

گفت‌وگوی اقتصادس‌ر آمد با «مسعوداقدام» پیشکسوت دریایی:

بخش اول

مالکان کشتی‌هانیروی کار خارجی را به داخلی ترجیح می‌دهند

ملوانان؛ سندیکا تشکیل دهید و مشکلات را پیگیری کنید

صنعتی، نیاز به نیروی کار با دو ویژگی برجسته دارد که به سوی رشد و شکوفایی برود: با انگیزه، با مهارت. در صنایع دریایی کشور ایران وضعیت به چه منوال است؟ آیا انگیزه کار چنان است که مانند نیروی کار گرای از فرط فشار کار، بی‌هوش می‌شوند؟ آیا کارگس‌ران چنان کار می‌کنند که حین کار کردن، از خستگی خواب‌شان می‌برد و این خواب مقدس، موجب تشویق آن‌ها به وسیله مدیران‌شان می‌شود، یا بی‌انگیزه فقط دنبال سنبل کاری و فرار از زیر کار هستند؟

نیروی کار دریایی ایران اغلب چگونه جذب می‌شوند، چگونه یاد می‌گیرند- و چگونه مورد حمایت قرار می‌گیرند؟ آیا روند کلی طوری است که کمیت و کیفیت نیروی کار رو به افزایش است و یا با بیرون‌رفتن و کنارتکشدن نیروها رو به کاهش نهاده‌است؟ اصولا چرا کمیت نیروی کار ایرانی نسبت به گذشته، مدیریت نشده و اکنون شاهد کمبود چند هزار نفری هستیم؟

در تحریزه روزنامه و سایت دریایی اقتصادس‌ر آمد، گفت‌وگو کردیم با «مسعود اقدام» مالک یک شرکت خصوصی با پشتوانه ۴۳ سال کار خدمات کشتی و به خصوص تامین نیروی انسانی کشتی‌ها و دیگر فعالیت‌های دریایی دارد.

اقدام در پاسخ به این سوال خبرنگار روزنامه دریایی اقتصادس‌ر آمد که به طور کلی، نحوه شناسایی و جذب نیروی کار برای خدمات دریایی- مانند ملوانی کشتی- چگونه است می‌گوید: شرکت‌هایی که به طور رسمی مجوز معرفی نیروی کار دارند و دارای گواهی‌های لازم هستند؛ می‌توانند از سراسر جهان نسبت به جذب نیرو اقدام کنند. نیروی کار هم به طور مستقیم از طریق کارایی‌ها به این شرکت‌ها وصل می‌شوند و سپس بر اساس شرایط کارفرماها و متقاضیان نیروی کار- که اغلب مالکان کشتی‌ها هستند- نیروی مورد نظر برای خدمت



