



مرکز بررسی‌ها و مطالعات دریایی

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



فرهنگ دریا و دریا نوردی ، چالشها و راهکارها

مهندس مجتبی ثقفی نیا⁽¹⁾ عضو هیئت علمی دانشگاه دریانوردی و علوم دریائی
چابهار

چکیده مقاله:

دریا نوردی یکی از باستانی ترین و پر ماجرا ترین فعالیت‌های بشر بوده و هست که گسترش تمدن و فرهنگ در طول تاریخ ، پیشرفت علوم و فنون و حتی کشف بسیاری از سرزمین‌های ناشناخته همچون قاره امریکا و شکل گیری بسیاری از حکومتها در دوران بعد از قرون وسطی ، استعمار و تسلط اروپائیان بر بخش های عظیمی از دنیا در پرتو پدیده دریا نوردی صورت گرفته است⁽²⁾.

با آنکه کشورمان با داشتن مرزهای بزرگ دریایی در شمال و جنوب ، از سابقه چند هزار ساله در دریانوردی برخوردار می باشد، اما جز در مقاطعی اندک از تاریخ نتوانسته است جایگاه واقعی خود را بیابد . در این مقاله سعی بر آن شده است که با بررسی گذرا بر گذشته و مقایسه آن با سایر کشور ها ، به علل و ریشه های این ضعف تاریخی دست یافته و با نگاهی به تلاش های به عمل آمده بعد از انقلاب به پاسخی در زمینه های زیر دست یابد:

- آیا توانسته ایم در مقوله ای که بیش از 90% واردات و صادرات از نظر حجمی و بیش از 70% از نظر مالی از طریق آن صورت می گیرد در جهت تأمین نیروی انسانی و تجهیزات مورد نیاز ، موفق باشیم ؟
- آیا توجه صرف به امر آموزش و تربیت متخصصین علوم دریایی میتواند سبب گردد تا مشاغل دریایی و دریا نوردی و بندری و صنایع وابسته ، اهمیت و جایگاه خود را بیابند و یا نیز باید در زمینه بنیادی دیگر چون فرهنگ دریا قدمهای موثرتری برداشت؟
- چه مانعی در گسترش فرهنگ دریا وجود دارد و راهکارهای آن چه می باشد؟
- دریانوردان بعنوان عنصر اصلی صنعت حمل و نقل دریایی با چه چالشهایی دست به گریبان هستند و چگونه می توان بر آنها فائق آمد؟

کلمات کلیدی : فرهنگ دریا ، دریانوردی ، بندر ، ساحل ، موزه دریانوردی ، آموزش ، سلامت روان

با آنکه دریانوردی در کشورمان سابقه دیرینه ای دارد و به نمونه های بارز آن در ناوگان دریایی داریوش کبیر در 2000 سال قبل و یا ناوگان نادرشاه در حدود 300 سال قبل و حضور خاندانهای ایرانی در بخشهایی از آفریقا همچون زنگبار و تانزانیا که نشان می دهد بازرگانان ایرانی در جهت دستیابی به بازارهای نقاط دیگر جهان ، تلاشهایی داشتند اما این نقاط برجسته در تاریخ ایران اندک می باشد و کشور ما با وجود سابقه طولانی و مرزهای بزرگ دریایی در جنوب و شمال خود به دلایل زیادی این حرفه و اصولاً خود دریا و فرهنگ و زیبایی های آن مورد بی مهری واقع شده است که حتی وقتی به اشعار شاعران بزرگ کشورمان مراجعه می شود آنجا که صحبت از دریا بمیان می آید منظره های طوفان ، موج و غرق شدن تصویر کشیده می شود و به قول یکی از مستشرقین " ایرانی ها با وجود پیشتاز بودن در دریا نوردی ، هیچوقت نتوانستند با فرهنگ دریا سازگاری یابند و آنانکه که حاکم بودند از دریا خبری نداشتند و آنانکه دریانورد بودند از سیاست و مملکت داری خبری نداشتند " .

در مجموع می توان گفت با آنکه ایران جزو معدود کشورهایی بوده است که دارای مرزهای آبی در سراسر جنوب و قسمتهای وسیعی از شمال خود می باشد در زمینه دریا و دریانوردی، به ماهیگیری و ارتباط با جنوب خلیج فارس محدود شده است .

