



www.Eghtesadsaramad.ir @Eghtesadsaramad Eghtesadsaramad
دوشنبه ۱۱ مهر ۱۴۰۱ - شماره ۱۴۶۵ - سال هفتم
۸ صفحه - ۱۰۰۰۰ تومان - ۲۲ اکتبر ۲۰۲۲

سر مقاله

ارکان دریایی هماهنگ‌ا

فیروز اسماعیلی



«مجموعه فعالان دریا» از هر گونه و بخشی که باشند، زمانی معنا پیدا می کنند که در قالب تعریف علمی سازوکار (سیستم) بگنجند. اگر سیستم عبارت است از مجموعه ای از عناصر و اجزا که به معنای خاص کنار هم دیگر قرار گرفته، با هم تعامل داشته و بر هم اثر می گذارند و در نهایت با هماهنگی معین، یک هدف مشخص را دنبال میکنند، آیا مجموعه فعالان دریایی در ایران، در چارچوب این تعریف قرار میگیرند؟

شواهد نشان میدهد که مجموعه دریایی ایران در شرایط فعلی بسیار گسترده و پیچیده است و ریز و درشت به صورت پراکنده و بدون نقشه و طراحی مشخص در جای جای کشور قرار دارند. هر کدام قوانین خود را دارند و مسیر خود را طی می کنند و هیچ گونه نظام هماهنگی بین آن ها نیست.

برخی فعالان- به خصوص فعالان بخش دولتی (مستولان دولتی)- این گفته را رد می کنند و از هارمونی معین و نظام هماهنگی مشخص در مجموعه فعالان دریایی سخن می گویند تا جایی که وقتی سخن از لزوم ایجاد یک وزارت خانه برای مجموعه دریایی کشور به میان می آید، آن را رد کرده و مجموعه را دارای نظام هماهنگی می دانند و نیازی به ایجاد ساختاری برای هماهنگ کردن این مجموعه پراکنده نمی بینند.

اما در بخش غیر دولتی، حکایت چیز دیگری است. اغلب فعالان بخش خصوصی، فعالان حوزه دریا را پراکنده و ساکنان هزار جزیره بی پل می دانند. مجمع الجزایری که به هیچ روی با هم در تعامل و تبادل معنادر نیستند و بین آنها هیچ پل مشخصی وجود ندارد.

ساکنان مجمع الجزایر دریایی ایران، گاهی از روی اجبار یا یکدیگر تعامل می کنند و بعد از رفع نیاز اولیه هم هر کس به سمتی می رود و در نهایت، هم گرای که باید ایجاد هم افزایی شود وجود خارجی ندارد.

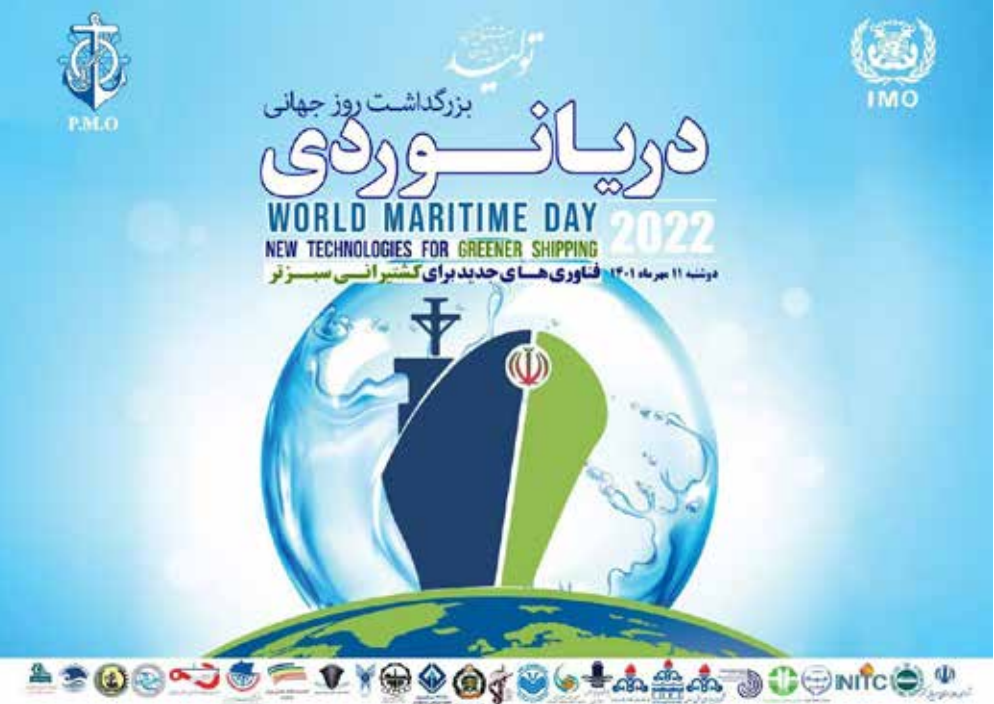
این است که نمی توان بین این دو دیدگاه، نقطه اشتراکی پیدا کرد. یکی می گوید همه چیز هماهنگ است و دیگری می گوید هیچ چیز هماهنگ نیست.

