

مطالبه روزنامه دریایی اقتصاد سرآمد از فعالان دریایی ایران؛

دولتی‌های خشکی گرا گرایشی به دریاندارند چرا هنوز توجه لازم به دریا وجود ندارد؟

گروه اقتصاد دریا پایه –امید متین – سخنان دقیق و بی تعارف رهبر انقلاب اسلامی در جمع فرماندهان نیروی دریایی ارتش و بیان صریح و مستقیم این نکته که «هنوز توجه لازم به دریا وجود ندارد» ما را بر آن داشت تا بار دیگر موج مطالبه‌گری خود از مسئولان دولتی و غیردولتی را آغاز کنیم.

پیش از این، بارها گفته بودیم که نگاه به دریا، نگاه کم‌سویی است و تاکید کرده بودیم که تفکر خشک‌گرا نمی‌تواند بانی تحول در حوزه دریا باشد. بارها نوشتیم که با روند کنونی، تحول در حوزه دریا به چند دهه زمان نیاز دارد. بارها گفتیم که توجه به دریا با نگاه و روش موجود، اثریخش نیست و برای آن راه‌کارهایی هم عرضه داشتیم؛ اما معلوم بود که به ناله‌ها و فریادهای این رسانه دریایی، چندان توجه نمی‌شود و گاهی که به طور مستقیم سازمانی را مورد خطاب قرار می‌دادیم، آن سازمان خود را در پشت و پناه مشتی آمار خودساخته، پنهان می‌کرد و ما هر چه در باره آمارسازی‌های برخی مسئولان سخن گفتیم، آن‌ها آمار بیشتری منتشر می کردند.

اقتصاددریاپایه طبق آمارسازی‌ها

اگر ملاک و معیار ما صرفاً آمارسازی‌های دولتی باشد، اکنون ما در بهترین وضعیت ممکن قرار داریم. نگاه و توجه به دریا بی‌نهایت است و ما از نعمات دریا بالاترین بهره‌برداری را داریم. طبق آمارهای شیلات، عن قریب است که ماهی رایگان شود و مانند شیربسته‌بندی صبحگاهی، درب منازل تحویل شود. با روند آماری شیلات، ما به زودی انباشت ماهی خواهیم داشت و به طور کلی موی ماهی می گیریم! طبق آمارهای وزارت گردشگری، در حوزه گردشگری دریایی در بهترین وضعیت هستیم و دو برابر پول نفت، از گردشگری دریایی درآمدزایی می کنیم. تعداد اسکله های گردشگری دریایی چنان زیاد است که می توان نصف جمعیت کرده زمین را در آن‌ها جای داد! اما واقعیت همان است که رهبری فرمودند: «هنوز نگاه جدی به دریا وجود ندارد، نگاه جدی به دریا، آن‌قدر نفع ملی دارد که می‌تواند تمام اقتصاد ما را دگرگون کند. برای اثبات توجه خود به دریا باید کار کرد و نباید با آمارسازی‌ها و برنامه‌های تخیلی خود را پشت توهمات سازمانی خود غرق کرد. و نباید چنان به خود دروغ بگوییم که واقعیت‌ها را از خود دور کنیم.

واقعیت دریاپایه چیست؟

کشف واقعیت درون آمارهای ساختگی نیست؛

بخش اول

بلکه در سفره مردم است. شاهد مدعا هم خود شما خواننده این سطور هستید. کافی است پرسیده شود: شما در هفته چندبار ماهی می‌خورید؟ شما در سال چند بار سفر دریایی رفته‌اید؟