علت اصلی آن را در سه موضوع می توان بررسی کرد:

➤ آب و هوای سواحل جنوبی ایران خشک و در برخی مناطق سوزان و در نواحی ساحلی بارندگی کم و اکثر زمینها بی حاصل هستند. گاه شدت این وضعیت بخصوص در نواحی شرقی به بیابانهای لم یزرعی می رسد که هزاران کیلومتر را در خشکی و بی حاصلی قرار داده است.

➤ ناهمخوانی حلقه های روابط اجتماعی و سیاسی در پرو سه های تاریخی که در اثر درگیریهای ایلات و عشایر، عملکردهای حکومتی سیاسی مرکزی، تعارض بیگانگان در قالب اشغالگرای میتوان جستجو کرد.

➤ در زمانی که سرمایه گذاریهای اقتصادی انجام می شده (خصوصاً بعد از کشف نفت در سواحل جنوب غربی ایران) بنحو صریح و آشکاری نسبت به سرمایه گذاری اجتماعی و فرهنگی تقدم داشته است و چنانچه بنا بر ضرورتی توجهی به مصادیق اجتماعی صورت پذیرفته ، خلاصه در طرحهایی شده است که بیش از آنکه به ساختارهای فرهنگی و مبانی آن ارتباط یابد به روستاها و سطحی نگریها توجه کرده است و این وضعیت متاثر از فقدان برنامه ریزی های بلند مدت و بنیادی در مقولات و مضامین فرهنگی است .

بعد از انقلاب خصوصا در ده سال اخیر تلاشها و سرمایه گذاریهای نسبتا خوبی در زمینه دریا و دریا نوردی شده است. اما این سؤال مطرح می شود که آیا می توان پاسخ مناسبی از این حرکتها دریافت کرد؟ آیا میتوان در مسئله مهم که بعثت کمبود از افراد و شرکتهای خارجی استفاده کنیم، در حالی که کشور ما ملو از جوانان و نیروهای بالقوه توانمندی است که میبایست با آموزش و ایجاد فضای مناسب زندگی و کار بسوی این مقوله هدایت گردند و یا افرادی که قبلا در این بخش وارد شده اند بتوانند قویتر و با انگیزه بیشتر به کار و تلاش ادامه دهند؟

برای این منظور علاوه بر مسائل آموزشی و علمی و تخصصی، میبایست نسبت به آنچه که برخاسته از فضای محیطی متأثر از شرایط بومی و اقلیمی توجه نمود و ابعاد این نگرش را به زیباییها و فطرت خاص دریا معطوف نمود. واز این رهگذر به سواحل که بهترین مکان برای انعکاس مظاهر زیبایی دریا هستند بها داده شود تا مشاغل دریایی، بندری، دریانوردی و دریاورزی و صنایع وابسته اهمیت و جایگاه خود را بیابند. برای دستیابی به این اهداف، فرهنگ دریا و دریانوردی، چگونگی تعمیق آنها و راهکارهایی برای حل مشکلات موجود، در دو بخش مورد بحث قرار می گیرد:

1- فرهنگ دریا، موانع و راهکارها

2- دریانوردان چالشها و مشکلات کاری و راهکارها

1- فرهنگ دریا، موانع و راهکارها:

همانطور که میدانید توسعه وقتی موفق است که جوانب و حلقه های مختلف آن (اجتماعی، سیاسی، فرهنگی، اقتصادی و زیر مجموعه های مادی و فرامادی آن) با یکدیگر متناسب و هماهنگ رشد یابند به عبارتی دیگر اگر فقط در یک زمینه شاخصها ارتقاء یابند و در دیگر زمینه ها ارتقاء و رشدی حاصل نگردد در این شرایط اطلاق "رشد" مناسبتر از "توسعه" خواهد بود. در مجموع توسعه همخوانی حلقه های روابط اجتماعی و سیاسی با یکدیگر است و زمانی میتوان توسعه را کامل دانست که در پرتو آن هر یک از حلقه های سیاسی، اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی راهنما و محرک یکدیگر برای پیشرفت و ارتقاء آستانه رفاه و تقویت بن مایه های شخصیتی جامعه و محور های هویتی و ارزشی آن باشد. با مطالعاتی که در اوضاع مردم نواحی ساحلی کشور انجام گرفته است نشان می دهد که سرمایه گذاریهای اقتصادی با جنبه های توسعه فرهنگی همراه نشده است و به فضاهای شهری و محیط زندگی جمعی و رفاه و بهداشت عمومی و شخصیت جمعی جامعه دریایی به انسان که بتواند زبان گویایی برای شاخصهای فرهنگی آن باشد نی پردازد.

