

صاحب امتیاز و مدیرمسئول: فیروز اسماعیلی‌نژاد
قائم مقام مدیر مسئول: امید عباسی
زیر نظر شورای سیاست گذاری

سر دبیر: ایرج گلشنی
چاپ: کارگر
توزیع: کارو کار گر

عضو انجمن صنفی روزنامه‌های غیر دولتی
عضو انجمن مدیران نشریات ایران
عضو تعاونی مطبوعات کشور

پست الکترونیکی روزنامه (E-MAIL):
Eghtesadsaramad@gmail.com
نشانی‌سایت: Eghtesadsaramad.ir
کدپستی روزنامه اقتصادسرآمد: ۱۵۵۱۷۱۶۱۱۸

دفتر مرکزی: سپهرودی شمالی بین بهشتی
و هویزه پلاک ۵۰۶ واحد ۳
تلفن: ۸۸۷۶۹۲۲۷ - ۰۲۱ تلفکس: ۸۸۷۶۹۲۲۷ - ۰۲۱
سازمان آگهی ها: ۰۹۱۹۸۵۴۳۹۹۶

سازمان شهرستان‌ها:
تلفن تماس: ۰۲۱۶۶۹۷۳۷۱۴
۰۲۱۶۶۹۷۳۷۱۴-۶۶۶۳۶۷۸-۶۶۶۳۶۷۸ داخلی ۱۰۳
ایمیل: saramadrezace@yahoo.com
تلگرام: ۰۹۰۲۷۸۳۳۶۲۷

بررسی اقتصادسرآمد از پایگاه اجتماعی کشتیرانی در ایران

معدل ۱۴ برای دانشجوی بورسیه کشتیرانی!

گروه دریا محور – فیروز اسماعیلی نژاد –

چندی پیش اطلاعیه پذیرش دانشجوی متعهد خدمت شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران منتشر شد. در این اطلاعیه آمده: شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران به منظور تامین نیروی انسانی مورد نیاز جهت اشتغال بر روی کشتی های اقیانوس پیما در رده های افسر دومی عرشه و مهندس سومی موتور با شرایط ذیل دانشجو می پذیرد. این اطلاعیه یک نکته ویژه داشت که نظر ما را به خود جلب کرد و بر آن شدیم تا دیدگاه خود را بیان کنیم؛ زیرا انتظاری که ما از یک «کاپیتان» داریم، بسیار بالاست و البته شاید جامعه کشتیرانی چنین انتظاری ندارد.

نکته اینجاست که در یک بند از این اطلاعیه در بخش شرایط اختصاصی آمده است:

حداقل نمره ۱۴ معدل کل دبلم

اعلام نمره ۱۴ (زیر ۱۵) برای ورود به عرصه کشتیرانی برای ما سوال بزرگی ایجاد کرد؛ زیرا نمره ۱۴ برای معدل کل، نمره بالایی محسوب نمی‌شود.

ذهن جستارگر تحریریه این روزنامه بسه هزار راه رفت و هم چنان با سوال بزرگی برخورد می‌کرد: چرا معدل ۱۴؟

معدل‌های چه می‌گویند؟

معدل‌ها که با الف-ب-ب-پ (A-B-C) بیان می‌شوند، نشان‌دهنده سطح تحصیلی و تاحدی بهره هوشی یک محصل است. به طور طبیعی کسی که بهره‌هوشی بالا دارد و از رفتار ذهنی قوی برخوردار است، سطح الف را داراست. افراد متوسط سطح ب و سایر افراد در سطوح پایین تر قرار می‌گیرند. به زبان عدد، اعداد بین ۱۷ تا ۲۰ را سطح الف (A) می‌نامند. یعنی تراز اول با قوه ذهنی بالا و قدرت استفاده از ذهن از حفظی تا یادگیری عالی. اما نمرات پایین‌تر که حد خوب یا متوسط را نشان می‌دهند، بین ۱۵ تا ۱۷ هستند که نشان‌دهنده یک ذهن متوسط (یا متوسط به بالا و خوب) است؛ اما نمرات پایین تر از این حد، خبر خوشی به همراه ندارد. نشان

می‌دهند که محصل یا از بهره هوشی پایینی برخوردار است و یا حوصله کار ذهنی ندارد و قدرت یادگیری دارد.

