

گفت و گوی اقتصادسدر آمد بارضا غلامی
افسر بازرسی دریایی نمونه؛

کم شدن تعداد کارشناسان دریایی مشکلات ایمنی در دریا را بیشتر می کند

اگر کارشناس دریایی خوب نباشد، آبراه ایمن و کشتی ایمن میسر نمی شود

گروه اقتصاد دریا – محمدرحیمی – دریاهامنبع عظیم مواد غذایی است و کشتیرانی و حمل و نقل دریایی برای جامعه بشری اهمیت حیاتی دارد. پتانسیل دریاهادر تولید منابع هیدروکربنی و سایر مواد معدنی و تولید انرژی اهمیت این پهنه های آبی را صدچندان کرده است. اما همه این قابلیت ها در صورتی ممکن می شود که قابل استحصال باشد و این مهم تنها از طریق فعالیت های بشری ممکن می شود و در این رابطه، بشرمدیون نیروهای کاری است که بهره گیری از منابع دریا را برای همگان امکان پذیر می کنند.

تلاش در دریا توسط دریانوردان و سایر نیروی شغال در آن پهنه، نیازمند شناخت و توجه عامه مردم به آن ها از طریق معرفی و شناساندن از طریق روش های مختلفی چون بهره گیری از بستر رسانه و برگزاری جشنواره ها و ... برای پاسداشت خدمات آن هاست. روز جهانی دریانوردی فرصتی برای تقدیر تلاشگران عرصه دریا به وجود آورد، برخی از برگزیدگان دریایی تکریم شدند. در همین رابطه ما در روزنامه دریایی اقتصاد سرآمد بارضا غلامی، افسر بازرسی دریایی نمونه هم صحبت شدیم که شرح این گفت و گورا با شما به اشتراک می گذاریم:

اقتصادسرآمد: در مورد تخصص و سوابق کاری خودتان بفرمایید؟

رضا غلامی: کارشناس دریایی هستم. در دانشگاه چابهار مهندسی دریایی و دریانوردی را در مقطع کارشناسی گذراندم و بعد از آن کارشناسی ارشد حمل و نقل دریایی را کسب کردم. از سال ۱۳۸۹ در سازمان بنادر و دریانوردی مشغول به کار شدم. حدود ۷سال کارشناس بازرسی بودم، سه سال هم کارشناس مسئول بازرسی بودم و الان یک ماهی است که رئیس اداره این بخش شدم.

اقتصادسرآمد: ضمن تبریک به شما برای این انتخاب، علت انتخاب تان به عنوان افسر بازرسی نمونه چه بوده است؟

رضا غلامی: از طرف سازمان بنادر و دریانوردی و



نیاز به بازرسی از شناور، از طریق پرتال مالک یاراهبر کشتی ها متوجه شده و برنامه ریزی و زمان بندی لازم صورت بگیرد. گزارش بازرسی هم به صورت سیستمی ثبت شده و اگر گواهنامه ای هم نیاز باشد، به صورت الکترونیک صادر گردد.

به دلیل تکرر فرآیندهای بازرسی به تعداد حدود ۴۰ ریزفرآیند نیاز است، برای کاهش زمان و تسهیل بازرسی، لازم است که فرآیندها به صورت الکترونیک و سیستمی درآید. تاکنون طی ۷ماه گذشته تلاش شد تا ۶فرآیند آن الکترونیکی شده است.امیدواریم تا پایان سال ۱۴۰۳ کلیه فرآیندهای بازرسی الکترونیکی شود تا مالکین در خانه خودشان درخواست های خود را ثبت کنند و خدمات خودشان را دریافت کنند.

یکی دیگر از مشکلات قابل توجه در حوزه کار سازمان بنادر و دریانوردی، کم شدن تعداد کارشناسان دریایی در بدنه این سازمان می باشد. اگر سازمان و سایر ارگان های دریایی بیشتر به فکر پرورش کارشناسان دریایی باشند، مشکلات و پیامدهای متعاقب کمتر بروز خواهد کرد. در موضوع دریایی مهم ترین موضوع بحث ایمنی است. یعنی وجود یک آبراه ایمن و کشتی ایمن برای فعالیت های دریایی و بندری یک ضرورت است. اگر کارشناس دریایی خوب نباشد، عملا این هدف میسر نمی شود.