متاسفانه مجموعه آنچه که در طول سالها و حتی قرن‌ها در فضای بنادر و شهرهای ساحلی کشور پرورش داده شده است ، قادر به تحقق اهداف زیر نبوده است :

- آدمی را در فضای فرهنگی خاص اقتصاد و زندگی ساحلی قرار دهد،
- زمینه اعتلای شخصیت مکانی، محیطی و فرهنگی برای جامعه و فرهنگ جنوب بوجود آورد،
- آگاهیهای فرهنگی دیگر نقاط کشور را نسبت به فضای جامعه و فرهنگ جنوب افزایش دهد،
- فضای شهرها را متناسب با محورهای ارزشی و عملکردهای فرهنگ ساحلی و دریایی قرار دهد⁽³⁾.

فعالیت‌های زیر میتواند اهداف فوق را تحقق بخشد:

1-1 موزه ملی دریانوردی

با توجه به ظرفیت‌ها و پتانسیلهای غنی کشور در حوزه تاریخ دریانوردی و ضرورت شناسایی و توسعه این میراث گرانبها در مقیاس ملی و بین‌المللی تأسیس موزه ملی دریا نوردی می‌باشد. و ضرورت آن با توجه به عدم وجود آن در کشور بسیار بیشتر می‌باشد زیرا کشورهای که کمتر از یک دهم از نظر مرز دریایی و سابقه بسیار کمتری در این رشته دارند دارای دهها موزه دریانوردی می‌باشند از جمله در امریکا بیش از صد موزه و در انگلیس 38 موزه و... دارا می‌باشند. در این موزه تنها به جمع آوری و معرفی وسائل عتیقه و قدیمی دریایی و دریانوردی پرداخته نمی‌شود بلکه همگام با موزه‌های موضوعی دنیا علاوه بر معرفی گذشته به وضعیت فعلی دریانوردی کشور و جهان آینده آن نیز پرداخته می‌شود که شامل بخشهای زیر است .

1-1-1 بخش آثار قدیمی

- معرفی چرخه تکامل فن آوری دریانوردی
- معرفی دریانوردان قدیم الایام و جدید و نامه‌های به یادگار مانده آنان و مهر و انگشتری آنان
- اسناد و نقشه‌های قدیمی دریایی
- معرفی و تبیین آثار دریانوردی ایرانیان همچون حفر کانال سوئز توسط کوروش کبیر ، ناوگان دریایی داریوش کبیر ، انهدام نیروهای دریایی ایران در 1320 توسط انگلیس
- معرفی قلاع ایران همچون قلعه پرتقالیها در تیس چابهار که خود سابقه بیش از 2000 سال دارد که پرتقالیها بر روی آثار گذشته دیده بانی این قلعه را بنا نهادند.
- گمرکات و نمایی از بنادر سابق
- انواع لنج و کشتیهای قدیمی و سازندگان ایرانی آنها

- چرخه تکامل فن آوری دریانوردی
- معرفی نقشه ها و تجهیزات دریایی
- عکس و طراحی حجمی از دریانوردان ایرانی و یا دریانوردان بزرگ دنیا که خدمات ارزشمندی به بشریت کرده اند و تهیه زندگی نامه آنها

2-1-1) بخش تاریخیچه و معرفی جایگاه فعلی

- معرفی دانشگاهها و مراکز تحقیقاتی و آموزشی دریایی و علوم دریایی کشور
- معرفی سازمانها و افراد موثر در پیشرفت صنعت دریایی کشور همچون شرکت ملی نفتکش سازمان بنادر و کشتیرانی و...
- معرفی نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ، نیروی دریایی سپاه خصوصاً در دوران دفاع مقدس
- معرفی بنادر کشور ، ظرفیت و اهداف و تاریخچه آنها
- معرفی موزه ها و دانشکده ها و شرکت های بزرگ دریانوردی جهان (بخش بین المللی)

3-1-1) آینده دریانوردی

- معرفی طرح ها و سرمایه گذاریهای عظیم کشورمان در این رشته در برنامه توسعه 20 ساله
- معرفی طرح ساخت بنادر جدید ، کشتی سازی و... در کشور
- معرفی طرح ها و ایده های کشور ها و شرکت های بزرگ برای آینده دریانوردی جهان در کنار این موزه می توان موزه آبزیان و گیاهان دریایی ، آکواریوم دریایی را افزود و با توجه به اینکه در طراحی های جدید فضاهای فرهنگی تنها به يك موضوع پرداخته نمی شود لذا بخش های زیر می توانند این طرح را به طرح عظیم فرهنگی مبدل نمایند :
- پارک فرهنگی دریایی جنوب ایران
- کتابخانه تخصصی دریانوردی و...
- آمفی تئاتر
- فروشگاه عرضه محصولات فرهنگی دریایی (همچون مولاژ آثار باستانی دریایی و کشتی ها ، صنایع دستی بومی و استان مناطق جنوب و...)

