

امضای تفاهم‌نامه همکاری توسعه‌ای آموزشی و پژوهشی بندر امیرآباد با دانشگاه آزاد اسلامی واحد نکا



مدیرکل بندرودریانوردی امیرآباد از امضای تفاهم نامه همکاری توسعه‌ای،آموزشی و پژوهشی با دانشگاه آزاد اسلامی واحد نکا به منظور گسترش توان آموزشی نیروی انسانی و ایجاد زمینه های مشارکت علمی، پژوهشی و صنعتی خبر داد. به گزارش اقتصادسراسر آمد، محمدعلی موسی پور گرچی در آیین امضای قرارداد تفاهم نامه همکاری توسعه‌ای،آموزشی و پژوهشی با دانشگاه آزاد اسلامی واحد نکا، هدف از انعقاد این تفاهم نامه را هم افزایی و گسترش زمینه های همکاری علمی، توسعه آموزشی و پژوهشی در جهت تقویت ارتباط و تطابق فعالیت های نظام آموزش عالی با نیازهای صنعتی عنوان کرد. وی بر اهتمام جدی طرفین در گسترش توان ملی و منطقه ای در رفع محدودیت های مرتبط با موضوعات مطرحه در این تفاهم نامه تأکید کرد و بر برگزاری دوره‌های آموزشی علمی و عملی برای پرسنل و دانشجویان، تشکیل گروه های مشترک آموزشی و پژوهشی در جهت تأمین نیازهای طرفین و اجرای پروژه‌های پژوهشی مشترک در حوزه‌های مدیریت لجستیک، ایمنی کار و فناوری اطلاعات بندری را بخشی از مواد این تفاهم نامه برشمرد. مدیرکل بندرامیرآباد همچنین همکاری و تسهیل در انجام پژوهش های کاربردی، صنعتی و تجاری، تشریک مساعی در برگزاری همایش های علمی در سطرح مختلف ملی و منطقه ای با هدف ایجاد رشته های دانشگاهی مرتبط با صنایع دریایی و بندری و ایجاد اشتغال پایدار مرتبط با این صنعت را از دیگر موارد مطرحه در این تفاهمنامه عنوان کرد.



دانشمندان در جریان یک اکتشاف دریایی در رشته‌کوه‌های آتشفشانی باستانی Lili'uokalani Ridge در اقیانوس آرام، به چیزی برخوردند که شبیه «جاده آجری زرده» بود؛ به گزارش اقتصادسراسرآمد،این سنگ فرش عجیب اما نه دست ساز بشر است و نه افسانه ای؛ بلکه نتیجه ی فعالیت های آتشفشانی باستانی است که قدمتش به چند میلیون سال پیش بازمی گردد. صخره های آتشفشانی پس از فوران های پرانرژی در زیر آب تشکیل شده اند (سنگی به نام هیاکلاستیت) و طی میلیون ها سال بارها در معرض دماهای شدید قرار گرفته و دوباره سرد شده اند. این چرخه باعث ترک خوردگی منظم و آجری شکل آن ها شده است. این کشف در محدوده ی Nootka Seamount و Papahānaumokuakea در یادمان ملی دریایی انجام شد. پژوهشگران با کمک زیردریایی تحقیقاتی E/V Nautilus و بازوی رباتیک مخصوص نمونه برداری، حین جمع آوری رسوبات متکثر به این چشم انداز برخوردند.

یکی از دانشمندان با شوخی گفت: این جاده به آتلانتیس می رود! اما در حقیقت این راه آجری زرد میراثی زمین شناسی است که از دل تاریخ طبیعی زمین بر جای مانده؛ نشانی زنده از فرایندهای آتشفشانی میلیون ها سال پیش.

این مأموریت علمی نخستین نقشه برداری دقیق از این رشته کوه های زیرآبی است و هدف آن بررسی علت شکاف های عجیب در مسیر این کوه هاست، اما همان طور که این کشف نشان داد، اعماق اقیانوس پر از شگفتی هایی است که هر لحظه می تواند دانشمندان را غافلگیر کند.



در کاشاکش تغییر و تحولات در دولت چهاردم و تلاش برای استقرار نیروهای کیفی در چارچوب نظریه علمی رییس جمهور مبتی بر شاخص بندی و تشخیص معیارها و سپس انتصاب بر اساس آن شاخص ها به نحوی که یک سازمان به بالاترین مطلوبیت خود برسد، شروع شد و تلاش وزرا برای تحقق اهداف دولت چهاردهم، به طور طبیعی منجر به حذف برخی چهره ها و جایگزینی برخی دیگر شد.