پایینی است. ما اگر درست باشد، درخواست نمره ۱۴ برای معدل برای افسری کشتی، کمی ذهن ما را تکان داد و برای هماندیشی با اهلش این تحلیل را ارائه دادیم و تلاش کردیم چند نکته را تشریح کنیم:

اول: کار یک افسر کشتی

تصور شما از یک افسر کشتی چیست؟ یک کاپیتان که باید یک کشتی را راهبری کند چگونه آدمی است؟ افسرانی که در یک کشتی غول پیکر به سفرهای بسیار دور در دل اقیانوس‌ها می‌روند چگونه به نظر می‌رسند؟ آیا می‌توانند آدم‌هایی باشند با بهره هوشی متوسط یا پایین؟ آیا می‌توانند کسانی باشند که حال درس خواندن و فعالیت ذهنی نداشته باشند؟ به نظر عجیب و غیرممکن می‌رسد.

از دیدگاه ما کار یک افسر کشتی، کار بزرگی است و هم‌تراز با خلبان یک هواپیما از فراز و فرودهای بلندی برخوردار است که فقط از توان یک هوش بالا و یک قوه ذهنی سرشار بر می‌آید. آیا برای خلبانی هم نمره ۱۴ طلب می‌کنند؟

ما در روزنامه اقتصاد سرآمد به عنوان تنها روزنامه دریایی کشور، هر روز با افسران کشتی و کاپیتان‌ها و کشتیرانی و... سر و کار داریم و با هم رسمی و غیررسمی گفت و گو می‌کنیم و گپ می‌زنیم؛ تا کنون هر چه دیده و شنیده‌ایم از ذهنی قوی و سرشار و خلاق حکایت داشته است که با معدل ۱۴ هم خوانی ندارد.

پس چرا شرط معدل کل در اطلاعایه کشتیرانی برای جذب افسر در رده ۱۴ اعلام شده است؟ معدل ۱۴ به

بالا یعنی از سطح پایین ذهنی تا سطح عالی و فاصله این چند سطح با هم خیلی زیاد است. در صورت درخواست همه سطوح آیا ناهم تراز ی در آموزش‌ها رخ نمی‌دهد؟ و اگر همه درخواست کنندگان در رده ۱۴ درخواست بدهند و به ناچار هم قبول بشوند، آینده

کشتیرانی چه می‌شود؟ توجه کنید که بیان رده ۱۴ در این نوشتار از بهره‌هوشی

و ذهنی سخن می‌راند نه از شخصیت افراد. شخصیت افراد جای خودش را دارد و همواره محترم است اما بهره درسی یا هوشی یا ذهنی یا هر اسمی که بر آن بگذاریم، چیز دیگری را حکایت می‌کند.

نگاهی به سایر رشته‌ها:

سایر رشته‌های شغلی را در نظر می‌گیریم و می‌پرسیم کدام رشته شغلی معدل را بر مبنای ۱۴ قرار داده است؟ پزشکی؟ مهندسی؟ خلبانی؟ یا...؟

چرا شغل کشتیرانی در حد و حدود این مشاغل نیست؟

چرا افرادی با معدل‌های بالا متقاضی افسری و کشتیرانی نیستند؟ که اگر بودند سطح رقم ۱۴ به ۱۷ ارتقاء پیدا می‌کرد.

مشاغلی مانند درجه‌داری در ارتش را می‌توان با معدل ۱۴ و در این سطح می‌توان مثال زد. اما درجه‌داری در ارتش به طول کامل صفی است نه ستادی. یک درجه‌دار در ارتش –چه ایران و چه کشورهای دیگر– صرفاً برای کار صفی واجرایی استخدام می‌شود و از او کار یک افسر –که کار فکری و ستادی است– انتظار ندارند.

در ارتش‌ها چنین معدلی را برای کادر افسری هم اعلام می‌کنند؛ اما نظامی‌گری که با جنگ و نبرد سر و

کار دارد، ممکن است توجیهی برای چنین معدل‌هایی نباشد؛ زیرا متقاضی جنگی همواره کم است. اما آیا کشتیرانی هم همان نظامی‌گری است؟

پایگاه اجتماعی کشتیرانی

به نظر می‌رسد بخشی از جواب را باید در پایگاه اجتماعی کشتیرانی جست‌وجو کرد که ریشه فرهنگی

دارد. تصویر و تصور نوجوانان ما که قرار است در آینده

جمعی از آن‌ها وارد عرصه کشتیرانی شوند چیست؟ پاسخ به این سوال می‌تواند تمام تحلیل ما را بشکافد

و روشن کند. اولین نکته که با توجه به این محور به ذهن می‌رسد این است که کشتیرانی کاری شاق و سخت است و نیاز به مهارت دست و پویایی ذهن بالایی دارد؛ بنابراین آن

خودش تصور می‌کنیم و...

