سرآمد اقتصاد

چهارشنبه-۱۸مرداد۱۴۰۲-سال هفتم-شماره ۱۷۰۵

کاهش میزان شادی در بین دریانوردان خطوط بزرگ کشتیرانی جهان

میزان شاخص شادی در سه ماهه دوم سال ۲۰۲۳ نسبت به سه ماهه اول سال ۲۰۲۳ در بین دریانوردان خطوط کشتیرانی بزرگ جهان کاهش یافت.

به گزارش اقتصادسرآمد از سایت safety4sea؛ شاخص شادی در بین دریانوردانی مورد ارزیابی و نظرسنجی قرار گرفت که بیشتر آن‌ها از بین خدمه و کارکنان شرکت‌های بزرگ کشتیرانی جهان بودند؛ در این میان شاخص شادی در سه ماهه اول ۲۰۲۳ میلادی، ۷.۱ درصد بود که در سه ماهه دوم به ۶.۷۷ درصد کاهش یافت.

بر این اساس ترجمه مانا، سطح شادی در بین همه گروه‌های ذی‌نفع دریانوردی پایین آمد؛ چراکه مسائل و مشکلات منفی جهانی بر روحیه آنان تأثیر گذاشته است و بدین ترتیب با توجه به واقعیت‌های موجود در زندگی دریانوردان، میزان شادی در بین آن‌ها کمی پایین آمده است.

این در حالی است که براساس ارزیابی کارشناسان باید بعد از پایان همه‌گیری کرونا چالش‌های مربوط به دریانوردان کمتر می‌شد، زیرا در حال حاضر مشکلات مربوط به تأخیر در تغییر خدمه و طولانی شدن زمان حضور در کشتی و قراردادهای غیرمطلوب و کاهش دستمزد به مراتب کمتر شده است.

گزارشات منتشره حاکی است علی‌رغم خروج جهان از بیماری همه‌گیر کووید ۱۹ بازگشتن به شرایط مطلوب قبل از کووید همچنان سخت و مشکل شده است.

در ادامه آمده است سازمان بین‌المللی دریانوردی تصمیم دارد از اول ژانویه ۲۰۲۴ میلادی با شیوه‌ها و رویه‌هایی در زمینه رفاه دریانوردان از جمله تغییر قراردادها و حل مشکلات حقوق و دستمزدها و پرداخت به موقع دستمزد توجه نشان داده و سازوکارهایی برای سازگاری دریانوردان با افزایش احتمالی مالیات و بالا رفتن هزینه‌های زندگی و تورم مدنظر قرار دهد.

ناگفته نماند نسبت به این موضوع کارفرمایان خطوط برتر کشتیرانی واکنش نشان داده‌اند.

با این حال علی‌رغم پایین آمدن شاخص شادی در بین دریانوردان بسیاری از آنان اعلام کرده‌اند همچنان از شغل خود لذت برده و مسائل و نگرانی‌های موجود باعث ناامیدی آنان در دریا نمی‌شود.

تماس با خانواده‌ها و دسترسی به اینترنت رایگان از جمله مواردی است که بسیاری از دریانوردان از آن به خوبی یاد کرده‌اند و مشکلی در این زمینه ندارند. مرخصی ساحلی از دیگر مواردی بود که دریانوردان از آن اظهار رضایت کردند.

در این میان مواردی که باعث نگرانی خدمه و کارکنان شده و بر کاهش میزان شادی دریانوردان تأثیر گذار بود، آن است که گاهی اپراتورها و مالکان کشتی در مواردی از تمدید قراردادها به نفع دریانوردان سرباز زده و مقصد سفرها را بدون موافقت و تمایل دریانوردان انتخاب می‌کنند که این کار باعث کسالت و سرخوردگی آنان می‌شود.

از سوی دیگر با توجه به بالا بودن میزان تورم در جهان، دریانوردانی که مورد سنجش قرار گرفتند اعلام کردند پس از اتمام دوران کرونا هیچ افزایش قابل توجهی در حقوق و دستمزدها احساس نکردند و هزینه‌ها و فشارهای تورمی روزبه‌روز بالا می‌رود و دریانوردان خواستار بالا رفتن دستمزدهای سخاوتمندانه به منظور حفظ زندگی عادلانه می‌باشند.

