

نقش آموزش و تعلیم و تربیت در رشد و توسعه اقتصادی کشور

دکتر بهروز امرانی^۱

امروزه ما شاهد و ناظر پیشرفت‌های تکنیکی و اقتصادی کشورهای بسیاری هستیم. این پیشرفت‌ها نتیجه و حاصل توسعه و انتقال فعالیت‌های آموزشی و تعلیماتی در سراسر جهان است.

از آنجاکه انتظار می‌رود جمعیت جهان در پایان قرن حاضر از مرز ۷ میلیارد نفر و جمعیت جمهوری اسلامی ایران از ۱۰۰ میلیون نفر تجاوز نماید، کاملاً آشکار است که روند و مسیر کیفیت و کارآئی، تقاضا و ارتقاء آموزش‌های مناسب با نیازها، روند رو به تزایدی خواهد داشت و رشد سریعی را طی خواهد نمود. بر همین اساس است که نظام آموزشی در هر کشور باید از داشتن یک سیستم تحصیلی و حرفة‌ای دریائی که حداقل در سطح قابل قبول و استانداردی بوده و بتواند نیازهای نیروی انسانی یک ناوگان دریائی قادرمند و قابل رقابت با ناوگانهای تجاری سایر کشورهای دریائی جهان را مرتفع کند، اطمینان حاصل نماید.

به هر حال همچنانکه پیشرفت تکنولوژیکی کشورهای دریائی و صنعتی توسعه می‌یابد، تضاد و مغایرت بین مناطق مختلف ژئوگرافیکی جهان روبه تزايد خواهد گذاشت. این افزایش تضاد و فاصله بین کشورهای پیشرفت‌ه و عقب مانده از آنجا ناشی و منبعث می‌گردد که براساس تخمین سازمانهای بین‌المللی همچون یونسکو، ۵۰ درصد از جمعیت کشورهای در حال توسعه در حال حاضر از آموزش و پرورش و تحصیل به دلایل مختلف سرباز می‌زنند و آمار بیسواندان، سیر صعودی طی نموده و موجب رکود و چه بسا فاقد هرگونه تحرک لازم به منظور حفظ و یا کم نمودن فاصله‌ها و پرنمودن شکاف‌های بین خود و کشورهای پیشرو می‌باشد و به تدریج شکافها عمیقتر و فاصله‌ها بیشتر می‌شود.

آنچه که بر تغییرات ساختار اقتصادی کشورها تأثیر می‌گذارد، سیاستهای تعلیم و تربیت، آموزش و پرورش و سیستم‌های برنامه‌ریزی آموزشی آن کشورهای است که بستگی اولیه و تمام و تمام به طبیعت و سرعت گامهای دارد که در این جهات برداشته می‌شود.

از آنجاکه روند رشد جمعیت و گرایش نیروهای فعال و آماده به کار، و ساختار ترکیب سنی جامعه، یک سوی معادله عامل عرضه نیروی انسانی را تعیین می‌کند، سوی دیگر این معادله میزان تقاضاهاست که تغییرات ساختار اقتصادی جهانی را تشکیل می‌دهد. توسعه و پیشرفت‌های تکنولوژیکی و اختراعات، مهمترین و اصلی ترین نیرو و عاملی است که در پس هر رشد و توسعه اقتصادی قرار دارد. تخمین‌زده شده است که در سطح جهانی تعداد اختراقات و اکتشافات در دهه آینده باکل مجموع آنها در نیم قرن اخیر برابر خواهد بود. این چنین توسعه و ابداعات جدید همیشه به صورت یک موهبت و نعمت به سادگی و راحتی در دسترس نخواهد بود.

شرایط اجتماعی، سیاسی و اقتصادی یک جامعه حداقل در یک دوره کوتاه یا در یک مرحله بحرانی و رکود اقتصادی تواند به نزول و یاتقاضان آنها کمک نماید، یا حداقل دوران و زمان دسترسی به آنها را طولانی نماید که کلاً همه این عوامل، تاثیر مستقیمی بر روند رشد و توسعه آن کشورها خواهد گذاشت.

تاریخ و سرگذشت طولانی بشر بر روی زمین، همواره مملو از حمامه‌ها و داستانهای سنتی و مقابله با فقر و تنگستی بوده است. در دوران حاضر نیز استضعف و فقر با هجوم بی‌امان خود هنوز دو سوم جمعیت کره زمین را زیر بار سنگین و کمرشکن خود دارد. استضعف بیشتر، یعنی فاصله و شکاف بیشتر بین کشورهای غنی و فقیر، در معنی وسیعتر و مصطلع معمول، همان درآمدهای کم و بسیار پائین سرانه کشورهای است. مشخصه بارز کشورهای توسعه نیافته، کم توسعه یافته و در حال توسعه، معیارها و استانداردهای پائین سطح زندگی در این کشورهایی باشد که ترکیب و مخلوطی است از گرفتاریها و مشکلاتی که در هم‌گرده خورده‌اند و مانع وسیع‌ظیمی در مقابل تلاش به سوی رشد اقتصادی و رهایی از بندهای دست و پاگیر آنها می‌باشد.

