷ فراهم کرد، نیست؛ بلکه هدف آن، هرچه پررنگ‌تر کردن دو نکته به منظور دستیابی به رکوردهای بهتر و توسعه‌ی بیشتر در پناه شعار "توسعه دریامحور" است.

اول - چه امکاناتی در اختیار داریم و تا چه اندازه در بهره‌گیری از این امکانات موفق هستیم؟

بندر شهید رجایی در حال حاضر دارای ۲ ترمینال تخصصی کانتینری است که ترمینال قدیم یا شماره یک آن، به ده دستگاه "گنتری کرین پاناما کس" مجهز است و ترمینال جدید یا شماره دو، به هشت دستگاه "گنتری کرین پست پاناما کس"؛ که به علت تصادم، فقط هفت دستگاه از ابتدا تحویل اپراتور شد و به بهره‌برداری رسید. مطابق اعلام رسمی سازمان بنادرودریانوردی که بر مبنای الگوهای محاسباتی بین‌المللی استوار است، ظرفیت مجموعه‌ی دو ترمینال در حال حاضر، ۳/۳۰۰/۰۰۰ TEU در سال است که مبین ظرفیت

آرامش دریاها مورد هدف است

چند پیشنهاد در مقابله با دزدی‌های دریایی با نگاهی به گذشتهی آن

منا مسعودی

داستانی هزار ساله

حدود ۵۰۰۰ سال پیش از میلاد مسیح، در عربستان نشانه‌هایی از دزدی دریایی دیده شده است (برخی نقشه‌های خلیج فارس نیز به "سواحل دزدان دریایی" اشاره دارد). افسانه‌ها و اسطوره‌های باستان، همچنین وقایع‌نگاری‌ها و اسناد تاریخی، مرتباً به حضور دزدان دریایی در حوزه‌ی مدیترانه‌ای اشاره دارد. نخستین حملات ثبت شده، به قرن هفتم پیش از میلاد مسیح، در مدیترانه دریای اژه برمی‌گردد. این امر به دلیل آن است که کشتی‌های تجاری، فاقد قطب‌نما بودند و مجبور می‌شدند در امتداد سواحل حرکت کنند که این، خود

دزدی دریایی، کاملاً شبیه آدم‌کشی و بخشی از اعمال بشری است که می‌توان اثراتی از آن را در تاریخ بسیار کهن یافت. می‌توان بر این سخن صحنه گذاشت که اندکی پس از آن که انسان‌ها مبادرت به حمل کالاهای خود از محلی به محل دیگر کردند، با تعدادی از انسان‌های سودجو و جسوری روبه‌رو شدند که از چپاول و غارت کالاهای تجاری نفع می‌بردند. در واقع تجارت، نوعی غارت و چپاول رایجی را به دنبال داشت که می‌توانست در خشکی یا دریا باشد.



باعث می‌شد تا به آسانی طعمه‌ی دزدان دریایی شوند و بعدها کشتی‌های تجاری و همچنین مسافری مصریان، کرت‌ها، فینیقیه‌ای‌ها، یونانیان و رومیان، ناگزیر مرتباً تغییر مسیر می‌دادند.

در پایان امپراتوری رم، همزمان با کاهش تجارت در مدیترانه، دزدی‌های دریایی رو به کاهش نهاد، اما با آغاز جنگ‌های صلیبی، دوباره از سر گرفته شد. در دوران رنسانس، تاجران اهل ژنو، ونت (ناحیه‌ای در شمال ایتالیا) و اسپانیایی‌ها، پی‌درپی آماج حملات بربرهای آفریقای شمالی قرار می‌گرفتند. با کشف قاره‌ی آمریکا و گسترش راه‌های جدید دریایی میان اروپا و این دنیای جدید، از قرن شانزدهم به بعد، اقیانوس اطلس به مرکز جدید فعالیت‌های پررونق دزدان دریایی، به خصوص فرانسوی و انگلیسی مبدل شد و هم‌زمان، نبردهای اروپایی با ابداع "نبرد کورسی" در دریا نیز متجلی شد.

در طی چند قرن، تنها اقدام متقابل که دولت‌ها قادر بودند در برابر دزدان دریایی (که به شیوه‌های کاملاً مشابهی دست می‌زدند) اعمال کنند، تشکیل کاروانی دریایی متشکل از کشتی‌های تجاری بود که ناوهای جنگی، آن‌ها را همراهی می‌کرد. در ابتدای قرن نوزدهم، "توماس جفرسون"، رئیس‌جمهور جوان آمریکا، به تلاش ناموفقی به منظور دخالت جمعی نیروهای اروپایی در متوقف ساختن حملات بربرها در مدیترانه، دست زد. عدم ناکارآمدی این قوا برای متفق شدن در جنگ علیه تهدید مشترکشان، باعث شد تا ایالات متحده برای نخستین بار در سال ۱۸۲۱ میلادی در خاورمیانه دخالت کند: "سه ناو از نخستین ناوهای جنگی نیروی دریایی ایالات متحده که به تازگی ساخته شده بودند"، اقیانوس اطلس را در نورددیدند، تریپولی را بمباران کردند و به دزدی دریایی بربرها خاتمه بخشیدند.

سرانجام در ۱۶ آوریل ۱۸۵۶ میلادی کشورهای اروپایی توافق کردند تا در بیانیه‌ی پاریس، پایان "نبرد کورسی" را اعلام کنند. با این وجود، از آنجایی که این امر به منزله‌ی پایان دزدی‌های دریایی نبود، ایالات متحده، همچنین مکزیک و اسپانیا از این‌که به طور صوری به این تعهد بین‌المللی ملحق شوند، سرباز زدند. چرا که این هراس وجود داشت که پایان بخشیدن به "نبرد کورسی"، باعث شود تا کشوری که فاقد نیروی دریایی قوی است، نتواند در دریا دفاع از خود را بر عهده بگیرد.

در برابر ظهور دوباره‌ی دزدی‌های دریایی در دوران معاصر، تجربه نشان داده است که چندین روش بر خورد در برابر این پدیده امکان‌پذیر است، از جمله؛ تجهیز کاروان دریایی اسکورت شده و اقدام نظامی مجزا یا جمعی.

راهکارهای حقوقی

الف - حقوق بین‌الملل

کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو، راجع به دریای آزاد برگرفته از بطن حقوق عرفی، دزدی دریایی را این‌گونه تعریف می‌کند: "هر اقدام غیرقانونی خشونت‌بار، توقیف، یا کاهش ارزشی که به طور غیررسمی و با اهداف شخصی، علیه یک کشتی خصوصی، خدمه یا مسافران آن صورت بگیرد".

امروزه، دزدی دریایی تعریف محکمی دارد و موضوع رفتار با حساب و کتابی در حقوق بین‌الملل دریایی است. در حقیقت، نبرد علیه دزدی دریایی، استثنایی بر اصل عمومی آزادی دریاها قرار می‌دهد و مسؤولیت کلیه‌ی کشورهای عضو سازمان ملل متحد را به دنبال دارد.

۱. چارچوب استثنایی:

فصل هفتم منشور ملل متحد

این فصل، متشکل از اقدامات شورای امنیت در صورت تهدید علیه صلح، نقض صلح و اعمال ستیزه‌جویانه است: در این فصل، در خصوص اجرای

راهکارهای فوری در صورت بروز خطرات شدید برای جامعه بین‌المللی، بحث می‌شود.

۲. چارچوب قواعد عمومی:

کنوانسیون "مونتگوبای"

کنوانسیون ایالات متحده در خصوص حقوق دریایی (UNCLOS)، که در ۱۹۸۲ میلادی در مونتگوبای به امضا رسید، تنها کنوانسیون بین‌المللی است که با دزدی دریایی برخورد می‌کند.

بر طبق این کنوانسیون، قانون مشترکی که برای دزدی دریایی تعریف شده است، فقط مربوط به مواقع خطر است و مبارزه با دزدی دریایی، برای کشورهای امضاکننده‌ی این کنوانسیون، در چارچوب حقوقی و قضایی و توسط پلیس دریایی انجام می‌گیرد. به این مفهوم، دزدان دریایی، نوعی متخلف کیفری به شمار می‌آیند که باید از طریق قضایی مجازات شوند.

۳. چارچوب فرعی:

کنوانسیون رم

مشکل انطباق الزامات آیین دادرسی کیفری در عملیات دریایی و بیش از آن، در زمان آزاد کردن گروگان‌ها در محیط دریایی، برخی کشورها (از جمله ایالات متحده) را بر آن داشته است تا بدون نظارت قاضی دولتی، در مقابله با دزدی دریایی، به شیوه‌های صرفاً نظامی دست بزنند و در نتیجه از حبس دزدان دریایی در محیط دریایی (به ویژه عرشه‌ی کشتی) خودداری کنند.

۴. نقش سازمان بین‌المللی دریانوردی

تشویق همکاری‌های منطقه‌ای

سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO)، از ۲۵ سال پیش به موضوع دزدی‌های دریایی پرداخته است، این مسأله، نخستین بار توسط سوئد مطرح شد. از این تاریخ به بعد، موضوع دزدی دریایی در دستورکار گروه امنیت دریایی این سازمان قرار گرفته است.

در سال ۱۹۹۰ میلادی، آیمو تلاش خود را بر جنوب شرقی آسیا و به خصوص تنگه مالاکا متمرکز ساخت و مذاکرات خود را در این خصوص و با هدف جلوگیری از این پدیده، با مسؤولین محلی افزایش داد. از سوی دیگر این سازمان، دولت‌های ساحلی را مجاب کرد تا امور را به دست گیرند و سازمان‌دهی خاصی به وجود آورند تا به اتفاق، علیه‌ی تهاجمات مبارزه کنند. به ویژه ژاپن، برای تصویب یک تفاهم‌نامه‌ی محلی تلاش زیادی به عمل آورده است.

تفاهم‌نامه‌ی RECAAP، که توسط ژاپن، سنگاپور، مالزی، اندونزی، هند، کره و چین به امضا رسیده است، در سال ۲۰۰۵ میلادی اجرایی شد. این تفاهم‌نامه، چارچوبی کلی را برای هماهنگی و همکاری شکل می‌دهد، اما مشتمل بر مقرراتی جزئی راجع به طرق تعهد و همچنین حق تعقیب معکوس که به دولت امکان می‌دهد تا دزدان دریایی را در آب‌های سرزمینی یک کشور همسایه تعقیب کند، نمی‌باشد. این تفاهم‌نامه با تفاهم‌نامه‌های دوجانبه یا یک‌جانبه‌ی همکاری تکمیل شده است.

آیمو پس از آن‌که در تنگه "مالاکا" موفقیت‌هایی را کسب کرد، تلاش‌های خود را به سوی آفریقا و نیجریه معطوف ساخت، البته به استثنای یمن و کنیا، تقریباً توانایی نظامی نبرد وجود ندارد و ممنوعیت جابه‌جایی محموله‌های تسلیحاتی که در سومالی به کار بسته می‌شود، هرگونه تحصیل شیوه‌ها را ناممکن می‌گرداند.