ابن ماجد؛ سند مجد دریانوردان ایرانی اقتصاد سرآمد بررسی می‌کند

ابن ماجد؛ دانای راه‌های دریایی خلیج فارس و اقیانوس هند

آیا ابن ماجد اصالتا ایرانی و بندر کنگی بوده است؟

گروه دانش دریا –محمد رحیمی– شاید در ساحت ذهن جرج هربرت‌مید ـ فیلسوف، جامعه شناس و روان‌شناس آمریکایی و از بنیان‌گذاران روان‌شناسی اجتماعی– که می‌گوید: «خویشتن محصول اجتماع است»، یک جوان از اهالی کویر و خشکی‌زی ایرانی ارتباطی بین خویشتن خویش با بندر کُنگ نیابد. حتی اگر وی را از دریچه نگاه مارتین‌هایدگر ـ فیلسوف آلمانی– که در کتاب هستی و زمان خود، «هستی در» جهان را «هستی با» دیگران معنا یافته می‌داند، به بندر کنگ متوجه کنیم، باز هم ارتباطی بین خود و آن بندر کوچک در استان هرمزگان نبیند.

هویت ملی و قومی، مقوله‌ای تاریخی ـ اجتماعی است که در سیر حوادث تاریخی در متن جامعه پدیدار می‌شود، رشد می‌کند، دگرگون می‌شود و معانی گوناگون و متفاوتی پیدا می‌کند. هویت ایرانی، حسی جمعی از سوی مردمان ایرانیِ متعلق به سرزمین‌های تاریخی ایران است. این حس تعریف‌شده بر اساس جغرافیا و تاریخ، از یک تجربه تاریخی و سنت فرهنگی مشترک بین مردمی‌که در ایران‌زمین زیسته‌اند تکامل‌یافته و در عناصر فرهنگی آن مشترک است. جغرافیای فلات ایران، تاریخ ایران، زبان پارسی، دین اسلام، ترقی‌خواهی و میل به پیشرفت، عناصر اصلی هویت ایرانی را تشکیل می‌دهند.

بندر کُنگ، یکی از بنادر تاریخی و تجاری استان هرمزگان و نیز یکی از قدیمی‌ترین بنادر ایران محسوب می‌شود. در بندر کنگ آنچه بیش از همه به چشم می‌آید معماری خانه‌ها و بادگیرهای بلندی است که در نقاط مختلف این شهر دیده می‌شود. وجود قلعه لشتان متعلق به دوره هخامنشیان و برج مدور مربوط به دوره سلجوقیان و قلعه پرتغالی‌ها که مربوط به اواخر دوره صفویه است، به خوبی گواه قدمت این شهر می‌باشد. اما علاوه بر معماری زیبایی تاریخی این بندر و آثار تاریخی و جاذبه‌های فرهنگی این شهر، فخری از مفاخر تاریخی این کشور، «شهاب‌الدین احمد ابن ماجد کُنگی» از این خطه بوده است و بخشی از هویت ایرانی ما محسوب می‌شود.

شهاب‌الدین احمد ابن ماجد کُنگی، از ادبا، ستاره‌شناسان، دریانگاران و دریانوردان برجستهٔ قرن نهم هجری قمری و پانزدهم میلادی است. دورهٔ زندگانی ابن ماجد با زندگانی و دریانوردی دریانوردان نامدار پرتغالی همچون «ماژلان» ـ نخستین کسی که در جهت غرب از اروپا به آسیا رفت و در اقیانوس آرام کشتی راند ـ و «واسکو دوگاما» ـ کاشف پرتغالی که برای اولین بار از راه دریا از اروپا به هند رفت ـ که در پی شناخت و رسیدن به سرزمین‌های ناشناخته بودند، هم‌زمان بوده است.

