سرآمد اقتصاد
چهارشنبه ۲۶ بهمن ۱۴۰۱ - شماره ۱۵۷۷

بنادر دریانوردی

دانشگاه علم و صنعت، توانمند در حوزه صنعت دریایی و ساخت پیشران ها و تجهیزات مرتبط

رییس دانشگاه علم و صنعت گفت: این دانشگاه با توجه به ظرفیتی که دارد می تواند در حوزه صنعت دریایی و ساخت پیشران ها و تجهیزات مرتبط به آن به خوبی ایفای نقش کند.به گزارش اقتصادسرآمد، محمد انبیا در اولین همایش بین المللی و سومین همایش ملی پیشرانه های دریایی که در دانشکده خودرو این دانشگاه برگزار شد، افزود: کشوری مثل ایران که مرزهای آبی زیادی دارد، توجه به دریا و تجهیزات آن ضروری است، از طرف دیگر یکی از قسمت های مهم قدرت دریایی و دفاعی هر کشوری صنایع دریایی آن است؛ چرا که این صنعت دریایی است که باید به نیازهای صنایع دفاعی کشور پاسخگو باشد و موجب ارتقای صنعت نظامی کشور شود.وی گفت: صنعت دفاعی در هر کشوری وابسته به انواع شناورهایی است که در این کشور وجود دارد. بنابراین چیزی که این شناورها را به حرکت در می آورد پیشران ها هستند. قطعا برای دستیابی به فناوری ها و نیازمندی های حوزه مربوط به صنعت پیشران های کشور نیازمند برگزاری اینگونه همایش ها با افراد متخصص این حوزه است تا دانشمندان حوزه صنعت دریایی و حوزه پیشران ها را ارتقا دهند.وی گفت: امید است دانشگاه علم و صنعت ایران با توجه به ظرفیتی که دارد بتواند در ساخت صنعت پیشران ها و تجهیزات مرتبط به خوبی ایفای نقش کند.اولین همایش بین المللی و سومین همایش ملی پیشرانه های دریایی روز سه شنبه با حضور امیر دریادار حبیب الله سیاری رییس ستاد و معاون هماهنگ کننده ارتش، قاسم عموعابدینی معاون آموزشی وزیر علوم، محمد انبیا رییس دانشگاه علم و صنعت ایران، در دانشکده خودرو دانشگاه صنعتی علم و صنعت برگزار شد.

افزایش ۵۰ درصدی درآمدهای گمرک بندر سجافی هندیجان

رئیس گمرک بندر سجافی هندیجان از افزایش ۵۰ درصدی درآمدهای گمرک این بندر تجاری از ابتدای امسال تاکنون خبر داد.به گزارش اقتصادسرآمد، علی فرهودی افزود: درآمد گمرکی هندیجان از ابتدای امسال تاکنون بیش از ۱۶۰ میلیارد ریال بوده است.وی گفت: بندر سجافی یکی از بنادر جنوبی استان خوزستان است که با بیش از ۹۵ کیلومتر مرز آبی در حاشیه خلیج فارس قرار دارد. وی با بیان اینکه مردم بیشتر مردم هندیجان از مبادلات تجاری و ملوانی باحوزه خلیج فارس درآمدزایی می کنند، افزود: از ابتدای امسال تاکنون درآمدهای گمرکی بندر تجاری سجافی بیش از ۵۰ درصد نسبت به مدت مشابه سال قبل افزایش داشته است.فرهودی اظهار داشت: کارهای جدیدی در خصوص سیستمی شدن و افزایش سرعت ترخیص کالا از گمرک و همچنین شفافیت و قانونی تر شدن تشریف های گمرکی انجام شده است که مهم ترین آن‌ها راه اندازی سامانه ملوانی برای اظهار از دور و سیستمی شدن تشریف های گمرکی ترخیص کالای ملوانی هستند.به گفته فرهودی؛ بیش از ۱۵۰ فروند شناور به صورت تجاری در بندر سجافی هندیجان فعال هستند که به کشورهای حوزه خلیج فارس تردد می کنند.