یکی می گوید مجموعه فعالان دریایی چه در بخش دولتی و چه در بخش خصوصی در تعامل معنادار و هماهنگ با همدیگر پیش میروند و مسیر مشخصی را طی میکنند و دیگری با تعجب به این نظریه گوش میدهد و سپس میپرسد: پس کو؟ ما چرا خبر نداریم؟

نظام هماهنگ بین همه ارکان خصوصی و غیر خصوصی دریایی کشور دقیقاً کجاست؟ ما به عنوان یکی از فعالان رسانه ای این حوزه، واقعا جوابی برای این پرسش نداریم و مطالب و پرسشگری رسانه ای خود را به طور مستقل از فعالان مستقل پیگیری میکنیم و هر گز متوجه پل ارتباطی مشخصی بین این فعالان نبوده ایم. آیا پل نامرئی است یا فقط عاقلان می بینند؟

ما بر این باوریم که وجود یک رکن هماهنگ کننده [مانند تأسیس یک وزارتخانه، یا تشکیل سازمان هماهنگی یا ...- لازم است به اشتراک فکری و تصمیم جمعی همه فعالان گذاشت. این که یک نفر دولتی یک موضع بگیرد و با استفاده از قدرت تشکیلاتی، مانع بروز و طرح سایر مواضع بشود، نفعی به حال و آینده کشور ندارد.

شاید بهتر باشد مجموع نظرات را جمع کرد و در اختیار مجلس شورای اسلامی برای تصمیم گیری نهایی گذاشت. به هر روی، بهتر است چنین مسأله مهمی را به نظر عمر و زید و اگدار نکرد و آن را در بسنتر خرد جمعی و تصمیم جمعی نهایی و تعیین تکلیف کرد.



به بهانه فرارسیدن روز جهانی دریانوردی، نشست خبری مدیرعامل و هیئت عامل سازمان بندار و دریانوردی با اصحاب رسانه در محل سازمان بندار برگزار شد. صفایی، مدیرعامل سازمان بندار و دریانوردی به همین مناسبت در این نشست خبری با اشاره به روز جهانی دریانوردی گفت: همه ساله در مهر ماه از طریق سازمان جهانی دریا نوردی

کاپیتان بهزادفر مدیر عامل یک شرکت حوزه دریا در گفت و گو با «اقتصاد سرآمد»:

تشنه راهبرد دریایی هستیم

ضرورت هماهنگی و اتحاد ارگان دریایی



جلیل اسلامی در نشست خبری:

ورود اپراتور جدید به بندر چابهار

معطل هندی ها نمی مانیم

دیدار نماینده سازمان بندار و دریانوردی در سازمان

بین المللی دریانوردی با دبیر کل آیمو

قدردانی ایران از حمایت های کی تاک

لیم از دریانوردان در دوران کرونا

کاپیتان علی رضا افشار در گفت و گو با «اقتصاد سرآمد»: ناوگان نفتکش در گذشته در سطح دنیا برند و درجه یک بود!

از دریانوردی تا تدوین سیاست های کلان اقتصاد دریا



کشتی داشتیم با پرسنل ایرانی که اصلا ایران نمی آمدند و سمت آمریکای جنوبی سیر می کردند و کشتی های افرا مکسمان آن جا بودند، کشتی های ۸۰-۷۰ هزار تنی ما آن جا و کشتی های ۱۵۰-۱۴۰ هزار تنی ما در سمت آمریکای جنوبی بودند و ایران نمی آمدند؛ یعنی ایقدر استاندارد ما بالا بود.

اقتصاد سرآمد: - هر چه گفتید با فعل ماضی بود؛ یعنی الان افت کرده ایم؟

کاپیتان افشار: تردید نکنید که افت کرده ایم. بررسی کنید وضعیت دانشجویان قدیم را با دانشجویان جدید. لنگر گاه بندر عباس یا چین یا هر کجا باشند، نمی تواند مهارت دریانوردی بدهد. مهارت دریانوردی روی کشتی و در درون دریا به دست می آید. تربیت دانشجویان با مشکل مدرک گرایي مواجه شده و آن تجارب و مهارت های لازم یک دریانورد وجود ندارد و این یکی از دلایل مهم افت ماست.