آیمو در نوامبر ۲۰۰۵ میلادی در خصوص کشور سومالی، از دبیرکل سازمان ملل متحد خواسته است تا با صدور قطعنامه‌ای این کشور را متقاعد کند تا



با ورود ناوهای جنگی به آب‌های سرزمینی خود موافقت کند؛ (راه‌حلی که در نهایت در سال ۲۰۰۸ میلادی به وسیله‌ی قطعنامه‌ی ۱۸۱۶ پذیرفته شد). پس از آن، این سازمان دو کنفرانس منطقه‌ای را، (در اکتبر ۲۰۰۸ میلادی در یمن و در پایان ۲۰۰۹ میلادی در جیبوتی) ترتیب داد تا بر پایه‌ی الگوی RECAAP، یک همکاری منطقه‌ای برای مبارزه علیه دزدی‌های دریایی در مرکز آفریقا و در امتداد کناره شرقی آن، ایجاد کند. مسؤلیت آیمو در مورد دزدی‌های دریایی آسان نیست، چراکه این سازمان باید بتواند ثمره‌ساز باشد و همکاری‌های منطقه‌ای را بین کشورهای ساحل‌نشین رواج دهد. از جمله توسعه‌ی اقتصادی که با برقرار کردن امنیت در آب‌های سرزمینی آن‌ها، فراهم می‌شود. آیمو این کار را با برانگیختن حساسیت آن‌ها انجام می‌دهد. برای یک دولت، دشوار است که راه‌کارهایی برای تضمین امنیت در قلمرو خود نداشته باشد.

کد بین‌المللی امنیت کشتی‌ها

کد بین‌المللی راجع به امنیت کشتی‌ها (ISPS) که در دسامبر ۲۰۰۲ میلادی به دنبال حوادث ۱۱ سپتامبر، در آیمو به تصویب رسید، قواعد و توصیه‌های عملی را بیان می‌کند، که تا حد امکان، روبرو شدن کشتی‌ها را با خطرات تروریستی کاهش می‌دهد. مقررات موجود در این قانون، به کمک تبصره‌ی اصلاحی، به کنوانسیون SOLAS "حفظ جان انسان در دریا" (که از سال ۱۹۶۰ میلادی، مرتباً توسط آیمو مورد بازبینی قرار گرفته است) وارد شده است، ولی همه‌ی این کشورها (مانند لیبی)، این اصلاحات را تصویب نکرده‌اند. اجرای این قانون، بر عهده‌ی متصدیان کشتی و قوای حاکم در بنادر است. این تدابیر، اساساً در به اجرا درآوردن موارد زیر متجلی می‌شود: نظارت بر جابه‌جایی خدمه‌ی کشتی و کشتی‌ها، تعیین موقعیت بهتر کشتی‌ها و توسعه‌ی شیوه‌های ارتباطی و روش‌های اضطراری که باعث می‌شوند پیام‌هایی که موقعیت کشتی، سرعت آن و نوع تهدید پیش‌روی آن را مشخص می‌کنند برای متصدی کشتی و مراکز محلی عملیات حفاظت و نجات (CROSS) ارسال کنند.

توصیه‌هایی به متصدیان کشتی

آیمو، در تکمیل مقرره‌ی عمومی ISPS، توصیه‌های خاصی را تدوین کرده است که عمده‌ی توجه‌ی آن معطوف به دریانوردان و متصدیان کشتی است تا بتوانند از این طریق، آن‌ها را در برخورد با حمله‌ی دزدان دریایی یاری رسانند. "ده فرمان تضمین"، اقدامات اصلی را که باید اتخاذ شوند جمع‌بندی می‌کند: مراقبت از کشتی و محموله‌ی آن، روشنایی کشتی و بدنه‌ی آن، برقرار کردن وسیله‌ی ارتباطی برای به دست آوردن یک کمک خارجی، نظارت بر دستیابی به محموله و امکان سکونت، بسته نگه داشتن پنجره‌ها، در معرض دید قرار ندادن اشیای قیمتی، بالا نگه داشتن پله‌های بالا برنده از کشتی، قرار دادن نگهبانان متعهد تحت نظارت یک افسر، مطلع کردن نیروهای انتظامی در مورد هر سرقت خاص، سرقت ساده یا تلاش برای سرقت.

کوششی در اطلاع‌رسانی و آموزش

کار مبنایی خدمات آموزش

مأموریت‌های تکمیلی مدیریت آموزش نظامی (DRM) و مدیریت عمومی امنیت خارجی (DGSE)، به نیروهای فرانسوی و نیروهای مسلح این امکان را می‌دهد تا اطلاعات زیادی را در اختیار داشته باشند از سوی دیگر، به آن‌ها اجازه می‌دهد که هر چه بهتر پدیده‌ی دزدی دریایی را بشناسند و با آن مبارزه کنند. DRM، غالباً آموزش‌های تصویری و الکترومغناطیسی (شنیداری) را

تولید می‌کند و با کشتی‌ها و هم‌پیمانانی که در منطقه حضور دارند همکاری می‌کند، تا اطلاعات را جمع‌آوری کنند. DGSE، به نوبه‌ی خود، آموزش‌هایی را در خصوص وضعیت زمینی جمع‌آوری می‌کند، تا هر چه بهتر بتوان با بافت عمومی دزدی دریایی و همچنین محیط دزدان دریایی و مسؤولین آن‌ها آشنا شد.

سه‌م مرکز آموزش دریانوردی (CR-MAR)

مرکز آموزش دریانوردی در سال ۲۰۰۵ میلادی، در "برست" به وجود آمد تا آموزش‌هایی که در چارچوب حفاظت دریایی برای دریانوردی مفید است را سامان دهد و جریان انتقال این اطلاعات در میان نیروی دریایی، DRM و فعالان آموزشی دیگر را تسهیل کند.

نظارت ارادی مربوط به دریانوردی (CNV)

CNV، پروتکلی برای همکاری و تبادل اطلاعات میان ناوگان ملی و متصدیان کشتی‌های فرانسوی است که هدف از آن، تضمین امنیت کشتی‌ها و ناوگان فرانسوی است. این پروتکل در پی حکمی در ژانویه ۱۹۵۹ میلادی، برای دوران جنگ پیش‌بینی شده است که مبتنی بر سازمان عمومی دفاعی است و سپس توسط مصوبه‌ی هیئت وزیران در ژوئن ۲۰۰۱ میلادی، به حمایت از کشتی‌های ناوگان تجاری در دوران صلح، تسری یافته است.

ورود شورای امنیت سازمان ملل متحد

از ماه مه ۲۰۰۸ میلادی، شورای امنیت سازمان ملل متحد، بیش از چهار قطعنامه راجع به نبرد علیه دزدی‌های دریایی در آب‌های سومالی و خلیج عدن به تصویب رسانیده است. (قطعنامه‌های: ۱۸۱۶، ۱۸۳۱، ۱۸۴۶ و ۱۸۵۱)، که

- عدم ثبات سیاسی یا قوای عمومی بی کفایت (دولت ضعیف یا خراب).
- جمعیت فقیری که از طریق دریا، امرار معاش می کنند (به طور نمونه ماهیگیران).

از میان این عوامل، می توان خاطر نشان کرد که پس از پایان جنگ سرد، حضور نیروی دریایی شوروی و به دنبال آن آمریکایی ها در آب های جهان، به شدت کاهش یافته است. این در حالی است که ثروت فزاینده ای بر روی اقیانوس ها در حرکت است، چرا که جهانی شدن، انفجاری در رفت و آمد دریایی به دنبال دارد. عوامل دیگری که به نوگرا شدن تجارت دریایی وابسته است، همانند افزایش کشتی های کانتینری و کاهش اعضای تیم ها، در عین این که به پیشرفت اقتصادی کمک می کنند، آسیب پذیری کشتی ها و محموله های شان را نیز تشدید می کنند. نهایتاً، سقوط امپراتوری شوروی و تعدد درگیری های منطقه ای در دهه ۹۰ میلادی، افزایش جنگ افزارهای ارزان قیمت را به دنبال داشته است، که تجارت پررونق این اسلحه ها نیز یکی از صورت های جهانی شدن محسوب می شود.

ج- تحولی تناقض آمیز

اداره ی دریانوردی بین المللی (BMI)، تقسیمی تخصصی از شعبه ی سازمان تجارت بین الملل (ICC) است که در سال ۱۹۸۱ میلادی به وجود آمده است تا در مبارزه علیه انواع جرایم و تخلفات دریایی مشارکت کند. در ۱۹۹۲ میلادی، BMI، در واکنش به افزایش هشداردهنده ی اقدامات دزدی دریایی در آب های جهانی، مرکز تعقیب دزدان دریایی (Piracy Reporting Center) را در کوالالامپور، واقع در کشور مالزی ایجاد کرد که اهداف آن عبارت است از: آمارگیری از اقدامات دزدی دریایی و حملات مسلحانه ای که توسط کشتی های تجاری اعلام شده است، هشدار به قوای عمومی در خصوص این حملات و مشارکت با قوای محلی در نبردشان علیه دزدی دریایی، کمک رساندن به متصدیان کشتی و گروه هایی که مورد تعرض این حملات قرار گرفته اند، انتشار اطلاعاتی راجع به دزدی دریایی در جهان.

با این وجود، تخمین تعداد واقعی حملات دشوار است، زیرا همواره هشدارهای نادرستی وجود دارد. وانگهی، BMI، تفکیکی را میان حملاتی که در عمق دریا محقق می شود و حملاتی که در آب های سرزمینی به وقوع می پیوندد، صورت نداده است؛ در حالی که حملات اخیر، از دیدگاه حقوقی، حملات دزدی دریایی را تشکیل نمی دهند، بلکه اقدامات راهزنی هستند که در بیشتر اوقات، به حملات مسلحانه شباهت دارند.

با این همه، آمار و نقشه هایی که BMI منتشر می کند، منبع گران بهایی برای آشنایی با پدیده ی دزدی دریایی و تحول آن در زمان و مکان است. از این پس، آن ارقام اصلی که توسط BMI از سال ۲۰۰۳ میلادی افشا شده است را از سر می گیرد، امری که تصویری مقایسه ای از تحول کمی دزدی را ترسیم می کند. هر چند تعداد کلی حملات، بین سال های ۲۰۰۳ و ۲۰۰۷ میلادی کاهش یافته است، احتمالاً افزایش روشنی از این تاریخ به بعد مشاهده می شود، که به خاطر افزایش شدید حملات در سومالی و خلیج عدن و همچنین در قلب نیجریه است.

بدین ترتیب، مطابق گزارش BMI، که در ژانویه ۲۰۰۹ میلادی منتشر شد، ۲۹۳ کشتی آماج حمله قرار گرفته اند و ۴۹ کشتی ربوده شده اند، ۸۸۹ دریانورد به گروگان گرفته شدند، ۱۱ نفر از آنها کشته شده و ۲۱ نفر ناپدید یا مرده تصور شدند. قسمت عمده ی این حوادث، در سواحل سومالی به وقوع پیوسته است: ۱۱۱ حمله، با ۴۲ کشتی ربوده شده و ۸۱۵ دریانورد گروگان. مطابق این گزارش، ۱۳ کشتی با ۲۴۲ دریانورد، از ابتدای ۲۰۰۹ میلادی همچنان در دستان این دزدان دریایی گرفتار هستند.



شاهدی بر اهتمام فزاینده، نسبت به فعالیت ها و خطرات این پدیده است.

دخالت اتحادیه ی اروپا

فرانسه، در چارچوب ریاست خود بر این اتحادیه، از ابتدای ژوئیه ۲۰۰۸ میلادی، تدبیر صرفاً اروپایی را برای اعمال قطعنامه ی ۱۸۱۶ به اجرا درآورده است.

تعریفی دقیق ولی مضیق از دزدی دریایی

ماده ی ۱۰۱ کنوانسیون مونتهنگوبای، چهار شرط را برای مشخص ساختن عمل دزدی دریایی لازم می داند:

- این عمل باید در پهنه ی دریا به وقوع بپیوندد، یعنی حداقل فراتر از محدوده ی ۱۲ میلی آب های سرزمینی باشد.

- این عمل، باید با "خشونت" همراه باشد: به عنوان مثال، بالا رفتن از عرشه ی کشتی به زور و بدون این که درخواست شده باشد، به این تعریف مرتبط است.

