

«سر آمد» بررسی می کند؛

پایه دریانوردی دریانورد است

سعید رسولی: نیروهای انسانی هستند که به فناوری و تجهیزات دریایی جان می دهند

سید گروه دریانوردی – در اواخر مهرماه سال جاری، سعید رسولی، معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل سازمان بندر و دریانوردی با حضور در محل انجمن صنفی دریانوردان تجاری ایران با اعضای هیات‌مدیره این انجمن دیدار و گفت‌وگو کرد. در این نشست اعضای هیات‌مدیره انجمن صنفی دریانوردان تجاری ایران گزارشی از اقدامات، چالش‌ها و فعالیت‌های خود ارائه دادند.

به گزارش اقتصاد سر آمد، سعید رسولی در جایگاه مدیرعامل سازمان بندر و دریانوردی تا به امروز این‌طور نشان داده که مدبری پرنامه محور و میدانی با نگاهی انسانی به دریانوردی است؛ مدبری که باور دارد توسعه بندار از دل آرامش و انگیزه دریانوردان آغاز می‌شود. مدیرعامل سازمان بندر و دریانوردی در این دیدار بر ضرورت تعامل گسترده‌تر میان سازمان بندار و انجمن دریانوردان تأکید کرد و گفت: «درست است که از نظر ساختاری مجزا هستیم، اما در حقیقت یک پیکر واحد با هدفی مشترک هستیم؛ همه ما از یک ثروت ملی برخورداریم که ظرفیت و پتانسیل عظیمی دارد و همین ما را به هم متصل می‌کند.»

اهمیت جایگاه دریانورد در صنعت دریایی

«رسولی» با تأکید بر نقش محوری نیروی انسانی دریایی تصریح کرد: «نمی‌توانیم مشکلات دریانوردان را نادیده بگیریم و در عین حال ادعا کنیم در حوزه دریانوردی موفق بوده‌ایم؛ پایه دریانوردی، خود دریانورد است.» او افزود: «باید به همکاران مستقر در دریا و کشتی‌ها اطمینان و دلگرمی بدهیم تا دغدغه‌ای جز وظایف حرفه‌ای خود نداشته باشند. دریانورد باید احساس کند برای ما اهمیت



سازمان بندر و دریانوردی

اصلا به این مقادیر نمی‌رسد...» او ادامه داد: «این موضوع را شخصاً با رئیس‌جمهور در میان گذاشتم و تأکید کردم که تجهیزات به‌تنهایی کارساز نیستند؛ این نیروهای انسانی هستند که به فناوری و تجهیزات جان می‌دهند.»

عدالت در قراردادها و حفظ انگیزه کارکنان

معاون وزیر راه و شهرسازی با اشاره به لزوم بازنگری در قراردادهای شرکت‌های فعال در حوزه بندری و دریایی اظهار داشت: «باید قراردادهای مشابه شرکت‌ها در بندر مختلف بررسی شود تا عدالت در پرداخت‌ها برقرار باشد. گاه شرکت‌ها برای رقابت، از هزینه نیروی انسانی می‌کاهند؛ در حالی‌که هزینه واقعی را نیروی انسانی می‌پردازد.» او افزود: «نمی‌توان در یک مناسبت به گروهی از کارکنان پاداش داد و به دیگران به بهانه نبود بند قراردادی چیزی پرداخت نکرد. این رویکرد باعث تزییق انگیزه به عده‌ای و سلب انگیزه از دیگران می‌شود. ما زمانی می‌توانیم خود را یک خانواده بدانیم که به همه اعضا توجه داشته باشیم.» رسولی تأکید کرد: «نباید حمایت از نیروی انسانی را هزینه تلقی کنیم، بلکه این یک سرمایه‌گذاری بلندمدت است.»