توضیحی درباره مشکل ادامه‌دار معطلی کشتی‌ها در بندرامام

رییس اتاق بازرگانی اهواز گفت: مهمترین دلیل معطلی کشتی‌های حامل کامل کالای اساسی در لنگرگاه بندر امام خمینی (ره) به مشکلات اسنادی و تخصیص ارز مربوط می‌شود.به گزارش اقتصادسرآمد، شهلا عموری به ایسنا، اظهار کرد: براساس برآوردهای انجام شده بیش از ۳۰ کشتی حامل کالاهای اساسی در لنگرگاه بندرامام خمینی (ره) است.وی افزود: بخش مهمی از کالاهای اساسی که در این کشتی‌ها در انتظار پهلوگیری به منظور تخلیه هستند، دربرگیرنده مواد اولیه مورد نیاز برای واحدهای تولیدی است که برخی از این کالاها متعلق به بخش خصوصی و بخشی هم متعلق به دولت است.رییس اتاق بازرگانی اهواز ادامه داد: مهمترین دلیل معطلی کشتی‌های حامل کامل کالای اساسی در لنگرگاه بندر امام خمینی (ره) به مشکلات اسنادی و تخصیص ارز مربوط می‌شود.عموری با بیان اینکه فرآیند تخصیص ارز از سوی بانک مرکزی را می توان یکی از دلایل عدم ترخیص این کالاها عنوان کرد، گفت: برای رفع این مشکل باید همکاری بین بخشی لازم از سوی دستگاه‌های متولی را شاهد باشیم تا روند تخلیه این کشتی‌ها تسریع شود.وی افزود: معطلی این کشتی‌ها در لنگرگاه هزینه‌های مازادی را به فعالان اقتصادی تحمیل می‌کند و علاوه بر این نیز آثار تورمی نامطلوبی را در بازار مصرف کنندگان در کشور به وجود می‌آورد.

بهره‌گیری از نرم افزار یک شرکت دانش بنیان در مرکز کنترل ترافیک دریایی استان هرمزگان

مدیرکل بنادر و دریانوردی هرمزگان از طراحی یک نرم افزار کاملا بومی و ساخته شده توسط یکی از شرکت‌های دانش بنیان با هدف استفاده در مرکز کنترل ترافیک دریایی استان خبر داد. به گزارش اقتصادسرآمد، حسین عباس‌نژاد اظهار داشت: همزمان با آماده شدن ساختمان مرجع دریایی بندرشهیدرجایی و انتقال مرکز کنترل ترافیک بندر شهید رجایی به این ساختمان جدید الاحداث، بهره گیری از سیستم‌های جدید و مطابق با استانداردهای روز دنیا ساخته شده توسط متخصصان داخلی در دستور کار قرار گرفت.مدیرکل بنادر و دریانوردی هرمزگان افزود: آنچه در ارائه خدمات جدید در گستره آبی استان هرمزگان مورد توجه بوده اینکه ، علاوه بر استقرار مرکز کنترل ترافیک دریایی در محیطی کاملا استاندارد ، از سوی دیگر نیز بهره گیری از سامانه نرم افزارکاملا بومی با امکانات جدید و تجهیزات دردسترس است تابتوان ازدانش نیروهای متخصص داخلی در شرایط متاثر از تحریم‌ها استفاده کرد.

صادرات ۴۷۰ میلیون دلار از منطقه آزاد تجاری صنعتی اروند

مدیرعامل سازمان منطقه آزاد تجاری صنعتی اروند گفت: ۴۷۰ میلیون دلار کالای غیر نفتی در ۱۰ ماه نخست امسال از منطقه آزاد اروند به خارج کشور صادر شد.به گزارش اقتصادسرآمد، محمدرضا اسکندری در شورای اداری منطقه آزاد اروند اظهار داشت: در این مدت ۱۵۸ میلیون دلار کالای تولیدی در آبادان و خرمشهر نیز به خارج کشور صادر شد و منابع مالی منطقه آزاد اروند به صورت صد در صد محقق شده است.وی گفت: مصالح ساختمانی، مواد غذایی، تره بار، آبزیان، آهن آلات، چوب، لوازم خانگی و مکانیکی از مهمترین اقلام صادراتی از منطقه آزاد تجاری صنعتی بوده است.اسکندری افزود: بیشتر کالاهای صادراتی از منطقه آزاد اروند به کشورعراق، کویت، کشورهای حوزه خلیج فارس و چین از طریق پایانه‌های زمینی و دریایی انجام شده است. وی به سرمایه گذاری ۳۰ هزار میلیارد ریالی از ابتدای امسال تاکنون در منطقه آزاد تجاری صنعتی اروند اشاره کرد و افزود: در حال برنامه ریزی جذب سرمایه گذار خارجی برای مقابله با تحریم‌های ظالمانه غرب هستیم تا علاوه بر افزایش تولید سهم خود را در صادرات افزایش دهیم. مدیرعامل سازمان منطقه آزاد تجاری صنعتی اروند از برنامه‌های متنوع این سازمان برای استقبال از گردشگران نوروزی و راهیان نور در شهرهای بندری خرمشهر و آبادان خبر داد.منطقه آزاد اروند در محدوده‌ای از مناطق آبادان، خرمشهر و جزیره مینو در مساحتی بالغ بر ۳۷ هزار هکتار واقع شده و از طریق آبراه اروندرود به آب‌های بین‌المللی و خلیج فارس راه دارد.

