

ایده دانشمندان برای پمپاژ کربن به اعماق اقیانوس

راه‌حل اصلی برای برپون‌زفت یا بحران آب و هوا ممکن است در اعماق اقیانوس‌ها باشد.به گزارش اقتصادسراسرآمد.سنگ رسوب بازالت در کف دریاها که در سرتاسر سیاره ما وجود دارند، پتانسیل به دام انداختن کربن دی اکسید را در خود دارند و می‌توانند ایسن گاز جاذب گرما را از جو ما حذف کنند.به همین دلیل است که گروهی از دانشمندان می‌خواهند دکل‌های شناوری را در مکان‌های استراتژیک دریایی بسازند تا این سکوهای آینده‌نگرانه به جای استخراج نفت از کف اقیانوس، کربن دی اکسید(CO۲) را به اعماق اقیانوس و درون سنگ‌های بازالت تزریق کنند.این ایستگاه‌های شناور با استفاده از توربین‌های بادی خودشان، کربن دی اکسید را از آسمان یا حتی از آب دریای می‌مکند و آن را به حفره‌های موجود در بستر دریا منتقل می‌کنند.دانشمندان پروژه خود را «کربن جامد»(Solid Carbon) می‌نامند، زیرا اگر آن طور که انتظار دارند کار کند، کربن دی اکسیدی که آنها تزریق می‌کنند برای همیشه در سنگ‌های کف اقیانوس جا خوش می‌کنند.مارتین شروات، ژئوفیزیکدانی که روی این پروژه کار می‌کند، گفت: این باعث می‌شود ذخیره کربن بسیار بادوام و بسیار ایمن باشد. وی افزود: برخلاف سایر روش‌های ذخیره‌سازی، ما نباید نگران بازگشت کربن به جو و افزایش دمای جهانی باشیم.هنوز مشخص نیست که آیا این کارخانه‌های حذف کربن اقیانوسی همانطور که انتظار می‌رود کار کنند یا خیر.دانشمندان برای تحقق این رؤیا ابتدا به حدود ۶۰ میلیون دلار برای آزمایش یک نمونه اولیه در دریا نیاز دارند.دانشمندان تخمین می‌زنند که در سرتاسر جهان سنگ بازالت می‌تواند به طور دائمی کربن بیشتری نسبت به همه سوخت‌های فسیلی زمین ذخیره کند. برای دریافت این امر کافی است به نقشه مکان‌های بالقوه وجود سنگ‌های بازالت در سراسر سیاره زمین که با رنگ زرد مشخص شده‌اند، نگاه کنید.البته این بدان معنا نیست که سوزاندن بی‌رویه سوخت‌های فسیلی بی‌خطر است، چرا که بعید است که این استراتژی از نظر فنی، سیاسی و اقتصادی در تمام این نقاط روی نقشه امکان‌پذیر باشد.همچنین توسعه مقیاس آن کند و پرهزینه خواهد بود.با این حال دانشمندان می‌گویند که تنها چند دکل نیز می‌تواند تفاوت بزرگی ایجاد کند. به گفته شروات، در حوضه کاسکادیا(Cascadia) در سواحل غربی کانادا در نزدیکی جزیره وکونور، فضایی برای حبس کربن معادل حدود ۲۰ سال انتشار جهانی وجود دارد.دیوید گلدبرگ، ژئوفیزیکدان و استاد علوم آب و هوا و مدیریت کربن در دانشگاه کلمبیا که از سال ۱۹۹۷ این ایده را در سر می‌پروراند، می‌گوید: دلیل اینکه آن مکان بسیار جذاب است، این است که احتمالاً نقطه‌ای از کره زمین است که ما بیشتر از همه درباره آن می‌دانیم و بیشترین داده‌ها، بیشترین سفرهای علمی و بیشترین مطالعات در مورد ماهیت پوسته اقیانوسی را از آن داریم. این طرح بر یک واکنش شیمیایی استوار است که به طور طبیعی رخ می‌دهد. سنگ بازالت بسیار واکنش‌پذیر است و مملو از فلزاتی است که به راحتی کربن دی اکسید را می‌گیرند و از نظر شیمیایی با آن ترکیب می‌شوند و مواد معدنی کربناته را تشکیل می‌دهند.بازالت همچنین تمایل به شکسته شدن و متخلخل شدن دارد و فضای زیادی برای کربنات‌های جدید برای پر کردن باقی می‌گذارد.در کشور ایسلند پروژه‌ای به نام Carbfix یک نسخه کوچک از این فرآیند را ثابت کرده است. این پروژه کربن دی اکسید را در آب حل می‌کند و آن را به بازالت کف اقیانوس تزریق می‌کند. در عرض دو سال، گاز CO۲ معدنی می‌شود و به یک سنگ در اعماق زمین تبدیل می‌شود.این کارخانه‌های ذخیره‌سازی کربن اقیانوسی، پروژه‌ای عظیم و پرهزینه خواهند بود، اما دقیقاً همان پروژه بزرگی است که اگر بخواهیم زمین را به دمای پیش از صنعتی شدن برگردانیم، ممکن است در نهایت مجبور شویم به آن متوسل شویم.شروات می‌گوید: ما باید سرمایه‌های عجیب‌و غریب کنیم. فکر نمی‌کنم راهی برای دور زدن آن وجود داشته باشد.البته دانشمندان می‌گویند پروژه «کربن جامد» جایگزین اقدامات اولیه و فوری که کارشناسان آب و هوا در سراسر جهان خواستار آن هستند، از جمله جایگزینی سوخت‌های فسیلی با انرژی‌های تجدیدپذیر و کاهش انتشار کربن صنعتی نیست.شروات می‌گوید پروژه «کربن جامد» در عرض، یکی از گزینه‌های بعدی ما برای جذب کربن و از بین بردن چند دهه درجه آخر گرمایش جهانی است. با این حال برای داشتن این گزینه، باید اکنون توسعه آن را شروع کنیم. طبق یک گزارش از آکادمی ملی علوم، مهندسی و پزشکی، جهان ممکن است نیاز به یک میلیارد تن CO۲ در هر سال داشته باشد تا بتواند تا سال ۲۰۵۰ به انتشار خالص صفر برسد و فرصتی برای محدود کردن گرمایش جهانی تا اهدافی که در توافق‌نامه پاریس آمده‌است، داشته باشد.گلدبرگ گفت: برای رسیدن به این هدف، شما به چنین پروژه‌ای نیاز دارید. این کار می‌تواند ششامال بازاریابی اکوسیستم‌هایی باشد که به طور طبیعی کربن را ذخیره می‌کنند، مانند جنگل‌ها و تالاب‌ها و همچنین جذب مستقیم کربن دی اکسید از جو و ذخیره آن در زیر زمین در مخازن نفت و گاز تخلیه شده.مشکل این روش‌ها این است که کربن می‌تواند از طریق آتش‌سوزی در جنگل‌ها یا نافرزه یا چاه‌های نفتی متروک فرار کند.دانشمندان پروژه «کربن جامد» می‌گویند سنگ کربن برای هزاران سال در کف دریا باقی می‌ماند. آنها همچنین استدلال می‌کنند که در اقیانوس، فضای زیادی برای افزایش مقیاس وجود دارد و احتمال کمی وجود دارد که کسی با آن مخالفت کند.نمونه اولیه آزمایشی پروژه «کربن جامد» یک کشتی با کربن دی اکسید از پیش مجبوس شده را راهی اقیانوس می‌کند، یک حفره کف دریا ایجاد می‌کند و گازهای مجبوس شده را به آن تزریق می‌کند. همچنین از یک شبکه کابلی برای نظارت بر این روند و بررسی هر گونه گاز فراری استفاده می‌شود.مشکل دو تأمین مالی است.

