

نشست تخصصی «بررسی علل افت رتبه ایران در شاخص عملکرد لجستیک بانک جهانی (LPI ۲۰۲۳)»



اندیشکده حمل و نقل ایران با حضور صاحب نظران، جایگاه ایران در شاخص عملکرد لجستیک را بررسی می کند. به گزارش جامعه اندیشکده ها؛ نشست تخصصی «بررسی علل افت رتبه ایران در شاخص عملکرد لجستیک بانک جهانی (LPI ۲۰۲۳)» سه شنبه ۲۰ تیر ماه توسط اندیشکده حمل و نقل ایران برگزار می شود. زمان نشست، روز سه شنبه ۲۰ تیرماه ۱۴۰۲ ساعت ۱۵ است که در محل خیابان انقلاب اسلامی، بین خیابان ولیعصر (عج) و برداران مظفر، پلاک ۹۰۷، خانه اندیشه روزان بر پا می شود. بر اساس این گزارش نشست مذکور با حضور افراد ذیل برگزار می شود:

سبحان نظری، دبیر انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل ریلی
- معود پل مه، دبیر انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران
- مصطفی آیتی، نماینده ایران در کنوانسیون بین المللی TIR
- مجتبی سلیمانی، مدیر عامل موسسه مدیریت زنجیره تامین آمادگران
- بهنام فرامرزیان، مدیر حمل و نقل بین پ المللی و کارنه تیر اتاق بازرگانی

امضای تفاهم همکاری میان مؤسسه آموزشی کشتیرانی با دانشگاه سولنت انگلستان

اولین جلسه آنلاین بین ریاست و معاونین دانشگاه سولنت با مدیر عامل و مشاور آموزش و پژوهشی مؤسسه آموزشی کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران برگزار گردید. به گزارش اقتصادسراسر آمد از روابط عمومی مؤسسه آموزشی کشتیرانی، در راستای گسترش همکاری های آموزشی بین المللی با هدف ارتقا سطح علمی و مهارت کارشناسان و مدیران گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، با پیگیری های مستمر مؤسسه آموزشی کشتیرانی و رابزی های صورت گرفته از ماهه قبل با دانشگاه های معتبر دریایی، سسی ام خرداد ماه جاری تفاهم اولیه با دانشگاه سولنت انگلستان انجام شد.

در این جلسه ضمن ابراز تمایل طرفین بر همکاری های دو جانبه، علی رغم وجود محدودیت های حال حاضر تردد مدرسین خارجی به ایران، بسته آموزشی ۳ دوره آموزشی کارشناسی ارشد دریایی مورد توافق قرار گرفت و مقرر شد جزئیات اجرای این همکاری از طریق انجام مکاتبات نهایی و سپس از اخذ تأییدیه های لازم در زمینه اجرای دوره های کارشناسی ارشد فراهم گردد.

صدور مجوز وزارت علوم برای پذیرش دانشجویان خارجی در دانشگاه علوم و فنون دریایی خرمشهر