مدیر کل هماهنگی اقتصادی استانداری مازندران

بنادر مازندران در خدمت دیپلماسی منطقه‌ای دولت سیزدهم

مدیرکل هماهنگی اقتصادی استانداری مازندران از تسهیل و تسریع در فعالیت‌های بندری و گمرکی در این استان باهدف تحقق دیپلماسی منطقه‌ای دولت سیزدهم خبر داد.به گزارش اقتصادس‌ر آمد اولین جلسه تسهیل و تسریع در فعالیت‌های امور بندری و گمرکی استان با هدف توسعه مبادلات تجاری و فعال‌تر کردن مسیر کریدور بین‌المللی شمال-جنوب با حضور سید عباس حسینی مدیر کل دفتر هماهنگی امور اقتصادی استانداری مازندران در بندرامیرآباد تشکیل شد.مدیرکل دفتر هماهنگی امور اقتصادی استانداری مازندران در این جلسه با تاکید بر فرصت بسیار خوب پیش آمده در راستای توسعه همکاری و تعمیق روابط تجاری اقتصادی با روسیه گفت: استانداری مازندران آمادگی دارد در جهت توسعه اقتصاد دریا در بنادر مازندران و استفاده از ظرفیت بالای ترانزیت روسیه طبق تاکید استاندار مازندران همکاری لازم را داشته و رایزنی‌های مورد نیاز را با سطوح کشوری انجام دهد.حسینی افزود: کریدور شمال -جنوب با محوریت بندرامیرآباد بایستی فعال گردد تا زمینه توسعه روابط اقتصادی و تجاری با روسیه فراهم شده و نهایت استفاده را از این فرصت پیش آمده ببریم.وی با تاکید بر همسان‌سازی سامانه‌های گمرکات و بنادر استان با اداره کل راهداری و جاده‌ای تصریح کرد: همچنین مبحث فعالیت ۲۴ ساعته گمرکات استان برای ارائه خدمات بیشتر به حوزه حمل و نقل و ارتقای ظرفیت‌های تجهیزاتی و سامانه‌ای بنادر و کمرکات استان با توجه به افزایش ظرفیت واردات و ظرفیت صادرات را برنامبرآباد از مواردی است که در راستای تسریع و تسهیل در فعالیت‌های بندری در مازندران باید مورد توجه باشد.مدیرکل دفتر هماهنگی امور اقتصادی استانداری مازندران یادآور شد: بحث هماهنگی بیشتر بین بخش خصوصی و دستگاه‌های دولتی ذیمدخل در حوزه مباحث بندری و گمرکی نیز از مواردی است که باید مورد پیگیری قرار گرفته و نتایج آن در اختیار استاندار مازندران قرار گیرد.بندرامیرآباد در استان مازندران به عنوان بزرگ‌ترین بندر حاشیه دریای خزر با قرار گرفتن در موقعیت جغرافیایی خاص با توجه به سیاست‌گذاری‌های دیپلماسی اقتصادی دولت سیزدهم می‌تواند باشکوفاسازی ظرفیت‌ها، نقش‌ویژه‌ای در مقاومت‌سازی اقتصاد کشور با توسعه تجارت بین‌المللی و صادرات کالا ایفا کند.



سطح کیفی نیروی کار ایرانی نسبت به خارجی‌ها

می‌پرسیم آیا سطح کیفی نیروی کار ایرانی نسبت به خارجی‌ها کمتر است که گرایش به نیروی خارجی بیشتر است؟ «اقدام» این نظر را نفی می‌کند و کیفیت نیروی کار ایرانی از نظر مهارت را مناسب و هم‌تراز و حتا گاهی بیشتر از دیگر نیروها می‌داند، اما عوامل دیگری برمی‌شمرد که باعث تفاوت و تمایز می‌شود. «اقدام» به اقتصادس‌ر آمد گفت: سطح کیفی نیروها خوب است؛ اما نیروهای داخلی گران‌تر تمام می‌شود. هم حقوق و هم مزایا، مسائل بیمه و مرخصی و... اما برای نیروی خارجی، یک حقوق ثابت معین و قرارداد بر همان مبنا، بسته می‌شود و دیگر هیچ بحث و تکلیفی نیست. با پایان قرارداد هم نیروهای خارجی به کشور خودشان برمی‌گردند؛ بدون این که مسائل جانبی مانند بیمه و سابقه کار و... داشته باشند.

پس نیروی داخلی چه می‌شود؟ ممکن است چنین روشی موجب دل‌سردی نیروی کار داخلی شود و یا اصلا برای آن‌ها کاری وجود نداشته باشد. اقدام در این باره می‌گوید: جذب نیروی انسانی به پروژه‌ها هم بستگی دارد. اگر یک پروژه‌ای داخلی باشد و کارفرما در قرارداد ذکر کند که نیروی کار باید حتما ایرانی باشد، وضعیت به نفع نیروی کار داخلی خواهد بود؛ اما اگر پروژه خارجی باشد و یا الزامی

برای استفاده از نیروی انسانی خاصی نداشته باشد، مالکان کشتی نیروی خارجی را ترجیح می‌دهند که بر اساس قوانین بین‌المللی قرارداد می‌بندند.

نیروی کار خارجی بیشتر تن به کار می‌دهد «اقدام» می‌گوید: به صراحت بگویم که نیروی کار خارجی بیشتر تن به کار می‌دهد. وقتی کشتی به ساحل می‌رسد، نیروی داخلی به هر صورت کشتی را ترک می‌کند که برود به خانواده سس‌ربزند و کار می‌ماند؛ اما نیروی خارجی چنین مسائلی ندارد و به همین دلیل و دلایل مشابه، مالکان کشتی نیروی خارجی را ترجیح می‌دهند و اغلب برای کارهای داخلی و پروژه‌های داخلی از نیروی داخلی استفاده می‌کنند.