اقتصاد سرآمد: - شما گفتید از دریا مغفول شدیم و دریا مغفول است. دلیل این مغفول شدن یا مغفول ماندن از دریا چیست؟ کاپیتان افشار: مثالی می زنم؛ به عنوان نمونه آمریکا. اقتصاد دریامحور نسبت درآمد کل اقتصادشان (GNP) یک چیزی حدود ۵۰ درصد است، سهم کشور چین در اقتصاد دریامحور ۵۰ درصد است. در آمریکا، سهم اقتصاد دریامحورش، بیش از بیست درصدش از گردشگری دریایی است. چیزی که در ایران مغفول مانده و تقریباً صفر است. متأسفانه سیاست دریایی در ایران نداریم، متولی مشخص هم نداریم.

اشکال اصلی اش این است که ما یک سیاست دریایی که همه کشورها برای زمان های ۱۰ سال و ۲۰ سال، دارند، ما نداریم. الان در چه نقطه ای هستیم و کجا می خواهیم برویم؟ دریا حوزه های مختلفی دارد که یکی از آن ها بحث حمل و نقل است، ولی بحث های کشتی سازی، شلیات، املاک ساحلی، گسترش شهر های ساحلی، توریست و گردشگری دریایی، انرژی های نو، بحث فراساحل و ... اقتصاد دریا را که ریز کنیم، بخش های تجاری

تا ۳۰۰۰ تن برای سفرهای نزدیک به ساحل تا زیر ۳۰۰۰ معروف است و بالای سه هزار تن. این مدرک فرماندهی طبق CCW است که پیش نیاز این مدرک کاپیتانی است که امروزه از دو روش قابل وصول است؛ یکی این که بچه ها بروند دانشگاه دریایی، مثل دانشگاه خارک، دانشگاه چابهار یا مهندسی آموزشی کشتیرانی جمهوری اسلامی و از طریق کنکور سراسری دوره را طی کنند و مدارکشان را کامل کنند و با مدرک افسر دومی که آزمونش توسط سازمان بندار انجام می شود، به عنوان افسر ۳ بروند روی کشتی و بعد از فارغ التحصیلی در رشته های موتورخانه می شوند مهندس دوم. بعد دوره مهندس دومی و بعد هم یک دوره کتاهی که بعد می شوند مهندس اول.

روش دیگری هم که امروز تحت آموزش دریایی است که علاقه مندان می توانند از طریق آموزشگاه های دریایی روند را طی کنند که البته در ایران هنوز محدود است، ولی دارد اجرا می شود؛ با یکسری دوره های دریایی که در بعضی آموزشگاه ها دارد انجام می شود.

اقتصاد سرآمد: وضعیت حرفه ای و مهارت های عالی در کاپیتان های ما چگونه است در مقایسه با کاپیتان های در سطح دنیا؟

کاپیتان افشار: در دنیا کلاً ما حدود یک میلیون و ۷۰۰ هزار نفر دریانورد داریم که بخشی از این ها مستر و فرمانده، یا سرمهندس هستند. ایران تحصیل کرده ها و آدم های موفق در این رشته دارد. ما فرمانده های خیلی خوبی داریم که خیلی از آن ها هم در دانشگاه های دنیا مشغول تدریس هستند. کانادا، استرالیا، دانشگاه عمان و دانشگاه های دیگر. ما ناوگان خیلی خوبی هم داریم، ناوگان نفتکش که یک برندی بود که درجه یک بود در سطح دنیا، ولی این ناوگان دارد فرسوده می شود. متأسفانه با توجه به تحریم های که انجام شد، از استانداردها یک مقدار فاصله گرفتیم. خاطرم هست، سال ۲۰۰۲، ۲۰۰۴ و ۲۰۰۵ ما استانداردهای شرکت شیل و الپ را پاس می کردیم با نفتکش و کشتی ها چارتر پوشش داده می شد. ناوگان ما چارتر کمپانی های نفتی بزرگ دنیا می شدند. یک سری

مدیر عامل سازمان بندار و دریانوردی: به دنبال مهیا کردن شرایط جذب ظرفیت کامل دانشجویان دریایی در دانشگاه ها هستیم

پیگیری جدی اصلاح قانون جذب نیروی متخصص در مجلس

به تمام کشورها اعلام میشود این روز را هفتم مهر ماه اعلام کرده که بنا به برگزاری مراسمات مختلف در کشورها در روزهای متفاوت این هفته برگزار میشود. در کشور ما برگزاری این مراسم روز دوشنبه ۱۱ مهر است که مجموعه و ارگانهای دریایی کشور در این مراسم حضور دارند و دریانوردان عزیز و کسانی که در طول...