شما نام چنداسکله گردشگری رami تانید؟

به خوبی می‌دانیم که شما ماهی یک بار هم ماهی نمی‌خورید و به خوبی می‌دانیم اکثر مردم ایران، هرگز یک سفر دریایی را تجربه نکرده‌اند و اساسا گردشگری دریایی در ایران هنوز متولد نشده است. چه بسا مسئولان دریایی داریم که فرق گردشگری ساحلی با گردشگری دریایی را نمی‌دانند و این نکته را در مصاحبه‌ها و آمارهایی که ارائه می‌دهند به خوبی می‌توان اثبات کرد. زمانی که سا آمارهای نجومی می‌سازیم و برای اثبات صحت آمارهای خود، در تعاریف و تقسیم‌بندی‌ها دست‌کاری می‌کنیم و برخی تعاریف جهانی را با مقصود خاص، مورد توجه قرار می‌دهیم، نشان می‌دهد که می‌خواهیم از واقعیت‌ها فرار کنیم. برای مثال، طبق تعریف جهانی، «هر کس به هر دلیل و بسا هر هدفی، ۲۴ ساعت از موطن خود دور شود، گردشگر است و گردشگری می‌کند» وقتی این تعریف را دست‌مایه آمارسازی قرار دهیم، نتیجه این می‌شود که هر کس از عراضی تهران رد شد، گردشگر دریایی محسوب می‌شود! و نیز اگر گردشگری ساحلی با گردشگری دریایی را یکی فرض کنیم، آمار چندده میلیونی از گردشگری خواهیم داشت که زندانه نام آن را گردشگری دریایی می‌گذاریم و آمار چندین میلیونی به خورد مردم می‌دهیم و تصور می‌کنیم کار موفق انجام شده است! در حالی که واقعیت این نیست. واقعیت همان است که رهبر فرمودند: توجه جدی به دریا نشده است.

دلایل بی توجهی به دریا

دلایل زیادی را می‌توان برشمرد. با حرمت به دل سوزان عرصه دریا–چه در بخش دولتی و چه در بخش خصوصی –و با اذعان به این نکته که آن‌ها در تلاش هستند و می‌خواهند کار بزرگی انجام دهند، با تاکید بر این که ما نمی‌خواهیم زحمت هیچ‌شخص حقیقی یا حقوقی را نادیده بگیریم، اما با توجه به این واقعیت که «هنوز به دریا توجه جدی نشده است» علاقه‌مندیم برخی دلایل را برشماریم:

انجمن‌های یخ‌زده دریا

یکی از دلایل بی‌توجهی به دریا، اتحادیه‌ها و انجمن‌هایی هستند که در مرز بود و نبود هستند.

هستند، چون مجوزی دست و پا کرده‌اند و برای خود دفتر و دستکی راه انداخته‌اند، اما نیستند چون فعالیت خاصی نمی‌کنند.

برخی اتحادیه‌ها حرفی هم برای گفتن ندارند

برای نمونه، اتحادیه صیادان است که طی ۹ ماه اخیر به رغم آن همه تماس و پیگیری، حاضر به یک مصاحبه معمولی نشدند. کسی در این باره به ما گفت: مصاحبه کنند که چه بگویند؟ واقعیت این است که برخی اتحادیه‌ها هیچ کاری نمی‌کنند و حرفی هم برای گفتن ندارند. حال که زبان راستین را رهبر باز کرد و واقعیت را به صراحت فرمودند، برماست که مطالبه گر باشیم و ما هم با همین صراحت، در باره عملکرد اتحادیه‌ها با ذکر نام و عینا وقایع را منعکس می‌کنیم. برخی اتحادیه‌ها و انجمن‌ها، مانند ماهی به ساحل افتاده نیستند که تکانی بخورند و دهانی باز و بسته کنند؛ بلکه مانند ماهی یخ‌زده بازار سرچشمه هستند که خشک شده و با چشم زاق فقط به یک نقطه خیره شده‌اند. این دلیل بزرگی برای بی‌توجهی به دریاست که باید از ماهی یخ‌زده‌بازار به ماهی‌های شاداب دریا و اقیانوس تبدیل شوند.