مهمنترین و بارزترین موانع و مشکلاتی که همچون سیر تسلسلی بر سر راه توسعه و پیشرفت این قبیل کشورها قرار گرفته و به دلیل درمانها و معالجات ناقص و مقطوعی، به صورت یک بیماری مزمن و ویروسی مقاوم در آمده‌اند به شرح زیر دسته‌بندی و شمارش می‌شوند.

۱- پائین بودن سطح تولید سرانه کشورها

۲- کمیابی و کمبود یا نبود عوامل و مواد مکمل تولید

۳- نامناسب و ناکافی بودن شرایط و امکانات تجارت خارجی یا عدم حضور در بازارهای تجارت جهانی

۴- ناکافی، نامناسب و نامشخص بودن ساختار و زیربنای آموزش و تعلیم و تربیت، به منظور پرورش و آماده نبودن نیروهای ماهر و قابل، جهت فعال نمودن و راه‌اندازی تجارت خارجی به خصوص از طریق دریا و به وسیله ناوگان‌های تجاری کشورها.

در میان موضوعات و موارد مختلفی از تجارت که می‌تواند به رشد و توسعه اقتصادی ملی از طریق بالا بردن درآمد سرانه واقعی به صورت درآمدهای ارزی کمک نماید، تجارت دریائی بین‌المللی نقش بی‌رقیب و با اهمیتی را در رابطه با هرگونه همیاری و کمک به توسعه ایفا می‌نماید. کشورها و مدیران اجرایی کشورها باید به اسرار این مسئله پی‌برده و نسبت و درصد بالایی از درآمد ملی خود را از راه تجارت خارجی کسب نمایند. این مهم می‌تواند ناشی از دلایل زیادی به شرح زیر باشد:

۱- تکیه بر یک ناوگان تجارتی ملی کافی و مناسب و سایر سیستم‌های حمل و نقل که در دستیابی به بازارهای تجارت خارجی کمک نماید برای پی‌بردن به میزان اهمیت حمل و نقل دریائی، نگرشی کوتاه به حقایق و آمار و ارقام موجود که توسط دبیرخانه کنفرانس سازمان ملل

برای تجارت و توسعه^۱ در گزارشی انتشار یافته است، کافیست.

براساس این گزارش ۴/۲۵۰ میلیون تن از تجارت جهانی در سال ۱۹۹۵ فقط از طریق دریا حمل گردیده است و در سالهای پس از این تاریخ نیز این روند، صعود بوده است.

- باصرفه‌تر بودن خدمات حمل و نقل از طریق دریا نسبت به سایر روش‌های حمل و نقل، این سیستم را بسیار مقبول‌تر و باصرفه‌تر نموده و منافع فراوانی را عاید می‌نماید.

- کشتیرانی و تجارت دریائی همانند شبکه‌های راه‌آهن و خطوط جاده‌ای کشور، بخشی از زیربنای اقتصادی کشور است. نبود یا ضعف آن خصوصاً در شرایط خاص و بحرانی مانند جنگ، محدودیتهای اقتصادی و تحریم یا محاصره دریائی و امثال آن، کشور را در شرایط سختی قرار می‌دهد.

طبق عرف بین‌الملل، کشوری را دارای بنیه دریائی می‌دانند که حداقل بتواند ۵۰ درصد از احتیاجات ضروری خود را در حمل و نقل دریائی، خود تأمین کرده و بی‌نیاز از ناوگان خارجی و کشورهای بیگانه باشد. تعیین و انتخاب این رقم ۵۰ درصد را می‌تواند ناشی از عوامل زیر دانست:

- توان انتقال کالاهای اساسی

- مقابله با بحرانهای سیاسی و اقتصادی و تحریمهای ناشی از آن

- تقویت بنیه نظامی کشور

- نقل و انتقال محموله‌های نظامی در شرایط جنگی

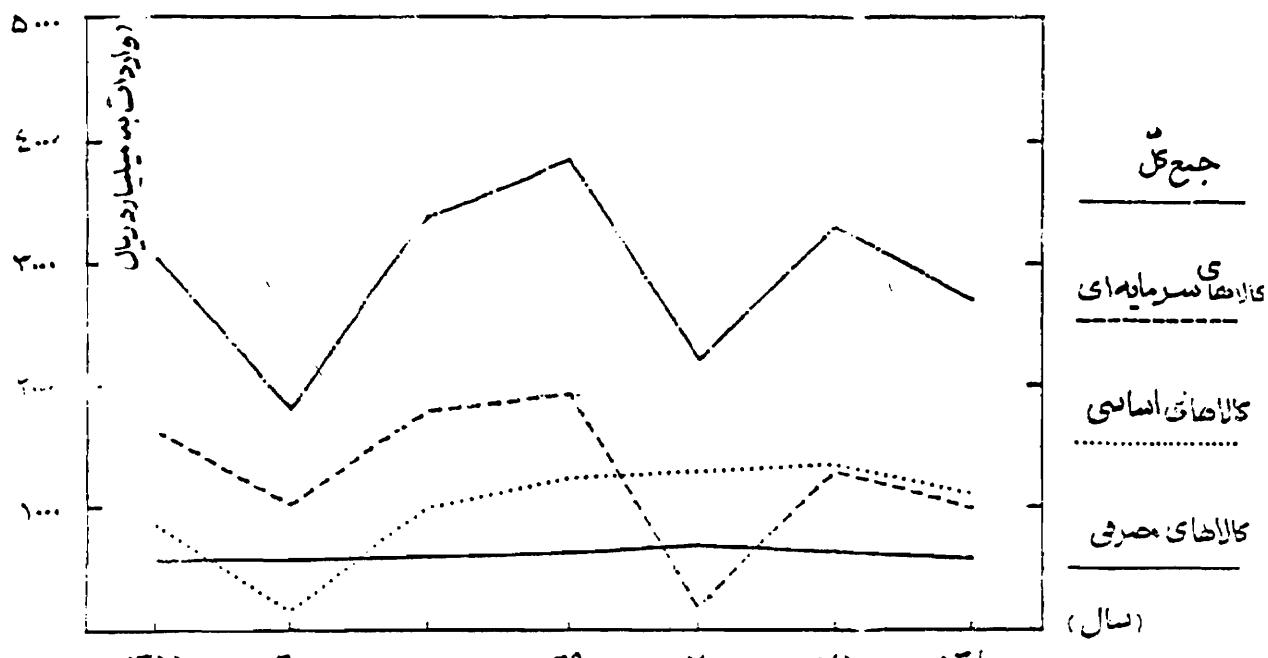
- حمل و نقل کالاهای مواد خام نفتی (استراتژیک) در شرایط اضطراری و جنگی

جمهوری اسلامی ایران با داشتن سواحل طولانی جنوبی و شمالی کشور و قرار داشتن در مهمترین و حساس‌ترین منطقه جغرافیائی جهان، ضرورت توسعه و بسط و گسترش ناوگان تجاری به منظور نیل به خودکفایی و استقلال اقتصادی را بیش از هر زمان دیگر احساس می‌نماید. آینده کشورهای دارگرو تجارت و حمل و نقل دریائی است. تجربه طولانی و بین‌المللی سازمانها، ارگانها و مجتمع مختلف جهان در ارتباط با کمک‌های اقتصادی به کشورهای جهان سوم و در حال توسعه ثابت کرده است که حتی اگر میزان این کمک‌ها، دو، سه یا چهار برابر شود، هرگز مشکلات اقتصادی آنها حل نخواهد شد، اما تجارت و به خصوص دست یافتن به آن از طریق حمل و نقل دریائی، حتی بیش از ۵۰ برابر این کمک‌ها را عاید آن کشورها می‌سازد. بنابراین، تجارت دریائی یکی از راههای مطمئن و رمز رسیدن به استقلال اقتصادی و سیاسی کشورهای جهان سوم و در حال توسعه می‌باشد.