- قایق "دزد دریایی"، باید یک کشتی غیرجنگی باشد.

- این حمله باید به خاطر اهداف خصوصی انجام شده باشد (سرقت، درخواست فدییه و...).

ب- علل مختلف پیدایش دزدی دریایی

به صورت کلی، سه شرط لازم است تا افزایش پدیده ی دزدی دریایی را بپذیریم:

- موضع گیری جغرافیای مناسب (خلیج، تنگه، کناره های بیابانی یا بریده بریده، مجمع الجزایر) در یک نقطه ی دریایی مسیر ثروت.



– **اندونزی:** بالونگان (جاوا)، بالیکپایان (کالیمانتان) و بلوان (سوماترا)، از خطرناک‌ترین بنادر محسوب می‌شوند. بسیاری از حملات در بین مناطق گزارش شده‌اند.

– **تنگه‌های سنکاپور و مالاکا:** به دنبال به اجرا درآمدن گشت‌های منظم توسط کشورهای حاشیه‌ی این تنگه از سال ۲۰۰۵ میلادی، تعداد حملات در این منطقه کاهش یافته است. با این وجود، به کشتی‌ها توصیه می‌شود که در هنگام عبورشان از این تنگه، مراقبت‌های لازم را به عمل آورند.

آفریقا و شبه‌جزیره‌ی عربی

– **سواحل نیجریه:** این حملات به گونه‌ای خاص، خشونت‌بار هستند. هدف از این حملات، غارت کشتی‌ها و همچنین ربودن افراد حاضر در کشتی است. این حملات می‌توانند در امتداد سواحل دریایی یا با سد کردن رودهای بزرگ ایجاد شوند. ۴۰ اقدام به دزدی مسلحانه، برای نیجریه در سال ۲۰۰۸ میلادی گزارش شده است، که اساساً در آب‌های سرزمینی، به ویژه مناطق بندری (لاگوس، هارکور) صورت گرفته‌اند.

– **سواحل تانزانیا:** از ماه ژوئن سال ۲۰۰۶ میلادی، ۳۴ حادثه، به خصوص در مورد کشتی‌های باری گزارش شده است.

خلیج عدن – سومالی – کشورهای حاشیه‌ی اقیانوس هند

دزدی دریایی پدیده‌ای است که از ۲۰۰۳-۲۰۰۴ میلادی، در نیجریه به وقوع پیوسته است و امروزه این ناحیه یکی از خطرناک‌ترین نواحی محسوب می‌شود. این خلیج، که در حاشیه‌ی جنگل‌ها و آب‌هایی است که به سختی قابل نفوذ هستند، منطقه‌ی استراتژیکی است که هفتمین ذخایر نفت جهان و نهمین ذخیره‌ی جهانی گاز را در خود دارد. در همه‌ی موارد، دزدی دریایی، به انگیزه‌ی سوداگرایی انجام می‌گیرد؛ این دزدی‌ها، جنبه‌ی سیاسی دارند (حتی در نیجریه که در آن وابستگی به MEND بیشتر یک بهانه است تا واقعیت)

دومین منطقه‌ای که بیش از همه درگیر است، آب‌های نیجریه با ۴۰ حمله، ۵ کشتی ربوده شده و ۲۹ دریانورد گروگان است. در مقابل، این وضعیت در اطراف اندونزی رو به بهبود است، زیرا صرفاً ۲۸ حمله در ۲۰۰۸ میلادی در برابر ۱۲۱ حمله در ۲۰۰۳ میلادی، به وقوع پیوسته است. تنگه‌ی "مالاکا"، که چندین سال است "لویدز" لندن آن را به عنوان خطرناک‌ترین منطقه در نظر می‌گیرد، صرفاً دو حمله در ۲۰۰۸ میلادی در برابر ۷ حمله در سال ۲۰۰۷ میلادی را به خود دیده است.

به نظر می‌رسد ویژگی سه‌ی ماهه نخست ۲۰۰۹ میلادی، افزایش شدید اقدامات دزدی دریایی باشد (۱۰۲ حادثه که ۲۰ درصد بیشتر از سه ماهه‌ی آخر ۲۰۰۸ میلادی است)، که اساس این تشدید، از سرعت گرفتن حملات در خلیج عدن و امتداد سواحل سومالی ناشی می‌شود. بدین ترتیب، در طی سه ماهه‌ی نخست ۲۰۰۹ میلادی، ۶۱ حمله به وقوع پیوسته است، در حالی که همین امر در دوران مشابه‌ی سال ۲۰۰۸ میلادی صرفاً ۶ حمله بوده است. ۴۱ حادثه، صرفاً در خلیج عدن اعلام شده است و پنج کشتی ربوده شده‌اند. با این همه، "نرخ موفقیت" دزدی‌های دریایی از ابتدای سال رو به کاهش است؛ چرا که از یک‌سوم (یک ناو به سرقت رفته از هر سه ناو مورد حمله) در پایان سه ماهه ۲۰۰۸ میلادی به یک‌ششم در ژانویه ۲۰۰۹، یک‌هشتم در فوریه و یک‌دوازدهم در ماه مارس تغییر پیدا کرده است. این امر نشان می‌دهد که حضور نیروهای دریایی در این ناحیه، تأثیری قطعی دارد.

جغرافیای حوادث:

جنوب شرقی آسیا، شبه‌قاره‌ی هند

– **بنگلادش:** از ژانویه‌ی ۲۰۰۶ میلادی، ۷۴ حادثه در این منطقه گزارش شده است. اغلب حملات بر روی نقاط لنگرگاه در اطراف "چیتاگونگ" متمرکز می‌شود. با وجود آن که اخیراً تعداد حملات پایین آمده است، این منطقه همچنان پرخطر است.



نتیجه

نتیجه‌ی پایان دادن به مسأله‌ی دزدی دریایی، ثبات داخلی سومالی است، که لزوماً با احیای حاکمیت و قوای عمومی، برقرار کردن ساختارهای اداری و برقراری مجدد حاکمیت دریایی انجام می‌پذیرد. از امروز، دو محور عمل باید مقدم شمرده شود، همکاری نیروهای دریایی که در این منطقه دخالت می‌کنند و گسترش ظرفیت دولت‌های منطقه‌ای، برای آن که امنیت دریایی در این حوزه را تضمین کنند.

فرای وضعیتی که در سواحل سومالی وجود دارد، دزدی دریایی در میان مسائل جهانی، در زمره‌ی مسائل مربوط به تأمین امنیت فضاهای دریایی جهانی جای می‌گیرد. این هدف، که هم‌زمان ضمانت و امنیت دریایی را دربر می‌گیرد، صرفاً با تلاش‌های کشورهای توسعه‌یافته قابل دستیابی نیست. کشورهای حاشیه‌ی دریاها و منافع خصوصی (متصدیان کشتی، فرماندهان) نیز باید در اینجا مشارکت کنند، منابع تجارت دریایی، باید در مرکز توجه قرار گیرند، تا امنیت دریانوردی بازگردانده شود.

برای نیل به این اهداف، باید سه ظرفیت، با همکاری در همه‌ی سطوح، از طریق ائتلاف‌ها و نواحی منطقه‌ای فعال شود:

- ظرفیت نظارت، توسط فدراسیون بردارهای ملی قابل دسترسی.

- ظرفیت تحلیل، توسط به اشتراک گذاردن تبادل اطلاعات.

- ظرفیت مداخله‌ی مناسب و پایدار.

هر کس باید مطابق با روش‌های اقتصادی و مالی، ظرفیت‌های نظامی و امنیتی و نیز ابزارهای حقوقی و فن‌آوری خود، در این تلاش جهانی، برای همکاری و وضع قواعد شرکت کند، تا آزادی دریاها را حفظ کند و هرچه بهتر این ذخیره‌ی مشترک که عبارت است از فضاهای دریایی، ارزش پیدا کند.

پیشنهادات

۱. اتخاذ شیوه‌های مداخله‌ی نظامی برای آن که حملات دزدان دریایی را با خطر و هزینه بیشتری مواجه کند.

۲. تشدید حضور دریایی و هوایی، برای آن که هرچه بهتر مناطق خطرپذیر را تحت پوشش قرار گیرند.

۳. استفاده از هواپیماهای بدون سرنشین، برای تقویت ابزارهای حمایتی.

۴. افزایش کمک به توسعه‌ی سومالی؛ به این شکل که از احیای دولت قانونی حمایت شود و ارائه‌ی کمک‌های مستقیم و مشروط به افراد این کشور ترتیب داده شود.

۵. جهت دادن به کمک‌های اروپا برای توسعه‌ی سومالی با اولویت‌های سیاست خارجی و امنیت عمومی و پیشرفت به سمت و سوی کمک مشروط‌تر و اقدامات مستقیم‌تر.

۶. سهم بودن در برقراری ظرفیت‌های حقوقی و قضایی کشورهای ساحلی.

۷. کمک کردن به سومالی، تا بر حاکمیت دریایی خود مسلط شود و از منابع صید و صیادی آن استفاده کند.

۸. بهبود سهم اطلاعات و همکاری، میان نیروهای دریایی حاضر در نواحی خطرپذیر.

۹. تقویت همکاری دوجانبه با کشورهای ساحلی در مورد حفاظت دریایی.

۱۰. نظارت بهتر بر جابه‌جایی‌های مالی ناشی از دزدی دریایی.

۱۱. شفاف ساختن مقررات بین‌المللی در خصوص پرچم.

۱۲. حمایت از اجرایی شدن سیاسی، فنی و مادی تفاهم‌نامه‌های منطقه‌ای، که در ژانویه ۲۰۰۹ میلادی در کشور جیبوتی به تصویب رسید.

۱۳. رعایت توصیه‌های امنیتی و رفتار کشتی در مناطق خطرپذیر.

۱۴. تقویت ظرفیت‌های دفاع غیرعامل کشتی‌ها و بهبود در تشکیل خدمه و تیم.

۱۵. مشارکت متصدیان کشتی در امنیت بخشیدن به مناطق دریایی.

۱۶. قبول چارچوب حقوقی ملی، برای فعالیت شرکت‌های نظامی - خصوصی. ■

و هدف تروریستی ندارند.

در منطقه‌ی تنگه‌ی "مالاکا" نیز همین‌گونه است، دزدان دریایی با قاچاقچیان مواد مخدر و حتی تروریست‌ها درمی‌آمیزند، ولی همکاری آشکاری وجود ندارد. در اینجا نیز، دزدان دریایی به نوعی رازداری نیاز دارند تا در فعالیت‌هایشان موفق باشند. آن‌ها به خوبی می‌دانند که یک اقدام تروریستی، پاسخ آن چنان شدیدی را باعث می‌شود که "تجارت" آن‌ها را نابود می‌گرداند.

نتایج غیرقابل انکار

۱. تأثیر اقتصادی و مالی گوناگون

در خلیج عدن، سال ۲۰۰۸ میلادی، سال مهمی برای دزدان دریایی بود. زیرا این حملات، بیش از ۳۰ میلیون دلار فدیة را به بار آورد. اگر به بودجه‌ی پونتلند که به ۱۵ میلیون دلار بالغ می‌شود نظری بیفکنیم، این رقم مبلغ زیادی است، اما با توجه به میزان رفت و آمد دریایی در منطقه‌ی خلیج عدن، مبلغ کمی است، زیرا دست‌کم، روزانه دو میلیون تن کالا (در این میان ۳/۵ میلیون بشکه نفت وجود دارد)، از طریق کانال سوئز ترانزیت می‌شود.