در بساره دریانورد یسا کاپیتان، جامعه چه تصور و تصویری دارد؟ نوجوانان و حتا جوانان از عنوان نام افسر کشتی چه چیزی به ذهن می‌آورند؟ یا کاپیتان چه چیزی؟ آیا اولین چیزی که به ذهنشان می‌رسد کاپیتان فوتبال نیست؟

همه این نکته‌ها نشان می‌دهد که اساس و بنیان ضعف در بخش فرهنگی است که ناخدا، کاپیتان، ملوان و... را آشنای ذهن جامعه نکرده است. اگر بگوییم نوجوانان کشتنی و کشتیرانی و کاپیتانی و ملوانی را با دزدان دریایی و جک گنجشیکه می‌شناسند، آیا سخن درستی گفته‌ایم یا سخنی غلط و حتا توهین آمیز؟ برای بخش سوشم عذر خواهی می‌کنیم اما اجازه بدهید راحت و باره موضوع سخن برانیم و برای این که بگوییم پایگاه اجتماعی کشتیران و کشتیرانی نیاز به تقویت دارد،

ذهن‌مان را سانسور نکنیم.

اهالی کشتیرانی یگویند

این نکات را –خوب یا بد، غلط یا درست– تا همین جا بگذاریم و در شماره‌های آتی برویم سراغ اهالی کشتیرانی و همین نکات را با آن‌ها در میان بگذاریم. آیا منزلت شخصی و پایگاه اجتماعی کشتیرانی در جامعه مثبت است؟

عیدی زود هنگام به مردم ایران؛

تاریخ‌سازی گروه فولاد مبارکه با عبور از تولید ۱۰,۰۰۰,۰۰۰ تن فولاد خام



دو نیروگاه بادی در دستور کار قرار گرفت که پیش‌رفت‌های قابل‌ملاحظه‌ای داشته است.

طی‌بخیا در ادامه به دستاوردهای توسعه‌ای در سایر شرکت‌های گروه اشاره و تصریح کرد: خوشبختانه در گروه فولاد مبارکه نیز توسعه‌ها بخوبی در حال اجراست تاجایی‌که اخیراً شاهد شروع موفقیت‌آمیز کوره قوس الکتریکی شرکت فولاد سفیددشت چهارمحال و بختیاری به‌عنوان یکی از طرح‌های هفت‌گانه دولت بودیم که به‌زودی عملیات ذوب‌گیری و ریخته‌گری آن نیز عملیاتی خواهد شد. همچنین در فولاد هرمزگان فولاد امیرکبیر کاشان و سایر شرکت‌های گروه برنامه‌های توسعه به‌خوبی در حال انجام است.

مدیرعامل گروه فولاد مبارکه از تلاش همه مدیران کارکنان گروه فولاد مبارکه در همه بخش‌های تولید، تعمیرات و پشتیبانی و همچنین از شرکت‌های پیمانکار و سازنده داخلی که هم‌راستا با اهداف شرکت مادر در به بار نشستن این دستاورد مهم و تاریخ‌ساز سمیهانه و مخلصانه تلاش کردند تشکر و قدردانی کرد.

تولید محصولات خاص و کیفی‌تر با نگاهی متفاوت حرکت کنیم از سد همه محدودیت‌ها و تفکراتی که دست و پای ما را به‌منوعی بسته‌اند عبور کنیم و تولیدات دانش‌بنیان داشته باشیم. در نهایت همان‌گونه‌که مشاهده کردیم، با اتکا به دانش متخصصان داخلی، محصولاتی را برای اولین بار در کشور تولید کردیم که در پروژه‌های ملی‌کشور و بسیاری از صنایع خاص مورد استفاده قرار گرفت. طب‌بخیا در بخش دیگری از سخنان خود تصریح کرد: در حوزه اجرای پروژه‌های توسعه گروه نیز در سایه الطاف الهی، طرح‌هایی شجاعانه و جسورانه پیشنهاد و وارد فاز اجرا شد که هر یک از آن‌ها در حد ملی، ارزشمند و مؤثرند؛ توسعه‌های بلندپروازانه‌ای که با به بار نشستن آن‌ها نه‌فقط در تولید فولاد کشور، بلکه در تامین انرژی و توسعه‌های دانش‌بنیان و علمی-تحقیقاتی، شاخص‌های ملی به یاری خداوند ارتقا خواهند یافت. وی گفت: در بخش توسعه، احداث نیروگاه سیکل ترکیبی ۹۱۴ مگاواتی باراندمان ۵۸ در مدد و مصرف آب یکپنجم نیروگاه موجود، احداث نیروگاه‌های تجدیدپذیر و خورشیدی و همچنین