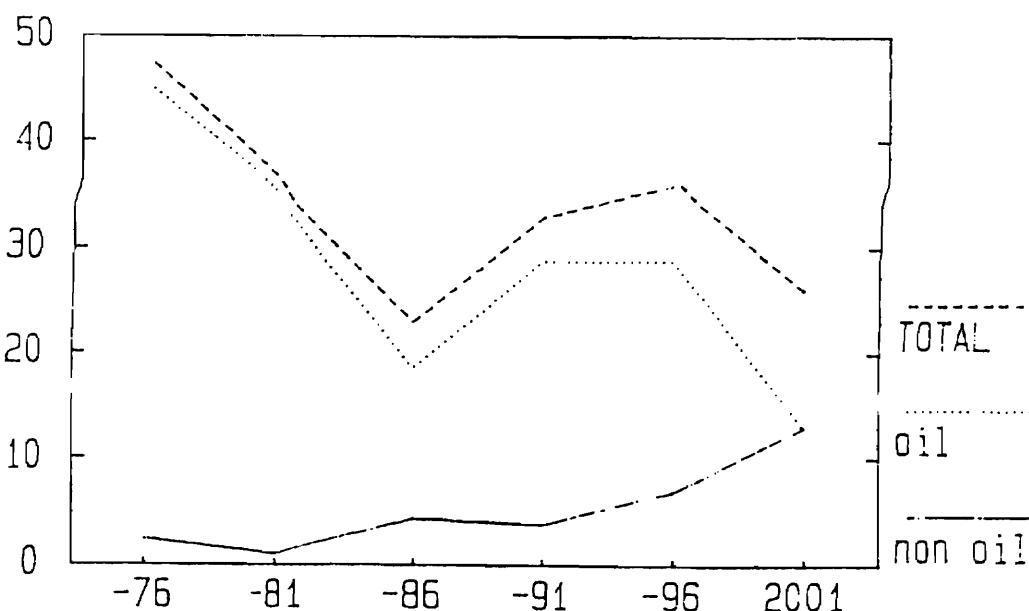
در این قسمت بی ارتباط نخواهد بود اگر اشاره‌ای به طرح گسترش ۲۰ ساله حمل و نقل و کشتیرانی با اهداف و سیاستهای کلی توسعه در ابعاد اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی اسلامی ایران برای یک دوره ۲۰ ساله یعنی از سال ۱۳۶۱ تا سال ۱۳۸۱ داشته باشیم. این اشاره برداشتی از برنامه‌ریزی ۲۰ ساله سازمان برنامه و بودجه، و تاکید و توجیهی است آمارگونه که می‌تواند اساس و مبنای تصمیم‌گیریها برای

تمام طرحها و برنامه‌ها بخصوص در امر آموزش و تامین نیروی انسانی مورد نیاز در ارتباط با تجهیز و تامین و فعال نمودن ناوگان تجاری کشور باشد.

قبل از پرداختن به بررسی اجمالی این طرح گسترش، لازم به توضیح است که بر شمردن این آمار و ارقام و نشان دادن آنها با جداول و منحنیها، صرفاً به دلیل اثبات نیاز کشور به آموزش و بسط و توسعه نیروی انسانی متخصص مورد نیاز، به خصوص در بخش حمل و نقل و کشتیرانی در تمام دوران دهه آینده می‌باشد. هنگامیکه صادرات نفتی کشور رو به نقصان می‌گذارد و در ازاء آن، صادرات غیرنفتی



شکل ۱-واردات کشور از سال ۱۳۵۰ تا ۱۳۸۰



شکل ۲- صادرات کالا از کشور از سال ۱۳۵۰ تا ۱۳۸۰

افزایش یافته و همزمان، واردات از هر نوع، همچون کالاهای مصرفی، سرمایه‌ای و واسطه‌ای روند افزایشی طی می‌کند، این آمار و ارقام هرچند ممکن است تحت تأثیر عوامل مختلف و متعدد دستخوش تغییراتی شده باشد اما همچنان حاوی و گویای حقایق و مسائل مهمی در رابطه با نیاز به گسترش صنعت کشتیرانی در ده یا بیست سال آینده براساس میزان تقریبی سرمایه‌گذاریها، حجم واردات و صادرات کشور، ضرورت و اهمیت تامین نیروی انسانی ناوگانی است که قادر باشد این حجم و این مقدار کالا و بار را با کشتیهای خود جابجا نماید.

واردات و صادرات

واردات کشور از سه بخش عمده کالاهای سرمایه‌ای، واسطه‌ای و کالاهای مصرفی تشکیل می‌شود. مطالعات و محاسبات سازمان برنامه و بودجه و نگرش بر برنامه بیست ساله آن گویای آن است که روند واردات کشور با تغییر سهم کالاهای سرمایه‌ای واسطه‌ای و مصرفی، تا سال ۱۳۷۱ افزایش داشته است. روند واردات، نزولی خواهد شد ولی حجم واردات و صادرات غیر نفتی برای دوره ده ساله ۱۳۷۱-۸۱ از تغییرات قابل ملاحظه‌ای برخوردار نیست.

نگرش دراز مدت گواه برآنست که سهم واردات غیر نفتی کشور که در سال ۱۳۶۱ بسیار ناچیز بود و با نزول نزولی نسبت به سال ۱۳۵۶ به پائین ترین سطح خود رسیده بود با افزایش چشمگیری رشد نموده و این رشد فاحش تصاعدی، در سال ۱۳۷۱ با نزول صادرات نفتی همراه خواهد بود که منجر به تقاطع دو منحنی در سالهای ۱۳۷۶-۸۱ خواهد شد و سپس حجم صادرات غیر نفتی بر صادرات نفتی کشور فزونی خواهد گرفت.