۲. تأثیر محدود بر رفت و آمد دریایی

راه دریایی آسیا/خاورمیانه-اروپا یکی از متداول‌ترین راه‌های دنیا و مسیری استراتژیک برای تأمین مواد مصرفی اروپا است. این راه، از چهار تنگه‌ی بین‌المللی عبور می‌کند: "مالاکا"، "باب‌المندب" (در دهانه‌ی خلیج عدن)، "ژبیلارتار" و "قدم کاله" (Dover Strait). این تنگه‌های بین‌المللی که بنا به تعریف، آب‌های تنگ و باریک هستند، بخش عظیمی از رفت و آمد و در نتیجه خطرات دریایی را در خود جمع دارند. این تنگه‌ها، نقاط استراتژیکی را شکل می‌دهند که عموماً توسط کشورهای ساحل‌نشین محافظت و نظارت می‌شوند. آن‌ها برای تبادل میان کشورهای ساحل‌نشین، مساعدتر هستند و به این دلیل فعالیت محلی شدیدی را تولید می‌کنند.

تلاش جهانی برای جبران

حذف مواد مخرب لایه‌ی اوزن در صنعت حمل‌ونقل دریایی

حمیده سادات هاشمی

یکی از موفق‌ترین پیمان‌نامه‌های بین‌المللی زیست‌محیطی قلمداد می‌شود. با اجرای مواد توافقی این پروتکل، تاکنون حدود ۹۰ درصد از کل مصرف و تولید فریون‌ها و هالنها، به عنوان مواد اصلی تحت کنترل پروتکل و به منزله‌ی مواد مخرب لایه‌ی اوزن، در کشورهای در حال توسعه حذف شده است. با این حال و علی‌رغم دستاوردهای چشم‌گیر این پروتکل برای حذف مواد مخرب لایه‌ی اوزن، براساس گزارش‌های موجود، برخی از این مواد در صنایع و تسهیلات دفاعی هوایی، دریایی و زمینی به عنوان مصارف حساس و یا در بخش سرمایه‌سازها هنوز مورد استفاده قرار می‌گیرند. با وجود این که امروزه تأسیسات و تجهیزات نظامی جدید فاقد فریون‌ها و هالنها هستند، اما استفاده از این مواد برای تعمیر و پشتیبانی از سیستم‌ها و تجهیزات قدیمی مبتنی بر به کارگیری این مواد همچنان ادامه دارد.

"پروتکل مونترال در زمینه‌ی مواد مخرب لایه‌ی اوزن" یک پیمان‌نامه بین‌المللی برای حفاظت از این لایه است که در ۱۶ سپتامبر سال ۱۹۸۷ میلادی به امضاء کشورهای متعهد رسیده و از اول ژانویه ۱۹۸۹ میلادی لازم‌الاجرا شده است. براساس مستندات دفتر حفاظت از لایه‌ی اوزن وابسته به سازمان حفاظت محیط‌زیست، این پروتکل برنامه‌ی زمان‌بندی و مکانیزم‌های مالی و اجرایی مورد نیاز برای حذف و جای‌گزینی مواد مخرب لایه اوزن با مواد و تکنولوژی‌های جای‌گزین سازگار با محیط‌زیست از طریق ارائه‌ی چارچوب‌های سیاست‌گذاری، تدوین مقررات، معرفی جای‌گزین‌های مناسب، ظرفیت‌سازی، آموزش، پایش و نظارت و ارائه‌ی کمک‌های مالی و انتقال تکنولوژی به کشورهای عضو این پروتکل را فراهم می‌سازد. این پروتکل در سطح بین‌المللی، پروتکل مونترال به عنوان

بررسی‌ها نشان داده است که فریون‌ها به منزله‌ی مواد سرمایشی در سیستم‌های خنک‌کننده و ایجادگر تهویه‌ی مطبوع تأسیسات دفاعی و نیز در بخش حمل‌ونقل دریایی و عملیات سوخت و ساز کشتی‌ها استفاده می‌شوند. همچنین هال‌ن‌ها نیز به عنوان مواد اطفاء حریق در نیروی زمینی، دریایی و هوایی به ویژه برای حفاظت کارکنان و ایمنی کادر نظامی کاربرد دارند. از این‌رو توجه به مدیریت مواد و ترکیبات مضر برای محیط‌زیست از آن جهت اهمیت دارد که در بسیاری از موارد، تأثیرات سوء ناشی از کاربرد این مواد نه تنها باعث تخریب محیط‌زیست می‌شوند، بلکه به صورت غیرمستقیم بر نظام‌های اقتصادی، اجتماعی و سیاسی کشورها نیز تأثیر سوء دارند. فریون‌ها (CFCs)، به طور عمده در سیستم‌های خنک‌کننده‌ی (سرمایشی) و به ویژه در سیستم‌های تهویه‌ی مطبوع کشتی‌ها و تأسیسات قدیمی نظامی مورد استفاده قرار می‌گیرند.

بررسی‌ها نشان می‌دهد که کاربرد فریون‌ها در برخی از تجهیزات دریایی مانند کشتی‌ها و زیردریایی‌ها همچنان ادامه دارد؛ چرا که سیستم‌های سرمایشی در این قبیل تجهیزات به نحوی طراحی شده‌اند که فقط امکان استفاده از نوع مشخصی از مواد مخرب لایه‌ی اوزن (فریون‌ها) را فراهم می‌سازند. ابعاد و احجام این قبیل تأسیسات خنک‌کننده، متناسب با نیازهای خاص تجهیزات طراحی شده است. البته ممکن است با جای‌گزینی فریون‌ها، برخی مشخصات این تجهیزات مانند ویژگی اکوستیک آن‌ها تغییر کند.

در برخی موارد جای‌گزینی فریون‌ها در تجهیزات دریایی و به ویژه در بخش نظامی بسیار پرهزینه است از این جهت، هزینه‌ی تهیه و راه‌اندازی چنین تجهیزاتی، اغلب به منزله‌ی عاملی محدودکننده محسوب می‌شود.

مدیریت مواد مخرب لایه‌ی اوزن و گازهای گلخانه‌ای

علی‌رغم وجود تکنولوژی‌های مؤثر در جای‌گزینی فریون‌ها، بسیاری از این تکنولوژی‌ها مبتنی بر کاربرد گازهایی مانند هیدروکلروفلوروکربن‌ها (HCFCs) و هیدرو فلوروکربن‌ها (HFCs) هستند. با توجه به این که کشورهای عضو پروتکل مونترال متعهد شده‌اند که مصرف و تولید هیدروکلروفلوروکربن‌های مورد استفاده‌ی خود را از سال ۲۰۱۳ میلادی به تدریج کاهش دهند، لازم است تا جای‌گزین‌های مناسبی برای این گروه از مواد معرفی و مورد تحقیق قرار داده شوند. از طرف دیگر هیدرو فلوروکربن‌ها جزو گازهای گلخانه‌ای





محسوب می‌شوند و کشورهای عضو پروتکل کیوتو نیز در حال اتخاذ مقرراتی برای مدیریت این قبیل گازها که دارای توان گرمایش جهانی بالایی هستند، می‌باشند.

بر این اساس، در رویارویی با چنین وضعیتی، مواد جای‌گزین با توان گرمایش جهانی کمتر، در حال معرفی به بازار هستند. بنابراین لازم است کشورهای در حال توسعه نیز در انتخاب تکنولوژی‌ها و مواد جای‌گزین، به این موضوع با دقت بیشتری توجه کنند و تا حد امکان از به کارگیری جای‌گزین‌هایی که دارای توان گرمایش جهانی بالاتری هستند بپرهیزند. به عنوان اولین قدم در این زمینه، از "دفتر اوزن" کشورهای منطقه خواسته شد تا با جلب مشارکت سازمان‌های فعال در بخش حمل‌ونقل دریایی، مانند وزارت‌خانه‌های دفاع کشورهای خود و دیگر سازمان‌هایی که با این بخش‌ها در ارتباطند، در برنامه‌ریزی‌ها و اجرای فعالیت‌های مدیریت هیدروکلروفلوروکربن‌ها شرکت کنند و زمینه‌های اتخاذ تصمیم‌های درست و مؤثر برای به کارگیری جای‌گزین‌های مناسب را فراهم سازند. به این ترتیب ضروری است که سازمان‌های مرتبط، دستورالعمل‌های خاصی را برای اجتناب و کنترل نشت و انتشار تصادفی مواد مخرب لایه‌ی اوزن به ویژه در بخش حمل‌ونقل دریایی تدوین کنند و آن‌ها را به اجرا درآورند.

در این مورد، مقرر شد برنامه‌ی محیط‌زیست سازمان ملل متحد، از الگوی به کار گرفته شده در کشور هلند برای کنترل نشت مواد مخرب لایه‌ی اوزن پیروی کند و از کشورها نیز خواسته شد تا دستورالعملی مبنی بر تعیین جرایم مختلف برای موارد نشت اتفاقی مواد مخرب لایه اوزن و سایر مواد زائد خطرناک تدوین و اجرا کنند. از سوی دیگر در تصمیمات برنامه‌ی محیط‌زیست سازمان ملل اعلام شده است که با توجه به این‌که مناطق آسیا و اقیانوسیه دارای بزرگ‌ترین تأسیسات اوراق و بازیافت کشتی است، لازم است مراتبی اتخاذ شود تا امکان بازیافت کلیه‌ی هواپیماها و کشتی‌های کهنه و از رده خارج شده‌ای که دارای مواد مخرب لایه‌ی اوزن هستند، تسهیل شود.

در این مورد، سازمان جهانی دریانوردی (IMO) به منظور فراهم‌سازی دامنه‌ی عقد یک پیمان‌نامه بین‌المللی در زمینه‌ی امحاء کشتی‌های فرسوده، قرار است در ماه می سال ۲۰۰۹ میلادی، نشستی بین‌المللی را در منطقه‌ی مورد نظر برگزار کند. در حال حاضر بخش اوزن برنامه‌ریزی محیط‌زیست سازمان ملل متحد نیز در حال تدوین یک پروژه برای امحاء زائدات کشتی‌ها و هواپیماهای فرسوده است.

۲۰۱۳ و ۲۰۱۵ میلادی است.

در تدوین این برنامه‌ی مدیریتی، لازم است که تأثیر مشکلاتی از قبیل رکود اقتصاد جهانی و بحران انرژی بر مصرف‌کنندگان HCFC مورد نظر قرار گیرد. بنابراین ضرورت دارد تا مصرف‌کنندگان HCFCها در سال‌های ۲۰۰۹ و ۲۰۱۰ میلادی با دقت بیشتری مورد ارزیابی واقع شوند، تا این ارزیابی به منزله‌ی پایه و اساس چگونگی دخالت دولت در این پروژه برای رسیدن به اهداف سال‌های ۲۰۱۳ و ۲۰۱۵ میلادی قلمداد شود.

جای‌گزین‌های HCFCها

بر طبق تصمیم نوزدهمین نشست اعضای پروتکل مونترال، دستیابی به حذف HCFCها باید با انتخاب و بهره‌گیری از تکنولوژی‌های سازگار با محیط‌زیست صورت پذیرد. همچنین سایر جوانب و نگرانی‌های محیط‌زیستی از جمله مواردی که در توافقات و پیمان‌نامه‌های چندجانبه زیست‌محیطی به آنها اشاره شده‌اند نیز باید در جریان طرح‌ریزی و اجرای برنامه‌های حذف HCFCها، مورد نظر قرار گیرند.