2-1 چشم اندازهای ساحل به مثابه یک تابلوی بزرگ هنری است که میتواند به اشاعه فرهنگ دریا برای اهالی ، میهمانان و گردشگران بپردازد و نیز مکانهای تفریحی مجاور در ساحل فضای مناسبی هستند که مردم میتوانند از طبیعت پیرامونی ، مظاهر و آرایه های مستقر در بدنه ساحل با انجام ورزشهای آبی همچون شنا ،

قایق سواری و ... به تمدید اعصاب و بهره گیری از طبیعت زیبای آنجا پردازند.

3-1 تبادل اطلاعات فرهنگی منطبق با مضمون اشاعه فرهنگ دریا با جامعه مهندسی، سازمان نظام مهندسی، شهرداری و سازمان مسکن و شهرسازی استانیهای ساحلی به منظور ایجاد هماهنگی و لحاظ روشهای معماری ساختمانهای مسکونی، اداری و طراحی فضای شهری طوری عمل شود که علاوه بر تاریخ اسلامی و مبارزات مردم جنوب، آداب زیبایی شناختی بومی و جلوه های آب و هوایی طبیعت منطقه را انتقال دهد گرچه حضور فعال و همکاری ارگانهای دریایی و سازمانهای مرتبط با حوزه اقتصادی دریا و صنایع دریایی در این رابطه ضروری می باشد.

4-1 تقویت و غنی سازی هویت اسلامی و بومی با تکیه بر مضامین درسی از طریق آموزش و پرورش و گردشهای علمی دانش آموزان این مناطق از مجموعه آثار تاریخی و صنایع دریایی

5-1 حمایت مادی و معنوی از پژوهشگران فرهنگی اجتماعی در فضای بومی منطقه و دریایی نویسان و محققان بر مضامین فرهنگ دریا و ارائه نتایج کارهای آنان بصورت برنامه های تلویزیونی از آثار تاریخی و فرهنگی

6-1 ترویج خلاقیتها از طریق هنرمندان و محققین جامعه دریایی و به افزایش فیلمهای سینمایی یا سریالهای تلویزیونی از تلاش مردم بومی، ماهیگیران و دریانوردان شادیه و رنجهای آنان خصوصیاتهای مردم، نیروهای دریایی ارتش و سپاه، ناوگان نفتکش و کشتیرانی جمهوری اسلامی در زمان دفاع مقدس و پس از آن

7-1 جمع آوری و پردازش و طبقه بندی فرهنگ شفاهی (سینه به سینه)، مراسم آئینی، فولکلوریک مردم ساحل جنوب و دریانوردان، نشر و اشاعه آنها از طریق صدا و سیما، کتابهای مصور و داستانهای کوتاه

8-1 انجام تبلیغات و نصب ویتزینهای نمایش دهنده فراورده های دستی استانیهای ساحلی در پایانه های مسافری و فرودگاههای این مناطق

2 - دریانوردان چالشها، مشکلات کاری و راهکارها:

استعداد و علاقه مندی، تخصص و دانش روز و تجربه کافی برای یک دریانورد، لازمه کار و حفظ اعتبار حرفه ای او می باشد و هر گونه اشکال در هر یک از موارد فوق می تواند این اعتبار را مخدوش و در نتیجه برای کشتی و دریانوردان مستقر بر روی آن مخاطره آمیز باشد⁽⁵⁾. آمار نشان میدهد بیش از 80 درصد حوادث بر روی کشتیها مربوط به خطای انسانی است که بخشی از آن می

تواند ناشی از ضعف در موارد فوق باشد اما در بسیاری از موارد ثابت شده است که این حوادث نه تنها مربوط به ساختمان کشتی و تجهیزات مستقر در آن و شایستگی نفرات نمی باشد بلکه مربوط به سلامت جسمی و روحی کارکنان بوده است⁽⁶⁾. همانطور که میدانید هزینه تحصیلی و آموزش دریا نوردان خصوصا تا رسیدن به سطوح عالی مانند فرماندهی و سر مهندسی بسیار زیاد می باشد و آیا جاذبه کار در کشتی طوری است که افراد تمایل به کار تا رسیدن دوران بازنشستگی را داشته باشند⁽⁷⁾ و یا در تلاشند که در اولین فرصت، خود را به خشکی منتقل کنند.