از همیشه با آن مواجه بودند، توانستند تا شامگاه روز جمعه ۱۹ اسفندماه و ۱۰ روز مانده به پایان سال جاری، ۱۰ میلیون و ۱۶ هزار تن فولاد خام تولید کنند. مدیرعامل گروه فولاد مبارکه افزود: با عنایت به شعار سال، سیاست‌های گروه بر سه محور تولید حداکثری و تامین نیاز بازار داخلی، استفاده از ظرفیت شرکت‌ها، دانشگاه‌ها و مراکز علمی تحقیقاتی برای توسعه سبد محصولات شرکت به‌ویژه برای آن دسته از محصولاتی که عمدتاً تاکنون از محل واردات تامین می‌شدند و در مرحله سوم حمایت از سازندگان داخلی و شرکت‌های دانش‌بنیان با نگاه بومی‌سازی هرچه بیشتر تجهیزات موردنیاز و ایجاد اشتغال متمرکز شد.

وی در همین زمینه تصریح کرد: از آغاز سال ۱۴۰۱ نقطه عطف تمامی فعالیت‌هایی که برای گروه در نظر گرفته شد بر این اصل استوار بود که در همه حوزه‌ها اعم از تولید، توسعه و بومی‌سازی، باید نگاه تحولی داشته باشیم. به این معنی که به‌عنوان مثال در تولید فقط به فکر رکوردشکنی نباشیم و به‌موازات آن در مسیر

سرمایه‌های انسانی، شرکت، وی در بخش دیگری از سخنان خود خاطرنشان کرد: به‌موازات رشد کمی محصول، خوشبختانه در سال ۱۴۰۱ شاهد رشد ۱۲ درصدی تولید محصولات ویژه و تولید ۱۴ محصول جدید نیز هستیم. مدیرعامل گروه فولاد مبارکه با بیان این‌که میزان تولید در هر یک از بخش‌های گروه فولاد مبارکه نیز از میزان مدت مشابه سال قبل خود فراتر رفته است، گفت: در شامگاه روز چهارشنبه ۲۳م اسفند ماه تولید تختال در شرکت فولاد مبارکه از رکورد ۷۳۳ میلیون تن سال ۱۳۹۹ عبور کرد.

به گفته طب‌بخیا، گروه فولاد مبارکه با سهم ۳۴ درصدی در تولید فولاد کشور، در رشد و ارتقای پایگاه ایران بین فولادسازان جهان

نقش ارزنده‌ای داشته است. وی در همین زمینه ادامه داد: جهاادگران شرکت فولاد مبارکه فولاد هرمزگان و مجتمع فولاد سبب، هم‌راستا با اهداف گروه علی‌رغم همه محدودیت‌هایی که در سال جاری به‌شدت و بیش

از همان نخستین روز سال این راهبر، چراغ راه شد؛ «تولید؛ دانش‌بنیان؛ اشتغال‌آفرین» و پولادمردان گروه فولاد مبارکه خرسند و مفتخرند که اگرچه هنوز ۱۰ روز دیگر تا پایان سال برای تولید فرصت دارند، زودتر از آنچه برنامه‌ریزی‌شده بود، با عبور از تولید ۱۰ میلیون تن فولاد خام، از تمامی رکوردهای ثبت‌شده تا پایان سال ۱۴۰۰ گذشتند و ضمن لاییک به‌فرمان

مدیرعامل گروه فولاد مبارکه ضمن اعلام این خبر گفت: عبور از ۱۰ میلیون تن تختال، ۱۰ روز مانده به پایان سال، با رشد ۱۰ درصدی نسبت به مدت مشابه سال قبل، در حالی رخ داد که حدود یک‌میلیون تن افت تولید ناشی از محدودیت‌های برق و گاز را که در سال جاری بیشتر از سال‌های قبل بود، پشت سر گذاشتیم و این امر محقق نشد، مگر با برنامه‌ریزی و پیش‌بینی‌های لازم، استفاده از تجارب سال‌های قبل، ذخیره‌سازی به‌موقع مواد اولیه، انجام تعمیرات اساسی خطوط مختلف در زمان اعمال محدودیت‌های انرژی و در نهایت افزایش بهره‌وری