فرهنگ قدردانی؛ نیرویی برای انگیزه

مدیرعامل سازمان بندار با اشاره به لزوم تقویت فرهنگ قدردانی در این صنعت گفت: «در صنعت دریانوردی کارهای ارزشمندی انجام شده، اما زبان تشکر ما اغلب ضعیف است. اگر نام دریانوردی ایران بلند است، به‌واسطه انسان‌هایی است که در این مسیر تلاش کرده‌اند؛ نه صرفاً تجهیزات و امکانات.» او از تلاش‌های پیشکسوتان و بازنشستگان این عرصه قدردانی کرد و افزود: «توجه به بازنشستگان پیام روشنی به کارکنان فعلی می‌دهد؛ اینکه تلاش‌شان در آینده دیده و قدردانی می‌شود. این نگاه، انگیزه‌ای بزرگ برای ادامه خدمت است.»

ارتباط مستقیم رسولی با دریانوردان در عرشه

«رسولی» همچنین به منظور آگاهی مستقیم از شرایط کاری دریانوردان، از طریق ارتباط تصویری با دوتن از اعضای هیات‌مدیره مستقر در عرشه کشتی گفت‌وگو کرد. او ابراز امیدواری کرد در نشست‌های آتی، مسائل و دغدغه‌های انجمن با حضور مدیرعامل و مسئولان مرتب به‌طور دقیق‌تری پی‌گیری شود.

هم‌افزایی برای آینده‌ای روشن‌تر

در نظر داشته باشید انجمن صنفی دریانوردان تجاری ایران دارای ۹ کمیته فعال از جمله کمیته‌های بانوان، ملوانی، بازنشستگان و سلامت روان و... است و برای حمایت از خانواده‌های دریانوردان نیز تدابیری اندیشیده شده است. این انجمن به‌صورت فصلی گزارش‌های عملکرد خسود را ارائه می‌دهد و هدف نهایی آن، تحقق همدلی و همکاری میان جامعه دریایی کشور است. در پایان مدیرعامل سازمان بندار و دریانوردی تأکید کرد: «امیدوارم با همراهی، همفکری و هم‌افزایی بتوانیم مسائل موجود را گام‌به‌گام حل کنیم.»

سخنگوی کمیسیون عمران مجلس:

آغاز بررسی انحراف مالی و مدیریتی در راه آهن سازمان بندار



سخنگوی کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی، از بررسی سه موضوع اصلی در نشست امروز کمیسیون خبر داد: ادامه بررسی لایحه بیمه رانندگان حمل‌ونقل، طرح تحقیق و تفحص از سسازمان بندار و دریانوردی، و تحقیق و تفحص از شرکت ملی راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران که محور آن تخلفات مالی، ضعف مدیریتی و عدم تحقق برنامه‌های توسعه ریلی بود.