دانشگاه علوم و فنون دریایی خرمشهر در رشته های علوم دریایی و اقیانوسی، مهندسی منابع طبیعی دریا و اقتصاد و مدیریت دریا دارد و در سه مقطع کارشناسی، کارشناسی ارشد و دکترا دانشجو می پذیرد. حدود دو هزار دانشجو در ۱۱ رشته کارشناسی، ۱۹ رشته کارشناسی ارشد و چهار رشته دکترا در دانشگاه علوم و فنون دریایی خرمشهر تحصیل می کنند. دانشگاه علوم و فنون دریایی خرمشهر به سال ۱۳۸۲ پس از انتزاع از دانشگاه شهید چمران اهواز در دانشگاه ارتقا یافت. این دانشگاه هم اکنون بزرگترین مرکز آموزش عالی تخصصی مرتبط با علوم دریا در جنوب غرب کشور می باشد. به گزارش اقتصادسراسر آمد دکتر امیر اشتری لرکی رئیس دانشگاه علوم و فنون دریایی خرمشهر گفت: مجوز پذیرش دانشجویان خارجی از سوی وزارت علوم، تحقیقات و فناوری برای دانشگاه علوم و فنون دریایی خرمشهر صادر شد. وی افزود: با توجه به تقاضای صدور جذب و پذیرش دانشجوی بین المللی در دانشگاه، موضوع در دبیرخانه کارگروه جذب و پذیرش دانشجویان بین المللی مطرح و مجوز پذیرش دانشجوی بین المللی برای دانشگاه صادر شد. وی اظهار داشت: پس از بررسی های به عمل آمده توسط دبیرخانه کارگروه پذیرش دانشجوی بین الملل و وزارت علوم، تحقیقات و فناوری، پذیرش دانشجوی بین الملل در رشته ها و مقاطع تحصیلی مصوب در دانشگاه مشروط به رعایت مقررات و ضوابط قانونی، فراهم سازی زیرساخت های آموزشی، رفاهی، فرهنگی و کنسولی و انجام هماهنگی های لازم پیرامون اخذ تأیید صلاحیت عمومی برای متقاضیان بین الملل (قبل از ورود به کشور) و نیز صدور روادید و اقامت تحصیلی از طریق امور کنسولی اداره کل موافقت شد. رئیس دانشگاه علوم و فنون دریایی خرمشهر گفت: مجوز جذب و پذیرش دانشجوی بین المللی در سه مقطع تحصیلی کارشناسی، کارشناسی ارشد و دکتری طی نامه شماره ۴۲/۱۹۰۲۵۳ معاون بورس و امور دانشجویان خارجی سازمان امور دانشجویان وزارت علوم، تحقیقات و فناوری صادر شده است.



گروه دانش دریا - حمزه رستمی - حمایت از شرکت های دانش بنیان دریایی در جهت توسعه فناوری و تقویت فرآیند تجاری ... و روند رشد علمی ایران را در حوزه پر اهمیت تحقیقات میدانی دریایی، سرعت بخشد. شاید به همین دلیل است که همکاری شرکت های دانش بنیان برای ایجاد، توسعه و بهبود زیرساخت های حمل و نقل دریایی در کشور با دستگاه های ذیربط و سرمایه گذاران بیشتر و شفاف تر می شود. دریا همواره در طول تاریخ عرصه ای تمدن ساز بوده است و کشورهایی که دسترسی به دریا و توان استفاده از آن را داشته اند توانسته اند قدرت و نفوذ خود را در جهان توسعه دهند.

به کارگیری علم و فن آوری، علاوه بر توسعه کمی بهره برداری از دریا در زمینه های گوناگون از جمله صنعتی، اقتصادی، پژوهشی، نظامی، گردشگری، باعث افزایش کیفیت استفاده و نیز کاهش هزینه های بهره برداری نیز می شود. توسعه فن آوری از یک سو نیازمند توسعه دانش و از سوی دیگر عامل تسریع توسعه علم و دانش در کشور است و در نتیجه سرمایه گذاری بر روی فن آوری های دریایی باعث جهش علمی قابل توجهی در کشور می گردد که پیامدهای مثبت اقتصادی و اشتغالی را نیز به همراه دارد. رشد اقتصاد مبتنی بر فن آوری نیازمند بنیان علمی کارآمد و مولد در کشور است که وجود شرکت های دانش بنیان پاسخی به این نیاز حیاتی است.

امروزه فعالیت شرکت های دانش بنیان در حوزه دریا به منزله شالوده توسعه فناوری های دریایی بوده و می تواند دانش و اطلاعات مورد نیاز در این زمینه را تأمین کند. اذا با توجه به تنوع و تعدد زمینه های سرمایه گذاری در حوزه فن آوری دریا و رشد سریع دانش و فن آوری در جهان، و نیز پتانسیل ها و نیازهای کشور، همچنین محدودیت منابع، لازم است جهت گیری و سیاست گذاری مناسب در خصوص انتخاب مسیرهایی که بایستی سرمایه های مدیریتی، انسانی و مالی معطوف به آن ها بشوند، صورت گیرد. در غیر این صورت فعالیت های پراکنده و با جهت گیری های متفاوت موجب اتلاف منابع شده و برآیندی روبه جلو