HCFCها به طور طبیعی هم مخرب لایه‌ی اوزن و هم عاملی برای گرمایش زمین محسوب می‌شوند. بر این اساس، لازمه‌ی انتخاب

برنامه‌ی مدیریت حذف HCFCها

حذف HCFCها (هیدروکلروفلوروکربن‌ها) در قالب یک برنامه‌ی ملی و متناسب با نیازها و الزامات خاص ایران انجام می‌گیرد. اجرای این برنامه نیازمند ایجاد و التزام به تعهدی قوی در دولت جمهوری اسلامی ایران است. این تعهد، باید در همه‌ی زمینه‌ها یعنی اعمال سیاست‌ها و اجرای قوانین و مقررات، توان‌مندسازی و ارتقاء ظرفیت‌های داخلی، فعالیت‌های آموزشی تخصصی و اطلاع‌رسانی عمومی و همچنین تدوین و اجرای پروژه‌های حذف فیزیکی HCFCها ایجاد شود، تا به طور دقیق و در انطباق با تعهدات کشور، حذف کامل HCFCها صورت پذیرد.

در گام نخست، سازمان حفاظت محیط‌زیست و دفتر حفاظت لایه‌ی اوزن، به نمایندگی از طرف دولت ایران و با همکاری آژانس‌های اجرایی، اقدام به تهیه‌ی برنامه‌ی مدیریتی حذف HCFCها (HPMP) می‌کند. این طرح، استراتژی کلی برای حذف HCFCها را شامل می‌شود که در راستای اجرای تصمیم نشست نوزدهم اعضای پروتکل مونترال و به ویژه به منظور نیل به اهداف سال‌های

HCFC-141b	HCFC-123	HCFC-22	صنایع مصرف کننده
			تهویه مطبوع اتاق و اسپیلیت‌ها
			دستگاه‌های تهویه مطبوع مرکزی
			چیلرها
			کولر وسایل نقلیه (اتوبوس‌ها و قطارها)
			صنایع فوم

تکنولوژی‌های مبتنی بر مواد غیرمخرب لایه‌ی اوزن، ارزیابی و تشخیص مقدار پتانسیل گرمایش جهانی (GWP)، مواد جای‌گزین و همچنین توجه به اثرات جای‌گزین‌های جدید بر مصرف انرژی است. بدین ترتیب توجه به این موضوع‌ها می‌تواند در کنار منافع زیست‌محیطی، به صرفه‌جویی در هزینه‌ها نیز کمک کند.

صنایع مصرف کننده HCFCها در ایران

بدون شک یکی از بزرگ‌ترین مصرف کنندگان HCFCها، تولیدکنندگان دستگاه‌های تهویه و تبرید و نیز سرویس‌کاران و بخش خدمات پس از فروش این دستگاه‌ها هستند. این مسأله باید به صورت نظام‌مند و همه‌جانبه در تطابق با تعهدات کشور، در قبال پروتکل مونترال مورد توجه قرار گیرد. جدول زیر نشان‌دهنده مصارف احتمالی انواع HCFCها در صنایع مختلف است.

HCFCها در آینده تحت قوانین کنترل واردات و صادرات و سایر مقررات خرید و فروش شامل مجوزهای اجباری و سیستم سهمیه‌بندی قرار خواهند گرفت. از این‌رو برای واردکنندگان و توزیع‌کنندگان بسیار مهم است که در فرایند تدوین برنامه‌ی مدیریت حذف HCFCها همکاری و مشارکت داشته باشند و اطلاعات و تجربیات خود در زمینه‌ی واردات و فروش HCFCها را عرضه کنند؛ تا به این ترتیب دست‌یابی کشور به تعهدات خود در قبال پروتکل مونترال را آسان سازند. این مسئله بسیار مهم است که به یک تخمین دقیق و حساب شده از مقدار پایه‌ی مصرفی در کشور برسیم. همچنین ضروری است که گردانندگان صنعت و دیگر سازمان‌های مرتبط با دفتر لایه‌ی اوزن، همکاری‌های گسترده‌ای مبنی بر تشریح مساعی در این زمینه داشته باشند، تا به هدف حذف HCFCها در راستای برنامه راه‌بردی تعریف شده، دست یابیم.

مراحل اجرایی دولت برای یاری رساندن به صنعت در حذف HCFCها

کار بررسی و انجام برآوردهای دقیق از مصارف HCFCها و تهیه‌ی طرح مدیریتی حذف HCFCها (HPMP) با کمک مالی صندوق کمک‌های چندجانبه پروتکل مونترال (MLF) در حال انجام است. برنامه‌ی عمران سازمان ملل متحد (UNDP) به عنوان آژانس راهبر و برنامه‌ی محیط‌زیست سازمان ملل متحد (UNEP)، آژانس همکاری‌های فنی آلمان (GTZ) و سازمان توسعه‌ی صنعتی ملل متحد (UNIDO) با دفتر لایه‌ی اوزن همکاری می‌کنند. در جریان

جای‌گزین‌های HCFCها جمع‌آوری شود. به این ترتیب واحدهای سرویس و نگهداری و خدمات پس از فروش، در قبال همکاری‌های نزدیک و صمیمی با دفتر لایه‌ی اوزن، از کمک‌های موجود در طول برنامه‌ی حذف HCFCها برخوردار می‌شوند.

به این ترتیب دولت جمهوری اسلامی ایران با یک عزم ملی، می‌تواند اجرای تعهدات خود را با موفقیت به اثبات و به دستاوردهای مورد نظر در اهداف تعیین شده از سوی پروتکل مونترال، دست یابد. ■

بررسی‌های مقدماتی، دفتر حفاظت لایه‌ی اوزن با همکاری برنامه‌ی عمران سازمان ملل متحد و با کمک کارشناسان داخلی و بین‌المللی، برآورد اولیه‌ای از مصارف HCFCها در بخش‌های مختلف انجام داده است.

باید توجه داشت که واحدهای سرویس و نگهداری و خدمات پس از فروش نیز، باید به عنوان بخشی از بررسی‌ها، مورد ارزیابی و تدقیق قرار بگیرند و اطلاعات لازم در زمینه‌ی عملیات خدمات و تعمیر و ساختار و توان‌مندی‌های این بخش در استفاده از

تلاشگر گوهر چابهار

A LASHGAR TRAINING CENTER

برگزارکننده دوره‌های کوتاه‌مدت دربابی و تخصصی دارای استاندارد ISO 9001:2000 و کنوانسیون STCW-95

مقام محترم مدیریت عامل سازمان بنادر و دریانوردی

سال روز جهانی دریانوردی را به آن مقام محترم و کلیه برادران اداره کل استانداردها، آموزش و گواهینامه‌های دریانوردی و کلیه خواهران و برادران دریادار شاغل در سازمان را تبریک عرض می‌کنیم.

تلاشگر گوهر چابهار
رسول شکوری

چابهار - بندر شهید کلاتری - جنب استانداردهای آموزشی

تلفن: ۰۵۴۵-۲۲۲۴۱۷۲

فاکس: ۰۵۴۵-۲۲۲۱۴۲۶

Email: talashgargohar@yahoo.com

آغاز عملیات اجرایی اسکله صادرات غیر نفتی بندر گناوه



در هفته دولت، عملیات اجرایی احداث اسکله صادرات کالاهای غیرنفتی بندر گناوه، با حضور معاون برنامه ریزی، استاندار، مدیرکل بنادر و دریانوردی و تنی چند از مسئولان استانی و محلی آغاز شد.

در این مراسم، محمد راستاد مدیرکل بنادر و دریانوردی بوشهر در سخنانی اظهار داشت: «براساس سیاست سازمانی سرمایه گذاری دولتی در توسعه زیرساخت های بندری ادامه دارد و تلاش می شود تا از بخش خصوصی برای سرمایه گذاری در تأسیسات روبنایی استفاده شود.» وی افزود: «در بندر گناوه سرمایه گذاری بخش تعاونی بسیار راهگشا بوده و پیش بینی می شود با ایجاد اسکله صادراتی در این بندر، هم مبادلات مرزی و هم کاپوتاژ کالا به جزیره خارک رونق مضاعفی پیدا کند.»

راستاد خاطر نشان کرد: «پایانه کانتینری بندر گناوه نیز در حال بررسی است که اجرایی شدن آن نیاز به حمایت همه سازمان های ذیربط و ترغیب بخش خصوصی به سرمایه گذاری دارد.»

تیمور یزدانشناس فرماندار گناوه نیز در این مراسم گفت: «در حال حاضر بندر گناوه از رونق تجاری مناسبی برخوردار است ضمن این که بندر ریگ این شهر نیز در زمینه مبادلات مرزی فعال است.» وی ادامه داد: «در دولت نهم به ویژه در سفرهای استانی رئیس جمهوری، امتیازات قابل توجهی اعم از تسهیلات صادرات و واردات و همچنین اعتبارات مناسب برای توسعه زیرساخت های بندری در شهرستان گناوه در نظر گرفته شد که تحولات چشمگیری را در این زمینه ایجاد کرده است.»

فرماندار گناوه به اجرای طرح ساماندهی بندر گناوه، اسکله و ترمینال مسافری دریایی و همچنین سرمایه گذاری بخش خصوصی و دولتی در ساخت تأسیساتی نظیر انبارهای سرپوشیده و باراندازها اشاره کرد و گفت: «از زمان فعال شدن بخش خصوصی در این بندر امکانات و تجهیزات بندری ارتقا یافته و امروز نیز تعاونی بندر سازان آماده سرمایه گذاری برای ایجاد اسکله صادراتی است.» عبدالحسین خدردی مدیرعامل شرکت تعاونی بندر سازان گناوه نیز گفت: «زمانی که این تعاونی فعالیت های بندری را در گناوه آغاز کرد، امکانات تخلیه و بارگیری بسیار سنتی و ناچیز بود که امروز با حمایت مدیران استانی و محلی، به ویژه اداره

کل بنادر و دریانوردی، امکانات قابل توجهی در این زمینه ایجاد شده است.»

وی افزود: «اسکله ای که امروز درصدد آغاز عملیات اجرایی آن هستیم می تواند بخش قابل توجهی از مشکلات پهلوگیری شناورها و بارگیری کالاهای صادراتی را رفع کند.»

گفتنی است، اسکله صادرات کالاهای غیرنفتی بندر گناوه که با سرمایه گذاری ۱۰ میلیارد ریالی بخش خصوصی ساخته می شود، ۶۰ متر طول و ۲۰ متر عرض خواهد داشت.

* * *

ترانشیپ بیش از ۸۰ هزار TEU کانتینر در بندر شهید رجایی

رئیس اداره امور کانتینر مجتمع بندری شهید رجایی از ترانشیپ بیش از ۸۰ هزار TEU کانتینر از طریق این بندر از ابتدای امسال تاکنون خبر داد.

به گزارش روابط عمومی اداره کل بندرودریانوردی هرمزگان، حسین چراغی گفت: در این مدت ۸۰ هزار و ۷۵۶ TEU ترانشیپ از طریق این بندر صورت گرفت که در مقایسه با مدت مشابه سال قبل ۶۳ درصد رشد داشت.

وی گفت: از این تعداد ۴۰ هزار و ۳۱۸ TEU کانتینر تخلیه و مابقی بارگیری شد که به ترتیب از رشد ۸۳ درصدی و ۳۷ درصدی در این بخش برخوردار است.

چراغی اضافه کرد: این میزان کانتینر ترانشیپی به وسیله ۶ خط کشتیرانی لاینر وارد بندر شهید رجایی می شوند و به وسیله ۳ خط کشتیرانی فیدری نیز به بنادر منطقه ارسال می شوند.

رئیس اداره امور کانتینر مجتمع بندری شهید رجایی در ادامه تصریح کرد: سرویس های ویژه کانتینرهای ترانشیپی از طریق بندر شهید رجایی و با همکاری این بندر، شرکت تایدواتر و چند خط کشتیرانی فیدری راه اندازی شده است و این بندر را به بنادر خارجی بحرین، کویت، دمام و مسقط و همچنین بنادر داخلی بوشهر، بندر امام خمینی (ره)، عسلویه و چابهار متصل می کند.