به گزارش اقتصاد سرآمد، عبدالجلال ایری، در تشریح نشست اکمسیون عمران مجلس شورای اسلامی، به خانه ملت گفت: در این جلسه ابتدا بررسی لایحه اصلاح قانون بیمه اجتماعی رانندگان حمل‌ونقل بار و مسافر بین‌شهری با حضور رئیس سازمان راهداری، رئیس سازمان تأمین اجتماعی و کارشناسان مرکز پژوهش‌های مجلس در دستور کار قرار گرفت. در این زمینه موضوع شناسایی دقیق رانندگان درون‌شهری و برون‌شهری مشمول بیمه به دلیل پیچیدگی سازوکار اجرایی مورد بحث بود که در نهایت مقرر شد موضوع در کمیته حمل‌ونقل جاده‌ای تا روز سه‌شنبه هفته جاری نهایی شود.وی افزود: در ادامه، موضوع تحقیق و تفحص از سازمان بندار و دریانوردی کشور مطرح شد. احمد جباری، نماینده درخاست‌کننده تحقیق و تفحص، محورهای مختلفی از جمله عملکرد این سازمان در زمینه اقتصاد دریا محور، شفافیت در معاملات و اجرای سیاست‌های ابلاغی را تشریح کرد. رئیس سازمان بندار نیز با اشاره به چالش‌های ناشی از تحریم‌ها و اقدامات توسعه‌ای در حوزه ترانزیت، توضیحاتی ارائه داد و تصمیم‌گیری نهایی به جلسه بعد موکول شد.ایری ادامه داد: همچنین تحقیق و تفحص از شرکت ملی راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران در دستور کار کمیسیون قرار گرفت و بنده به عنوان نماینده درخواست‌کنندگان توضیحات لازم را ارائه کردم. در این زمینه محورهایی از جمله عدم تحقق برنامه‌های توسعه ریلی، عدول از اهداف برنامه‌های پنجم و ششم توسعه، ضعف در اتصال شبکه‌های ریلی داخلی و خارجی، و نبود برنامه اجرایی برای افزایش سرعت و ایمنی قطارها مطرح شد.وی با تأکید بر اهمیت یکی از محورهای تحقیق و تفحص از راه آهن افزود: یکی از مهم‌ترین محورهای بررسی‌شده مربوط به تخلفات گسترده در صندوق پس‌انداز کارکنان راه‌آهن است؛ صندوقی که منابع آن از محل کسر ماهانه از حقوق کارکنان تأمین می‌شود. با این حال، با تغییر غیرقانونی اساسنامه و جایگزینی هیئت‌مدیره راه‌آهن به‌جای مجمع عمومی، مدیریت آن از مسیر قانونی خارج شده است.ایری افزود: در حال حاضر ۱۲ شرکت اقتصادی زیرمجموعه این صندوق فعالیت می‌کنند، اما نه تنها سود و زیان آن‌ها به کارکنان تعلق نمی‌گیرد بلکه در زمان بازنشستگی نیز صرفاً دو برابر مبالغ واریزی در طول ۳۰سال به آنان پرداخت می‌شود؛ اقدامی که مغایر قانون تجارت و موجب تضییع حقوق کارکنان است. وی ادامه داد: سایر محورهای تحقیق و تفحص شامل نحوه مشارکت با بخش خصوصی در تأمین واگن و لکوموتیو، عدم شفافیت در شاخص‌های عملکردی، تخلفات مربوط به واگن‌های باری فاقد بارنامه و ضعف در اجرای قانون اصل ۲۴ در حوزه واکذار ی‌ها نیز مطرح شد.



دوشنبه-۵ آبان ۱۴۰۴- سال یازدهم- شماره ۲۲۳۴

دریا پایه

یادداشت

ادامه از صفحه اول

سادگی و دسترسی آسان:

همایش‌ها با وضعیتی که اکنون در کشور ما حاکم است، ساده ترین کار ممکن است. «دوره‌می» صنفی یادولتی پیچیده نیست و در صورت تأمین ریتال، به راحتی برگزار می‌شود.

پیچیدگی همایش زمانی است که علمی – کاربردی باشد و این دو شاخص، قابل رصد و اندازه‌گیری باشد. در حالی‌که در وضعیت کنونی کشور ما، هرگز این دو شاخص قابل رصد و اندازه‌گیری نبوده‌اند و پسوند علمی برای یک همایش، فقط فیگور و ظاهر کار است. دلیل مهمی که می‌توان بر این ظاهرسازی اقامه کرد این است که یک همایش علمی، حداقل به نه ماه زمان برای آماده‌سازی و پردازش نیاز دارد. تأکید می‌کنم حداقل ۹ ماه؛ زیرا این کمترین دوره زمانی است که یک پژوهش بتواند شکل بگیرد و به نتیجه برسد و نتیجه آن در یک همایش علمی قابل ارائه شود. این در حالی است که اغلب همایش‌های دریایی در ایران خلق الساعه بوده و با کمترین زمان ممکن، برگزار می‌شود. بهترین کار برای حذف توقعات علمی از این همایش‌ها، حذف پسوند علمی از آن‌هاست. همایش به خودی خود چه به عنوان هم‌اندیشی صنفی – حرفه‌ای و چه با هدف توجه دادن به یک مقوله خاص حائز اعتبار و اهمیت است.

سخنرانی دولتی‌ها:

سخنرانی دولتی‌ها یک پای ثابت همایش‌ها هستند. روح دولتی زده در بخش‌های خصوصی هم وجود دارد و این به معنای بیماری بروکراسی شدید در کشور ماست. دولت همه جاست و اغلب به عنوان آقای بالاسر عمل می‌کند و به همین دلیل، باید هوایش را داشت و برای ارتباط با او، بهتر است همیشه یک یا چند دولتی در همایش‌ها سخنرانی کنند؛ هر چند که می‌دانیم سخنران آن‌ها دو ویژگی برجسته دارد: تکراری و شعاری.