آنچه مسلم است ما ایرانیان به خاطر فرهنگمان از نظر عاطفی به خانواده وابسته می باشیم (خصوصا افراد متأهل) و از جنبه های مختلف این وابستگی و محبت مزایای بسیاری در روابط اجتماعی و شخصیتی ما دارد اما در مشاغل همچون دریانوردی که فرد چهار یا پنج ماه از خانواده دور می شود فشارهای روحی و روانی به خود و خانواده اش وارد می گردد که میتواند سبب افت کاری و حتی در مواقعی به خطر افتادن سلامت کشتی و سایر دریانوردان شود و این موضوع از مواردی است که مورد توجه مسئولین شرکتهای کشتیرانی در جمهوری اسلامی میباشد که در مصاحبه مختلف به این موضوع اشاره کرده و حل آنرا جزء دغدغه های کاری خود اعلام می دارند. در مجموع برای اینکه دریا نوردان ایرانی بتوانند در انجام وظائف خود موفق باشند باید در چهار وجه زیر در سطح بالایی قرار داشته باشند:

- استعداد و علاقه مندی به رشته و کار خود
- تخصص و دانش روز
- تجربه کافی و کارآمد
- سلامت کامل جسمی و روحی

گرچه واقعیت آنستکه هر فردی (چه ایرانی و چه غیر ایرانی) که وارد این رشته میشود بدنبال آنستکه بتواند از حقوق و مزایای بالای آن نسبت به سایر مشاغل بهره مند شود و می داند باید مشکلات خاص خود خصوصا دوری از عزیزان و خانواده را تحمل نماید اما وظیفه مسئولین شرکتهای کشتیرانی (حتی به خاطر حفظ سرمایه شرکت که کشتی و پرسنل مجرب آن می باشد) باید این مشکلات را به حداقل برسانند.

مورد یک از چهار مورد فوق که استعداد و علاقه مندی دریا نورد می باشد وابسته به خود شخص بوده و هر چه قدر فرهنگ دریا که در بخش قبل مورد بحث و بررسی قرار گرفت در سواحل و بنادر در سطوح بالاتری قرار گیرند این علاقه مندی بیشتر میگردد.

مورد دوم وابسته به موسسه های آموزشی و توانایی اساتید آنها می شود که می بایست مراکز فنی و

حرفه ای و مراکز آموزش عالی و دانشگاه‌های دریانوردی از نظر اساتید و تجهیزات و امکانات هر چه بیشتر تقویت شوند .

مورد سوم که مربوط به کارآمدی و تجربه کافی می شود بخش مهم آن وابسته به خود فرد و تلاش و پیگیری و علاقه مندی او به دروس آزمایشگاه و فعالیت او در دوران کارآموزی و پس از آن ، در دریا میباشد اما بخش دیگر آن وابسته به نظام حاکم بر آموزش مراکز آموزشی محل تحصیل آنان می باشد (7) .

مورد چهارم سلامت جسم و روان دریانوردان می باشد. سلامت جسمی که با تغذیه مناسب و خوب و با کیفیت بالا و تشویق دریانوردان به انجام حرکات ورزشی و بازیها و مسابقات در طول سفر و الزام معاینات دقیق و علمی تر قبل از الحاق به کشتی به نتیجه خوب رسید گرچه آموزش هر چه بیشتر پرسنل دریا نورد در جهت چگونگی مراقبت شخصی از خود در خصوص تغذیه ، داشتن تحرک ، کنترل فشار خون ... بسیار مؤثر می باشد البته در بعضی از شرکتهای کشتیرانی با بکار گیری پرسنل اندک ، فشار کاری پرسنل کشتی (با در نظر گرفتن اجرای قوانین جدید جهانی در دریا) مضاعف می شود و در نتیجه موجب خستگی بیش از حد کارکنان و در خطر افتادن سلامتی و نهایتاً ایمنی کشتی می شوند .