بی تفاوتی فعالان دریایی

باید می‌نوشتیم وحشت فعالان دریایی! وقتی اتحادیه‌هایی تفاوت و بی‌رمق هستند، دیگر فعالان هم بی‌انگیزه می‌شوند و گاهی از یک مصاحبه وحشت می‌کنند. نمونه آن، یکی از مسئولان انجمن مالکان کشتی است که به رغم هماهنگی حضوری برای گفت‌وگو، چند بار عقب انداخت و در نهایت هم به اضطراب گفت: ما مصاحبه نمی‌کنیم! چرا از مصاحبه وحشت دارن؟ آیا در مصاحبه باید مطالبه گر صنف و صنعت خود باشند یا باید با سکوت، به افزایش دامنه مشکلات کمک کنند؟ آن سوی پرده چه خبر است که یک مدیرعامل در عرصه کشتیرانی توان سخن گفتن هم نداشته باشد. کس دیگری می‌گفت: همین‌طور مشکل داریم، حرف هم بزینم بدتر می‌شود!

چه مسائلی هست که سخن گفتن در باره آن‌ها



مسائل را پیچیده و خطرناک می‌کند؟ این واهمه آیا دلیل منطقی و روشنی بر بی‌توجهی به دریا نیست؟

دولتی‌های مناسبتی

دلیل مهم دیگر بر بی‌توجهی به دریا این است که بخش اعظم فعالیت دریایی ما دولتی است و دولتی‌های ما هم مناسبتی. باید روزی برسد که مناسبتی با شیلات داشته باشد تا رئیس سازمان شیلات خبرنگاران را جمع کند و چندین برگ جدول و آمار تقدیم کند. یا مناسبتی باشد که برخی مسئولان، در برنامه صف اول بنشینند و انبوهی آمار و اطلاعات در مغز مخاطب فرو کنند. این مناسبت‌گرایی به بخش خصوصی ما هم رسوخ کرده است. تا نمایشگاهی نباشد، تا برنامه‌ای نباشد، در برابر افکار عمومی حاضر نمی‌شوند. این که اخیرا روزنامه دریایی اقتصاد سرآمد با مشارکت انجمن کشتیرانی و موسسه رده‌بندی ایرانیان، سلسله نشست‌های تخصصی اقتصاددریاپایه را برگزار کردند و تا حدی موثر بودند، باقی در چنان سکون و رکودی هستند که انگار وجود خارجی ندارند.

دولتی‌های خشکی گرا انگیزه عملی و قوی برای گرایش به دریا ندارند

اما دلیل عمده این است که بخش بزرگی از مسئولان حوزه دریایی کشور، ما، کسانی هستند که خشکی‌گرا هستند و هیچ تجربه و انگیزه عملی و قوی برای گرایش به دریا ندارند. بی‌شک، کمبود نیروی انسانی متخصص وجود دارد که ما مجبوریم از نفرات خشکی‌گرا با تخصص‌های غیردریایی در مناسبات دریایی به کار بگیریم. تیمی که کل‌زن خوب ندارد، مجبور است دروازه‌بان را به نوک حمله بیاورد! نگاهی به ساختار و سازمان در نهادها و دستگاه‌های دولتی به خوبی نشان می‌دهد که غیرمتخصص‌ها و غیردریایی‌ها پست‌های مهمی در حوزه دریا اشغال کرده‌اند. برای مثال: حسابدار می‌شود مسئول توسعه دریایی! یا اکثر مسئولان فلان سازمان، یا سرپرست هستند و یا مدرکی بالاتر از لیسانس ندارند. کمبود نیروی انسانی در حوزه دریا همراه با نبود متخصصان در سطح دکتر، دلیل بزرگی بر بی‌توجهی به دریاست.

ادامه دارد...

