

ساخت اسکله کانئینری در بندر دیر توسط قطری‌ها

فرماندار دیر گفت: با همکاری سرمایه‌گذاران قطری در بندر دیر یک اسکله کانئینری به‌طول هزار و ۴۰۰ متر با عمق ۱۲ متر برای رفت‌وآمد کشتی‌های بزرگ تجاری ساخته خواهد شد.به گزارش اقتصادسراسرآمد، یونس باربرز در جمع خبرنگاران با بیان اینکه بندر دیر نقش مهمی در بخش تجارت دریایی دارد، گفت: بندر دیر نزدیک‌ترین مسیر دریایی با بنادر کشور قطر دارد و در این زمینه مبادلات تجاری از بندر دیر به قطر افزایش یافته است.وی با اشاره به بازدید هیئت سرمایه‌گذاران قطری از بندر دیر افزود: در کنار اسکله بزرگ صیادی بندر دیر، قرار است اسکله کانئینری به طول هزار و ۴۰۰ متر با عمق ۱۲ متر برای رفت‌وآمد کشتی‌های بزرگ تجاری با همکاری سرمایه‌گذاران قطری ساخته شود.فرماندار دیر اضافه کرد: در طرح توسعه بندر دیر، هیئت قطری میلیارد‌ها دلار در دریا و سساخت اسکله هزینه می‌کند و اتفاق بزرگی برای جنوب استان بوشهر خواهد افتاد.باربرز گفت: این انشقاق بزرگ می‌تواند دروازه دادوستد بازرگانی میان کشورهای اورآسیا و کشورهای حاشیه خلیج فارس باشد که زمینه ایجاد اشتغال، کارآفرینی، رونق گمرک، صادرات، ترانزیت کالا و تجارت را افزایش می‌دهد و توسعه همه‌جانبه شهرستان دیر با بهرهمندی اقتصاد دریا‌محور را در پی دارد.

اولین سیستم سایبری دریایی برای نصب در کشتی‌ها تأییدیه گرفت

سیستم سایبری دریایی که توسط کره جنوبی طراحی و ساخته شده با دریافت تأییدیه از سوی انجمن رده‌بندی جهانی قرار است بر روی کشتی‌های در دست ساخت نصب شود.به گزارش اقتصادسراسرآمداژ مانابه نقل از سایت marinelink گزارش داد: به گفتهٔ «KIM Daeheon» معاون اجرایی بخش تحقیق و توسعه مؤسسه رده‌بندی KR کره جنوبی اولین سیستم امنیت سایبری با همکاری و مشارکت شرکت‌های ذی‌ربط ساخته شد که قرار است در کشتی‌ها نصب شود. وی با اشاره به اینکه تأییدیه لازم از سوی انجمن رده‌بندی بین‌المللی IACS دریافت شده یادآور شد: از آوریل ۲۰۲۲ میلادی شرکت کشتی سازی Shipbuilding با همکاری ForceTEC به منظور دستیابی به فنآوری سیستم‌های مقابله با حملات سایبری به منظور نصب در کشتی‌ها تحقیقاتی را آغاز کردند که در این زمینه به الزامات یکپارچه‌ای به منظور انعطاف‌پذیری کشتی‌ها در برابر حملات سایبری به نتیجه رسیدند؛ این سیستم پس از تأییدیه انجمن بین‌المللی IACS از این پس در کشتی‌هایی که در کره‌جنوبی ساخته می‌شوند نصب خواهد شد. البته نصب سیستم سایبری دریایی در کشتی‌ها از اول ژانویه ۲۰۲۴میلادی اجباری خواهد شد.وی افزود: این سیستم مجموعه‌ای از اقدامات را دربرمی‌گیرد و با هدف پایین آوردن حملات سایبری و کاهش تأثیر آن بر سیستم محرکه کشتی به کار گرفته می‌شود تا کشتی در حین حرکت با حفظ ایمنی بتواند در مقابل حملات سایبری مقاومت نشان دهد. KOH.Taehyun» مدیر کشتی‌سازی Nیکز در این زمینه گفت: گواهنامه سیستم سایبری با قوانین انجمن رده‌بندی IACS مطابقت دارد و از قابلیت‌های مناسبی برخوردار است تا بتواند ایمنی را در کشتی‌های سبز هوشمند به ارمغان بیاورد.