بررسی مجموع سخنرانی‌های مسئولان دولتی دوئعد تکرار و شعار را به خوبی نشان می‌دهد. کافی است در گوگل جستجو کنید و سخنرانی‌ها را مقایسه کنید یا از هوش مصنوعی بخواهید برای شما بررسی کند که نقاط مشترک سخنرانی‌های دولتی‌ها چیست و چند هم‌پوشانی دارد. قطعاً شما هم متعجب خواهید شد. حال سوال این نیست که چرا دولتی‌ها در همایش‌ها این همه سخنرانی می‌کنند، آن‌هم رگبار دور و تسلسل باطل؛ زیرا ماهیت دولت همین است؛ اما از بخش خصوصی باید پرسید که چرا به دنبال اعتبار همایش‌های خود با حضور فلاں مسئول حکومتی هستند؟ آیا آن‌ها علمی هستند یا سخنانشان بر اساس علم است یا ... واقعیت این است که در اکثر همایش‌ها، بخش خصوصی به دنبال دولت می‌دود تا بتواند مانعی از موانع کسب و کار خود را بردارد. اینجا، احترام به خاطر ترس است و گر نه می‌دانند از این تمدن‌نشدی شوم کلاهی ساخت. ملتمس خیر دولت نیستند؛ اما به دنبال دفع ریز دولت هستند. دولتی‌ها شاید نتوانند تسهیل‌گر و تسطیع‌گر خوبی باشند، اما به خوبی می‌توانند چوب‌لای چرخ باشند. از این روست که باید هوای آن‌ها را داشت. یعنی آن‌ها را به همایش‌ها دعوت کرد؛ پول بلیت و هتل و خورد و خورای را داد و سخنان تکراری و شعاری آن‌ها را هم گوش داد. به هر حال باید برای بهبود شرایط هزینه پرداخت.

دوره‌می مدیران عالی

دور همی مدیران عالی چه برای پز باشد چه برای قدرت‌نمایی و چه برای نمایش انبوهی از خلاقیت‌ها و نوآوری‌ها همه در قالب یک همایش قابل جمع هستند. این است که همایش یک ابزار ترغیبی و تشویقی شده است. اما حسن کار در این است که رقابتی پنهان شکل می‌گیرد و مدیران را وادار می‌کند که برای حفظ اعتبار و آبروی خود، حرکی بزنند و بیلان کاری فراهم کنند. اما این قصه در بخش خصوصی، رنگ دیگری دارد. در بخش خصوصی واقعا ریتال به ریتال هزینه‌ها محاسبه می‌شود و همواره قانون سود – زیان مورد توجه قرار می‌گیرد. اگر یک همایش یا نمایشگاه برای بخش خصوصی آورده مشخصی نداشته باشد، بی تردید یک مدیر حرفه‌ای در بخش خصوصی در آن شرکت و وقت خود را حرام نخواهد کرد. یک مدیر دولتی، زمان خود را فروخته است و به صورت ماهیانه، دریافتی خود را دارد. به قول شریعتی «چه به نماز – چه به شراب». اما مدیر بخش خصوصی مانند یک دندانپزشک است که باید مدام برای درآمد خود سرش در دهان و دندنان بیمارانش باشد و وقتی برای همایش و نمایش ندارد. یک دندانپزشک اگر وقت خود را در همایش و نمایش بگذراند، سر ماه باید کاسه‌گذاری دست بگیرد؛ زیرا به زیان اقتصاد، هزینه فرصت را از دست داده است و جایی بوده که برای او ارزش افزوده ای نداشته است. اما مدیر دولتی، چه در تهران باشد و پشت میز کارش، و چه در کیش قایق سواری کند یا آکواریم ببیند و چه در هتل قشم باشد و چه در جابهار سیر کند، در هر صورت حقوق و مزایایش مشخص دریافت می‌شود به اضافه حق ماموریت! حال تصور کنید که مدیر بخش خصوصی به جای این که سرش در کار خود باشد و در کارخانه خود مشغول کار باشد، در این جزایر به تفریح و سخنرانی بپردازد؛ عاقبت چنین مدیر و کسب و کارش چه می‌شود؟ این است که تفاوت ماهوی بین همایش‌ها و نمایش‌ها پدید می‌آید. یک همایش با گرایش دولتی با یک همایش با گرایش به بخش خصوصی می‌توان گفت که تفاوتی از زمین تا آسمان دارند. همان قصه «دانه فلفل سیاه و خال مهریوان سیاه» هر دو جانسوزند؛ اما این کجا و آن کجا!»