به فرمان پادشاه پرتغال «دُن امانوئل» ـ ۱۴۹۵ تا ۱۵۲۱ م ـ نخستین گروه از پرتغالی‌ها به سرپرستی دریانورد و دریاسالار نامی «واسکو دوگاما» در سال ۱۴۹۸ م/ ۹۰۳ قمری توانستند با راهنمایی‌های ابن ماجد به کالیکوت در کرانه‌های هند برسند.

«تئودورشوموفسکی» در کتاب سه راه‌نامه با استناد به نوشته‌های پرتغالی‌ها ماجرای رابطه ابن ماجد با واسکو دوگاما را این گونه شرح داده است:

«هنگامی که هیأت دریانوردان پرتغالی به فرماندهی واسکودوگاما از دماغهٔ «امیدنیک» گذشتند، اقیانوس دیگری را برابر خود دیدند. واسکودوگاما حاضر نشد دل به دریا زند و مستقلاً راهی را در پیش گیرد که پایانی بر آن متصور نبود. او در طول کرانه‌های شرقی آفریقا پیش رفت تا به ملندی (بندری در کنیا) رسید و در آنجا به جستجوی راهنمایی خارجی پرداخت. شاه ملندی که نسبت به بیگانگان مهربان بود، ابن ماجد را معرفی نمود. واسکودوگاما این راهنمای برجسته را به کشتی خود دعوت کرد. ابن ماجد در اجرای درخواست شاه ملندی موافقت خود را در همکاری و همراهی با گروه واسکودوگاما اعلام داشت. وی نقشه‌ایی از همه سواحل هند را به واسکودوگاما ارائه کرد که دارای نصف‌النهارات و مدارات بسیار دقیق، ولی بدون جهت باد بود. واسکودوگاما که دریافته بود با مردی کاردان آشنا گردیده و نمی‌خواست چنین راهنمای با ارزشی را از دست دهد، پیشنهاد کرد هرچه زودتر راهی سواحل هند شوند.»

قطب‌الدین مکی نهروالی (۹۱۷–۹۹۰ق / ۱۵۱۱–۱۵۸۲م) در کتاب البرق الیمانی فی الفتح العثمانی، علت امتناع آدمیرال پرتغالی برای عبور از اقیانوس هند را به غرق شدن کشتی‌های متعددی و کشته شدن سرنشینان آن در مواجهه با اقیانوس هند دانسته است. بنابراین، راهنمایی ابن ماجد برای پرتغالی‌ها از ارزش زیادی برخوردار بود، هرچند به دلایل اقدامات بعدی آنان، وی از راهنمایی پرتغالیان احساس شرمساری می‌کرد. به گفته کراچکوفسکی ـ عضو فرهنگستان شوروی ـ آخرین سفر مهم دریایی ابن ماجد هدایت کشتی واسکودوگاما بوده است.

بعدها پرتغالی‌ها جزیره هرمز را تصرف کردند و به این ترتیب، برای اولین بار یک راهنمای مسلمان، راه دریایی اروپا به خاورمیانه ثروتمند را باز کرد که حوادث مصیبت‌باری را به دنبال داشت. قطب‌الدین مکی نهروالی از این واقعه با نفرت یاد کرده و گفته است که اوایل سده دهم هجری شیاطین پرتغالی به جزیره هرمز وارد شدند و راه را بر مسلمین بستند. در مدخل ابن ماجد در دائره‌المعارف بزرگ اسلامی نوشته عنایت‌الله رضا، درباره اندوه و شرمساری ابن ماجد از سرانجام راهنمایی پرتغالی‌ها چنین آورده است: «از نوشته‌های ابن ماجد چنین برمی‌آید که از راهنمایی پرتغالیان احساس شرمساری می‌کرد. وی با اندوه از ورود فرنگان (پرتغالیان) به «کالیکوت» یاد کرده و نوشته است که آنان به کالیکوت درآمدند، به خرید و فروش دست زدند، با خودسری‌های خویش و ضمن تکیه به فرمانروایان، عرصه را بر دیگران تنگ کردند و بیزاری از اسالم را با خود به همراه آوردند و مردم را با دهشت و نگرانی دست به گریبان می‌کردند.»