تغییر و تحول در «سازمان بنادر و دریانوردی» از جمله آن مواردی است که مدنظر و تحلیل روزنامه دریایی اقتصادسراسرآمد قرار گرفت و پیوسته در باره آن هم اندیشی کرد. این که انتخاب رییس سازمان بنادر و دریانوردی مهم است، اصل کلی و بنیادین بود که مد نظر همگان بود و عموم فعالان در دولت و بدنه دریایی کشور به آن اذعان و تاکید داشتند.

تغییر رییس سازمان بنادر

در شرایطی که تصور می رفت، سازمان بنادر و دریانوردی دست نخورده باقی بماند و به روال روتین قبلی خود ادامه دهد، به یک باره شاهد حذف رییس بودیم و معلوم شد که تز فکری وزیر راه و شهرسازی و انتظارات او با مرام و مسلک و روش رییس سابق همخوانی نداشته است و همین باعث پایان کار رییس سابق سازمان شد. اشکالی که در این مقطع وارد شد و باعث ابهام سنگین در اذهان اهالی دریا شد، عدم شفاف سازی و اطلاع رسانی وزارت راه و شهرسازی بود. در این باره سخنی گفته نشد. توضیحی داده نشده و روابط عمومی وزارتخانه در این باره مسکوت ماند و همین باعث افزایش گمانه زنی ها و حاشیه سازی های زیادی شد.

سرپرستی سازمان بنادر

وزیر راه و شهرسازی یک نفر را به عنوان سرپرست تعیین کرد. یک سکون سه ماهه طبق قانون و البته فرصتی سه ماهه برای تصمیم قطعی وزیر و نیز فرصتی سه ماهه برای گروه های غیر رسمی برای همراهی با سم پاشی. سرپرست از جنس «طرح و برنامه» بود و در سازمان های متعددی فعالیت فکری و برنامه ای داشته است از سازمان برنامه و بودجه تا راه آهن جمهوری اسلامی بوده است. دلیل وزیر برای این انتخاب نامشخص بود؛ اما گروه های غیر رسمی که به گروه های فشار هم معروف هستند، آخرین محل خدمت سرپرست سازمان بنادر و دریانوردی را پیرپران عثمان کردند و به شدت تاکید داشتند که «سازمان بنادر و دریانوردی تخصصی است و کارش از عهده یک متخصص راه آهن بر نمی آید». اینن در حالی بود که تخصص سرپرست جدید، «طراحی و برنامه ریزی» (plan & planning) است نه راه آهن. به هر روی، سرپرست جدید با دو چالش سنگین روبرو بود:

یکی مسائل داخل سازمان بنادر و دریانوردی که طی چند سال فردی و ذهنی و بدون برنامه اداره شده بود و از نظامات دقیق دانش مدیریت برخوردار نبود و این برای کسی با تخصص طراحی و برنامه ریزی کلان، بسیار سخت و خسته کننده است که بتواند تمام فرایندها را از نو بازسازی کند.

و دیگری فشار بیرونی گروه های غیررسمی که همواره ساز ناکوک سر می دادند و همان تخصص گرایی را بهانه کرده بودند بدون آن که به اصل تخصص و دانش مدیریت و مبانی «مدیریت و برنامه ریزی سازمان» توجه داشته باشند. در این باره سخن خواهیم گفت.

ریاست سازمان

بعد از گذشت سه ماه از دوره قانونی سرپرستی، حکم



«سراسرآمد» تحلیل می دهد؛

سازمان بنادر

در چشم انداز سکاندار

کشتی سازمان بنادر و دریانوردی به ساحل امید می رسد؟

برنامه ریزی داشته باشد تا بتواند اهداف، راهبردها، سیاست ها و برنامه های کلان را مدیریت کند. چنین فردی باید نگاه استراتژیک داشته باشد، فهم آمار و اطلاعات داشته باشد. قدرت تجزیه تحلیل سیستمی و آماری داشته باشد و در نهایت، درک عمیق از برنامه داشته به روش های برنامه ریزی مسلط باشد.

چنین شخصیتی می تواند در سطح عالی یک سازمان قرار بگیرد. دانش مدیریت برای این مهم نمونه های بسیار زیادی بر می شمرد. مثلاً بنیانگذار مایکروسافت هیچ تخصص فنی در مباحث رایانه ای نداشت. بیسل گیتس در حالی مایکروسافت را خلق و هدایت کرد که در رشته «حقوق» درس می خواند!! این است که نگاه راهبردی و قدرت رهبری نیاز به تخصص فنی در یک فن خاص ندارد.