وی به دلایل رشد ترانشیپ در این بندر اشاره کرد و گفت: علاوه بر آماده سازی و بهره برداری از فاز یک طرح توسعه بندر شهید رجایی، آنچه باعث تحرک ترانشیپ شده همکاری خوب خطوط کشتیرانی در این زمینه و تعیین سیاست های تعرفه ای و رقابتی مناسب و قابل انعطاف، که در قرارداد با راهبر پایانه کانتینری بندر شهید رجایی در نظر گرفته ایم، بوده است.

چراغی گفت: پیش بینی می شود با تلاش های صورت گرفته امسال بیش از ۳۰۰ هزار TEU کانتینر از طریق این بندر ترانشیپ شود.

افزایش یک و نیم برابری صادرات مواد معدنی از بندر شهید رجایی



رئیس اداره امور بندری مجتمع بندری شهید رجایی از افزایش یک و نیم برابری صادرات مواد معدنی از این بندر از ابتدای امسال تاکنون خبر داد.

به گزارش روابط عمومی اداره کل بندرودریانوردی هرمزگان، منصور خرم شکوه گفت: از ابتدای امسال تاکنون یک میلیون و سیصد هزار تن مواد معدنی از طریق این بندر به خارج از کشور صادر شد که در مقایسه با مدت مشابه سال قبل یک و نیم برابر افزایش نشان می دهد.

وی در ادامه افزود: در سال گذشته با واگذاری ۹۴ هکتار زمین به ۱۴ شرکت متقاضی در اراضی ۲۰۰ هکتاری واقع در جنوب غربی این بندر، کار صادرات مواد معدنی با سرعت بیشتری انجام گرفت.

خرم شکوه عمده مواد معدنی صادراتی را سنگ آهن، سنگ گچ و چدن عنوان کرد.

وی خاطر نشان کرد: استان هرمزگان و استان های همجوار از پتانسیل خوبی در بحث صادرات مواد معدنی برخوردارند که بر همین اساس سازمان بنادر تصمیم گرفته است تا پایان آذرماه سال جاری ۷۰ هکتار زمین به شرکت های متقاضی واگذار نماید.

خرم شکوه ابراز امیدواری کرد: با برنامه ریزی و هدف گذاری هایی که در این بخش صورت گرفته، صادرات مواد معدنی در سال های آینده با رشد چشمگیری مواجه شود.

* * *

برگزاری مانور اطفاء حریق در بندر آبادان

مانور اطفاء حریق در بندر آبادان برگزار شد. این مانور به منظور ارتقاء سطح ایمنی و افزایش توانمندی عملیاتی کارکنان آتش نشانی، به مدت ۳۰ دقیقه در بندر آبادان برگزار گردید.

گفتنی است: این عملیات از سوی واحد دریایی بندری-شرکت های تخلیه و بارگیری- گارد و کنترل و... نیز پشتیبانی گردید.

آموزش سیستم مکانیزه به شرکت‌های کارگزار ترابری گیلان



اولین مرحله‌ی آموزش سیستم مکانیزه به شرکت‌های کارگزار ترابری دریایی استان گیلان با حضور ۳۰ شرکت و در سالن اجتماعات اداره‌ی آموزش بندر انزلی برگزار شد.

در این سمینار آموزش سیستم مکانیزه بین امور شرکت‌ها، بنادر و شرکت‌های کارگزار ترابری دریایی در زمینه‌ی ثبت یا تمدید شرکت‌ها مورد بررسی قرار گرفت. از مهم‌ترین مباحث طرح‌شده در این دوره عبارتند از: پذیرش تقاضای تأسیس شرکت به صورت الکترونیکی، قابلیت پیگیری الکترونیکی تقاضاها، تبادل اطلاعات بین شرکت‌های کارگزاری، سازمان و بنادر تابعه، کاهش بوروکراسی اداری، کاهش تردد اشخاص به سازمان بنادر، کاهش سفرهای درون و برون شهری، تحقق دولت الکترونیک، رضایت ارباب‌رجوع‌ها با توجه به سرعت و فراگیر شدن امکان ارائه‌ی خدمات، حذف محدودیت جغرافیایی و همچنین ارائه‌ی خدمات یکپارچه، ارائه‌ی خدمات با ارزش افزوده، ارائه‌ی خدمات شخصی، ارائه‌ی خدمات با سرعت بیشتر، توسعه‌ی فناوری در دولت الکترونیک.

شایان ذکر است پورتال سازمانی یا همان نقطه‌ی دسترسی واحد مبتنی بر وب یا امکان دسترسی کاربران (مشتریان، همکاران تجاری، مدیران، کارمندان) به اطلاعات، سرویس‌ها، برنامه‌های کاربردی، فرایندها و افراد مورد نظر موضوع مهم دیگری بود که در این سمینار آموزشی مطرح شد.

* * *

اعطای تسهیلات ۵ میلیارد ریالی برای ساخت و خرید شناورهای مسافری استاندارد

معاون دریایی و بندری اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان از اعطای تسهیلات ۵ میلیارد ریالی به متقاضیان ساخت و خرید شناورهای مسافری استاندارد خبر داد.

به گزارش روابط عمومی اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان، سید محمد حکیمی در این باره گفت:

سازمان بنادر درصدد است به منظور نوسازی و ایمن‌سازی جابه‌جایی مسافران بین جزایر استان تسهیلاتی را برای خرید و ساخت شناورهای استاندارد به متقاضیان ارائه کند.

وی مبلغ این تسهیلات را ۵ میلیارد ریال برای ساخت و خرید هر شناور عنوان کرد و گفت: این مبلغ از محل وجوه اداره‌شده سازمان بنادر تأمین می‌شود و شرکت‌های حمل‌ونقل دریایی واجد شرایط دریافت تسهیلات می‌توانند درخواست‌های خود را برای بهره‌مندی از این تسهیلات، ارائه دهند.

حکیمی خاطر نشان کرد: متقاضیان می‌توانند برای کسب اطلاعات بیشتر به دبیرخانه اعطای تسهیلات اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان واقع در بندر شهید باهنر، اداره‌ی بازرسی و ثبت شناوران مراجعه کنند.

معاون دریایی و بندری اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان با اشاره به توجه جدی سازمان بنادر به افزایش ایمنی مسافرت‌های دریایی، گفت: سازمان بنادر در چند سال اخیر توجه بسیار خوبی به افزایش ضریب ایمنی مسافرت‌های دریایی داشته، از جمله اقدامات این سازمان در این زمینه از رده خارج کردن شناورهای غیراستاندارد و ورود شناورهای مسافری استاندارد است.

* * *

یک لنج باری در جزیره‌ی کیش غرق شد

سرپرست اداره‌ی بندر و دریانوردی کیش گفت: یک فروند موتور لنج باری به علت آب‌گرفتگی در جنوب شرقی کیش غرق شد.

به گزارش روابط عمومی اداره‌ی کل بنادر و دریانوردی هرمزگان، هوشنگ محمد رضایی در این باره اظهار داشت: این موتور لنج از شارجه عازم بندر دیر بود که در ۲۰ مایلی جنوب شرقی جزیره‌ی کیش دچار آب‌گرفتگی شد و بر اثر شدت سانحه، غرق شد.

وی اضافه کرد: هفت خدمه‌ی این شناور به کمک شناور تجسس و نجات سازمان بنادر و دریانوردی نجات یافتند و به جزیره‌ی کیش منتقل شدند که حال تمام نفرات مناسب گزارش شده است.

محمد رضایی در ادامه خاطر نشان کرد: مرکز امداد و نجات دریایی کیش به دلیل موقعیت خاص جزیره‌ی کیش در آب‌های خلیج فارس، به‌ویژه قرار گرفتن در مسیر تردد شناورهای سنتی استان‌های بوشهر و خوزستان، یکی از فعال‌ترین

مراکز تجسس و نجات دریایی کشور است. سرپرست اداره‌ی بندر و دریانوردی کیش تصریح کرد: از ابتدای سال جاری تاکنون ۳۳ مورد عملیات امداد و نجات توسط مرکز امداد و نجات دریایی کیش صورت گرفته است.

* * *

بندر لنگه محور اصلی توسعه‌ی شهرستان لنگه



فرماندار بندر لنگه در مراسم تجلیل از اصحاب رسانه شهرستان بندر لنگه ضمن قدردانی از دورکن اطلاع‌رسانی یعنی خبرنگاران و روابط عمومی‌ها، به تشریح برخی از وظایف اصحاب رسانه پرداخت.

به گزارش روابط عمومی اداره‌ی کل بنادر و دریانوردی هرمزگان، مهندس فردی افزود: خبرنگاران سخنگوی مردم هستند و مطبوعات با اشاعه‌ی اخبار توسعه‌دهنده‌ی اطلاعات و فرهنگ عمومی یک کشورند.

وی اذعان داشت: ارتباط تنگاتنگ روابط عمومی‌ها و خبرنگاران پیش‌نیاز رشد فرهنگی و اطلاع‌رسانی در راستای پیش‌برد مسائل اقتصادی و طرح‌های اجتماعی شهرستان بندر لنگه است.

مهندس فردی به تعامل این دورکن برای بیدار کردن مردم و مسئولان نسبت به موانع توسعه‌ی شهری اشاره کرد و گفت: توسعه‌ی اسکله‌ی بندر، محور اصلی این توسعه است. وی همچنین از دعوت دوباره مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی برای تسریع در این مهم خبر داد و گفت: اصحاب رسانه و مسئولان باید همگام با فرمانداری و اداره‌ی بندر و دریانوردی شهرستان در تحقق این امر مشارکت کنند.

گفتنی است در پایان نشست، علی پرماس مسئول روابط عمومی بندر لنگه به عنوان مسئول روابط عمومی نمونه شهرستان بندر لنگه معرفی شد.

از دو دستگاه ریچ استاکر در بندر بوشهر بهره‌برداری شد



در مراسمی با حضور استاندار بوشهر و شماری از مسئولان اجرایی استان، دو دستگاه ریچ استاکر در بندر بوشهر به بهره‌برداری رسید.

در این مراسم، محمد راستاد مدیرکل بنادر و دریانوردی بوشهر اظهار داشت: «برای راه‌اندازی این دو دستگاه ریچ استاکر، یک میلیارد و ۶۰۰ میلیون تومان اعتبار هزینه شده است.»

وی افزود: «تاکنون شش دستگاه ریچ استاکر در بندر بوشهر راه‌اندازی شده که هر کدام به‌طور متوسط روزانه ۲۰۰ کانتینر را جابه‌جا می‌کنند.» راستاد تصریح کرد: «توسعه بندری، پاسخگویی به ارباب رجوع و سرعت عمل در تخلیه و بارگیری از مزایای این دستگاه‌ها است.»

مدیرکل بنادر و دریانوردی بوشهر با اشاره به ظرفیت‌های بندر بوشهر گفت: «صنایع مختلف در استان، از جمله پروژه‌های عظیم پارس جنوبی، صنایع نفت، گاز، پتروشیمی، صنایع شیلات، نیروگاه اتمی، صنایع بسته‌بندی خرما، مزارع نخیلات، مزارع پرورش میگو، و نزدیکی این مناطق به بندر بوشهر از ویژگی‌های مثبت این بندر است.»

وی با بیان این‌که بوشهر نزدیک‌ترین منطقه‌ی ویژه اقتصادی بندری به کشورهای حوزه‌ی خلیج فارس است، افزود: «وجود صنایع کشتی‌سازی، صنایع فراساحل و همچنین خطوط منظم کشتیرانی در زمینه‌ی حمل بار، مسافر و کانتینر، بندر بوشهر را از سایر بنادر متمایز کرده است.»