اقدامات مدیریت ایمنی، بهداشت و محیط زیست سازمان بنادر و دریانوردی تشریح شد

کاهش ۲۲ درصدی نرخ حوادث ناشی از کار در بنادر ایران

مدیر ایمنی، بهداشت و محیط زیست (HSE) سازمان بنادر و دریانوردی، مهم‌ترین اقدامات این مدیریت در ستاد و بنادر کشور طی یکسال گذشته را تشریح کرد و گفت: نرخ بروز و وقوع حوادث ناشی از کار به میزان میانگین ۲۲ درصد در بنادر کشور، کاهش یافته است. به گزارش اقتصادسراسرآمد، عبدالله جعفری در نشست تخصصی مدیران و کارشناسان HSE، آتش‌نشانی، پدافند غیرعامل و مدیریت بحران ستاد و بنادر کشور در بندر ارومیه با اعلام این مطلب اظهار داشت: طی یکسال اخیر و با تلاش‌های بی‌وقفه تمام مدیران و کارشناسان ذیربط در ستاد و بنادر کشور، دستاوردهای بسیار مهم و تاثیرگذاری در حوزه‌های HSE، ایمنی حریق و پدافند غیرعامل حاصل شده است.وی در مورد اهم اقدامات و دستاوردهای شاخص و مثبت در حوزه بهداشت و محیط زیست (HSE) سازمان بنادر و دریانوردی طی یکسال گذشته، توضیح داد: ایجاد تمرکز و یکپارچگی در ساختار مراکز HSE تمامی بنادر کشور، کاهش نرخ بروز و وقوع حوادث ناشی از کار به میزان میانگین ۲۲ درصد در بنادر کشور و افزایش نرخ رشد و بهینه‌سازی شاخص ایمنی عملیاتی بنادر در جشنواره شهیدرجایی به میزان ۱۰۰ کاهش بروز نرخ حوادث انسانی منجر به فوت در تمامی بنادر از جمله مهم‌ترین اقدامات صورت گرفته است.مدیر ایمنی، بهداشت و محیط زیست (HSE) سازمان بنادر و دریانوردی با اشاره به اینکه تمرکز بر نقل ایمنی در میان موضوعات مرتبط با ایمنی، بهداشت و محیط زیست و تقویت آن در شرکت‌های خصوصی فعال در بنادر دیگر اقدام مهم صورت گرفته است، عنوان کرد: تمرکز بر سازماندهی عملیاتی و تقویت مفهوم HSE در شرکت‌های خصوصی، تقویت مشارکت آحاد ذی‌ربط سازمانی در مسیر نهادهای ساز فرهنگ HSE در سطوح مدیریتی ستاد و بنادر کشور و نیز تقویت حضور و مشارکت HSE در کمیته‌های تخصصی از دیگر اقدامات انجام شده است.

معاون محیط زیست دریایی و تالاب‌های سازمان حفاظت محیط زیست

وضعیت رژیم حقوقی محیط زیست دریای خزر نامعلوم است

معاون محیط زیست دریایی و تالاب‌های سازمان حفاظت محیط زیست به نامعلوم بودن وضعیت رژیم حقوقی محیط زیست دریای خزر به عنوان مشکل بزرگ بر سر راه حفاظت از این دریا نام برد و گفت: همچنین شاهد اجرایی نشدن کامل پروتکل‌ها، کنوانسیون‌ها و توافق‌نامه‌های مصوب بین المللی در حوزه محیط زیست دریایی و تالاب‌ها هستیم. به گزارش اقتصادسراسرآمد، مجتبی ذوالجودی به نامعلوم بودن وضعیت رژیم حقوقی محیط زیست دریای خزر به عنوان مشکل بزرگ بر سر راه حفاظت از این دریا نام برد و به مانا گفت: همچنین شاهد اجرایی نشدن کامل پروتکل‌ها، کنوانسیون‌ها و توافق‌نامه‌های مصوب بین‌المللی در حوزه محیط زیست دریایی و تالاب‌ها هستیم. معاون محیط زیست دریایی و تالاب‌های سازمان حفاظت محیط زیست در ادامه همچنین به عدم وجود سطح مناسب و مطلوب همکاری بین کشورهای حاشیه خلیج فارس و خزر در قالب کنوانسیون‌های کویت و تهران اشاره کرد.وی همچنین به پدیده انباشت پسماندها از جمله زباله‌ها، پلاستیک و میکرو پلاستیک در نواحی ساحلی اشاره کرد و گفت: این امر ناشی از عدم پایش و مدیریت وضعیت محیطی یکپارچه و منظم حوزه آبریز و سواحل خلیج فارس، دریای عمان و خزر است.ذوالجودی تصریح کرد: همچنین عدم وجود مدیریت یکپارچه نواحی ساحلی دریای خزر، خلیج فارس و دریای عمان و در نتیجه ساخت و سازها و فعالیت‌های توسعه آبی نامتوازن و در مواردی غیر اصولی در نواحی ساحلی، مشکل مهم محیط زیست دریایی محسوب می‌شود. این مقام مسئول در سازمان حفاظت محیط زیست در ادامه گفته‌های خود به ورود گونه‌های آبرزی مهاجم به محیط‌های دریایی به ویژه از طریق آب توازن شناورها و تغییر آب و هوا و افزایش درجه حرارات و سایر اثرات مخرب ناشی از آن در محیط زیست دریایی اشاره کرد.