اما سلامت روان از جنبه های مهمتر و پیچیده تر از تمامی موضوعات دیگر است. در بررسی های انجام شده پیشنهادات زیر برای به حداقل رساندن فشار روحی وارد بر دریانوردان ارائه می گردد (8) :

1-2 تأسیس و گسترش سازمانهای حمایتی از خانواده های دریا نوردان خصوصاً متأهلین در زمانی که به مأموریتهای طولانی مدت چند ماهه می روند تا خانواده او بتوانند با مراجعه به آنها سریعاً تحت پوشش خدمات و حمایتهای آنان قرار گرفته و سعی در رفع مشکلات آنها شود . این سازمانها می بایست برای دریا نوردان جوانی که قصد ازدواج دارند مشاوره داده و در انتخاب همسر و حتی محل سکونت آنها را یاری کنند که در آینده با مشکلات خانوادگی مواجه نشوند .

2-2 اجازه ارتباط به تمامی دریا نوردان در طول سفر که بتوانند بطور رایگان در هر هفته دوبار حداکثر مجموعاً 5 دقیقه از طریق اینترنت بوسیله Chat و یا Massanger ارتباط برقرار کنند. در این روش ارتباط بعلت آنکه علاوه بر صدا ، تصویر هم ارسال میشود اثر بسیار خوبی در روحیه افراد دارد و در صورت

- افزایش تعداد و یا زمان مجاز می بایست هزینه آن توسط خود او پرداخت شود .
- 3-2 افزایش گروههای دریانورد که در ضمیمه (1) به تشریح این پیشنهاد و نقاط قوت و ضعف آن پرداخته می شود .
- 4-2 از مواردی که اکثر دریا نوردان در مصاحبه ها به آن اشاره داشته ، احساس تبعیض بین حقوق خارجیها حتی خارجیهای از کشور های افریقایی و یا هندی با ایرانیان می باشد در حالیکه مسئولین شرکتهای کشتیرانی ادعا می کردند که اگر مسئولین بالای کشور اجازه دهند دریانوردان خارجی را استخدام کنیم بنفع شرکت خواهد بود زیرا در مقابل افزایش 50 تا 80 درصد حقوق آنها دیگر مشکل هزینه های گزاف آموزش و تهیه امکانات جانی مانند وام ، بیمه و... را ندارند و در مجموع نیروهای انسانی ایرانی هزینه بالاتر از خارجی به سیستم تحمیل می کنند. در هر صورت می بایست این مطالب بطور مستدل به اطلاع پرسنل رسیده و آنها توجیه گردند نه اینکه احساس تبعیض نمایند .
- 5-2 گرچه افرادی کلیدی کشتی (Key Personel) می توانند همسر خود را به سفر دریایی بیاورند اما بطور کلی بکار گیری زنان در مشاغل خاص (مانند کار در مرکز فرماندهی (Deck) و یا در آشپزخانه و ...) که بتوانند با همسر دریانورد خود در کشتی کار کنند. لذا پیشنهاد می گردد ، به زنان اجازه داده شود تا در حد فوق دیپلم در رشته های دریایی مانند مخابرات ، عرشه تحصیل نموده و در صورتیکه با همسر دریانورد ازدواج کنند به استخدام شرکتهای کشتیرانی در آیند و اگر با همسر غیر دریانورد ازدواج نمایند بتوانند برای ادامه تحصیل در رشته های غیر دریانوردی ادامه تحصیل نمایند و یا شرکتهای کشتیرانی برای کار در خشکی استخدام گردند. (البته این موضوع می بایست بطور عمیق و همه جانبه توسط افراد ذیصلاح مورد بررسی قرار گیرد .)
- 6-2 تبیین فلسفه ازدواج موقت ، شرایط و احکام آن برای دریانوردان که می تواند تاثیر مثبتی در حل مشکلات دریانوردان مجرد داشته باشد.
- 7-2 انطباق شرکتهای کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران با فن آوری پیشرفته و قوانین بین المللی دریایی بمنظور کاهش زمان سفرهای دریایی .
- 8-2 با توجه به اینکه یکی از وظایف مهم فرمانده کشتی شاد نگاه داشتن محیط کاری و زندگی کارکنان کشتی در طول سفر می باشد و یکی از راههای آن استفاده از قابلیتهای پرسنل می باشد بدین صورت که در اعیاد ملی و مذهبی و یا هر مناسبت و حتی بهانه ای بخواهند

که پرسنل هر چه می دانند و می توانند برای شادی دیگران ارائه دهند و با برگزاری مسابقات ورزشی و خرید هدایا برای پرسنل در بنادر بین راه ، جو دوستی و همکاری را بین دریانوردان توسعه دهند .

