

**انتقاد تفاهم‌نامه بین دانشگاه چابهار و پژوهشگاه ملی اقیانوس‌شناسی و علوم جوی**



به منظور بهره‌مندی از ظرفیت‌های بالقوه در ساختارهای علمی، پژوهشی و آموزشی، تفاهم‌نامه همکاری مشترک بین «دانشگاه بین‌المللی چابهار و پژوهشگاه ملی اقیانوس‌شناسی و علوم جوی» منعقد شد. به گزارش اقتصادسراسرآمد، تفاهم‌نامه که به امضای دکتر عبدالغفور بادپا رئیس دانشگاه بین‌المللی چابهار و دکتر مرتضی توکلی رئیس پژوهشگاه ملی اقیانوس‌شناسی و علوم جوی رسید، طرفین متعهد شدند برای هم‌افزایی علمی، آموزشی و پژوهشی در جهت ایفای نقش مؤثر و فعال در مسئولیت‌های اجتماعی در راستای تحقق اهداف معالی نظام جمهوری اسلامی ایران، همکاری مشترک انجام دهند.

بر اساس این تفاهم‌نامه، برگزاری دوره‌های آموزشی و پژوهشی مشترک در سطوح مختلف، بهبود فرآیندهای آموزشی و پژوهشی، برگزاری دوره‌های آموزش کارآفرینی و مهارت‌افزایی و تربیت و آموزش کارآفرینان در سطح استانی و ملی، همکاری برای اشتراک توانمندی‌های تخصصی اعضای هیأت علمی و دانشجوینان تحصیلات تکمیلی، همسوسازی پژوهش‌ها، آموزش‌ها و توسعه زیرساخت‌های تخصصی دانشگاه‌ها به سمت پاسخگویی به مطالبات علمی و نیازمندی‌های تخصصی پژوهشی و فناوری کشور، تعمیق شناخت جامعه علمی و فناوری کشور از مسائل، نیازها و چالش‌های بخش‌های مختلف کشور و جهت‌دهی در اجرای پروژه‌های متناسب با نیاز و اولویت‌ها و پاسخگویی به مطالبات و نیازمندی‌های تخصصی دانشی و فناورانه بخش‌های مذکور، ایجاد زمینه برای سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در حوزه فناوری‌های پیشرفته و ایده‌های نو، گسترش فعالیت‌های بین‌المللی اعم از پذیرش دانشجوی، طرح‌های اجرایی و پژوهشی فراملی، از اهم مفاد این تفاهم‌نامه به‌شمار می‌رود.

همچنین، مقرر شد طرفین برای به ثمر رسیدن اهداف مشروع زیرفعالیت و تلاش مضاعف انجام دهند:
۱. اشتراک سازوکار و بسترهای چابک لازم برای به‌کارگیری ظرفیت‌های طرفین به منظور پاسخگویی به نیازمندی‌ها و مطالبات علمی فناورانه و آموزشی حال و آینده کشور.
۲. همکاری در ایجاد و سازماندهی خوشه‌ها و شبکه‌های پژوهشی تخصصی و انجمن‌های علمی طرفین و هدایت ظرفیت‌ها و توانمندی‌ها در پاسخگویی به مطالبات آموزشی، پژوهشی و فناوری
۳. تسهیل رویه‌های حقوقی و مالی طرفین در جهت عقد قراردادهای اجرایی، پژوهشی و آموزشی
۴. بهره‌مندی از ظرفیت‌های تخصصی طرفین در کمسیون‌ها، کارگروه‌های تخصصی و اتاق‌های فکر مشترک

۵. همکاری پژوهشگاه ملی اقیانوس‌شناسی و علوم جوی در جهت تأسیس و راه‌اندازی رشته‌های آموزشی جدید در دانشگاه چابهار با معرفی اعضای هیأت علمی وابسته با رعایت ملاحظات قانونی
۶. دانشجویان بین‌المللی در پژوهشگاه ملی اقیانوس‌شناسی و علوم جوی و دانشگاه بین‌المللی چابهار
۷. همکاری مشترک در تبادل اعضای هیأت علمی و دانشجویان بر اساس مقررات مربوطه
۸. اشتراک توانمندی‌ها و امکانات در جهت برگزاری دوره‌های آموزشی ملی و بین‌المللی
۹. استفاده طرفین از امکانات و فضاهای کارگاهی، آموزشی و رفاهی در راستای اجرای برنامه‌های مشترک
۱۰. توسعه فضاها و کارگاه‌های تخصصی مطابق با نیازهای طرفین