نخواهند داشت. رضا رباطی، کارشناس اقتصاد دانش بنیان کشورمان در ارتباط با اثربخشی دانش بنیان ها در صنعت بنادر و دریانوردی به روزنامه اقتصادسراسر آمد، گفت: همکاری شرکت های دانش بنیان برای ایجاد، توسعه و بهبود زیرساخت های دریایی در کشور با دستگاه های ذیربط و سرمایه گذاران باید بیشتر و شفاف تر از گذشته باشد تا توسعه در این بخش سرعت بیشتری بگیرد.

اثر گذاری دانش بنیان هادر صنعت بنادر و دریانوردی شاید وقتی دیگر

وی با تأکید بر این مهم که این اتفاقی است که علاوه بر منافع اقتصادی و دستیابی به فناوری های پیشرفته، اهمیتی راهبردی برای کشور دارد، افزود: رفع نیازهای فناورانه و توسعه فناوری در حوزه بنادر و دریانوردی، توسعه بازار محصولات شرکت های دانش بنیان، فنآور و مراکز علمی و پژوهشی، تأمین سرمایه و سرمایه گذاری در توسعه قراردادهای شرکت های دانش بنیان در حوزه صنایع دریایی و کشتی سازی و رفع موانع تولید و چگونگی ارتباط شرکت های دانش بنیان با صنایع بزرگ دریایی و کشتی سازی از مواردی است که هدف شرکت های دانش بنیان گرفته و صنایع بنادر، دریانوردی مخاطبان اصلی و محوری فناوری نوین دریایی هستند.

عاقبت مبهم هوشمندسازی و تحول دیجیتال در بنادر

اولویت های فناورانه و مهم ترین چالش هایی که در برگزاری این رویداد مدنظر است شامل هوشمندسازی و تحول دیجیتال در بنادر، موضوعی بود که رباطی به آن اشاره داشت و افزود: سازه های دریایی، محیط زیست دریایی، زنجیره حمل و نقل دریایی، خدمات تعمیر، نگهداری و بازرسی فنی، مدیریت یکپارچه اطلاعات دریایی، سیستم های شناسایی و ردیابی و تخلیه و بارگیری به طور یکپارچه تنها در تخصص شرکت های دانش بنیان

با نیروی جوانی است که اعضای ان را متخصصان داخلی تشکیل می دهد.

دانش بنیان هادر صنعت بنادر و دریانوردی اثر گذاری دارند؟ اقتصادسراسر آمد بررسی می کند

عاقبت مبهم هوشمندسازی و تحول دیجیتال در بنادر

بهره گیری بدون محدودیت از دانش بنیان های دریایی وی به سخنان اخیر رئیس جمهور در رابطه با این که محدودیتی برای ورود شرکت های دانش بنیان در صنعت هوایی وجود ندارد، اشاره کرد و گفت: چرا که پشتیبانی از شرکت های دانش بنیان و ارایه تسهیلات و امکانات لازم به این شرکت ها در حوزه دریایی را از جمله وظایف و مسئولیت های ستاد توسعه فناوری و شرکت های دانش بنیان دریایی است.

بر اساس ابلاغ شورای شورای عالی انقلاب فرهنگی، تدوین سند ملی توسعه دریایی کشور از تیرماه سال نود و سه و با همکاری متخصصان و کارشناسان تهیه شده است، پیش نویس این سند برای تصویب نهایی به شورای عالی انقلاب فرهنگی ارسال شده است و ضرورت دارد، تشکل ها با مطالعه این پیش نویس نسبت به ارایه نظرات اصلاحی خود اقدام کنند تا پس از تصویب، زمینه برای اجرای آن از سوی بخش خصوصی فراهم شود. اجرایی شدن این سند می تواند هدف گذاری های دقیق و مشخصی را برای آینده فعالیت در این حوزه برای فعالان این بخش ترسیم و زمینه را برای افزایش بهره وری در آنان فراهم کند. ام چرا چنین نشد؟