سواحل بلوچستان قابلیت ۲۰۰هزار تنٔ پرورش ماهی در قفس را دارد

معاون وزیر و رئیس سازمان شیلات ایران گفت: براساس مطالعات صورت گرفته، بیش از ۶۰هزار هکتار از سواحل سیستان و بلوچستان قابلیت پرورش میگو و نزدیک به ۲۰۰ هزار تنٔ پرورش ماهی در قفس در دریا را دارد.به گزارش اقتصادسراسرآمد، سید حسین حسینی در حاشیه سفر به چابهار به ایرنا اظهارکرد: صنعت شیلات در سواحل سیستان و بلوچستان ظرفیتی بسیار ارزشمند است که قابلیت توسعه و سرمایه گذاری را دارد.وی بیان کرد: از آنجایی که اقتصاد و معیشت مردم ساحل نشین به دریا وابسته است، با سرمایه گذاری در حوزه های شیلاتی بویژه آبیزی پروری می‌توان به ارزآوری، ایجاد معیشت و اشتغال پایدار مردم منطقه کمک کرد.رئیس سازمان شیلات ایران تصریح کرد: باتوجه به زیرساخت های بندری و شیلاتی که در این منطقه وجود دارد، امکان توسعه منطقه های تلاقی به سمت بندر شهرها نیز وجود دارد که در کنار تولید پایدار می‌توان به ارائه خدمات شهری و در نتیجه توسعه شهرها، سواحل بویژه توسعه سواحل مکران که از فرمایشات مقام معظم رهبری است هم کمک کرد.



گروه دانش دریا – امید اسماعیلی – از

آنجا که نیروی انسانی ارزشمندترین منبع هر سازمانی است؛ حصول بهره وری و کارایی حداکثری، معطوف به سرمایه گذاری بر روی منابع انسانی می باشد و مهم ترین ابزار برای این منظور، آموزش است که با افزایش ارتقاء کیفی سطح مهارت، دانش و نگرش افراد، کامیابی سازمان ممکن می گردد.

توسعه و پیشرفت صنایع دریایی مستلزم در اختیار داشتن دانش مورد نظر، توانمندی تخصصی و مهارتی، پرسنل با تجربه و مدیریت مستمر منابع انسانی براساس دانش روز می باشد و با توجه به اهمیت اقتصاد دریاپایه در رشد و توسعه پایدار کشور، رشد مهارت و دانش نیروهای درگیر در فعالیت های دریایی، نیاز حیاتی کشور می باشد. ششمین نشست تخصصی اقتصاد دریاپایه با اجرای روزنامه دریایی اقتصادسراسرآمد، با موضوع بررسی وضعیت آموزشی و کیفیت فرآیندهای آموزش دریایی و با حضور مسعود پُل مه، دبیرکل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران و حسن ضیایی مدیر آکادمی دریایی سیراف در محل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران برگزار شد مشروح این نشست را در ذیل با هم مرور می کنیم:

حسن ضیایی: آموزش دریایی باید منتج به یادگیری شود

مقوله آموزش دریایی دارای دو قسمت است؛ یک بخش مربوط به دریانوردان و بخش دیگر آن در ارتباط با صنایع دریایی است که دریانوردان را پشتیبانی می کند. هر یک از این دو بخش، رویکردهای خاص خود را می طلبد. در حوزه دریانوردان، حسب کنوانسیون STCW، فرآیندهای منسجم بین المللی وجود دارد که از سوی سازمان جهانی دریانوردی (IMO) ابلاغ شده است و آموزش دریانوردان در کشور بر مبنای آن و تحت نظارت سازمان بنادر و دریانوردی انجام می گیرد. بخش آموزش صنایع دریایی پشتیبان دریانوردی، نیز قابل تقسیم به دو قسمت می باشد: دسته اول، شامل آموزش های آکادمیک و بنیادی است که در دانشگاه های کشور در حال انجام است و تمرکز آنها بر دانش است. در مورد کیفیت این فرآیند باید گفت زیر ساخت مناسب برای تربیت متخصص برای صنایع دریایی و دریانوردی وجود ندارد. یکی از دلایل آن، دانشگاه‌ها فرآیند آموزشی خود را با تمرکز بر صنعت تنظیم و عملیاتی نکرده اند و صرفاً بر روی دیدگاه کلاسیک آموزشی و پوشش نیم بند فعالیت های صنایع متمرکز شده اند، در صورتی که در دانشگاه های دنیا، مسیر آموزش به گونه ای تعیین می شود که در نهایت صنعت از دانش آموخته بهره مند گردد.