«اقدام» در باره وضعیت زمانی و مدت قرارداد هم توضیح می‌دهد:

وضعیت زمانی قرارداده‌ها متفاوت است. گاهی پروژه‌ای و مقطعی است و گاهی چند ماهه و گاهی به صورت طولانی‌تا بازنشستگی. بستگی به مهارت نیروی کار و البته نوع سیاست کاری افراد هم دارد. برای مثال، یک سرمهندس ممکن است به صورت دفعی و با پروژه‌ای و یا بلندمدت قرارداد ببندد. همچنین قراردادها به مقصد حرکت هم مرتبط هستند. مدت سفر، مقصد سفر و تخصص افراد سه وجه اثرگذار بر یک قرارداد از نظر زمانی و حقوق هستند.

77

قبل از انقلاب، بعد از پایان هر کار، دلارهایی به عنوان تقویت روحیه و پاداش به ملوانان می‌دادند و باعث رفاه و انگیزه بالا می‌شد. ملوان‌ها این دلارها را جمع می‌کردند و با آن صاحب خانه و ماشین و... می‌شدند. بعد از انقلاب دلارهایی که به ملوانان می‌دادند را قطع کردند و انگیزه را از بین بردند.



دریا بزرگ‌ترین محور و بستر تجارت بین‌المللی است توسعه گردشگری دریایی و گردشگری ورزشی دریامحور لازمه افزایش ترار اقتصادی

سرپرست فدراسیون ورزش‌های دریایی و ساحلی با بیان اینکه گستره‌های آبی یکی از عناصر قدرت سیاسی و ظرفیتی برای رشد اقتصادی کشور محسوب می‌شوند، گفت: توسعه گردشگری دریایی و گردشگری ورزشی دریامحور از اهمیت بسزایی در افزایش تراز اقتصادی برخوردار است.به گزارش اقتصادس‌ر آمد رضا شجاع، با تاکید بر ضرورت ارائه طرح‌های نوپطور و نوآور در گردشگری دریایی و ورزشی دریا محور به ایرنا اظهار کرد: دریا بزرگ‌ترین محور و بستر تجارت بین‌المللی است و بخش زیادی از کالاهای تجاری دنیا از طریق دریا مبادله می‌شوند، در همین راستا نیز افزایش توان اقتصادی دریا محور می‌تواند توسعه اقتصادی را به همراه داشته باشد.وی با بیان اینکه نباید دریا را به شیلات محدود کرد، افزود: زمان آن رسیده تا با نوآوری، زمینه بروز ظرفیت‌های دریایی در بخش گردشگری، ورزش و فناوری را فعال کنیم. شجاع ادامه داد: اقتصاد دریامحور در کیش و جزایر سه گانه این ظرفیت را دارد تا به یک گفتمان غالب و راهبردی تبدیل شود، چون که قرارگیری این جزایر در قلب آب‌های سرزمینی کشور، آنها را به عنوان پایانه‌هایی برای نمایش قدرت نرم کشور تبدیل کرده است.وی با اشاره به وجود پنج هزار کیلومتر خط ساحلی در جنوب کشور، بیان کرد: چهار استان با ۱۹۰ شهر و بیش از ۱۲۹ هزار روستا فقط در جنوب کشور در خط ساحلی قرار دارند که ظرفیت بسیار بالایی در حوزه تجاری، گردشگری و ورزشی محسوب می‌شود. «شجاع» با بیان اینکه ظرفیت‌های موجود در گستره آبی، ایران را در بین ۱۸۴ کشور جهان در رتبه چهارم قرار داده است، گفت: استفاده مناسب از سواحل جنوبی کشور به عمل نیامده و از نظر کسب درآمد از نوار ساحلی رتبه‌های ته جدولی را به خود اختصاص داده‌ایم.