آمادگی استقبال از مسافران و گردشگران نوروزی بندر چارک در ستاد نوروزی کیش

سومین جلسه کمیته حمل و نقل هوایی و دریایی کیش با محوریت هماهنگی و برنامه ریزی جهت ارائه خدمات شایسته و استقبال از مسافران و گردشگران نوروزی، برگزار شد.به گزارش اقتصادسرآمد، سومین جلسه کمیته حمل و نقل هوایی و دریایی ستاد نوروزی ۱۴۰۲، با محوریت هماهنگی و برنامه ریزی جهت ارائه خدمات شایسته و استقبال از مسافران و گردشگران نوروزی در بندر چارک، با حضور عزت اله محمدی رئیس کمیته و مدیرعامل شرکت توسعه و مدیریت بنادر و فرودگاه های کیش، حجت الاسلام والمسلمین رستاخیز امام جمعه چارک و هیئت همراه در سالن اجتماعات این شرکت برگزار شد.بنابراین گزارش، اطلاع رسانی گسترده، تبلیغات محیطی، نصب تابلوها و بنرهای اطلاع رسانی، استفاده از بروشورهای آموزشی، راه اندازی سامانه اطلاعات جامع دریایی و سامانه تلفنی ۴۴۸۸ از جمله مباحث مطرح شده در سومین جلسه حمل و نقل هوایی و دریایی ستاد نوروزی کیش بود.همچنین "آمادگی مراکز درمانی، داروخانه ها و آمبولانس های امدادی، استفاده از ظرفیت های هلال احمر و بسیج، بهره برداری از سیستم نوبت دهی خودرو، تشکیل مدیریت بحران و افزایش گیت های ورودی در بندر چارک، پاسخگویی و ارائه خدمات مطلوب به گردشگران" از دیگر موراد مطرح شده در این نشست بود که مورد بحث و بررسی قرار گرفت.

اندیشکده بندر کنگ

بخش پایانی

ارزیابی کالبدی بندر کنگ در استان هرمزگان

هفتمین سمپوزیوم معماری و شهرسازی پایدار توسعه کالبدی پایدار در بنادر جنوب ایران

نویسندگان: مهتاب جاودان، معصومه حجتی، محمد حسین پور شاهرودی، آزیتا کهریزی

به کارگیری بادگیر و اجزا دیگر به صورت عنصری قالب و چشمگیر در معماری بومی (بادهای مناسب عبارتند از باد کوش، از طرف شرق در صبحها، باد قبله و باد بحری در ظهر، باد شمال در شب. استفاده از بادگیرهای رو به ساحل برای برخورداری بیشتر از باد دریا در برخی از نقاط این اقلیم مانند بندر لنگه رایج است. بادگیر یکی دیگر از ابتکارات دست بشر دیروز است که توانست جریان هوا را در اختیار خود قرار دهد که بعضاً استفاده‌های بهینه و مطلوب نماید. در واقع ساخت بادگیر اینگونه شکل گرفت که انسان به فکر ورود جریان هوای مطلوب به درون خانه خود افتاد و به تدریج نمونههای مختلفی از این بنا را ساخت تا به شکل امروزی یک طرفه، دو طرفه و چهار طرفه درآید.

بادگیر از عناصر تفکیک ناپذیر معماری سنتی مناطق گرم ایران است.

قبل از اختراع کولر برقی و گسترش آن در شهرهای مختلف از بادگیر در ابنیه مختلف مسکونی، مذهب و خدماتی استفاده می شده است. بادگیرها با اشکال مختلف ساخته شدهاند که هر کدام بر حسب ارتفاع و جهت باد مطلوب طراحی و اجرا شدهاند. تا قادر باشند هوای آزاد خنکتر را گرد و غبار کمتری دارد به داخل خانه هدایت کنند.