شنبه-۱۷مرداد۱۴۰۲-سال هفتم-شماره ۱۷۰۴

اقتصاد دریا

توزنیت دریا

بخش یازدهم

نیروی مورد نیاز کشتی هادر حال و آینده

دکتر بهروز امرایی- باید بخاطر داشت که به دلیل عبور تقریباً کلیه تجارت و حمل و نقل بین‌المللی کالا از بنادر ایران، پیشرفت اقتصادی کشور نیز به سرعت به بنادر وابسته گردیده است. از طرفی بدون وجود یک حمل و نقل دریایی کارا و توانمند جریان حمل و نقل مواد خام، محصولات کشاورزی و محصولات تولیدی کارخانجات مختل گشته و عواقب آن بصورت ایجاد موانع و بحران در رسیدن به رشد و شکوفائی اقتصادی و سربلندی ملی ظاهر می‌گردد.

براساس توسعه کنونی و روند رو به رشد آینده اغلب کالاهای حمل شده توسط حمل و نقل دریایی بصورت یکپارچه و واحد بار در آمده است، مانند کانتینرها (بارکنج) و بقیه بصورت فله حمل می‌گردند.

شرایط حمل کالا با رایانه‌های روی کشتی کنترل و گزارش و هر افزایش باری توسط کاربر و افسر مسئول دریافت می‌گردد و اقدام لازم مانند انتقال و اصلاح تعادل با ballasting بطور خودکار توسط کامپیوتر انجام می‌شود. همه اسناد مربوطه توسط کارکنان ساحلی تهیه و تنظیم و در رایانه‌های روی کشتی ثبت می‌شوند. باز و بسته کردن درب‌های انبارها بگونه‌ای انجام می‌شود که تنها به یک نفر متصدی نیاز می‌باشد.

در بلندمدت، ملل دریایی به کشتی‌های کارآمد با موتورهای با راندمان بیشتر و خدمه کمتر توجه خواهند داشت تکنولوژی جدید کشتیرانی کاهش تعداد خدمه و تغییرات ساختاری در سازماندهی خدمه را ترجیح می‌کند. ارزشمند خواهد بود اگر به پدیده دیگری که به همراه سایر موارد می‌تواند یکی از مهمترین دلایلی باشد که بر روند کاهش نیروی انسانی تأثیر گذاشته اشاره نمائیم که بخصوص بر کشورهای توسعه یافته تأثیرات فراوان داشته است و آن جذب و استخدام خدمه جوان می‌باشد. افسران و همچنین ملوانان عادی با دانش لازم از فناوری مهارت‌های عملیاتی هنوز از مهمترین مشکلات شرکت‌های کشتیرانی می‌باشد و آن فراهم آوردن چنین نیروی کارآمدی می‌باشد.