وی همچنین در رابطه با برگزاری نخستین نشست تخصصی «اقتصاد ورزشی دریا محور» در کیش با رویکرد فعال سازی ظرفیت‌های ورزشی و گردشگری دریا محور، اظهار کرد: این نشست با حضور صاحب‌نظران حوزه اقتصاد، ورزش و گردشگری، چهارم شهریور ماه جاری برگزار می‌شود. مناطق ساحلی کشور و جزایر حدود ۲۴ درصد کل مساحت کشور را دربردارند.

اقتصاد دریا

شنبه ۴ شهریور ۱۴۰۲- سال هفتم- شماره ۱۷۱۹

اقتصاد دریا

معرفی کتاب

بخش چهارم

ویژگی‌های ژئومورفولوژیکی کرانه دریای خزر

دکتر بهروز امرایی -یکی دیگر از لن‌دفرم‌های مناطق ساحلی و با به تعبیری دریایی، جزایر هستند. جزایر خشکی‌های محصور در دریا بوده که بر اثر رسوب‌گذاری و بیشتر به علت بالا آمدگی سازنده‌های زمین‌شناسی یا گنبدی‌های نمکی به وجود می‌آیند. در نقشه‌های لن‌دفرم ساحلی جزایری که بر اثر رسوب‌گذاری تشکیل شده‌اند، در قالب جزایر سدی رده بندی شده‌اند و انواع دیگر، تحت عنوان کلی جزایر ترسیم و نشان داده شده‌اند جزایر کیش و هندورابی، جزایر مرجانی، جزایر قشم از جمله جزایر ساختمانی و جزایر لارک و هرمز جزایر گنبد نمکی محسوب می‌شوند.

لن‌دفرم خلیج کوچک

در نقشه‌های لن‌دفرم ساحلی، فرورفتگی‌های ساختمانی و خلیج‌های محصور بین دماغه، تحت عنوان خلیج‌های کوچک ردیبنده ش‌ده‌اند. سواحل استان‌های گلستان، هرم‌گان و بوشهر دارای بیشترین پراکندگی خلیج‌های کوچک هستند مهم‌ترین لن‌دفرم خلیج کوچک در شرقی‌ترین سواحل دریای خزر در تلاب گمیشان تشکیل شده است.

لن‌دفرم پناهگاه ساحلی

پناهگاه‌های ساحلی در واقع خلیج‌ها و فرورفتگی‌های بسیار کوچکی هستند که تحت تأثیر عملکرد فرایندهای فرسایشی دماغه‌های کوچک و حتی برخی عوارض غیر طبیعی تشکیل می‌شوند. این عوارض نیز بیشتر در استان‌های بوشهر، هرمزگان و سیستان و بلوچستان مشاهده می‌شود

ژئومورفولوژی ساحلی استان گیلان

در منطقه ساحلی استان گیلان، یازده لن‌دفرم ژئومورفولوژیکی شناسایی و تفکیک شده است.

لن‌دفرم ارتفاعات (کوهستان)

لن‌دفرم کوهستان، در منطقه ساحلی استان گیلان در ارتفاعات کوه‌های منطقه شمالی و جنوب شرقی قابل مشاهده است. بلندترین ارتفاعات استان به ۲۰۰۰ متر می‌رسد. این ارتفاعات بیشتر در طبقات شیب بیش از ۲۰ درصد رخنمون یافته‌اند. مشخصه ارتفاعات استان گیلان پوشش جنگلی آن‌ها بوده و دارای حداقل برنزود سنگی هستند. از طرفی، سبکه آبراهه‌ها به دلیل بارش بسیار زیاد در طول سال، بر روی این لن‌دفرم نسبتاً تراکم است و ده‌ها آبراهه اصلی و ثانمی، از آن زهکش می‌گردند. لن‌دفرم کوهستان یکی از وسیع‌ترین لن‌دفرمهای ژئومورفولوژیکی ساحلی استان گیلان به شمار می‌رود به طوری‌که به مساحت ۳۲۶۹ کیلومتر مربع، ۴۹/۰۶ درصد نقشه لن‌دفرم استان را پوشش داده است. ارتفاعات شمالی استان تا نزدیکی نوار ساحلی نیز نزدیک شده و دامنه‌های نسبتاً پر شیب شرقی آن‌ها به دریا منتهی شده است. لن‌دفرم ارتفاعات، از واحد کوهستان عمدتاً از واحدهای سنگی آذرین، آذر آواری و رسوبی سونزوئیک و تاندازه‌ای واحدهای سنگی موزئیک و قدیمی‌تر تشکیل شده است.