از تاریخ صحیح تولد و درگذشت ابن ماجد اطلاع دقیقی در دست نیست، ولی از تاریخ نوشته‌ها و آثارش می‌توان دریافت که وی در سدهٔ ۹ق / ۱۵م می‌زیسته است. احمد بن ماجد دریانورد و جغرافی‌دان بزرگ جهان اسلام است که تالیفاتی درباره دریانوردی و مناطق مختلف خلیج فارس و اقیانوس هند به رشته تحریر درآورده است.

پژوهشگران غربی از آغاز قرن نوزدهم میلادی با نام ابن ماجد نخست از طریق کتاب محیط (به معنای اقیانوس) نوشته «سیدی علی رئیس» دانشمند و دریاسالار ترک عثمانی ـ قرن دهم هجری ـ که به دست «بارون‌هامر» به آلمانی بازگردان شده و در وین چاپ و منتشر گردید، آشنا شدند. ولی دست‌یابی به آثار نوشتاری عربی او در سال ۱۹۱۲ م. با دیرکردی نزدیک به صد سال همراه شد و بنا به زبان آثار ایشان در منابع مختلفی مانند مدخل ابن ماجد در دائره المعارف بزرگ اسلامی نوشته عنایت الله رضا و جلد اول کتاب «تقویم تاریخ فرهنگ و تمدن اسلام و ایران» تألیف دکتر علی‌اکبر ولایتی، ایشان را از اهالی نجد دانستهاند. همچنین، پژوهشگران عرب حوزه تاریخ خلیج فارس، احمد بن ماجد را از اعراب نجد عربستان می‌دانند.

آثار پژوهشی نوشتاری این مسلمان شیعی عرب که بیشتر آن ها به گونه شعر (اراجیز– جمع رجز) می‌باشند و مهم‌ترین تألیف وی، کتاب «الفوائد فی اصول علم البحر و القواعد» می‌باشد که با ترجمه امید اقتداری و با تحشیه احمد اقتداری ـ ایران‌شناس، پژوهشگر خلیج فارس و جغرافیای تاریخی و فرهنگی مناطق جنوبی ایران ـ به فارسی ترجمه و در سال ۱۳۷۲ به وسیله انجمن آثار و مفاخر فرهنگی چاپ و منتشر گردید.

احمد اقتداری، در پیش‌گفتار کتاب «الفوائد فی اصول علم البحر و القواعد» ابن ماجد، با یادآوری منابع گوناگون و مستندات متعدد بیان می‌کند که ابن ماجد اصالتا ایرانی و بندر کنگی بوده است. اقتداری، نظرگاه تاریخ‌نگاران پرتغالی را که نسب ابن ماجد به سرزمین هند می‌رسد، اشتباه می‌داند. او یادآور می‌شود که هرچند ابن ماجد این کتاب را به زبان عربی نوشته است، اما در لابه‌لای کتاب از گویش بندر کنگی و فارسی استفاده کرده و همین بهره‌گیری از کلمات فارسی خود نشان تسلط به زبان مادری داشته است. همچنین، اینکه زبان نگارش علم دریانوردی در آن روزگاران، عربی بوده است و معمولا همه‌ی آموزگاران و مولفان به زبان عربی می‌نگاشته‌اند. برخی از آن‌ها به تدریس و تعلیم علوم دریایی و دریانوردی همت گماشته‌اند و قواعد و اصول دریانوردی و کشتیرانی را به دریانوردان آموخته‌اند، ابن ماجد نیز از جمله این افراد بوده است.

شهاب‌الدین احمد بن ماجد ملقب به «اسد البحار» (شیر دریاها)، ایرانی بود. در کرانه‌های خلیج فارس به دنیا آمد، خانواده و تبار و خاندانش از مردمان بندر کُنگ کنونی بود و زبان فارسی را خوب می‌دانست. او زبان عربی را به شیوه‌ی فکری و مفاهیم ذهنی ایران سخن می‌گفت و می‌نوشت. در صفحه‌ای از کتاب «الفوائد فی اصول علم البحر و القواعد» نیست که تعدادی لغت فارسیِ کهنه و ناب در علوم دریایی و جغرافیایی مناطق خلیج فارس و اقیانوس هند یافت نشود؛ مانند تیر، میخ، زام، لنگر، دستور، خن، زیرباد، زیر بادیه، رهنامه، سرهنگ، آبخور، هیراب و ده‌ها واژه‌ی دیگر.