خروجی هوا در بادگیرها در روی بام و یا در سمت رو به حرکت باد که فشار هوای کمتری دارد، قرار میگیرد تا بتواند در فضای داخلی حالت مکش به وجود آورد. طراحی بادگیرها بستگی به خصوصیات باد هر منطقه دارد.

بهترین نمونه بادگیرها در جنوب کشور می توان در بندر لنگه و بندر کنگ ملاحظه نمود هنوز هم بادگیرهای حجیم چهار طرفه نمود اصلی این دو بندر قدیمی می باشند.

از نظر شکلی دو گونه درونگرا و برونگرا در میان خانهها مورد مطالعه دیده میشود. در گونه درونگرا، ایوان ها و راهروهای نیمه باز، فضاهای سایه داری را در بین فضاهای بسته و باز حیاط ایجاد می کنند. گونه دوم خانههای بندر لنگه برونگر است و ساختمان در میانه حیاط قرار گرفته است. در این گونه راهروهای نیمه باز پیرامون فضاهای زیستی جریان هوا را از خارج ساختمان به داخل کشیده و در اطراف فضاهای زیستی و بسته که منافذ بسیاری دارند، حرکت میدهد. این خانهها با وجود حجیم و متراکم بودن از نظر ماهیت داخلی کاملا متخلخل بوده؛ به این معنی که امکان جریان هوا را در کل ساختمان فراهم می کنند. ایوانهای وسیع رو به جنوب نیز فضاهای پشتی را در این جبهه از تابش شدید و خورشید محافظت و در عین حال از نسیم دریا بهرهمند میسازند. از ویژگیهای منحصر به فرد خانههای بندر لنگه، تخلخل دیوارهای سنگی است که مصالح سنگین را به دیوارهایی سبک و با امکان حرکت هوا تبدیل می کند.

همچنین راهروهای دور تا دور اتاقها در حالی که مانند لایه محافظی از نفوذ تابش مستقیم به آن‌ها جلوگیری می کنند؛ امکان جابجایی هوا و تهویه آنها را فراهم می کنند. یعنی به هر دو هدف اقلیمی پاسخ می دهند. ترکیب غالب فضاهای باز و نیمه باز در این خانهها به این صورت است که فضاهای نیمه باز زیستی مقابل فضاهای بسته و فضاهای ارتباطی نیمه باز مابین فضاهای بسته زیستی قرار می گیرند این ترکیب سبب می شود که بین فضای حیاط و فضای بسته حائلهای سایهداری ایجاد و دمای هوا تا رسیدن به اتاقها، تعدیل شود. همچنین وجود فضاهای نیمه باز بین فضاهای بسته به غیر از ایجاد جریان هوا، دیوارهای هر اتاق را خشک و خنک می دارد.

نتیجه گیری

معماری بومی با بهرهگیری از اصول سازگار با اقلیم پیرامونی خود در مناطق جنوبی شرایط را برای زندگی ساکنین شهر در شرایط دشوار از لحاظ محیط پیرامون، بهتر کرده است. بهرهگیری از انرژیهای طبیعی و حداقل استفاده از منابع زیستی در راستای پایداری زندگی و تداوم آسایش انسانی با به کارگیری فرم معماری و بافت شهری مناسب در معماری سنتی بندر کنگ و لنگه دیده می شود. مفاهیم توسعه پایدار به خوبی با اهداف و مقاصد معماری بومی سازگار میباشد و میتوان به عنوان الگویی موثر برای تحقق اهداف پایداری از آن استفاده کرد. به کارگیری این اصول با تلفیق تکنولوژی در معماری خانههای جدید در راستای کاهش انرژی و بهرهگیری حداقل منابع طبیعی ایجاد شرایط معماری پایدار و درنهایت پایداری شهر را فراهم می کند.

قدردانی

به این وسیله مراتب سپاس خود را از تالش و زحمات اساتید ارجمندم جناب آقای دکتر قبادیان مهندس پورشاهمرادی و خانم مهندس حجتی مدیر گروه معماری دانشگاه آزاد اسلامی واحد بین المللی کیش تقدیم میدارم که زمینه‌های انجام تحقیق در این زمینه را برای بنده حقیر فراهم کردند.