اقتصادسرآمد: به عنوان یک فرد با تجربه در امر بازرسی کشتی ها و شناورها، چه معیارهایی را برای انتخاب فرد برگزیده در امر بازرسی پیشنهاد می کنید؟

رضا غلامی: به نظرم اگر کسی بخواهد یک بازرس نمونه و کارشناس خوبی باشد که مورد اعتماد مدیران باشد و گزارش بازرسی قابل اعتنایی بنویسد، باید

پشتکار و مطالعه مستمر داشته باشد و برای کارش وقت بگذارد. منظور از وقت گذاشتن این است که برای بازرسی یک کشتی می توان در یک ساعت کار را انجام داد یا چندین ساعت وقت گذاشت و یک بازرسی با کیفیت انجام داد.

اقتصادسرآمد: دانشجویان و تازه واردان به حرفه بازرسی کشتی ها باید چه روند و فرآیندهایی را طی کنند تا به یک کارشناس بازرس حرفه ای تبدیل شوند؟

رضا غلامی: کارشناسان تازه وارد معمولاً از دانشگاه می آیند و به محیط کار خیلی آشنا نیستند، شاید برای کارآموزی مدت محدودی در دریا و بر روی عرشه بودند. پیشنهادم به ارگان ها و سازمان های دریایی این است که آموزش های بدو خدمت را خیلی جدی بگیرند و کارشناسان بعد از گذراندن این دوره، وارد چرخه کار شود. برای مثال اگر یک کارشناس دریایی وارد یک حوزه کاری شد، سامانه ها، وظایف و ... در یک یا دو ماه ابتدایی به آن کارشناس آموزش داده شود. همچنین یک سری دوره های آموزشی درباره موضوعاتی وجود دارد که در دانشگاه آموزش داده نمی شود و کارشناس باطی این دوره های آموزشی و آمادگی ذهنی از شرایط و وضعیت کار، به شغل مورد نظر ورود کند.

در حال حاضر، برخی از کارشناسان، به محض فارغ التحصیلی از دانشگاه، وارد محیط کار می شوند بدون آن که آموزش های لازم اولیه به آنان ارائه شده باشد. برخی از آنان برای بازرسی مأمور می شوند، هر چند بازرسی را سطح بندی شده و در سطح پایین از تازه کاران مورد انتظار است، اما دوره آموزشی بدو خدمت مورد غفلت واقع شده که باید جدی گرفته شود.

در پیچ



رییس کمیته بنادر و دریانوردی مجلس شورای اسلامی:

ضرورت تشکیل ستاد ملی دریایی زیر نظر رییس جمهور

رییس کمیته بنادر و دریانوردی مجلس شورای اسلامی با اشاره به ضرورت تشکیل «ستاد ملی دریایی» ذیل ریاست جمهوری پس از ابلاغ سیاست های کلی توسعه دریامحور، گفت: باید شاهد مدیریت واحد باشیم و از موازی کاری و تصمیم گیری مستقیم و غیرمستقیم ۱۵ دستگاه مختلف جلوگیری کنیم.

به گزارش اقتصادسرآمد، مجتبی یوسفی درباره ابلاغ سیاست های کلی ۹ گانه توسعه دریامحور و الزامات تحقق این سیاست ها، اظهار داشت: در شمال و جنوب کشور به ویژه در سواحل جنوبی و جزایر همیشگی خلیج فارس، بیش ۵۸۰۰ کیلومتر نوار ساحلی داریم که دو سوم آن مربوط به جنوب کشور است و به آب های آزاد دسترسی دارد.وی ادامه داد: متأسفانه کمتر از ۸درصد جمعیت کشور در سواحل ساکن هستند و در حالی که بیش از ۵۰ درصد جمعیت شان در نوار ساحلی قرار دارند و فعالیت شان به اقتصاد دریا گره خورده است؛ از فعالیت هایی نظیر صیادی و پرورش آبزیان که حداقلی هستند تا مباحث نظیر ترانزیت، سرمایه گذاری، توسعه بنادر، فعالیت کارخانجات و صنایع آببر در نوار سواحل و همچنین استفاده از ظرفیت های آب شیرین کن ها که بخش دیگر این فعالیت ها را تشکیل می دهد.