اکنون با نگرش به نمودارهای صادرات نفتی و غیر نفتی که در نهایت هم دیگر را قطع خواهند کرد و واردات کالا که در برهه‌ای از زمان سیر صعودی خواهد داشت، در دوره بیست ساله و بعد از آن سهم بسیار زیادی بر عهده صنعت کشتیرانی کشور گذاشته شده است و در این بررسی به هر حال آنچه از جنبه کشتیرانی و اهمیت آن و گسترش و توسعه آن مورد توجه خواهد بود صادرات غیر نفتی و واردات است و هرچه حجم این دو بیشتر باشد اهمیت نقش آموزش دریائی پرسنل ناوگان تجارتی مشخص تر می‌شود.

سیستم آموزش دریائی کشور و نقش با اهمیت آن در این برنامه ریزی

هدف نهایی سیستم آموزش حرفه‌های دریائی عبارت است از تعلیم و تربیت افرادی کارآمد با شرایط مناسب، براساس یک برنامه و طرح آموزشی مشخص.

هدف از آموزش و پرورش دریائیان، مانند سایر انواع آموزش، پرورش و آموزش فکر و ذهن افرادی که برای نیل به این هدف انتخاب می‌شوند باید پس از آموزش‌های لازم، دارایی درک و فهم بهتر و وسیعتری از دریا و رشته‌هایی که این افراد با آن مربوط یا درگیر خواهند بود باشند. برای رعایت استانداردهای بین‌المللی به منظور بالا بردن ضرائب اینمنی در این بخش بسیار مهم و گرانقیمت از نقطه نظر تکنولوژیکی و ارزش محموله‌ها و کالاهای مورد حمل و حفظ جان افراد در دریا، با توجه به اینکه جمهوری اسلامی ایران براساس آمار

منتشره از سوی موسسه اقتصاد حمل و نقل کشتیرانی^۱ در بین ناوگانهای کلیه کشورهای در حال توسعه با داشتن ۳/۵۰۰ میلیون تن (DWT) در ردیف نهم قرار دارد و در پهنه دریاها و جامعه بین‌المللی صاحب نام و ذینفع بوده و ضمناً کمبودها و نیازهای فراوانی نیز در این رابطه دارد، باید به طور جدی برای رفع کمبودها و نیازها اقدام نمود.

غفلت و کوتاهی در ارتقاء سطح آموزش و مطالعات دریائی افسران و ملوانان ما و به طبع آن مراکز آموزشی دریائی، نه تنها در طولانی مدت بلکه حتی در کوتاه مدت نیز آنها را در زیر سطح استاندارد قرارداده و ضرر و زیانهای فراوان و سنگینی را از این رهگذر موجب می‌گردد که جبران آن در طولانی مدت هم شاید بسیار مشکل باشد.

صدھاسال پیش از این، بسیار عادی و معمول بود که دریانوردان، در حین انجام کار و دریانوردی آموزش ببینند و تجربه کافی کسب نمایند، ولی بعد از مدارسی برای این منظور تاسیس گردید. امروزه در جامعه بین‌المللی و در کشورهای دریائی و صاحب نام در تجارت دریائی بخشی تحت عنوان "آموزش دریائی لازم و مناسب در مقابل آموزشی که در حال حاضر داده می‌شود" مطرح است. بدین معنی که اصولاً آموزش و تعلیم و تربیت مورد تدریس در مراکز آموزشی دریائی، همواره از آنچه که روی کشتی مورد نیاز است بسیار فاصله دارد. دلایل بسیاری برای این عقب ماندگی آموزشی وجود دارد از جمله:

الف - آموزش در کلاس‌های درس حتی هنگامی که به آخرین تجهیزات و وسائل پیچیده نیز مجهز باشد نمی‌تواند به پای کسب تجربه بپرسی کشتیها برسد. بنابراین بدون کشتیهای آموزشی و انواع سیمولاتورهای آموزشی ضعف و نقصان در مراکز آموزشی دریائی را به خصوص آنچه که حرفه و کاربروی کشتی ایجاد می‌نماید، نمی‌توان جبران و رفع نمود.

ب - صنایع و تکنولوژی مربوط به کشتی و کشتیرانی، بسیار سریع توسعه می‌یابد اما پیشرفت و توسعه در آموزش و پرورش دریائی با روند کندر و آهسته‌تری انجام می‌گیرد.

نزدیکی آموزش و تعلیم و تربیت دریائی به سیستم بوروکراسی اداری وزارت‌خانه‌های مربوطه، ممکن است دلیلی برای این کندی و آهستگی باشد، حتی ممکن است بخشی از این کندی نتیجه مقاومت و مخالفت کادر آموزشی و اساتید یک دانشکده دریائی در مقابل هرگونه تغییر در رابطه با توسعه و پیشرفت سیستم آموزشی باشد. اغلب، نبودن ارتباط و تماس مستقیم با صنایع و ارگانها و سازمانهای دریائی و کشتیرانی عامل شناخته شده‌ای برای این عدم کارآئی مناسب و بازده مورد انتظار است.