بررسی اهمیت انتخابات انجمن مهندسی دریایی ایران در گفت وگوی «اقتصاد سرآمد» با کاپیتان علیمحمدی

انتظارات بزرگی از انجمن مهندسی دریایی ایران داریم

»القاب متعددی با خود یدک می کشیم اما هم اندیشی هدفمند و اثربخش نداریم

سرآمد **گروه دریامحور – مهسا زرگری** – به دنبال اعلام فراخوان انجمن مهندسی دریایی ایران مبنی بر برگزاری انتخابات هیات رئیسه و هیات مدیره در ۲۴ اسفند سال جاری، و نیز با توجه به رکود شدید یک ساله اخیر انجمن، تلاش کردیم با اعضای این انجمن به هم اندیشی بنشینیم و در باره انجمن و ارزش ها و اهمیت آن سخن بگوییم. در این شماره نگاه و نگرش دو عضو ارشد انجمن مهندسی دریایی ایران را می خوانید و در شماره های آینده، تحریریه روزنامه دریایی اقتصاد سرآمد در اختیار دیگر اعضای این انجمن است تا طرح دیدگاه های خود بپردازند.

کاپیتان مالک علیمحمدی در گفت وگو اختصاصی با خبرنگار روزنامه دریایی اقتصاد سرآمد به طور مفصل و مسئولانه به بررسی انجمن پرداخت و با اهمیت خواندن انتخابات هیات مدیره انجمن مهندسی دریایی ایران گفت: پیشرفت کشور و نوآوری درکشور و رفع موانع را در انجمن ها می بینم. وقت زیادی برای انجمن عاشقانه گذاشتیم و برای رشد و تعالی انجمن کار کردیم.

رفع موانع حوزه صنایع دریایی در گروی هم اندیشی متخصصان است

وی با تاکید بر اهمیت انجمن ها در سطح کشور افزود: صد در صد رفع موانع صنعت، به خصوص صنایع دریایی، هم اندیشی متخصصان است. کم کاری که در کشور است، یک بخش به دلیل نبود هم اندیشی متخصصان است.

یکی از مواردی که از نظر من بسیار مهم است، اگر مشکلات متعدد در کشور هست، به دلیل کم کاری ماست که از هم اندیشی و مشارکت در تصمیم سازی و تصمیم گیری کناره می گیریم.

وی با اشاره به اهمیت بیان نظرات کارشناسی افزود: اگر به عنوان یک کارشناس حرف نزنم و ساکت بمانم و عمل نکنم، به نوعی کم کاری کرده و دین خود به حقانیت انقلاب و حتا به بشریت ادا نکرده ام. متاسفانه القاب متعددی با خود یدک می کشیم اما به طور موثر کنار هم نمی نشینیم و هم اندیشی هدف مند و اثربخش نداریم.

وی به ارزش و اعتبار ساخت و تولید درون کشوری تاکید کرد و گفت: نباید برای ساخت و ساز ها و تولید علم و فناوری وابسته و منتظر دیگر کشورها باشیم و خود ما باید وارد میدان شویم.

علیمحمدی بر باور خود و توانمندی داخلی تاکید کرد و گفت: توان فکری و اجرای کارهای بزرگ مانند کشتی سازی داریم. کشتی های بزرگی ساخته ایم و می توانیم باز هم بسازیم؛ اما مشکلات وجود دارد که برای مثال مانع ساخت کشتی های جدید شده است که باید به مشورت بنشینیم تا موانع را بشناسیم و برای رفع آن برنامه

»یکی از بزرگ ترین نتایج و دستاوردهای بزرگ انجمن مهندسی دریایی ایران، خلق موسسه رده بندی ایرانیان است که باید با افتخار از آن یاد کرد. نتیجه بسیار بزرگی است که موجب شد پای کارشناسان غیرایرانی از بازدید و بازرسی کشتی های ایرانی قطع شود. چه معنا داشت که غریبه ها کشتی های ما را بازجویی و بازرسی کنند؟ موسسه رده بندی ایرانیان اکنون با صلابت و قدرت فعالیت می کند و برای کشور موثر است که حاصل تلاش انجمن مهندسی دریایی ایران است و ما چنین انتطارات بزرگی از انجمن داریم

داشته باشیم.