هشدار به مدیران بخش خصوصی

این عبارات که شاید از سر دلسوزی کنار هم چیده می‌شوند، ممکن است فقط یک پیام در بر داشته باشند و این است که مدیران بخش خصوصی نباید آلوده گردش جزایر و سخنران این و آن همایش شوند. بهتر است سر خود گیرند و کار خود. اگر در التهاب توسعه دریایی که بخش عظیمی را شعارزده کرده است، گیر بیفتند؛ جز ضرر و زیان پایان سال چیزی عایدی نخواهد داشت.



رئیس کل دادگستری هرمزگان مطرح کرد:

آب توازن کشتی‌ها و زباله‌های دریایی تهدید جدی محیط زیست هرمزگان



رئیس کل دادگستری هرمزگان با تأکید بر آسیب‌های ناشی از آب توازن کشتی‌ها، زباله‌های دریایی و قاچاق سوخت، این معضلات را از مهم‌ترین تهدیدهای محیط زیستی استان دانست و بر ضرورت اجرای قوانین و «احکام سبز» برای کاهش آلودگی دریایی تأکید کرد.

به گزارش اقتصادسر آمد، مجتبی قهرمانی در دیدار با معاون دفتر حقوقی و امور مجلس سازمان حفاظت محیط زیست اظهار کرد: هرمزگان با

طولانی‌ترین نوار ساحلی، تنوع زیستی و تالاب‌های بین‌المللی، جایگاه ویژه‌ای در کشور دارد؛ اما توسعه صنعتی استان باید همسو با توان اکولوژیک و بارگذاری محیط زیست باشد.

وی در این نشست که با محوریت بررسی مسائل زیست‌محیطی استان و راهکارهای قضایی برای حفاظت از آن برگزار شد، افزود: غرب بندرعباس بیشترین بار آلودگی تجمعی را دارد و قاچاق سوخت، آلاینده‌گی محیط زیست دریایی، آب توازن کشتی‌ها و زباله‌های آنها، از مشکلات جدی ما در استان است.

قهرمانی با تأکید بر اهمیت جایگاه محیط زیست در استان، گفت: ارتباط و هماهنگی لازم با سازمان حفاظت محیط زیست برقرار شده و اجرای «احکام سبز» در کنار قوانین قضایی ضروری است تا متخلفان علاوه بر اجرای قوانین، نسبت به مسئولیت اجتماعی خود در قبال محیط زیست نیز آشنا شوند.

رئیس کل دادگستری استان هرمزگان تصریح کرد: از جمله اقدامات در حال پیگیری می‌توان به برخورد با قاچاق سوخت، تشکیل پرونده‌های آلاینده‌گی زیست‌محیطی، پیگیری عوارض آلاینده‌گی صنایع و ایجاد فضای سبز در صنایع اشاره کرد.

این مقام مسئول با اشاره به اینکه استان هرمزگان جایگاه ویژه‌ای از لحاظ زیست محیطی دارد، تأکید کرد: از نگاه دیگر، استان ما یک استان صنعتی و قطب بزرگ کشور در حوزه اقتصادی بوده و بر اساس توسعه پایدار، در انجام هر توسعه‌ای باید توان اکولوژیک و بارگذاری بر محیط، با نگاه ویژه‌ای دنبال شود. وی با بیان اینکه در غرب شهر بندرعباس بیشترین بار آلودگی تجمعی را امروز شاهد هستیم، تصریح کرد: قاچاق سوخت، آلاینده‌گی محیط زیست دریایی و تالاب‌ها، تخلیه آب توازن کشتی‌ها و زباله‌های آنها از دیگر معضلات محیط زیست استان هرمزگان است.