رییس کمیته بنادر و دریانوردی مجلس شورای اسلامی با بیان اینکه در کشورهای حوزه خلیج فارس سالانه بیش از ۱۲ میلیارد مترمکعب از ظرفیت آب شیرین کن ها در بخش شرب و صنایع استفاده می شود، عنوان کرد: این درحالی است که در کشور ما این فعالیت کمتر از ۱۱ میلیون مترمکعب در سال است. یوسفی با تأکید بر اینکه توسعه سواحل و بنادر پایه ترانزیت و ترانزیت دریایی است، خاطر نشان کرد: ظرفیت تخلیه و بارگیری سالانه بنادر شمالی و جنوبی کشور بیش از ۳۰۰میلیون تن است اما متأسفانه حدود ۲۰۰ میلیون تن از این ظرفیت استفاده می کنیم و نتوانسته به خوبی در این راستا اقدام کنیم.

نماینده مردم اهواز در مجلس شورای اسلامی افزود: برخی کشورها در جنوب شرق و جنوب غرب ایران بنادر بزرگی را احداث می کنند که بیش از ۲۸۰ میلیون تن ظرفیت دارند و زمانی که فعالیت آن ها آغاز شود، موقعیت منحصربه فرد و زمان طلایی مربوطه را برای آن که بتوانیم از ترانزیت دریا و هاب منطقه شدن به دلیل دسترسی به آب های آزاد و تنگه هرمز که در حال حاضر، تردد کشتی ها به دلیل اینکه عمق عبور کشتی ها به سمت ساحل ایران است از دست می دهیم.

اقتصاد دریا

یکشنبه-۵ آذر ۱۴۰۲- سال هفتم- شماره ۱۷۹۲

اقتصاد دریا

خلیج فارس

بخش دوم

خلیج فارس در صحنه بین الملل

دکتر همایون الهی – هر چند از قرن هفتم هجری به تدریج دریانوردی ایرانیان راه انحطاط پیمود و تا زمان شاه عباس اول ایرانیان دیگر ناوگان نظامی دریایی در اختیار نداشتند. ناوگان بازرگانی آن ها هم به تدریج ضعیف شده بود. البته دریانوردی ایرانی ها تنها به داشتن ناوگان های نظامی و یا تجاری ختم نمی گردد بلکه بسیاری از اکتشافات و اختراعات توسط آن ها انجام گرفته است چنانکه ایرانی ها دانش دریانشاسی را پایه نهاده و نخستین ملتی بوده اند که غواصی را آموخته و آموزش داده اند، همچنین بر روی دریا پل های شناور زده و به کاوش و اکتشاف راههای دریایی و حفر کانال ها و ارتباط راهای دریایی پرداخته اند.

ساخت و ایجاد سکان توسط ایرانیان دوران اسلام انجام گرفت، همینطور فنون دریانوردی ایرانیان و صنعت کشتی سازی آن ها نیز در دوران اسلام همچنان ادامه یافت. در قرن اول هجری و بعدها، خلفا برای گسترش اسلام از نیروی دریایی نیز استفاده کردند اختراع قطب نما نیز توسط ایرانیان انجام گرفته و احتمالاً چینی ها آن را از ایرانیان با اعراب و هندی ها گرفته اند.