وی با اشاره به توانمندی های دریایی و نیز ارزش اقتصادی دریا به لایروبی اروند اشاره کرد و پرسید: چرا رودخانه های اقتصادی کشور لایروبی نمی شوند؟ ما که می دانیم آلاینده ها در رودخانه ها رسوب می کنند و کف آن را بالا می آورند و لازم است که لایروبی شوند؛ اما باید مطالبه گری کرد که چرا نمی شود؟

وی مسئولان دولت و مجلس را مورد خطاب قرار داد و گفت: چرا برای انجام این فعالیت های معمول و مرسوم اقدام نمی شود؟ چرا آب فاضلاب باید مستقیم وارد تالابی مانند انزلی شود؟ ما باید خود را هم مورد خطاب قرار دهیم و بپرسیم که ما چرا حرکت نمی کنیم و چرا مطالبه گر نیستیم؟ چرا هم اندیشی را به عنوان «دانش بنیان» مد نظر قرار نمی دهیم و چرا باید کناره بگیریم و فقط انتقاد کنیم؟

ما تابوی ساخت کشتی در ایران را شکستیم اما روند ساخت کشتی کند شده است

و با اشاره به ساخت سه کشتی قاره پیما افزود: ما تابوی ساخت کشتی در ایران را شکستیم. شخصیت بزرگی مانند استاد کربلایی تمامی وقت خود را وقف ساخت کشتی کرد اما روند ساخت کشتی کند شده است. دلایل را باید شناخت و راه حل داد.

وی با بیان تاریخچه ای از چگونگی ساخت اولین کشتی به وسیله پرشیا هرمز و شکستن طلسم کشتی سازی در ایران گفت: باید منافع ملی را جلوتر از منافع شخصی ببینیم و باید به این باور برسیم که اگر به درستی کنار هم قرار بگیریم می توانیم بخش مهمی از منافع ملی را در حوزه دریا تامین کنیم. انجمن مهندسی دریایی ایران به شدت می تواند موثر باشد و بر اقتصاد دریایی کشور اثرات مثبت بگذارد.

کاپیتان علیمحمدی با انتقاد از کسانی که به دلایل غیرحرفه ای وارد انجمن می شوند و وقتی به نتایج دل خواه نمی رسند و کار انجمن را پرزحمت دیده و از فعالیت کناره می گیرند و فرصت ها را می سوزانند گفت: برخی وارد انجمن می شوند با دیدگاه ها و انتظاراتی که حرفه ای نیست و در چارچوب هدف و وظایف انجمن قرار نمی گیرند و بعد از مدتی ناامید می شوند و دست از فعالیت می کشند و به انجمن ضربه می زنند؛ در حالی که انجمن محل تلاش و کوشش است و کاری است بسیار پرزحمت.

وی افزود: یکی از بزرگ ترین نتایج و دستاوردهای بزرگ انجمن مهندسی دریایی ایران، خلق موسسه رده بندی ایرانیان است که باید با افتخار از آن یاد کرد. نتیجه بسیار بزرگی است که موجب شد پای کارشناسان غیرایرانی از بازدید و بازرسی کشتی های ایرانی قطع شود. چه معنا داشت که غریبه ها کشتی های ما را بازجویی و بازرسی کنند؟ موسسه رده بندی ایرانیان اکنون با صلابت و قدرت فعالیت می کند و برای کشور موثر است که حاصل تلاش انجمن مهندسی دریایی ایران است و ما چنین انتطارات بزرگی از انجمن داریم.

انتقاد کاپیتان علیمحمدی از سازمان بنادر و دریانوردی

این عضو انجمن با طرح انتقاد شدید از سازمان بنادر و دریانوردی و شرح ضعف های متعدد آن، به ارزش های انجمن ها در همه اصناف تاکید کرد و گفت: اگر می خواهیم به توسعه پایدار در همه بخش ها از پوشاک گرفته تا صنایع غذایی و... تا حوزه دریا برسیم، باید انجمن ها را جدی بگیریم و به آن ها بسیار اهمیت بدهیم. انجمن ها نیز باید قوی ظاهر شوند، مسائل را دقیق تحلیل و با تعامل با مسئولان به خصوص مجلس، راه کار عملی ارائه دهند.

وی با نقد پرداخت یارانه ها، آن را اقدامی غیرکارشناسی و مخرب ارزیابی کرد و نبود نقش فعال انجمن ها را یکی از عوامل جدی پرداخت یارانه ها دانست که موجب خرد شدن سرمایه کلان کشور شد و به جای سرمایه گذاری در ساخت کارخانجات بزرگ و ایجاد اشتغال، گداپروری را رواج دادیم و افزود: در هر استان ما شوربختانه به تعداد یک کشور اروپایی، کارمند داریم که مولد نیستند. اگر سرمایه ها به سمت ساخت و سازهای بنیادین حرکت کند، نه تنها نیازی به این همه کارمند نیست؛ بلکه با کوچک سازی دولت و تقویت بخش خصوصی می توان هم بیکاری پنهان و هم بیکاری آشکار را از بین برد.