مخروط افکنه‌ها

مخروط افکنه‌ها از لن‌دفرم‌های شاخص واحد تپه ماهور به شمار می‌روند که عمدتاً منطبق بر واحدهای چینه‌شناسی سخت نشنده (Q1t) بوده و در دامنه‌های شرقی کوه‌های شمال و جنوب شرق استان رخنمون دارند. دامنه‌های ارتفاعات جنوب تالاب انزلی و بندر کباشهر، از محل‌های رخنمون این لن‌دفرم هستند. آبرفت‌های درشت دانه با زمینه ریزدانه اجزای تشکیل دهنده آن‌ها می‌باشند. آبراهه‌ها بر روی این لن‌دفرم‌ها بیشتر از نوع مستقیم و با بستری پرشیب هستند. مخروط افکنه‌ها به مساحت ۱۴۶ کیلومتر مربع، ۲/۱۹ درصد نقشه لن‌دفرم ساحلی استان را پوشش داده است.

لن‌دفرم تلماسه

لن‌دفرم تلماسه با تپه‌های ماسه‌ای متعلق به واحد دشت بوده و به طور پرآکنده در بین لن‌دفرم‌های دیگر ژئومورفولوژیکی استان گیلان مشاهده می‌شود. مطالعات پیشین نشان داد که یکی از اشکال خاص مناطق ساحلی این استان، تپه‌های ماسه‌ای عرضی است که به موازات خط ساحلی توسعه یافته‌اند. توانی و تعداد این تپه‌ها نشان دهنده دفعات عقب نشینی دریا و موقعیت خطوط ساحلی قبلی است. بررسی تغییرات، در طی سال‌های ۱۳۴۶ تا ۱۳۷۲ نشان می‌دهد که ۵۶/۵۵۴ هکتار بر مساحت این واحد افزوده شده است؛ در حالی که در منطقه ساحلی رودس ۳۰۲/۹۸ هکتار، در ساحل لسکو ۱۹۶/۴۵ هکتار و در ساحل آستانه اشرفیه ۲۶۳/۵۶ هکتار کاهش داشته است؛ پیشروی آب دریا، عامل مهم تغییرات و کاهش این رخنمون بوده است. در مقابل در منطقه بندرانزلی و هشتر، به ترتیب ۷۴/۸۴ و ۴۷۹/۷۲ هکتار گسترده‌تر شده است. در نقشه لن‌دفرم ساحلی این استان، لن‌دفرم تلماسه ۲ کیلومتر مربع مساحت داشته و ۰/۳۸ درصد آن را پوشش داده است.

لن‌دفرم کانال و بستر رودخانه

یکی از لن‌دفرم‌های اصلی محیط رودخانه، در دشت‌های ساحلی استان گیلان، کانال و بستر رودخانه است که در مجموع ۸۱ کیلومتر مربع و ۱/۷۸ درصد نقشه لن‌دفرم ساحلی استان را پوشش داده است. اگرچه این لن‌دفرم گسترش عرضی کمی دارد، اما دارای گسترش طولی بسیار قابل ملاحظه‌ای بوده و از ده‌ها نقطه، دشت و نوار ساحلی را قطع کرده است. بارش ۹۸۰ تا ۱۹۰۰ میلیمتری در این استان، باعث پدید آمدن ده‌ها کانال رودخانه برای زهکش کردن آب‌های سطحی شده است. کانال رودخانه‌های اصلی، همچون سفیدرود، پسرخان، مرغک، ماسوله رودخان، شغافرود، نادرود، پلرود لنگرود، شلمانرود و ده‌ها آبراهه فرعی، مهمترین رخنمون‌های این لن‌دفرم در دشت‌های ساحلی استان گیلان به شمار می‌روند.