بر خلاف دانشگاه ها، ما بر روی نیازهای آموزشی صنایع تمرکز کرده ایم

دسته دوم، شامل دوره های آموزشی منتج به

مهارت و تغییر نگرش در افراد می باشد. در حال حاضر، مجموعه های آموزشی خوبی در این قالب به صورت اقماری برخی از صنایع دریایی ما – مواردی مانند مجموعه آموزشی انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته؛ آکادمی دریایی سیراف و ... – در کشور شکل گرفته است. در این دسته، برخلاف دانشگاه ها، بر روی نیازهای آموزشی صنایع تمرکز شده است.

از قبل از انقلاب، سرمایه گذاری مشخصی بر روی آموزش صنعت دریانوردی شامل مراکز آموزشی مناسب و اعزام به مراکز خارج از کشور انجام گرفت و مبنای قدرتمندی برای صنعت دریانوردی شکل گرفت. اما آموزش در صناعی مانند بنادر، کشتی سازی و صنایع وابسته در دوران بعدی، براساس برنامه رخ نداد و به صورت سعی و خطا پیش برده شد. براین اساس، کسانی که امروز، بحث آموزش را پیش می برند، وظیفه مشکلی را در پیش دارند.

تفاوت آموزش دریایی نسبت به دیگر آموزش ها این است که آموزش دریایی باید اثربخشی مستقیم آن در عملیات های دریایی نمود پیدا کند؛ چیزی که شاید در آموزش سایر رشته ها به این صورت مستقیم و اثرپذیر نباشد. عملاً کلیه آموزش ها با این رویکرد است که تمام کسانی که چه حسب کنوانسیون STCWو چه به صورت مهارتی آموزش می بینند، باید برای عملیات های دریایی و فضای کسب و کار آماده بوده و بهره وری داشته باشند. بنابراین، باید از اساتید خیره تر و روش های آموزشی متناسب با تغییرات زیاد تکنولوژی های روز بهره گیری شود. با توجه به تغییرات تکنولوژیکی فراوان مانند هوشمندسازی ها و اقتصاد دیجیتال و ... بازنگری مفاد آموزشی باید متفاوت تر از گذشته و به صورت سالانه پیگیری گردد. براساس رویکردهای نوین آموزشی باید مراکز آموزشی توسعه یابند که بر روی تحقیق و توسعه و نوآوری متمرکز گردند.

در کشور، در حوزه آموزشی مهارت محور به دلیل اینکه صنایع دریایی، صنایع مادر محسوب نگردیده و سبقه طولانی ندارد، در تعداد اساتید خیره که بتوانند دانشجویان و مهارزت آموزان را پشتیبانی کنند، محدودیت وجود دارد و یکی از نیازهای ضروری توسعه آموزش دریایی در کشور، توسعه دانش و مهارت های مربیان و آموزش دهندگان دریایی کشور می باشد که افزایش کیفیت آموزشی و عملکرد دریایی کشور را میسر می کند.