علیمحمدی در پایان به با تاکید بر اهمیت بازسازی چهره و نقش انجمن مهندسی دریایی ایران، انتخابات ۲۴ اسفند را بسیار مهم ارزیابی کرد و گفت: انتظار دارم همه اعضای انجمن به خوبی در این انتخابات نقش آفرینی کنند و انجمن را به ریل فعالیت برگردانده و وجاهت علمی و اجتماعی آن را ارتقاء دهند.

بیان دیدگاه اعضای انجمن مهندسی دریا به «اقتصاد سرآمد» درباره اهمیت انتخابات این انجمن

انجمن مهندسی دریایی دارای گرید الف بود اما حالا دچار رکود چندساله شده است

سرآمد در ادامه پی گیری های روزنامه دریایی اقتصاد سرآمد از انتخابات پیش روی انجمن مهندسی دریایی ایران که ۲۴ اسفندماه سالجاری برگزار می شود با برخی از اعضای انجمن به گفت و گو نشستیم که برخی حاضر به مصاحبه نبوده و برخی نیزمشتاق به مصاحبه درباره اهمیت سرنوشت انجمن مهندسی دریایی ایران بودند که در ذیل با هم می خوانیم:

مهندس بهمن حروفی ابراهیمی، از اعضای ارشد انجمن با متانت و گشاده روی با ما در روزنامه دریایی اقتصادسرآمد هم اندیشی کرد و مسئولانه در باره انجمن مهندسی دریایی ایران گفت و گو کرد. او با تاکید بر اهمیت شاکله وجودی انجمن به خبرنگار روزنامه دریایی ایران افزود: انجمن اهمیت دارد زیرا بر تصمیم سازی و تصمیم گیری می تواند اثر گذار باشد، به شرطی که فعال باشد و با قدرت به کار بپردازد.

وی در پاسخ به سوالی مبنی بر چرایی رکود در انجمن به مباحث گوناگون داخلی و خارجی اشاره کرد و مجموع شرایط حاکم بر کشور را در نظر آورد و گفت: انجمن باید به طور جدی فعالیت کند و از ابعاد مختلف تلاش کند. یکی اینکه از نقطه نظر علمی حرکت کند و در بخش دیگر، به مطالبه گری بپردازد و صدای مجموعه باشد. فقط درون گرا بودن کافی نیست و صرف کار علمی لازم است اما کافی نیست و حتما باید برون داد مشخصی به دولت و مردم داشته باشد.

این عضو انجمن مهندسی دریایی ایران با تشریح اهمیت حمایت اعضای انجمن از نظر فکری و عملی افزود: بسیار مهم است که اعضا از ظرفیت واقعی انجمن چگونه استفاده کنند و برای همکاری و استفاده چقدر انگیزه داشته باشند.

انجمن مهندسی دریایی پیشتر دارای گرید الف بوده اما حالا به رکود چندساله دچار شده است

ابراهیمی با اشاره به شدت و ضعف فعالیت ها در عموم انجمن ها، حضور جدی و موثر اعضا را کارساز خواند و افزود: انجمن مهندسی دریایی ایران پیشتر دارای گرید الف بوده است که درجه بسیار بالا و ممتازی است؛ اما اکنون به طور دقیق نمی توان گفت با توجه به رکود چندساله، این انجمن در چه سطح کیفی قرار دارد.

اگر اعضا انجمن را ظرف مناسبی برای کار و فعالیت می دانند باید وارد شده و کار کنند

وی با اشاره به دستاوردهای انجمن در گذشته افزود: این انجمن قابلیت های بزرگی داشته است و به همین دلیل، حائز اعتبار است؛ اما در ادامه همت اعضا است که با هم اندیشی و همکاری کارهای بزرگ گذشته

را تکرار کنند. اگر اعضا انجمن را ظرف مناسبی برای کار و فعالیت می دانند باید وارد شده و کار کنند.

در این میان اما برخی از اعضا با مساله مواجه نشدند و علاقه ای به گفت و گو نشان ندادند و بی اهمیت از کنار موضوع گذشتند. برای نمونه، علی محمد بیگی با اظهار بی اطلاعی از نامه فراخوان در رابطه با این پرسش که آیا انتخابات انجمن اهمیت دارد یا خیر، گفت: اهمیتش برای ما مهم است. وی ابراز امیدواری کرد که انجمن فعال شود و گفت در انجمن مشارکت می کنم.