علاوه بر اختراعات برشمرده، ایرانیان در راه یابی نیز پیشرفت هایی داشته اند. چنانکه برخلاف تحریف های انجام شده این ندارک (نثارخوس) نبود که خلیج فارس را شناسایی کرد بلکه طبق نوشته خود وی علامت دریانوردی قبل از وی در خلیج فارس نصب شده بودند. چنانکه وی می نویسد: سفاین وارد خلیج فارس می شدند، تیرهای عظیم الجثه به قطعات الوار، اینجا و آنجا برافراشته شده بود تا دریانوردان را در مسیر خود هدایت نماید و از سقوط آن ها در آب های کم عمق به گل نشستن کشتی هایشان پیشگیری کند....». این سیلاکس کارباندی سردار داریوش اول بود که دو قرن قبل از وی آن را انجام داده بود. همینطور مورخان از فانوس های دریایی در خلیج فارس سخن گفته اند.

اما از سده هفتم هجری به تدریج تلاش ایرانیان دریانورد برای علامت گذاری کسم و در زمانی هم متوقف شد. در مورد نقشه کشی دریایی نیز باید گفت نخستین کسی که نقشه جهان را ترسیم نمود شخصی به نام «هکاناپوس میلوسی» بود که تابعیت ایران را داشت... ایرانیان فن و علم نقشه کشی را توسعه دادند.... ولی این فن نیز مانند فن دریانوردی کم کم رو به انحطاط نهاد. در قرن نازدهم میلادی ایسن کار را اروپائیان به عهده گرفتند.

۲- اسکندر مقدونی و خلیج فارس

اسکندر مقدونی پس از تصرف سرزمین کرانه رود سند تصمیم گرفت با گذشتن از رود سند به دریای عمان و خلیج فارس دست یابد و استیلای خود را بر سرزمین های شبه جزیره عربستان و آفریقا گسترش دهد. وی (در سال ۳۲۶ و ۹۴۷ قبل از هجرت) از دهانه رود سند گذشت ولی به علت طوفانی بودن دریا از مسافرت سرباز زد و به خشکی بازگشت و سفر خود را از راه کرمان و بلوچستان فعلی پیش گرفت و در عوض سردار خود نثارخوس (نثارک) را مأمور این سفر کرد. نثارخوس نتیجه این سفر را بعداً به اسکندر گزارش داد.

۳- اعراب و خلیج فارس

در اواخر هزاره اول قبل از میلاد عشایر عرب جنوب و مرکز شبه جزیره عربستان به منطقه خلیج فارس تغییر مکان دادند. آن ها در قرن سوم قبل از میلاد دولت سلوکی ها را که وارث امپراتوری اسکندر مقدونی بودند تحت فشار قرار داده، یکی از اولین دولت های عرب را که «هاراکتا» نام داشت بنیاد نهادند. این امر به استقرار نهایی فرمانروایی عرب در بخش شرقی شبه جزیره عربستان و در تمامی سواحل غربی خلیج فارس کمک کرد. بعداً دولت «هاراکتا» به یک عده شیخ نشین های عرب تجزیه گردید. در قرن های ۳ و ۵ میلادی بار دیگر بازرگانی دریایی بین بناسدر خلیج فارس، منطقه دریای سرخ و هندوستان رونق یافت. دریانوردان عرب نقش بسزایی در این دادوستد داشتند.

در دوره اشکانیان عرب ها بطور عمده در حجاز و بادیه و مکه و یمن بودند. آن گروه که در حجاز و بادیه بودند دچار تنگی و قحطی شدند و از بیم اشکانیان نتوانستند به عراق بیایند، بنابراین از حجاز به بحرین رفتند و بحرین جزء قلمرو ایران بوده است.

در دوران ساسانیان رقابت بین حکام عرب ساحل جنوبی خلیج فارس و فرمانروایان ساسانی ایران بر سر مجمع الجزایر بحرین شدت می یابد، زیرا این مجمع الجزایر در ارتباطات دریایی بین خاورمیانه و هند و مصر نقش مهمی ایفا می کرد. شاهپور دوم فرمانروای ایران در بحرین مستقر گشت و قشون خود را به آن سوی خلیج روانه کرده و حتی یک بندر بزرگ ساحل غربی الکتیف (القطیف) را تصرف شد.