تصویب و اجرای این سند را منجر به تعهد دولت و مجلس در حمایت از شرکت های دانش بنیان در این بخش می شد و همه دستگاه ها و وزارت خانه ها در کشور باید برنامه های اجرایی و عملیاتی خود را در قالب سند و در چارچوب اسناد ملی تدوین و ارایه می کردند که بر این اساس، با توجه به وجود مرز وسیع دریایی و موقعیت جغرافیایی کشور این سند تدوین و برای تصویب به مراجع مربوطه ارسال شده است. اما از سر نوشت آن اطلاعی در دست نیست! برای تدوین سند ملی توسعه دریایی کشور، اسناد ۱۲ کشور مورد مطالعه قرار گرفته بود و نسبت به تطبیق آن ها اقدام و در نتیجه رویکردهای ارزنده ای در برنامه توسعه دریایی کشور پیش بینی شده اما چرا پیش بینی ها در فضای حقیقی لااقل تا به امروز محقق نشد؟

با حضور رئیس پژوهشگاه ملی اقیانوس شناسی و علوم جوی صورت گرفت

ارائه گزارش فعالیت های حوزه علوم دریایی، اقیانوسی و جوی ایران در یونسکو



آب (حفاظت از حیات زیر آب) - پیگیری برنامه عملیاتی سامانه مشاهدات تغییر اقلیم جهانی - تدوین استراتژی جدید در مورد برنامه ریزی و مدیریت اقیانوسی - استراتژی ظرفیت سازی - گزارش زیر کمیسیون ها و کمیته های منطقه ای: کمیته آفریقا، کارائیب و اقیانوس آرام و اقیانوس هند - عمق سنجی و نقشه برداری اقیانوس

ها GEBCO - گزارش دهه علوم اقیانوسی - حکمرانی - برنامه ریزی و بودجه بندی. انتخابات روسا و نایب رئیسان IOC و همچنین انتخابات برای عضویت کشورها در شورای اجرایی IOC از دیگر برنامه های این رویداد های بین المللی بود که طی آن آقای دکتر Yutaka Michida از کشور ژاپن به عنوان رئیس کمیسیون بین دولتی اقیانوس شناسی و ۵ نایب رئیس از کشورهای فرانسه، بلغارستان، کلمبیا، هند، و مصر انتخاب شدند.

Marie-Alexandrine Sicre (France) - Electoral Group ۱
Nikolay Valchev (Bulgaria) - Electoral Group ۲
Juan Camilo Forero Hauzeur (Colombia) - Electoral Group ۳
Srinivasa Kumar Tummala (India) -

Electoral Group ۴ Amr Zakaria Hamouda (Egypt) - Electoral Group ۵

بر اساس این انتخابات، کشورهای عضو شورای اجرایی IOC در این نشست، به شرح زیر انتخاب شدند: گروه ۱: کانادا، فرانسه، آلمان، ایسلند، ایتالیا، پرتغال، اسپانیا، ترکیه، بریتانیا و ایرلند شمالی، ایالات متحده آمریکا
گروه ۲: بلغارستان، رومانی، اوکراین
گروه ۳: آرژانتین، برزیل، شیلی، کلمبیا، کاستاریکا، اکوادور، گرانادا، پاناما، پرو
گروه ۴: استرالیا، بنگلادش، چین، جزایر کوک، هند، ژاپن، پاکستان، جمهوری کره، تایلند
گروه ۵: کنگو، مصر، کنیا، گابن، مراکش، عمان، عربستان سعودی، آفریقای جنوبی، توگو

کمیسیون بین دولتی اقیانوس شناسی یونسکو IOC مهم ترین نهاد بین المللی در عرصه علوم اقیانوسی محسوب می شود. این کمیسیون در پی قطعنامه ۲/۳۱ جلسه یازدهم کنفرانس عمومی یونسکو تأسیس شد و اولین نشست خود را در یونسکو در پاریس از ۱۹ تا ۱۲۷ اکتبر ۱۹۶۱