شفقت، استاندار بوشهر، نیز در این مراسم با اشاره به بهره‌برداری از دو دستگاه ریچ استاکر گفت: «با توجه به روند رو به رشد عملیات کانتینری در بندر بوشهر اضافه کردن دو دستگاه ریچ استاکر به چهار دستگاه موجود در دستور کار قرار گرفت که امروز توسط بخش خصوصی اجرا شده است.»

استاندار بوشهر اضافه کرد: «این دو دستگاه دارای قدرت مانور بالا در فضاهای کم و حمل کانتینر در مسافت‌های کوتاه است و در اکثر بنادر دنیا مورد استفاده قرار می‌گیرد.»

وی خاطر نشان کرد: «با راه‌اندازی این تجهیزات کار حمل‌ونقل کانتینرهای سنگین، آسان و سرعت

جابه‌جایی کانتینر در بندر افزایش یافته است. «شفقت با اشاره به این‌که این اقدام زمینه‌ی حضور فعال‌تر تجار را در بندر بوشهر فراهم می‌کند، گفت: «۲۰ درصد تخفیف سود بازرگانی زمینه‌ی شکوفایی بندر و گمرک بوشهر را فراهم کرده است.» استاندار بوشهر با اشاره به افزایش حجم تخلیه و بارگیری در بندر بوشهر افزود: «سرمایه‌گذاری ۹۰۰ میلیارد ریالی سازمان بنادر و دریانوردی برای اجرای طرح توسعه‌ی بندر بوشهر، نقش مؤثری در رونق اقتصادی این بندر داشته است.»

* * *

افزایش ۹۰ سانتی‌متری آب‌خور بندر خلیج فارس

معاون دریایی و بندری اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان گفت: عملیات لایروبی بندر خلیج فارس در هفته‌ی آینده به پایان می‌رسد.

به گزارش روابط عمومی اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان، سید محمد حکیمی گفت: عملیات لایروبی بندر خلیج فارس باید ۲ ماه قبل به پایان می‌رسید. اما از آن‌جایی که در هنگام لایروبی کشتی‌ها باید تردد کنند و آخرین فاز لایروبی هم دهانه‌ی ورودی این بندر بود، امکان انجام عملیات تنها در زمان‌های خاصی بین ۶ غروب تا ۶ صبح وجود داشت و این امر باعث طولانی‌تر شدن زمان لایروبی شد.

وی اضافه کرد: خرابی تجهیزات پیمانکار این طرح نیز طی چند مرحله باعث شد که زمان لایروبی افزایش یابد و در نهایت مقرر شد عملیات لایروبی طی هفته‌ی آینده به پایان برسد.

حکیمی خاطر نشان کرد: با پایان لایروبی این بندر، آب‌خور آن از ۷/۸ متر به ۸/۷ متر می‌رسد؛ یعنی ۹۰ سانتی‌متر افزایش می‌یابد و کمک می‌کند تا کشتی‌هایی تا طول ۱۵۰ متر و تا ظرفیت ۱۰ هزار تن قابلیت پهلوگیری در این بندر را پیدا کنند.

وی گفت: مذاکراتی با شرکت‌های سرمایه‌گذار در حال انجام است که براساس آن اسکله‌ی ۲۰ هزار تنی در بندر خلیج فارس و طی آن ورودی کانال و دهانه‌ی حوضچه آماده‌سازی می‌شود و تنها لایروبی اسکله باقی خواهد ماند.

معاون دریایی و بندری اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان در ادامه خاطر نشان کرد: یکی از پیش‌شرط‌های واگذاری این طرح به بخش خصوصی، در اختیار قراردادن پس‌کرانه‌های آن به همان سرمایه‌گذار برای ساخت مخازن نفتی است که در صورت توافق نهایی با سرمایه‌گذار، عملیات احداث این اسکله آغاز خواهد شد.

برگزاری دوره آشنایی با مدیریت فرایند عملیات اسکله‌های نفتی

دوره آموزشی آشنایی با مدیریت فرایند عملیات اسکله‌های نفتی با حضور رؤسای ادارات امور بندری و ناظرین اسکله‌های نفتی کلیه بنادر و همچنین مسئولین عملیات نفتی شرکت‌های طرف قرارداد در بندر گلخانه ارومیه برگزار شد.

جلیل اسلامی مدیرکل امور بندری سازمان بنادر و دریانوردی ضمن اعلام این خبر افزود: این دوره با هدف ارتقای توان علمی و عملی افراد در نظارت و کنترل عملیات بارگیری و تخلیه مواد سوختی و در راستای ارتقای سطح ایمنی در عملیات بندری و به ویژه ساماندهی ایمنی اسکله‌های نفتی برگزار شده است.

* * *

کاهش ترافیک کامیون‌ها در محوطه‌های بندر امیرآباد



با راه‌اندازی باسکول بندر امیرآباد توسط بخش خصوصی، مشکل ترافیک در باسکول گمرک تا حد بسیار زیادی مرتفع شد.

اسعدی، مسئول روابط عمومی منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد در این خصوص گفت: با توجه به حجم کامیون‌های بارگیری‌شده در این بندر، میزان اضافه یا کمبود بار بعضی از کامیون‌ها که قبلاً در باسکول گمرک مشخص می‌شد، تأخیرهای زیادی را در ترخیص بارهای فله به وجود می‌آورد و ازدحام کامیون‌ها برای تعدیل وزن بار فله یکی از معضلاتی بود که همواره شاهد آن بودیم. خوشبختانه با پیشنهاد بخش خصوصی برای احداث باسکول تعیین وزن اولیه بار و استقبال مدیریت بندر، این مهم تحقق یافته و هم‌اکنون شاهد بهره‌برداری از باسکول شرکت نگار ترابری متین هستیم که علاوه بر کاهش ترافیک در سطح بندر، مزایایی از جمله آلوده نشدن محوطه‌های بندری در هنگام تخلیه اضافه‌بار و سریع‌تر شدن زمان ترخیص و تکریم ارباب رجوع، را به همراه دارد. لازم به ذکر است این امر رضایت رانندگان، به عنوان طیف گسترده ارباب رجوع بندر را به دنبال داشته است.

رشد بیست و یک درصدی واردات تجاری در بندر نوشهر



حجم مبادلات تجاری و ترانزیت مواد نفتی در اداره کل بنادر و دریانوردی مازندران به رقم پانصد و شصت و چهار هزار و سیصد و هشتاد و شش (۵۶۴۳۸۶) تن رسید.

این میزان مبادلات توسط ۲۱۱ فروند کشتی تجاری و نفتی در بندر نوشهر انجام شده است. عمده واردات به این بندر، آهن آلات، چوب و تخته، مواد نفتی و شیمیایی و کاغذ و مقوا بوده و صادرات از این بندر نیز شامل محصولات دامی و گیاهی، کالای سوپرمارکتی و خشکبار می‌باشد. شایان ذکر است واردات کالای تجاری در مرداد ماه سال جاری نسبت به مدت مشابه سال گذشته ۲۱ درصد رشد داشته است.

* * *

تهیه نسخه دیجیتال نقشه‌ها و مدارک شناورها در بندر امام

به منظور ارتقای کیفیت و به روز رسانی مدارک و نقشه‌های شناورها، نسخه دیجیتال این اسناد با بهره‌گیری از فن آوری نوین و به همت اداره تعمیر و نگهداری تجهیزات دریایی اداره کل بنادر و دریانوردی خوزستان تهیه شد.

به گزارش روابط عمومی، معاون فنی و نگهداری اداره کل بنادر و دریانوردی خوزستان با اعلام این خبر هدف از اجرای این طرح را بهره‌برداری از امکانات دیجیتالی و همچنین رفع نواقص و کاستی‌های مدارک قدیمی شناورها بیان کرد.

مسعود باقرخانی در ادامه با بهره‌گیری از نرم‌افزارهای ATUO SHIP و MODUL در تهیه این نسخه اشاره کرد که تحت نظارت کارشناسان اداره تعمیر و نگهداری تجهیزات دریایی این اداره کل تهیه و بازسازی شده است.

وی در ادامه با بیان اهمیت این مستندات، که در تعمیرات اساسی زیرآبی، بارگیری، کنترل مخازن در شرایط بحرانی و سوانح دریایی بهره‌برداری می‌شود، از نگهداری این مدارک به دو طریق فیزیکی و الکترونیکی خبر داد.

مسعود باقرخانی در ادامه سخنانش، تسریع در انجام عملیات‌ها و به‌روزشدن دانش بهره‌برداری از این امکانات جدید را از دیگر مزایای اجرای این طرح برشمرد. گفتنی است این طرح با همکاری یکی از شرکت‌های معروف در طراحی نقشه‌های دریایی، مدارک و مستندات مختلف شناورها تهیه و تدوین شده است.

* * *

رکورد بی سابقه بارگیری پودر سنگ آهن در بندر امام



با پیگیری مستمر کارشناسان واحد دریایی و بندری اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان، رکورد جدید بارگیری پودر سنگ آهن، به میزان ۱۸۵۰۰ تن در روز، در بندر امام خمینی (ره) ثبت شد.

به گزارش روابط عمومی، معاون دریایی و بندری اداره کل بنادر و دریانوردی خوزستان با اعلام این خبر اظهار داشت: با بهره‌گیری از کشتی‌های جوان و همچنین به‌کارگیری تجهیزات آماده به کار در کشتی و اسکله، این رقم جدید طی بارگیری روزانه‌ی پودر سنگ آهن در کشتی EUGENIA-B ثبت شد.

علی‌رضا خجسته در ادامه افزود: کل بارگیری این کشتی با ۴ انبار فعال معادل ۴۶/۵۰۰ تن در مدت سه روز است که در مقایسه با رکورد پیشین که مربوط به کشتی ALIKLI و به میزان ۴۱/۰۷۵ تن در مدت ۵ روز بود، بی‌سابقه به شمار می‌آید.

گفتنی است بندر امام خمینی (ره) پهناورترین بندر در جنوب غربی کشور است که با برخورداری از ۴۰ پست اسکله و تجهیزات مدرن تخلیه و بارگیری، سیاست افزایش نرخ تخلیه و بهبود شاخص بهره‌وری را در سرلوحه‌ی کار خود قرار داده است.

طراحی و استقرار سیستم مدیریت یکپارچه پروژه‌های عمرانی در بندر امام



سیستم مدیریت یکپارچه پروژه‌های عمرانی در مجتمع بندری امام خمینی (ره) طراحی و در حال استقرار است.

معاون مهندسی و عمران اداره کل بنادر و دریانوردی خوزستان با اشاره به پیشرفت قابل ملاحظه استقرار این سیستم، گفت: طراحی و استقرار سیستم مدیریت یکپارچه پروژه بر مبنای استاندارد PMBOK2008 است.

مسعود قاسمیان در خصوص هدف از انجام این پروژه، دستیابی به انطباق با استانداردهای جهانی، تحلیل مدیریتی با نگاه سازمان پروژه‌محور، استفاده از نرم‌افزارهای پیشرفته در برنامه‌ریزی و کنترل پروژه‌ها، مدیریت هزینه‌های انجام پروژه و مدیریت بر نهادینه کردن دانش فنی پروژه‌ها، اشاره کرد.

وی در ادامه خاطرنشان کرد: مدیریت‌های مبتنی بر زمان، هزینه و بودجه‌بندی کلان، یکپارچگی پروژه‌ها، ریسک پروژه‌ها، دامنه پروژه‌ها، منابع انسانی پروژه‌ها و مدیریت کیفیت، ارتباطات و تدارکات پروژه‌ها از جمله مزایای این سیستم است.