ج - آموزش و تعلیم و تربیت دریائی باید سطح وسیعی از امکانات موجود حمل و نقل دریائی روز همچون انواع مختلف کشتیها را پوشش دهد نه فقط ضرورتاً یک نوع بخصوص از انواع کشتیها را.

دانشکده‌های دریائی، نقش و وظیفه مهمی در رابطه با آموزش و تعلیم دانشجویان در راستای اهداف و وظائف آنان بپرسی کشتیها. بخصوص در رابطه با تغییرات سریعی که امروزه در صنایع کشتی‌سازی و کشتیرانی به وقوع می‌بینند دارند. این دانشکده‌ها باید ضمن تأمین و ارائه بخش تئوری دروس، به طور همزمان دانشجویان را با دورس مربوط به این نوع تغییرات و پیشرفت‌هایی که در حال و آینده در صنعت کشتی‌سازی و کشتیرانی رخ می‌دهد آشنا سازند تا ذهن و اعتماد به نفس آنان از حالا نسبت به این گونه تغییرات آشنا و آماده و

تفویت‌گردد. دانشکده‌های دریائی باید توجه بیشتری به متداول‌وژی تدریس و موضوعات و سرفصل‌های دروس و استفاده از سیستم‌های تجزیه و تحلیل در هنگام تدریس بنمایند.

به عنوان مثال باید به دانشجویان آموخت که چگونه مطالعه کنند، در برخورد با مسائل مشکلات و پدیده‌های طبیعی چگونه تصمیم‌گیری و رفع مشکل نمایند، چگونه بالزمات یا پدیده‌های جدید صنعتی و تکنیکی و مسائل مشکلات ناشی از حرفه خود روبرو و درگیر شوند، چگونه در کشتی مدیریت نمایند تا از بروز سوانح و حوادث که ممکن است موجب ایجاد و بروز خسارات مالی و جانی به پرسنل کشتی یا محیط دریائی شود جلوگیری نمایند.

د- روزهای آینده در صنعت کشتیرانی و دریانوری روزهای حاکمیت کامپیوتر و تجهیزات و وسائل مافوق الکترونیک بروی کشتیهاست. سیستمهای که به طور همزمان، ضمن افزایش بازده حمل و نقل این ویژگی را دارند که صرفه‌جوئی‌های افراطی در وقت و انرژی را به استفاده ناصحیح از سیستم‌های مدرن و پیچیده توسط افراد و پرسنل ناآشنا و بدون آموزش مناسب و کافی منجر شود و آن نیز به سوانح و فجایعی جبران ناپذیر منجر نماید و اینمی را در دریاها به خطر اندازد.

دریانوری ماهواره‌ای با دقت عمل بسیار زیاد، بلا استثناء بروی کلیه کشتی‌ها مورد استفاده دریانوران قرار خواهد گرفت. امروزه یکی از سرفصل‌های مهم دانشکده‌های دریائی در سراسر دنیا کار با کامپیوتر و برنامه‌ریزی جهت بهره‌برداری و استفاده از سیستم‌های الکترونیکی کمک ناوبری متعدد روی کشتیها می‌باشد. این موضوع باید جای خود را در مراکز آموزش دریائی کشور ما کاملاً باز نموده و بیشتر بروی آن کار و سرمایه‌گذاری شود.

ه - دانشکده‌های دریائی در همه کشورهای دریائی جهان توسط کادری دریائی و افرادی با سوابق کاری در دریا و بروی کشتیها اداره می‌شود.

عدم رعایت این موضوع، ضررها و خطرات زیادی به پیکره آموزش دریائی کشور وارد خواهد نمود زیرا عدم درک واقعیت‌ها و ضرورت‌ها، موجب کمبودها و نواقص می‌گردد.

و- دانشکده‌های دریائی در تمام کشورهای جهان به دلایل خاصی که شرایط و محیط کاری کشتی ایجاب می‌نماید، اعمال و یک نوع نظم و ترتیب و انصباط خاصی را طلب می‌کنند که بی‌توجهی و عدم رعایت آنها مستقیماً فضا و محیط کوچک کشتیها و نهایتاً در شرکت‌های کشتیرانی و ساختار دریائی کشور منعکس گردیده و بازتاب آن، عدم رعایت اصول مدیریت و یک نوع بی‌نظمی و هرج و مر جاداری خواهد بود.

ز- اکثر دانشکده‌ها مراکز آموزشی دریائی در کشورهای مختلف دنیا، به وسیله یک هئیت امناء یا شورای سرپرستی و هماهنگی و مشورتی که از نمایندگان ارگانها و سازمانهای دریائی آن کشور تشکیل می‌شوند اداره و نظارت می‌گردد و کلیه تصمیمات مهم و سیاست‌گذاری‌های آموزشی و رفع مسائل و مشکلات آنها نهایتاً به وسیله این شورا و هئیت امناء حل و فصل و رفع می‌گردد.