ابن ماجد از بهترین دانندگان راه‌های دریایی خلیج فارس و اقیانوس هند شناخته می‌شد و به دلیل راهنمایی او به واسکو داگاما برای رسیدن به هند، در جهان غرب شهرت یافت. او در همین اثر مشهور خود از سه دریانورد–معلم عهد عباسیان به نام‌های محمد بن شادان، سهلَ بن ایان و لیث بن کهلان با احترام یاد کرده است. نسخه‌ی خطی کتاب‌های او هنوز در آکسفورد وجود دارند.

کتاب الفوائد فی اصول علم البحر و القواعد ابن ماجد به نثر است و در میان آثار وی در درجه نخست اهمیت قرار دارد. فران ـ مورخ فرانسوی ـ آن را معتبرترین و مهم‌ترین اثر وی نامیده است. جزییات شگفت‌انگیز و تخصصی علم دریانوردی و ذکر نام ستاره‌شناسان و معلمان مشهور این دانش، برای نخستین‌بار در کتاب او آمده است. این کتاب شامل فصلی است برای روزهای مناسب سفر دریایی و بادهای موافق. همچنین اطلاعات دقیقی درباره پرندگان، ماهی‌ها و علف‌های دریایی، ابزار مورد نیاز برای حمل‌ونقل کشتی و نحوه نگهداری انواع کشتی‌ها را هم در نظر گرفته است. . این کتاب مشتمل بر ۱۲ فصل است که نگارنده هر یک از فصول را «فائده» نامیده است. مناطق مورد بحث او شامل دریای سرخ ، خلیج فارس ، اقیانوس هند و جزایر هندوچین است.

مفاخر، افراد یا پدیده‌هایی هستند که می توان به آنها افتخار کرد و به عبارتی مایه فخر و مباهات هستند. مهم‌ترین بُعد کارکردی شناخت مفاخر، بُعد هویتی آنهاست. مفاخر یک ملت رابطه‌ای مستقیم با هویت و خودباوری فرهنگی آن ملت دارند و می‌توانند به منزله الگو برای افراد جامعه مورد توجه قرار بگیرند. مفاخر موجب تقویت هویت در گستره جغرافیای انسانی می‌شوند. بنابراین، شاید جوان ایرانی اهل کاشان باشد، اما شاید نسبش برسد به گیاهی در هند، به سفالینه‌ای از خاک سیَلک و یا هویتش ریشه بکشد به کُنگ ـ بندری تاریخی و زیبا در ساحل خلیج همیشه فارس.

شهاب‌الدین احمد بن ماجد ملقب به «اسد البحار» (شیر دریاها)، ایرانی بود. در کرانه‌های خلیج فارس به دنیا آمد، خانواده و تبار و خاندانش از مردمان بندر کُنگ کنونی بود و زبان فارسی را خوب می‌دانست. او زبان عربی را به شیوه‌ی فکری و مفاهیم ذهنی ایران سخن می‌گفت و می‌نوشت. در صفحه‌ای از کتاب «الفوائد فی اصول علم البحر و القواعد» نیست که تعدادی لغت فارسیِ کهنه و ناب در علوم دریایی و جغرافیایی مناطق خلیج فارس و اقیانوس هند؛ مانند تیر، میخ، زام، لنگر، دستور، خن، زیرباد، زیر بادیه، رهنامه، سرهنگ، آبخور، هیراب و ده‌ها واژه‌ی دیگر.

بدون شرح...

فریبا عزیزی - اقتصاد سرآمد

در خشش فیتوپلانکتون‌ها در ساحل بندر بریس چابهار

قاب دوربین

عکس: اشکان حاجی‌زاده