از انجمن تحلیل دارم اما با رسانه ها در این باره صحبت نمی کنم!

وی در پاسخ به این سوال که تحلیل شما از انجمن و فعالیت های آن چیست، گفت: از انجمن تحلیل دارم اما با رسانه ها در این باره صحبت نمی کنم!

وی دلیلی برای حرف نزدن با رسانه ها دلیلی ارائه نکرد و به همین نکته که تحلیل دارم اما نمی گویم اکتفا داشت. وی در ادامه پرسش خبرنگار ما را بی جواب گذاشت مبنی بر این که: آیا انجمن مهندسی دریایی ایران یک نهاد سیاسی است کارهای پنهان انجام می دهد که نمی توانید در باره آن سخن بگویید؟

شبهه بیگی در پاسخ روشن به سوال خبرنگار روزنامه، ما را به عمق تار و تاریک انجمن مهندسی دریایی ایران رهنمود می کند و ذهن ما را کنجکاو می سازد که از خود بپرسیم: مگر در انجمن مهندسی دریایی ایران چه خبر است که برخی اعضا از سخن گفتن در باره آن، امساک می کنند؟واهمه از مصاحبه با رسانه ها، دلایل متعددی می تواند داشته باشد که مهم ترین آن، فعالیت های مشکوک و خلاف عرف و قوانین است. این ابهام ما را نگران کرده است. به رغم گفته های خوب و معنادار دو پیشکسوتی که در بالا آمد، نکات مبهم و تار هم وجود دارند و ما به عنوان رسانه رسالت پیگیری و پرسش داریم. به راستی در انجمن مهندسی دریایی ایران چه خبر است؟ چه اتفاق هایی افتاده که برخی اعضا حاضر به گفت و گو نمی شوند و حتا تهدید می کنند که مصاحبه مرا چاپ کنید می روم شکایت می کنم!

دکتر محمدرضا خدمتی، عضو دیگری از انجمن است که مورد پرسشگری ما قرار می گیرد که آیا انجمن مهندسی دریا مهم است؟ آیا در انتخابات مشارکت می کنید؟ اما وی دلیلی برای گفت و گو نکردن دارد با این بیان که: من یک فرد علمی هستم! و در بخش علمی فعالیت می کنم! برداشت ما این است که بخش علمی چیزی جدای از مدیریت انجمن است. یعنی مدیریت انجمن اهمیت ندارد؛ ولی بخش علمی مهم است! حال چگونه این برداشت را برای خودمان حل و هضم کنیم، درمانده ایم! و خدمتی توضیح بیشتری به ما نداد تا ما را از سردرگمی در آورد.

به هر روی، ابعاد فکری اعضا در انجمن مهندسی دریایی ایران –بر عکس تصور اولیه ما– متفاوت است و همه اعضا با یک نگاه به انجمن نمی نگرند. برخی مشتاقانه در باره آن سخن می گویند و خود را در برابر نتایج انجمن مسئول می دانند و برخی می گویند در باره انجمن با رسانه ها حرف نمی زنم و برخی هم می گویند، من علمی هستم!

همچنان این گفت و گوها را پی می گیریم و بنا به وظیفه رسانه ای خود، نتایج را در اختیار اهالی دریا قرار می دهیم و قضاوت نهایی را به آن ها می سپاریم.

آن چه برای ما مهم است، داشتن یک انجمن مهندسی دریایی بسیار موفق، کارآ و اثربخش برای ایران عزیز است؛ زیرا باور کامل داریم که انجمن مهندسی دریایی ایران برای گرایش اقتصاد کشور به سمت دریا و تحقق بندهای ۹ و ۱۰ سیاست های کلی برنامه هفتم کشور بسیار ارزشمند، بسیار مهم، بسیار کارساز و اثربخش خواهد بود. این است که با بیان واقعیت ها، برای تقویت انجمن تلاش خواهیم کرد و رسالت رسانه ای خود را به عنوان «روزنامه نمونه دریایی کشور» به انجام می رسانیم.

روزنامه اقتصاد سرآمد برای انعکاس تمامی نظرها و اندیشه ها دریایی ها اعلام آمادگی می کند و در شرایط کنونی، اعضای انجمن مهندسی دریایی ایران را به هم اندیشی و تبادل فکر و ایده و تجربه دعوت می کنیم.