9-2 مسلماً خانواده های دریانوردان با توجه به دوری چند ماهه آنها حتی با فرض وجود سازمانهای حمایتی قوی باز کمبود وجود آنها را خصوصاً در فرزندان به هیچ طریقی نمی توان جبران کرد اما قدر دانی و تشویقهای مسئولین شرکتهای و مقامات کشوری در مراسم روز جهانی دریانوردی و یا مناسبتهاي دیگر می تواند در ترمیم این کمبود ، کمک مؤثر نماید زیرا دیگر به پدر و کار او به چشم يك فرد عادي نگاه نمی کند بلکه او را قهرمانی احساس می کند که برای خوشبختی و سعادت او و خانواده و کشورش ، چنین تلاشی را انجام می دهد و دوری آنها را تحمل می نماید⁽⁹⁾ .

10-2 قرار گرفتن دریانوردی در زمره کارهای سخت و لذا بهره مندی از امتیازات آن برای افرادی که روی کشتی مشغول کار هستند.

ضمیمه (1) : پیشنهاد افزایش گروههای دریانورد ، نقاط قوت و ضعف

فرض کنید دو کشتی I و II وجود داشته باشد و هم اکنون دو گروه دریانورد A و B (شامل فرمانده ، سرمهندس ، ملوان و...) در سفری 4 ماهه در این کشتی ها کار می کنند. ما می توانیم با بکارگیری گروه دریانورد دیگر بنام C زمان کاری 4 ماهه را به نصف (حدود 2 ماه) کاهش دهیم (با فرض آنکه گروه های فوق به تمام مسائل کشتی I و II تسلط کامل داشته باشند) و هر گروه دو ماه بر روی يك کشتی کار کرده و يك ماه به مرخصی بروند.

کار در کشتی I	گروه A	گروه C	گروه B	گروه A	...				
کار در کشتی II	گروه C	گروه B	گروه A	گروه C	گروه B	...			
در حال مرخصی	گروه B	گروه C	گروه A	گروه B	گروه C	گروه A	گروه B	گروه C	...
	↑	↑	↑	↑	↑	↑	↑	↑	...
	ماه اول	ماه دوم	ماه سوم	ماه چهارم	ماه پنجم	ماه ششم	ماه هفتم	ماه هشتم	...

این پیشنهاد دارای نقاط ضعف و قوت بسیاری می باشد که مهمترین آن تمایل بودجه حدود 50% به بودجه شرکت های کشتیرانی میباشد که با توجه به اختلاف حقوقی 50 تا 80 درصدی بین نیروهای خارجی با نیروهای ایرانی شاید طرح این موضوع بی مناسبت نباشد و اشکال دیگر طرح

روحیه نیروهای ایرانی و بی نظمی هایی که ممکن است به دلایل مختلف برای بازگشت کل تیم پس از یکماه مرخصی از خود نشان دهند که این را می توان با در نظر گرفتن حقوق صفر یا مینیمم در حال مرخصی و اکثر و یا تمامی امتیازات کار را در موقع حضور در رکشتی اختصاص داد . گرچه توصیه می شود با افزایش چند درصدی در حقوق موقع کار در کشتی ، در مجموع حقوقی که فعلاً در يك سال ، يك دريانورد می گرفته با اجرای این طرح در عرض یکسال بتواند همان حقوق را دریافت کند.

اشکال دیگر طرح افزایش کار مسئولین در خشکی می باشد که برای هماهنگی بین این سه گروه دریانورد و شکل تهیه بلیط جایابی تیمها می بایست صرف شود البته با توجه به زمانبندی ها از ماهها قبل می تواند برنامه ریزی شود و از ماهها قبل صورت گیرد.

در مقابل این اشکالات ، مهمترین مزیت طرح کاهش فشار روحی و روانی دریانورد نسبت به خانواده اش از چهارماه دوری به دو ماه می باشد. این طرح برای متأهلین می تواند بسیار مؤثر باشد و از نظر مسائل پرسنلی شرکتهای کشتیرانی را مشابه شرکتهای مقیم در سایتهایی همچون عسلویه و ... نماید در عین حال که امتیازات مالی بسیار بالاتری دارند.

البته با توجه به اینکه در هر کشتی يك سري افراد مجرد بوده و یا متأهلینی هستند که با همسر خود در کشتی کار می کنند و یا از افراد کلیدی در کشتی محسوب می شوند و یا افرادی هستند که بدلیل مختلف موفق شده اند خود و خانواده خود را به این شرائط عادت دهند لذا این افراد می توانند از این گروههای A و B و C حذف شوند.