دریانوردان و مشکلاتی از جنس خاص «اقتصاد سرآمد» گزارش می دهد

دریانوردان مقاومان سخت کوش

این روزها که صنعت دریانوردی با بحران تأمین نیروی انسانی کارآمد روبه روست اما این توانایی را دارد که مأموریت های دریایی خود را در سخت ترین شرایط جوی و در دورترین نقاط جهان با موفقیت به پایان برساند....

۸

پیام دبیر کل IMO به مناسبت روز جهانی دریانوردی ۲۰۲۲

فراخوانی برای

دستیابی به

فناوری های

جدید و کشتیرانی

سبز تر



متخلفی از دریا درمی آید. اقتصاد سرآمد: - گفتید سیاست و سیاستگذار مشخص و متولی مشخص نداریم. بنابر این جایگاه سازمان بندار و دریانوردی چیست؟ آیا این خلأ را پر نکرده است؟

کاپیتان افشار: سازمان بندار و دریانوردی به تنهایی نمی تواند این خلأ را پر کند و بیشتر متولی بندار است و در بخش های دریایی بحث های حاکمیتی دارد که بخش های حاکمیتی آن، خیلی گسترده نیست؛ یک الزاماتی دارد نسبت به سازمان جهانی دریانوردی.

سازمان بندار و دریانوردی به صورت همزمان توانمندی نظارت بر منابع سیستم فراساحل و سکوا های نفتی را ندارد، عملاً نظارتی بر شلیات ندارد، نظارتی بر گردشگری دریایی ندارد، چون این ها سازمان های جدا دارند. بنابر این، سازمان بندار و دریانوردی فقط بخشی از اقتصاد دریاست و نه همه آن؛ بنابراین نمی تواند نظارت کلان داشته و سیاست های کلان و برنامه های کلان در حوزه اقتصاد دریا تدوین کند.

اقتصاد سرآمد: - برای رفع این نقص بزرگ، یعنی نبود سیاستگذار مشخص و متولی مشخص پیشنهاد روشن شما چیست؟

کاپیتان افشار: به نظر می آید تنها راهکارش این است که مجلس شورای اسلامی ورود کند و قانونی به دولت ابلاغ شود با نظر شرکان و بسا واقع بینی و آن چیزی که امروز هستیم و آن چیزی که می خواهیم برسیم، در قالب استراتژی دریایی، سیاست اقتصاد دریامحور نوشته شود و برای اجرا، متولی مشخص در نظر بگیرند تا قانون اجرا شود؛ زیرا قانونی که اجرا نشود فاقد ارزش است.

اقتصاد سرآمد: - نمایندگان دوازدهم دریایی را چگونه ارزیابی می کنید؟ اصلاح لزومی دارد یا توجه به تحریم و گرانی، این چنین هزینه های اتفاق بیفتد؟

کاپیتان افشار: به نظر من خیلی مثبت است. در نمایندگان دریایی، به جز این داستان تحریم های که وجود دارد و خیلی شرکت های معتبر خارجی نمی توانند شرکت کنند، خیلی شرکت های زیرمجموعه شان حضور دارند و یک مقدار توانایی هایشان را به ما نشان می دهند و تولید کنندگان داخلی، تأمین کننده ها، سازنده های بخش خصوصی، می توانند جمع شوند و محصولاتشان را نشان دهند به کمپانی های بزرگ و خودشان را معرفی کنند و بگویند که ما همچنان هستیم.

اقتصاد سرآمد: - مهمترین و بزرگ ترین نواقص نمایندگان را چه چیزی می بینید؟ گفتید که مردم و به خصوص دانشجویان، اطلاعات دریایی بسیار ضعیفی دارند که این شاید یک نقص بزرگ باشد برای نماینگاهای که نتوانست با مردم مرتبط شود.

من این را نقص می دانم، نظر شما چیست؟

کاپیتان افشار: بله، درست می گویند، فکر می کنم نیاز به کار فرهنگی و جامعه شناسی خیلی زیادی دارد. اساس این نماینگاه ها، برای شناخت دریا است. صدا و سیما و ابزارهای مختلفی که امروزه شبکه های مجازی را شکل می دهند، باید بتوانند با تبلیغات و کار فرهنگی، افکار عمومی را با دریا و اقتصاد دریا آشنا کنند و بین مردم و دانشجویان علاقه مندی ایجاد کنند تا در نهایت، سرمایه مادی و معنوی ایجاد شود. ما نیاز داریم به سرمایه بخش خصوصی، بخش خصوصی هم مرتبط با مردم است تا به جای این که بروند مثلاً در استان های دیگر، رستوران و تفریگاه بسازند، با ساحل و دریا و اقتصاد دریا آشنا شوند و بدانند که سود دوجندان در اقتصاد دریا وجود دارد؛ زیرا اقتصاد دریا، واقعاً سودآورتر از بخش های دیگر است.