متأسفانه در سازمان های کنونی، آموزش را صرفاً هزینه می دانند در مواقع صرفه جویی، آموزش کنار می گذارند

یکی از مسائل مبتلا به آموزش در کشور، تفکر مبتنی بر آموزش در بحث توسعه سازمان هاست که متأسفانه در سازمان های کنونی، آموزش را صرفاً هزینه می دانند و این تلقی سبب می شود در

بررسی وضعیت آموزشی و کیفیت فرآیندهای آموزش دریایی در ششمین نشست تخصصی اقتصاد دریاپایه؛

بخش اول

قبل از آموزش باید انگیزه کافی برای ورود به مشاغل دریایی ایجاد شود

فرهنگ سازی، فرهنگ دریا در خانواده ها پانگرفته است

وقتی صحبت از آموزش می شود، هدف جامعیت انسانی است

وقتی صحبت از آموزش می شود، هدف جامعیت انسانی است؛ یعنی اینکه باید یک انسان به گونه ای برای تصدی یک حرفه و شغل آموزش و پرورش داده شود که این فرد، توسعه فردی خود را به توسعه اقتصادی، اجتماعی و هر آنچه که هدف است، گره بزند. طبیعی است فرد آموزش گیرنده باید چشم انداز روشنی را برای بعد از آموزش برای خود داشته باشد. برای جلب اشتخاصی در حرفه دریانوردی، می بایست از طریق انگیزش، بتوانیم افراد را برای ورود به این شغل و تن دادن به آموزش جذب نماییم. این اتفاق است که در کشور رقم نخورده است، اگر بخواهیم ارتقای دریانوردی و دریانوردان را در برنامه قرار دهیم، باید در ابتدا تسهیلاتی را برای ورود افراد به این افراد مهیا کرده و بعد از آن آموزش را لحاظ کنیم.

فرهنگ دریایی در کشور نیازمند ریشه دار و پایدار کردن است

به طور قطع نیازمند آنیم که فرهنگ دریایی را در کشور ریشه دار و پایدار کنیم. اگر این اتفاق رقم بخورد، بسیاری از کسری ها و کمبودهای اجتماعی به ویژه در حوزه شهری و جمعیتی سواحل ما متأثر از آن خواهد شد.

اساس استقرار زندگی و فعالیت در کنار سواحل کشور شکل نگرفته است

در کشور صحبت از دریا، صحبت از مشقت های ناشی از آب و هوایی مناطق دریایی و ساحلی است و حرف از کمبودهای اجتماعی این نوحی و ناکامی افراد مهاجر شغال در این مناطق که با سختی زیاد کسب درآمد می کنند و بعد به مبدأ مهاجرت خود بر می گردند، و این روند برخلاف، روال معمول دنیاست؛ یعنی اینکه، در دنیا، افراد در تلاشند تا اساس زندگی و فعالیت خود را در کنار سواحل مستقر کنند، چون سواحل امکانات متمرکز و فرصت هایی را برای رقم زدن آینده آنان فراهم می کند. این قاعده در کشور شکل نگرفته است، به دلیل عدم فرهنگ سازی، فرهنگ دریا در خانواده ها نسج و پانگرفته است. در واحدهای اجتماعی بعدی، یعنی مدرسه و دانشگاه که به جزء چند سال اخیر و به صورت جزئی به دریا – نه به معنای بستری برای توسعه و رشد – پرداخته شد، شاهد طرح و ارائه

مطالب متناسب با فرهنگ دریا نیستیم. بنابراین وقتی یک فرد در خانواده، با فرهنگ دریا آشنا نمی شود، در مدرسه و دانشگاه هم هیچ گونه رویکرد بهره ورانه و با قابلیت کسب درآمد از دریا مطرح نمی شود، منتج به شرایط امروزی حاکم در کشور می شود که علیرغم وجود تعداد زیاد کشتی و تکیه عمده صادرات و واردات کشور به دریا، حدود ۱۶ هزار خدمه دریایی نیاز باشد.

هر چند این آمار از سوی مسئولان مورد مناقشه قرار می گیرد، اما با لمس و تجربه شرایط دریایی این آمار واقعی می شود؛ چراکه خدمه دریایی ما فارغ از اینکه آن شناور تحت پرچم جمهوری اسلامی ایران باشد و یا نباشد، ولی کشتی متعلق به ملیت ایرانی باشد، توسط نیروهای هندی، روس، فیلیپینی و سایر ملل مدیریت می شود و در نهایت یک ایرانی در آن حضور دارد، طبیعتاً نمی تواند به عنوان یک شغل مهم برای تبعه کشور لحاظ گردد که امروز نگران آموزش افرادی مایل به اشتغال در این حوزه باشیم.