شرکتهایی مانند نفتکش که دارای 30 کشتی می باشد می توانند برای 10 فروند کشتی از چنین روشی برای افرادی که دارای مشکلات خاص خانوادگی هستند تخصیص یابد و برای 20 فروند مابقی حالت عادی باشد ، این طرحها با وجود ضعفهای خود این هدف را دنبال می کنند تا این صنعت مهم را از يك صنعت دشوار و طاقت فرسا که تنها جاذبه حقوق بالا را دارند تبدیل به صنعتی کند که علاوه بر حقوق بالا مشکلاتی در حد سایر مشاغل دارد که در این صورت علاوه بر حفظ دریانوردان موجود که تا 30 سال حداقل در این حرفه بر روی کشتی کار کنند ، و موفق به جذب دانشجویان با رتبه های بالایی کنکور و یا متخصصین رشته های دیگر به این صنعت شود.

منابع و توضیحات :

- 1- گروه مهندسی الکترونیک و مخابرات دریائی
- 2- " پیام روز جهانی دریانوردی " آقای مهندس محمد سوری رئیس هیئت مدیره ومدیرعامل شرکت ملی نفتکش ایران ، نشریه شرکت ملی نفتکش ایران شماره 28
- 3- " بررسی و تحلیل ویژگیهای فرهنگ دریا ، شناخت خاستگاه ها ، تعمیر و نشر " جناب آقای ودادی ، مرکز تحقیقات سازمان بنادر و کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران
- 4- " کشتی ها نیازمند محیطی با نشاط و شاداب هستند " گفتگو با آقای مهندس سیدان مدیریت امور بازرگانی، نشریه شرکت ملی نفتکش ایران شماره 26
- 5- " ورود به بازار جهانی کشتیرانی دست آوردی بزرگ است " گفتگو با ناخدا انصاری بنام ، نشریه شرکت ملی نفتکش ایران شماره 26
- 6- " سلامت جسمانی و روانی دریا نوردان " نویسنده ناخدا ابراهیم ظهیری، نشریه شرکت ملی نفتکش ایران شماره 28
- 7- آنطور که در کشتیهای خارجی می بینیم که افرادی حتی با بیش از 30 سال سابقه هنوز مشغول فعالیت هستند.
- 8- در دانشگاه دریانوردی و علوم دریایی چابهار علاوه بر راه اندازی شبیه سازها (Simulators) که خود نوعی کسب تجربه دانشجویان در دنیای مجازی کامپیوتری از یک کشتی می باشند به یک حرکت جدیدی که می تواند کمک مؤثری برای افزایش تجربه و دقت دانشجویان و تمامی دریا نوردان شود ، دست زده است و آن تدوین " کتاب چه اشتباهی رخ داد (کشتی ها حوادث ، علل و عرتهها) " که شامل مجموعه حوادثی که بر روی کشتی های ایرانی و خارجی رخ داده است و می توانست به حوادث خطرناکی منجر شود که با درایت کادر کشتی از آن جلوگیری شد و یا منجر به انفجار و یا حادثه خطرناکی شده است .
- 9- مصاحبه و مذاکره کوتاه با دریا نوردان و مطلعین این صنعت
- 10- مصاحبه با ناخدا حقدل، ناخدا دانش نارویی و سرکار خانم مهندس دانش نارویی

Maritime Culture, Challenges and Solutions

M Saghafinia

Faculty member of Chabahar Maritime University

Abstract:

Seafaring has been one of the most ancient and adventurous activities of the man. It has resulted in science and technology progresses, discovering unknown lands such as the America continent, formation of governments after the middle ages, and colonization of Europeans over vast parts of the world. Although Iran has long marine borders in north and south and thousand years of seafaring, it hasn't gained its real place in history except in some sections. The present article investigates the past and compares Iran with other countries to find the reasons of this historical weakness and answer some questions with looking at the efforts done after the revelation. Some of these questions are:

- Have we being able to be successful in supplying human power and needed equipment in subjects which are done by 90 percent of import and export and more than 70 percent done fundamentally?
- Does mere attention to training the marine expert result in marine jobs and the dependent industries find their importance and place? Or more effective steps should be put in other fundamental fields such as maritime culture?
- What obstacles are front of developing the maritime culture and what are the solutions?
- What challenges are seafarers facing and how can these challenges be solved?

Key Words: maritime culture, seafaring, port, coast, maritime museum, training, mental health