۱۱. برگزاری دوره‌های آموزشی، سمینارها، کنفرانس‌ها، نمایشگاه‌ها و کارگاه‌های تخصصی با همکاری طرفین
۱۲. هدایت توانمندی‌های مرکز رشد و شرکت‌های دانش‌بنیان تابعه به سمت نیازهای طرفین تفاهم‌نامه
۱۳. کمک به توسعه و تقویت استارت‌آپ‌ها و ایده‌های نو خدمات رسان
۱۴. هدایت و حمایت مادی و معنوی پایان‌نامه‌های تحصیلات تکمیلی طرفین در موضوعات مورد نیاز کشور
۱۵. همکاری مشترک در توسعه رشته‌های تحصیلات تکمیلی
۱۶. ارائه خدمات مشاوره‌ای مورد نیاز طرفین تفاهم‌نامه

پیرو این تفاهم‌نامه مقرر گردید برای انجام اقدامات پیش‌بینی‌شده در تفاهم‌نامه، «کارگروه همکاری مشترک» با وظایف سیاست‌گذاری، هدایت و پیگیری مستمر اجرای این تفاهم‌نامه، نظارت بر عملکرد همکاری‌های علمی و توسعه تعاملات پژوهشی، پیشنهاد آیین‌نامه‌ها و دستورالعمل‌های اجرایی مورد نیاز، تعریف موضوعات مشخص همکاری، با حضور نمایندگان طرفین تشکیل گردد و طی اولین جلسه مشترک نمایندگان معرفی و اعضا کارگروه همکاری مشترک اعم از حقیقی و با حقوقی تعیین شوند.

گفتنی است این تفاهم‌نامه در ۹ ماده و ۴ نسخه و به مدت ۵ سال در تاریخ ۱۳ شهریور ۱۴۰۲ به امضا طرفین رسید.



**رشد**
گروه فرهنگ دریایی – امید اسماعیلی –
روزهای مناسبی که فرا می‌رسند، سخن گفتن در باره آن موضوع شروع می‌شود. داشتن یکی از دو شرط زیر برای اظهار نظر کافی است: یا باید متخصص و مجرب باشی و یا حکم مسئولیت دولتی داشته باشی!

متخصصان و مجرب‌ها که عمری دانش و تجربه اندوخته‌اند، صاحب صلاحیت هستند. برای اظهار نظر در باره یک موضوع تخصصی و حرفه‌ای، آیا این اطمینان برای دولتی‌ها وجود دارد؟ آیا حکم مسئولیت سواد و تجربه می‌آورد؟ اظهارات آن‌ها می‌تواند حاوی اطلاعات دقیقی باشد؟.

این روزها از شروع روز دریانورد تا امروز، سخن‌های فراوان شنیدیم که تضاد بین این سخن‌ها، ما را در تحلیل نهایی دچار مشکل کرده است. یکی می‌گوید نیروی دریانورد کم داریم، دیگری می‌گوید هیچ دریانورد بیکاری نداریم. این یکی می‌گوید که جوانان مشتاق به ورود به عرصه دریانوردی هستند؛ به واقع، کدامیک درست می‌گویند؟

مروری بر مصاحبه‌ها و بیانات مسئولان و متخصصان دریایی می‌تواند این ابهام ما را بیشتر روشن کند:

#### ۹۷درصد دریانوردان ایرانی هستند

مدیر کل امور دریانوردان و سازمان‌های تخصصی و بین‌المللی سازمان بنادر و دریانوردی در گفت‌وگو با نشریه بندر و دریا با بیان این که ۹۷درصد از دریانوردان شاغل در ناوگان تجاری کشور ایرانی هستند، گفت: افزایش کمی و کیفی دریانوردان در دستور کار قرار داریم.

علی اکبر مرزبان در ادامه صحبت هایش می‌گوید: بر اساس مطالعه‌ای که درسطح جهانی صورت گرفته است، ما تقریباً ۱۷۰۰ امپیلون و ۸۰۰هزار نفر دریانورد فعال در کشتی‌های تجاری داریم. همچنین طبق یک مطالعه بین‌المللی دیگر تا سال ۲۰۲۵، تا ۹۰هزار نفر کمبود نیروی انسانی در رده افسری خواهیم داشت. در ایران نیز تا ۱۰ سال آینده، ۴ تا ۵ هزار نفر در رده افسرد کمبود خواهیم داشت. البته الان هم کمبود نیرو وجود دارد؛ ولی هنوز برای ما تبدیل به چالش و بحران نشده است.