مواقع صرفه جویی، آموزش کنار گذاشته می شود. در حالی که آموزش یک سرمایه گذاری و یک باید امروزی برای توسعه سازمان هاست. امروزه، پایین ترین سطح مدیریت برای مدیران آموزش منظور می شود و نشان دهنده این است که سازمان ارزش چندانی برای توسعه منابع انسانی خود قائل نیست. بنابراین از سوسی صاحبان مراکز آموزشی باید فرهنگ سازی برای مدیران ارشد سازمانها برای تبیین اهمیت آموزش نیروی انسانی انجام گیرد. یکی از رویکردهایی که تا چند سال قبل نسبت به آن کوتاهی صورت گرفته است، بحث مدیریت دریایی بود. معتمد که بهبود فرآیندهای سازمانی از طریق مدیریت عالی و مدیران ارشد سازمان ممکن می شود. ضعف مدیریت در سازمان های دریایی، سبب شد تا هزینه ای برای آموزش و افزایش مهارت کارکنان رقم نخورد و بیشتر خرید تجهیزات در دستور کار قرار داشت و بر مبنای همین عدم تکیه بر آموزش ها خدمات جدی را به سازمان ها وارد و اثربخشی و بهره وری سازمان ها کم هم شد.

ما از طریق مؤسسه آموزشی خود به همراه انجمن کشتیرانی، پر کردن خلأهای آموزشی و مهارتی را هدف گرفتیم؛ چراکه اگر مهارت ها و آموزش ها توسعه پیدا کنند، ارزش واقعی نیروی انسانی نمود پیدا می کند، در نتیجه صاحبان صنعت، تمرکز بیشتری بر روی کیفیت و کمیت آموزش خواهند داشت.

امروزه جامعه جهانی آموزش را به سمت یادگیری برده است. کیفیت فرآیند آموزش وقتی اثربخش است که منجر به یادگیری شود. این رویکرد بیشترین کاربرد را در صنعت دریایی دارد. آموزش باید به نحوی باشد که آموزش گیرنده ها در مرحله عملیاتی بتوانند اثربخشی و کارایی بهتری داشته باشند.

در صنایع دریایی، چون آموزش گیرنده در نهایت جذب کسب و کارهای دریایی و دوگیر عملیات اجرایی می شود، مسئولیت مؤسسات آموزشی جدی است.

مسعود پُل مه: فرهنگ دریایی در کشور نهادینه نشده است

اصل بنیادی در ایجاد توسعه پایدار، استمرار موفقیت ها و دوام و بقای دستاوردها به آموزش اتکا دارد. ولی در ابتدا باید به پیش درآمد های فعالیت های دریایی پرداخته شود تا متر صد آن باشدیم که افراد داوطلب برای ورود به این حوزه، باید چه آموزش هایی را ببینند.

چند وقتی است که از اقتصاد دریامحور صحبت می شود و در همایش ها، نشست ها و جلسه های مرتبط با امور دریا، شعار آن مطرح می شود. برنامه هفتم هم به تأسی از همین نگاه ها و تصورات، رویکرد اقتصاد دریامحور یا توسعه دریامحور را لحاظ کرده است. قدر مسلم این نوشتار چیزی جزء جوهر نیست و زمانی روح می گیرد که فراتر از آنچه ذهن قانونگذار تدوین کرده است، اراده ای برای انجام آن باشد و تصمیماتی اتخاذ شود که قابلیت اجرا بر اساس نیاز های واقعی و اقتضانات زمانه داشته باشد. تا به امروز ما شاهد این خلأ بسیار مهم بودیم و آنچه در برنامه هفتم قابل مشاهده است تأثیری چندانی در تغییر این نگاه و نگرش ایجاد نخواهد کرد.



مسعود پُل مه



حسن ضیایی