راه اندازی سازمان بنادر و دریانوردی

با این نگرش، آگاهان فن که خود پیش از این جزو منتقدان رییس جدید بودند، اذعان می کنند که بعد از استماع سخنان رییس جدید سازمان، چنین برداشت کرده اند که سازمان بنادر و دریانوردی انگار در حال تأسیس و راه اندازی است. با این تفاوت که اگر بخواهید یک خانه را از بنیاد و از ابتدا شروع کنید، به مراتب آسان تر است تا این که بخواهید یک خانه را تخریب و سپس بازسازی کنید و این مستلزم زمان است و به طور طبیعی ما باید این زمان را به رییس جدید



هدیه کنیم و منتظر آینده نزدیک باشیم.

جلوه ای از راه اندازی نوین

راه اندازی نوین سازمان بنادر و دریانوردی با خود شگفتانه هایی هم به همراه دارد. یک منبع آگاه از طرح مباحثی در نگرش نوین سازمان بنادر و دریانوردی سخن گفت که تا کنون به عنوان یک رویا، یک نقد و یک خواسته مطرح بود اما کمترین بهایی به آن داده نشده بود؛ اما اکنون در رویکرد نوین جزو طرح ها و برنامه های اصلی است و آن «توجه و اهمیت دادن به بعد فرهنگی و اجتماعی سازمان بنادر و دریانوردی است»

اگر به شماره های پیشین روزنامه دریایی اقتصادسراسرآمد سری بزنید و آن را به عنوان یک سند مورد بررسی قرار دهید، متوجه می شوید که بارها و بارها در باره اهمیت فعالیت فرهنگی-اجتماعی سخن گفته است. بارها و بارها تاکید شد که «سازمان بنادر و دریانوردی باید پرچم دار فرهنگ دریایی کشور باشد» اما هرگز توجهی نشد. چه می توانست کرد جز حسرت و نقد. نقدی که سنگ خاره فرو نرفت که نرفت.

اما اکنون شنیده ها حکایت دارد که رییس جدید، نگاه جدی و قاطعی به «توسعه فرهنگ دریایی ایرانیان» دارد. چه از این بهتر؟ اگر قرار باشد که این رییس، فقط همین یک خلاء را پر کند، شایسته همه گونه همکاری و ستایش است. هر چند که کارشناسان سازمان از تعریف رویه های جدید در نظام فکری و برنامه ریزی در همه ابعاد فنی و تخصصی خبر می دهند اما بخش فرهنگی و اجتماعی آن به حد عالی به مذاق تحریریه روزنامه دریایی اقتصاد سرآمد خوش آمد.

دلیل سکوت چندماهه

بررسی وضعیت موجود، بررسی فرایندها، تشخیص وضعیت مطلوب و فهم چارچوب راهبردها و برنامه ها در قالب اسناد بالادستی –به خصوص سند ابلاغی توسعه دریامحور– همه از مواردی است که نیازمند بازنبزی و بازنگری و «مهندسی مجدد» بوده است و این زمان بر بوده است و دلیل سکوت چندماهه سازمان بنادر و دریانوردی نیز همین بوده است.

هر چند که از نگاه روابط عمومی و رسانه ای، این می تواند یک بهانه برای سکوت باشد؛ اما اگر در آینده نتایج چشم نوازی از تأمل و تعمق رییس جدید دیده و شنیده شود و در نهایت خیر و برکت برای توسعه دریایی ایران و ملت نجیب ایران حاصل آورد، باید با تمام وجود استقبال کرد و به قول حافظ: نازها زان تر گس مستانه اش باید کشید...

به طور طبیعی وقتی قرار باشد سازمانی راه اندازی شود، دو شاخص «طرح های کلان و برنامه ها» مد نظر قرار می گیرد. از بعد فیزیکی بعد ساختاری مهم است و از بعد محتوایی طرح و برنامه.

اکنون باید به گذشته سازمان بنادر و دریانوردی نگاهی انداخت. طی سال های گذشته، سازمان بنادر و دریانوردی بدون برنامه رها شده بود. مبنای حرکت سازمان «ذهن یک فرد» بود نه «طرح کلان و برنامه جمعی». از این رو می توان گفت که در قاعده مدیریت و بر اساس تعاریف ذاتی دانش مدیریت، عملاً سازمانی وجود خارجی نداشته است. سازمانی که با تعاریف و رویه های دانش مدیریت همراه نباشد، یک شبه سازمان است نه یک سازمان پیش رو و اصطلاحاً یادگیرنده.