#### نگرانی‌ها برای چیست؟

چندی پیش، رئیس سازمان بنادر و دریانوردی، میزان کمبود را ۶۰۰ نفر اعلام کرد؛ اگر موضوع کمبود

## علف‌دون، تل‌ژاپنی، جزیره‌نگین

**رشد**
ناخدا جواد غلام نژاد جبری –
جزیره علف‌دون روبروی گمرک و اسکله قدیمی جبری در شرق بندر بوشهر قرار دارد. در گذشته اسم آن علف‌دون بود. ساکنان جزیره شیف برای رفتن به خانه از جزیره علف‌دون تردد می‌کردند. در دهه ۱۳۳۰ کسانیکه بیماری واکر دار داشتند به جزیره علف‌دون می‌بردند و در آن جاق‌طینه می‌شدند. رسم بود که ۱۳ پدر خانواده‌های اهل دریا به آن جا می‌رفتند، چون جای سرسبزی بود. تابستان‌ها نو جوانان و جوانان محله جبری با شننا می‌رفتند به جزیره علف‌دون، همان‌جایی که کشتی



نیروی انسانی برای ۱۰ سال آینده باشد، تامین آن کار چندان سختی نخواهد بود؛ زیرا هر دوره ۴ ساله برای معرفی نیروهای آماده به کار در سطح افسری، کافی است و ما تا ۱۰ سال آینده، با وجود ۶۰ مرکز دانشگاهی و آموزشگاهی، نمی‌توان نگران بود. اگر ۶۰ آموزشکده حرفه‌ای داریم و هر کدام در دوره چهار ساله فقط ۱۰۰ نفر خروجی داشته باشند، طی چهار سال اول ما ۶۰۰۰ نفر نیروی کار آماده داریم. پس برخی نگرانی‌ها برای چیست؟

مدیر کل امور دریایی سازمان و بنادر و دریانوردی خبر از افزایش علاقه‌مندی به رشته دریانوردی طی سال‌های اخیر به دلیل بازار کار مطلوب در ایران می‌دهد؛ اما در ادامه سخنانش می‌گوید: ارگان‌ها و سازمان‌های مختلفی در حوزه دریا دخیل هستند اما به نظر می‌رسد حرفه دریانوردی در کشور به خوبی به مردم معرفی نشده است.

#### ۱۶۰۰۰کمبودنیروی انسانی

از دیگر سبب، یک متخصص حرفه‌ای در نشست تخصصی انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته به ما گفت: آن‌چه رئیس سازمان بنادر و دریانوردی از کمبود نیروی انسانی گفته است، در رده متخصصان و افسران است؛ زیرا کمبود نیروی انسانی در کشور ما حداقل ۱۶ هزار نفر است. در همین رابطه، مدیرعامل گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی سخن دیگری دارد. وی مدعی است که به صفر رساندن نیروی خارجی در رده دریانوردی یک دستاورد بزرگ است و خبر می‌دهد. در عین حال، مدیر کل امور دریانوردان و سازمان‌های تخصصی و بین‌المللی سازمان بنادر و دریانوردی می‌گوید: ۹۷درصد از دریانوردان شاغل در ناوگان تجاری کشور ایرانی هستند و به طور تلویحی، به صفر رساندن ر ازیر سوال می‌برد. باز در همین حال، مسعود اقام‌به عنوان یک فعال دریایی با ۴۳ سال سابقه کار به ما گفت: اغلب مالکان کشتی به دنبال جذب نیروی غیرایرانی هستند و نیروهای خارجی را به نیروهای ایرانی ترجیح می‌دهند. زیر از نظر قیمت و کار، متفاوت هستند. خوب کار می‌کنند و دستمزد کمتری می‌گیرند.