مسأله دستمزدهای بالا نیست بلکه شرایط زندگی و محیط کار می‌باشد. در سال‌های گذشته بررسی‌های زیادی انجام شد تا علت رها کردن کار را پیش از موعد در ناخته‌ها و افسران شرکت‌های کشتیرانی اروپایی مشخص نماید. عوامل عمده این تغییر شغل و رها نمودن حرفه دریانوردی عبارتند از:

دوری از خانواده، جدایی از اجتماع، کار سخت بر روی کشتی و آرزوی پیدا کردن یک کار تازه در خشکی. زمان متوسطی که این افسران پیش از پایان بردن شغل دریانوردی خود بسر روی دریا می‌گذرانند ۷/۶ سال می‌باشد.

افسران و ملوانان دلایل دیگری نیز برای تغییر شغل خود دارند که عبارتند از: کار زیاد، ساعات کاری زیاد، نبودن آسایش، دستمزد کم و گذران زمان کمتری بر روی خشکی. سیستم حقوقی در کشورهای توسعه یافته مانند، انگلستان، نروژ، هلند، آلمان، فرانسه، ژاپن و دیگر کشورهای دریایی افزایش یافته و این امر صاحبان کشتی را مجبور به در نظر گرفتن «بازده‌های منفی» و کاهش هزینه‌ها از طریق استفاده از یک افسر دارای دو گواهینامه بر روی کشتی‌ها برای موتورخانه و سیستم‌های هدایت و ناوبری نموده است. در این رابطه از تعداد نگهبانان و ابزارهای مربوط به کار انسانی کاسته شده است.

عصر «تب دریا» اگر واقعاً خارج از تصور شاعران وجود داشته مدتهاست به پایان رسیده. نسل جدید احتمالاً یک سفر دریایی با یک کشتی کوچک به دور دنیا را به شغلی با درآمد عالی بر روی یک ناوکر نفتی غول پیکر و نشستن در اتاق کنترلی که پر از کامپیوتر است را ترجیح می‌دهند. جیم دیویس (۱۹۸۹) در رابطه با آینده کار بر روی کشتی جامعه دریایی را با سؤالی خطاب قرار داده و می‌پرسد: «آیا آینده دریانوردی بسویی خواهد رفت که فقط توسط ۵ نفر که تا ندانان مجهز به ابزار الکترونیک هستند هدایت شود؟»

از دیدگاه کنونی پاسخ به این سؤال «آری» می‌باشد. در سال ۱۹۷۴ انجمن تحقیقاتی کشتی در بریتانیا بررسی در مورد سطوح نیروی انسانی بر روی تعدادی از کشتی‌های تجاری انجام داد. بر طبق این بررسی تعداد متوسط نیروی انسانی ۳۸ نفر بود. در سال ۱۹۸۷ نیز بررسی مشابهی توسط این انجمن معمل آمد که نشان می‌دهد سطح متوسط نیروی انسانی برای فله‌برهای ثبت شده انگلیسی با ظرفیت ۴۰۰۰۰ dwt و بیشتر ۲۵ نفر می‌باشد، یعنی کاهششی به میزان ۱۰ نفر در ۱۳ سال. در کشورهای بسیاری پروژه‌های متفاوتی برای توسعه سیستم‌ها و چارچوب عملیاتی برای «کشتی‌های آینده» بعمل آمد که برجسته‌ترین آن‌ها به شرح ذیل می‌باشد:

- پروژه کشتی هوشمند در ژاپن

- پروژه کشتی آینده آلمان

- پروژه کشتی آینده در نروژ

بسیاری از این پروژه‌ها از کاهش چشمگیر نیروی انسانی تأثیر پذیرفته و طراحیهای عملی کشتی اکنون تحقق یافته اند. بطور مثال پیشنهاد ساخت کشتی اتوماتیک شده با کامپیوترها توسط هیتاچی در آینده موجب تقلیل سطوح خدمه ابتدایه میزان ۱۱ و بعداً ۸ نفر خواهد شد. یک شرکت ژاپنی دیگر یعنی متسوییچی یک نوع کشتی را طراحی کرده که تنها به ۵ خدمه نیاز دارد. البته با توجه به وضعیت کنونی تکنولوژی و هزینه‌های خدمه، به نظر میرسد تقلیل خدمه از ۱۲ تن کمتر قابل توجیه نباشد.