دانشکده دریائی چابهار به صورت اخص و سایر مراکز آموزشی دریائی کشور به طور اعم، به دلیل فقدان هماهنگی‌های لازم و داشتن کمبودها، ضعفها و نارسانی‌هایی به واسطه نوپا و جوان بودن سیستم آموزشی، علیرغم تمام زحمات و سرمایه‌گذاریهایی که تا به حال صرف فعل نمودن آنان گردیده است، ضمن نظارت و سرپرستی بر نحوه و چگونگی عملکرد آنها نیاز به حمایت و کمکهای همه جانبه

حلزوند تا بتواند به صورتی اصولی و صحیح رشد نموده و ضمن رفع نیازهای ناوگان‌های متعدد تجاری سنگین کشور در حال توسعه ما، با استانداردها و معیارهای بین‌المللی نیز مطابقت داشته باشند و موجبات کسب اعتبار بین‌المللی برای این قبیل مراکز آموزش عالی کشور را نیز فراهم نمایند.

طرح پیشنهاد ایجاد هماهنگی بین کلیه ارگانهای دریائی در رابطه با مسائل آموزش دریائی

سازمان بنادر و کشتیرانی به عنوان سازمان مسئول و ذیربطری دریائی کشور که وظیفه نظارت و کنترل فعالیت دریائی و کشتیرانی و ارائه خدمات مختلف به کلیه ارگانهای دریائی کشور را به خصوص در رابطه با ایمنی دریانوردی و حفاظت محیط دریائی کشور به عهده هارد و مسئول برگزاری آزمایشهای مربوط به تعیین شایستگی دریائیان و فارغ‌التحصیلان این مراکز آموزشی دریائی می‌باشد. به دلیل عضویت و دارابودن مسئولیت اجرائی در سازمانها و مجامع بین‌المللی دریائی همچون "IABA", "IAPH", "IHO", "IMO" و دیگر سازمانهای تخصصی دریائی و همچنین کنوانسیون‌های مهمی از قبیل "LOAD LINE", "SOLAS", "STCW", "SAR", "TONNAGE MEASUREMENT", "MARPOL" جون: "مجموعه‌ای از تعهدات تکنیکی و قانونی در سطوح بین‌المللی و داخلی به عهده دارد و اجرای صحیح آنها نهایتاً بدون همکاری و همیاری همه ارگانهای دریائی کشور (که لازمه آن نیز درک و فهم مسائل و آمادگی همه جانبه قبلی آنها می‌باشد) ممکن پذیر نخواهد بود. این امر، وظایف و مسئولیت‌های سنگینی به عهده همه ارگانهای دریائی و مراکز آموزشی نهاده است.

کنوانسیون‌های بین‌المللی یادشده، یکسری خط مشی‌ها و آئین‌نامه‌ها و مقررات تعهد آور به همراه دارند که پیوستن به آنها موجب می‌گردد که عملکلیه مقررات و الزامات مربوطه را رعایت و اجرانماییم و متابعت و پیاده نمودن آنها در کشور، زمانی عملی و امکان‌پذیر باشد که افراد و نیروهای انسانی مربوطه و مورد نیاز این طرحها در کلیه ارگانهای دریائی کشور آموزش لازم دریائی را به تدریج در یک سیستم آموزشی دریائی کشور که براساس سرفصلها و اصول استاندارد شده‌ای بنیان نهاده شده است، طی نموده باشند و از دانش و آگاهی‌های لازم برخوردار بوده و ضمناً ارگانهای ذیربطری آمادگی تقبل و تحمل بار تکنیکی لازم را نیز داشته باشند. به هر حال این منطقی و صحیح نخواهد بود که هر ارگان و سازمان و یا شرکتی به جهت رفع نیازهای مقطعي و رفع کمبودهای نیروی انسانی خود بدون پونله‌ریزی‌های همه جانبه و حساب شده و متکی به برنامه‌های کلی و جامع عمرانی و توسعه کشور و حتی بدون بحث و بررسی و مشاوره لازم در رابطه با پیامدها و انعکاس این قبیل اقدامات تصمیم به ایجاد و تأسیس مراکز آموزشی دریائی گرفته و مراکز موجود و فعلی یا نیمفعال را به چال خود رها ساخته و سرمایه‌گذاریها و امکانات آموزشی را تجزیه و به تحلیل ببرند.