کنار هم چیدن این مصاحبه‌ها، چیزی شبیه کلاف سر در گم می‌شود و ما بالاخره به طور شفاف نمی‌فهمیم وضعیت نیروی انسانی ما در حوزه دریا چیست و چگونه است؟

#### ضعف فرهنگ دریانوردی

ناخدا دوم امید مغالسی – فرماده ناوشکن ایران دنا:

بررسی اجمالی اقتصادسراسرآمد از تناقض در تحلیل وضعیت دریانوردی ایران

# کمبود ۱۶۰۰۰ نیروی انسانی در حوزه دریا!

**تا ضعف فرهنگ‌سازی هست، امیدی به تامین**

**نیروی انسانی مطلوب نیست**

دریایی بیش از خشکی است؛ اما همان فرهنگی که از آن یاد کردیم، جوانان را از دریا فراری می‌دهد حتا با مدرک فارغ‌التحصیلی دریا. ضمن این که سایت‌های کارایی دریایی نشان می‌دهند که تعداد زیادی نیروی کار – به خصوص ملوان – بی‌کار هستند و چند ماه است که به دنبال کار می‌گردند. نمونه عینی آن را در همین روزنامه منتشر کردیم و برای «ملوان علی» در خواست کار کردیم ولی کاری پیدا نشد.

#### درافق ۱۴۰۴

اما اوج ماجرا این جاست که معاون امور دریایی اداره کل بنادر و دریانوردی خوزستان می‌گوید: در اقق ۱۴۰۴ به ۴۵۰۰ دریانورد نیاز داریم.

اما در نگاه مقابل آن معتقدند: تا ۱۰ سال آینده به ۵ هزار نیروی انسانی نیاز داریم. حال کدامیک درست است؟ آیا از امروز تا ۱۴۰۴ می‌شود به عبارت ده سال یا یک و نیم سال؟ از این دو کدامیک درست است؟

معاون امور دریایی کل بنادر و دریانوردی خوزستان در ادامه مصاحبه خود به نکته‌ای هشدار دهنده اشاره می‌کند و می‌گوید: در حال حاضر ۱۲۵ هزار دریانورد در کشور در حال فعالیت هستند که ۸۵درصد آن‌ها دارای مدرک دریانوردی محدود و سفرهای نزدیک به ساحل هستند و بر روی ناوگان سنتی و شناورهای کوچک از قبیل صیادی، قایق‌ها و شناورهای خدماتی فعالیت می‌کنند.

این بیان، نشان می‌دهد که در بخش فراسنتی، ما به شدت کمبود داریم و فقط ۱۵ درصد نیروی کار دریایی ما در بخش مدرن فعالیت می‌کنند. نظر به برنامه‌های توسعه‌ای در حوزه دریا، گمان نمی‌رود که کمبود ۴۰۰ نفری درست باشد؛ بلکه همان کمبود ۱۶ هزار نفری تا اقق ۱۴۰۴ معنا دارد که البته تامین این میزان نیرو درفاصله کمتر از دو سال، کاملاً غیرممکن است. بنابر این، این سخن که «اکون احساس چالش و بحران نمی‌کنم»، زیر سوال می‌رود.

نظر به جمع این مصاحبه‌ها که در یک شماره از نشریه بندر و دریا منتشر شده‌اند، بالاخره، چگونه می‌توان به یک فهم معین از وضعیت نیروی انسانی در حوزه دریایی کشور رسید؟

جمع بندی این موضوع را به مصاحبه‌های تکمیلی روزنامه دریایی اقتصادسراسر از مرجع‌هایی چون دکتر صفایی مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی موکول می‌کنیم و نتیجه آن را به زودی در همین رسانه به مخاطبان گرامی منتقل می‌کنیم.



به جزیره منتقل شدند و به اسم (جزیره نگین) تغییر نام داده شد.

۱۳۵۲خورشیدی شرکت ژاپنی پنتاوشن داخل کانال گمرک لایروبی می‌کرد و شل‌های لایروب شده را داخل علف‌دون می‌ریختند که به غیر از علف‌دون، خورهای دیگری به نام‌های (خور غرابی، خور دمک، خور میمد) و در شمال این خورها (خور، نو درار) بود. خور نو درار، در فصل پاییز بیشترین شسوریده داشت که آن خور هم با شل پر کردند. با این اقدام، چندین زیستگاه ماهیان و حتی در مواقعی میگو با ضربه‌ای به زیستگاه آبریز و دریانوردانی که در آن جا از صید می‌کرد وارد شد. (این جزیره بعدها به نام تل ژاپنی مشهور شد)

جزیره نگین؛ در جریان انقلاب اسلامی جزیره به مکانی تجاری تبدیل شد که کالاهایی مانند (ماسه، سنگ، کانتینر در آن جا تعبیه می‌شد) و اسکله‌ای کنار آن درست شد و کشتی‌های باری (قله بر) برای بارگیری

**حال و هوای مرز چذابه ۴۸ ساعت قبل از اربعین**

#### قاب دوربین



عکس: محمد اهنگر