گمان می رود که بررسی های وزیر راه و شهرسازی هم به همین نقطه رسیده باشد که یک فرد مجرب در امر «مدیریت و برنامه ریزی کلان» را به کار بگمارد. وقتی وضعیت سازمان بنادر و دریانوردی را سنجید و به بی برنامه گی و هرج و مرج فکری سازمان پی برد، تشخیص داده است که این سازمان را از نو بازسازی کند. این تدبیر باعث انتخاب یک طراح و برنامه ریز شد که در سازمان های گوناگون –از جمله سازمان برنامه و بودجه– تخصص و کارآیی نشان داده است.

خبرگانی که مورد مشورت ما قرار گرفتند به بعد «طراحی و ریاست به نام سعید رسولی، رییس فعلی سازمان بنادر و دریانوردی صادر شد. البته بدون تشریفات مرسوم که خود موجی از نقد و سوال و ابهام ایجاد کرد و همچنان جای سوال دارد که چرا مراسم رسمی برای معرفی رییس جدید برگزار نشده است.

گروه های فشار

اما بر خلاف رییس سازمان بنادر و دریانوردی که سکوت را سیاست کاری خود کرده بود، گروه های غیر رسمی به هم نزدیک شدند. تلاش برای فشار مضاعف و برنامه ریزی شده در دستور کار قرار گرفت. نقدها از محافل رسمی و غیررسمی گسترش یافت و به تازگی مسیر رسانه های جمعی را هم پیش گرفته بود. کسی نام و نشان دقیق از منشاء گروه های غیررسمی را نمی داند و یامی داند و به طور طبیعی افشاش نمی کند. اما زمینه ای که وزارت راه و شهرسازی و سپس سازمان بنادر و دریانوردی ایجاد کرده بود، به سرعت باعث رشد این گروه ها شد. می توان حدس زد که فلان سخن از کدام منبع ساطع شده است؛ اما نمی توان به طور مستقیم به آن پرداخت. با این همه باید یادمان باشد که گروه های غیررسمی، قاعده طبیعی سازمان هاست و وجود آن ها لزوماً منفی نیست. گاهی فشار گروه های غیررسمی موجب حرکت و ایده زایی می شود.

حرکت رییس سازمان بنادر و دریانوردی

این تحلیل در حالی نوشته می شود که طی چند روز اخیر، برای اولین بار، رییس سازمان بنادر و دریانوردی از برخی فعالیت های مدنی و اجتماعی خود رونمایی کرده است. هر چند دیر اما موثر.

رییس سازمان بنادر و دریانوردی به دیدار برخی انجمن ها و فعالان حوزه دریایی ایران مانند «انجمن مالکان کشتی و انجمن کشتنی رانی و صنایع وابسته» رفت و به گرمی هم پذیرفته شد.

سایر انجمن ها و تشکل های دریایی نیز هدف دیدارهای بعدی قرار گرفته اند و گویا به عنوان یک «برنامه منسجم» ادامه خواهد یافت.

علاوه بر این دیدار بارسانه های تخصصی حوزه دریایی کشور نیز گویا جزو این برنامه است.

انعکاس دیدار رییس

دیدار رییس سازمان بنادر و دریانوردی با برخی تشکل های فعال، از سایت رسمی آن تشکل ها رسانه ای شد و این نشان می داد که تشکل ها به خوبی و به طور رسمی رییس جدید را پذیرفته اند. علاوه بر این، تصاویر منتشر از پایگاه های خبری آنها نشان از یک پذیرایی بسیار مفصل و تجملی دارد که این نیز گواهی است بر پذیرش و تأیید رییس جدید.

در این بازه، یک باره فشار گروه های غیررسمی کاهش محسوسی داشت به نحوی که تعداد تماس های مرسوم با دفتر روزنامه دریایی در باره رییس جدید به شدت کاهش یافت و به ما نشان داد که وضعیت فعلی، مطلوب و مورد تأیید قرار گرفته و رییس جدید پذیرفتنی و خواستنی است.

چرا رییس جدید مناسب است؟

به طور غیر رسمی با برخی چهره های مطرح در تشکل های دریایی گفت و گو کردم و متوجه نکات مهمی در دیدگاه آن ها شدم که چرا رییس جدید مناسب و مطلوب است. به اختصار بیان می کنیم:

اول: ماهیت طراحی سازمان و برنامه ریزی کلان

یک سازمان بزرگ و پیچیده قبل از هر چیزی، چه می خواهد؟