قاسمیان در ادامه از اتمام فاز شناخت و طراحی این سیستم خبر داد و گفت: انتخاب مدل‌های طراحی، تدوین دانش فنی طراحی، تهیه طرح کلی از سامانه کنترل پروژه، طراحی سامانه، مستندسازی و یکپارچه کردن نتایج طراحی، بررسی و کنترل طراحی و نهایی‌سازی را به عنوان مراحل مختلف فاز طراحی نام برد.

وی در ادامه افزود: دوره‌های نظری و عملی آموزشی این سیستم نیز برای کارکنان واحد مهندسی و عمران اداره کل برگزار شد و در حال حاضر فاز اجرای آزمایشی نظام جامع مدیریت پروژه نمونه در حال انجام است که در این فاز الزامات مدل PMBOK در پنج گروه از فرایندهای یک پروژه پیاده‌سازی می‌شود.

پسر م باید دریا شد

معرفی یک شاعر دریایی - ۴ (ناظم حکمت)

فرزاد آبادی



«خیلی خسته‌ام ناخدا!
پیش تو نمی‌آیم.
بگو
یادداشت‌های سفر را
کس دیگری بنویسد
تو نمی‌توانی
مرا به بندری آبی برسانی
به بندری پر از چنار، پر از گنبد...»

و ترس، هرگز چون غروب زمستان
بر چشم‌هایمان سایه نینداخته است
این سرود می‌گوید:
ما می‌دانیم! در برابر مرگ
سیگارمان را چگونه با آتش خنده‌ای
بگیرانیم!
این سرود می‌گوید:
- مسیر کشتی را
نه با ستایش دوستان
که با قرچ‌قرچ دندان‌های دشمن مشخص
کرده‌ایم!
این سرود می‌گوید:
- باید جنگید...
باید دریا را به جنگلی روشن و بزرگ
بکشانیم
به جنگلی روشن و وسیع
این سرود می‌گوید:
- ستاره‌ها
باد
و آب...
بالای سرمان
دسته‌ای از ملوانان سرود می‌خوانند

غیابی محاکمه و به پانزده سال زندان محکوم
شده بود، مخفیانه به شوروی گریخت. در آن جا با
"مایاکوفسکی" شاعر آشنا شد و مدتی با "میرهولد"
کارگردان پرآوازه‌ی تئاتر شوروی همکاری کرد.
در ۱۹۲۸ میلادی به دنبال یک عفو عمومی به
استانبول بازگشت.
«باد
ستاره‌ها
و آب.
موج‌ها یک رؤیای آفریقایی را
خواب می‌بینند.
شب
مثل بادبانی سیاه
بر دکل کشتی.
از دنیای بی‌کران ستاره‌ها می‌گذریم.
ستاره‌ها
باد
و آب.
بالای سرمان
دسته‌ای از ملوانان، سرود می‌خوانند
سرودی مثل آب، مثل باد و مثل ستاره‌ها
این سرود می‌گوید: - ما نمی‌هراسیم

ناظم حکمت، پیشگام شعر نو ترکیه، در ۱۹۰۲
میلادی در سالونیک به دنیا آمد. پدرش کارمند
وزارت امور خارجه و پدر بزرگش ناظم پاشا، از
مأموران عالی‌رتبه‌ی دولت عثمانی بود. ناظم در
نخستین سال‌های جوانی وارد مدرسه‌ی نظامی
نیروی دریایی شد، اما پس از اشغال استانبول
توسط نیروهای متفقین در جنگ جهانی اول،
آن‌جا را ترک کرد و در شرق ترکیه به کار تدریس
مشغول شد.
«زیباترین دریا
دریایی است که هنوز به آن نرفته‌اند
زیباترین کودک
بزرگ نشده هنوز
زیباترین روزهایمان را
هنوز زندگی نکرده‌ایم
و زیباترین حرف
حرفی است که هنوز برای تو نگفته‌ام»
ناظم حکمت، در ۱۹۲۲ میلادی برای تحصیل به
مسکو رفت و وارد دانشگاه بین‌المللی شرق شد.
در ۱۹۲۴ میلادی پس از جنگ استقلال ترکیه،
به استانبول بازگشت. چند بار به اتهام همکاری با
نشریات دستگیر شد و در یک مورد که به صورت

سرودی مثل ستاره‌ها

مثل باد

مثل آب...»

زندگی و شعر ناظم درهم تنیده شده است. ناظم از آن دسته شاعرانی است که منطقه‌ای فکر می‌کند ولی جهانی می‌سراید. شعر حکمت، شعری اجتماعی و اعتراضی است؛ سرشار از طبیعت، خانه‌ها و سفرها. شعری جهان‌شمول که از اعتقادات و ارزش‌های ناظم سرچشمه می‌گیرد. خود او چنین می‌سراید: به زردی موهایم نگاه نکنید/ من آسیایی هستم/ به آبی بودن چشمانم نگاه نکنید/ من آفریقایی هستم.

در سال ۱۹۴۳ میلادی، دانشجوی جوانی برای گردآوری اشعار عامیانه و ترانه‌های بومی به یکی از روستاهای کوهستانی ترکیه می‌رود تا از دهان روستاییان، جوان‌ها و پیرها و بچه‌ها چیزهایی ضبط کند. دهکده‌ای با چهل خانوار، با بام‌های کوتاه و پنهن در میان تخته‌سنگ و فقر؛ آن‌چنان که ۱۴ ساعت پیاده‌روی را از میان راه باریکه‌های مشکل و خطرناک می‌طلبد. فولکلوریست جوان را در گرماگرم کارش دختری روستایی صدا می‌کند: «من هم ترانه‌های زیبایی از یک شاعر بزرگ بلد

هستم که بلندترین کوه‌ها و سخت‌ترین صخره‌ها را نرم می‌کند» و شروع به خواندن می‌کند. اما دانشجو با حیرتی تمام درمی‌یابد که دختر، شعرهای ناظم حکمت را می‌خواند. دانشجو تعجب می‌کند وقتی که می‌بیند شعری که حکمت در زندان «بورسا» ساخته است، چگونه در اندک مدتی توانسته است با قدیمی‌ترین ترانه‌های قرن‌های پیش آمیخته شود. دانشجو سرانجام به این اعتقاد می‌رسد که ناظم حکمت مثل آب‌های زیرزمینی، نفوذی پنهان و نامریی در میان دل‌ها و خواهش‌های مردم، معلم‌ها، دهقان‌ها و فروتنان جامعه‌ی ترک داشته است. او زبان این مردم را آن‌چنان در شعرش به کار گرفته که گویی در گذشته‌های دور این مردم، زندگی کرده است.

«بر فراز دریا ابری سفید

روی دریا کشتی نقره‌ای

در درونش ماهی زرد

بر کنارش خزه آبی

مردی عربان در ساحل می‌اندیشد:

ابر شوم یا کشتی؟

ماهی شوم یا خزه؟

نه این، نه آن و نه آن یکی

دریا شو فرزندم دریا

با ابرهایش، با کشتی‌هایش، با ماهیانش، با خزه‌هایش.

ناظم حکمت در ۱۹۵۰ میلادی کشورش را ترک کرد و پس از سیزده سال زندگی در غربت در ژوئن ۱۹۶۳ میلادی در مسکو به دنبال یک حمله‌ی قلبی درگذشت و همان‌جا هم به خاک سپرده شد.

«به من گفت: بیا

به من گفت: بمان

به من گفت: بخند

به من گفت: بمیر

آمدم

ماندم

خندیدم

مردم»

کریستف کلمب کجاست؟

اندر احوال دریا دل خشکی نورد

عمران صلاحی

کریستف کلمب نمی‌توانست بگوید برای چه به آن‌جا آمده است، ناچار گفت: «هدتی است به تاریخ علاقه‌مند شده‌ام و به دنبال کتاب‌های تاریخی می‌گردم. فکر می‌کنم دیگر این‌جا زیاد بیایم.»

مسئول کتابخانه گفت: «تشریف بیاورید، این‌جا متعلق به خودتان است.» و بعد شروع کرد به تعریف خاطره. ده سال خاطره چیز کمی نبود. کریستف کلمب، دوست قدیمی خود را نگاه می‌کرد، اما نمی‌دید، هند را نگاه نمی‌کرد، اما می‌دید. کریستف کلمب از آن پس هفته‌ای یک بار به آن کتابخانه می‌رفت و به خاطرات مسئول کتابخانه گوش می‌داد. فقط یکبار که مسئول کتابخانه به مرخصی رفته بود، کریستف کلمب توانست کمی با هند صحبت کند. هند فقط از تاریخ حرف می‌زد، اما کریستف کلمب این استعداد را داشت که از هر طریقی گریزی به اصل مطلب بزند. مثلاً وقتی هند از ساسانیان بحث می‌کرد، کریستف کلمب از راهی می‌رفت که به خسرو پرویز و بعد به شیرین و فرهاد برسد. یا وقتی از تاریخ اعراب صحبت می‌کرد، کریستف کلمب مطلب را وصل می‌کرد به لیلی و مجنون. تا این‌که روزی هند فارغ‌التحصیل شد و دیگر به کتابخانه نیامد. اما رفت‌وآمد کریستف کلمب و خاطرات مسئول آن کتابخانه، همچنان ادامه داشت.

بعد از مدتی کریستف کلمب بر اثر مطالعه‌ی کتاب‌های تاریخی، دوباره مشغول مطالعه شد. مسئول کتابخانه به کریستف کلمب صندلی تعارف کرد و دستور داد برایش چای آورند. بعد گفت: «راست گفته‌اند که کوه به کوه نمی‌رسد، اما آدم به آدم می‌رسد، چه عجب از این طرف‌ها؟»

کتابخانه‌ی موزه می‌رفت و کتاب‌های تاریخی را مطالعه می‌کرد. روزی کریستف کلمب، بادبان‌هایش را برافراشت و به کتابخانه‌ی موزه رفت. ناگهان دید مسئول کتابخانه، یکی از دوستان قدیمی اوست. ده سال می‌شد که او را ندیده بود. هند هم آن‌جا بود داشت کتاب قطوری را ورق می‌زد. وقتی کریستف کلمب وارد شد، هند سر از روی کتاب برداشت، نگاهی به او انداخت و لبخندی زد و

چی می‌خواستیم، چی شد؟

گاهی آدم دنبال چیزی می‌رود و به چیز دیگری می‌رسد. گاهی آدم می‌داند که به چیز دیگری رسیده است و گاهی نمی‌داند. گاهی دیگران به آدم می‌گویند که به چیز دیگری رسیده است، حتی اگر دیر شده باشد. برای این‌که روشن بشوید، کریستف کلمب را مثال می‌زنم.

او سوار کشتی شد که به هند برود، اما سر از آمریکا درآورد و فکر کرد که به هند رسیده است. بعداً امریکو وسپوس کشف کرد که کریستف کلمب قاره‌ی تازه‌ای را کشف کرده است.

دوستی دارم که تقریباً

وضعیت کریستف کلمب را

دارد. او هم روزی مثل آن

دریاورد اسپانیایی فیلش

یاد هندوستان کرد. منتها

هندوستانش دختری بود

مثل پنجه‌ی آفتاب. این

آفتاب اگر چه زیر ابر بود،

با مقداری از اشعه‌ی خود،

وجود او را گرمی بخشیده

بود. روزی درجه‌ی حرارت

کریستف کلمب به حدی

رسید که، تصمیم گرفت

به طرف هند برود و او را

از نزدیک ببیند. چند دفعه

کشتی را آماده کرد، بادبان

را کشید و خواست راه

ببفتد، اما هوای طوفانی به

او اجازه‌ی سفر نداد. اشکال

کار هند این بود که هر جا

می‌رفت، با خانواده‌اش می‌رفت.

کریستف کلمب سه بار او را در باغ ملی شهر دیده بود، اما همراه خانواده‌اش.

هند چون دانشجوی رشته‌ی تاریخ بود، گاهی به