لذا به نظر نگارنده که سالها تجربه دست‌اندرکار آموزش‌های تخصصی دریائی و بندری کشور بوده است همه ارگانها و سازمانهای دریائی و ذیربطری کشور تشکیل و ایجاد شورای عالی هماهنگی آموزش دریائی کشور به منظور حل فصل و رفع مشکلات و کمبودها و سیاست‌گذاری کلی در رابطه با نظارت و کنترل کمی و کیفی بر فعالیت کلیه مراکز آموزشی دریائی ضروری به نظر می‌رسد. در این زمینه خطوط کلی و سیاست‌گذاری باید بشرح زیر مدنظر قرار گیرد:

- ایجاد هیئت امناء برای مراکز آموزشی دریائی کشور از میان سازمان‌های دریائی که البته اخیراً شورای محترم انقلاب فرهنگی نیز اداره

امور هر یک از دانشگاه‌های کشور را به صورت مجزا به صورت هئیت امناء مستقل تصویب نموده است. در مورد دانشکده چابهار که وابسته به دانشگاه سیستان و بلوچستان می‌باشد به دلیل اهمیت و حساسیت و مشکلات دانشکده لازمست شخصاً توسط هیئت امنائی که اعضاء آن از سازمانهای دریایی و کشتیرانی مسئول و ذیربطر کشور که نیازهای آموزش نیروی انسانی دارند همچون شرکتهای کشتیرانی دارای ناوگانهای تجاری، سازمان بنادر و سایر ارگانها باید سرپرستی و نظارت گردد.

۲- تشکیل شورای هماهنگی آموزش‌های دریائی کشور با همکاری کلیه ارگانها و سازمانهای دریائی ذیربطر کشور در رابطه با سیاستگذاری و تصمیم‌گیری و ایجاد هماهنگی‌های لازم تصمیمات این شورا می‌تواند زمینه‌ای باشد برای تعیین خط مشی و سیاست‌های آموزشی تأمین نیروی انسانی متخصص دریائی مورد نیاز کشور در رابطه با برنامه‌ریزی‌های توسعه و پیشرفت اقتصادی، اجتماعی و سیاسی کشور که خطوط کلی و حدود آن تعیین شود. این شورا دارای اساسنامه و شرح وظایف و یک دبیرخانه که عهده‌دار برگزاری نشست‌ها و انعکاس تصمیمات متخذ خواهد بود. می‌باشد. البته با رعایت ارتباط سیستماتیک و قانونی با وزارت فرهنگ و آموزش عالی کشور.

فلسفه ارائه این طرح پیشنهادی صرفاً براین اساس می‌باشد که دریا و دریانوردی و آموزش دریایی و تأمین نیروی انسانی ناوگان تجاری جمهوری اسلامی ایران از اهمیت ویژگی خاصی در رابطه با نقشی که می‌تواند در توسعه و شکوفائی اقتصادی و اجتماعی ایران و حتی در منطقه داشته باشد. متأسفانه در این بخش از آموزش با توجه به گستردگی و تخصصی بودن آن و مرزهای طولانی آبی مادر سواحل شمالی و جنوب کشور و فعالیتهای مختلف و متنوعی که در تجارت دریائی از قبیل حمل و نقل واردات و صادرات کالاهای نفتی و غیرنفتی، صنایع ماهیگیری و تأمین پروتئین مورد نیاز مصرفی کشور و سایر خدمات جنبی دریائی از قبیل لاکر و کانال‌ها و رودخانه‌های داخلی و حتی در کشورهای مجاور منطقه عملیات هیدرولوگرافی، انجام کلیه امور مربوط به این منطقه دریانوردی به منظور آموزش و تأمین نیروی انسانی کار اساسی و بنیادی با توجه به اهداف و نیازها صورت نگرفته است و اکثر اقدامات غیراستاندارد و عجولانه، مقطوعی و صرفاً به منظور رفع نیازهای محدود بوده است و اگر امروز به منظور کنترل و نظارت و مدیریت و برنامه‌ریزی‌های لازم در این مورد اقدامی به عمل نیاوریم فردا بسیار دیر خواهد بود و سیستم آموزش دریائی کشور به یک سری آفتهای رشد و پیشرفت و توسعه مبتلا خواهد گردید که برای علاج و بهبود آن، هزینه‌ها و سرمایه‌گذاری‌های سنگین تری مورد نیاز می‌باشد.

لذا بر همه سازمانها و ارگانهای دریائی ذیربطر و مراکز آموزشی دریائی است که کلیه فعالیت‌ها و اقدامات خود را در این رابطه هماهنگ و همسو نمایند.

به امید روزی نه چندان دور که یکی از منابع درآمد ارزی ما صدور نیروی انسانی متخصص و آموزش دیده و متعهد و معتقد دریائی باشد که روند صدور انقلاب اسلامی از طریق دریا و دریانوردی ایرانی و تجارت دریائی گسترش یافته و سرعت گیرد.