سید گروه اقتصاد دریا- امید اسماعیلی-روزنامه اقتصاد سراسرآمد به عنوان تنها روزنامه دریایی کشور، سعی دارد در گفت و گو با متخصصان و کارشناسان دریایی با سلاقی مختلف، در تلاش برای توسعه دریایی و فرهنگ دریایی در کشور، از مسیر تضارب آرا، فضای شفافی را در اتمسفر دریایی کشور مهیا کرده و فرصت کلام برای همه سیاست‌گذاران و دست‌اندرکاران دریایی فراهم کند. در ذیل این هدف، فرصت گفتگویی بسا علی اکبر غنجی، با عضو سابق هیئت مدیره شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی و مدیر کل سابق روابط عمومی این کشتیرانی پیش آمد که نظرات ایشان را در ادامه خواهید خواند.

روزنامه دریایی سراسرآمد: نبودن متولی در حوزه دریا دلیل پیش نرفتن امور دریایی است؟
علی اکبر غنجی: برخی مواضع ما استراتژیک است. مثلاً در حوزه کشتیرانی اگر بتوانیم یک سری کارهای داخلی انجام دهیم، می‌توانیم بازار بیرونی هم داشته باشیم. صندوق صنایع دریایی باید واسط صنعت و بانک‌ها باشد و بتواند منابع بانک‌ها را در اختیار صنایع بگذارد. اگر صندوق بتواند منابع بانکی را برای ساخت یک فله پر در شرکت ایزوایکو فراهم کند و این شرکت از شرکت کشتیرانی بخواهد اسناد بازپرداخت تسهیلات اعطایی را امضاء کند، شرکت کشتیرانی حتماً آن را انجام خواهد داد.

مشخص نبودن متولی دلیل پیش نرفتن امور دریایی نیست، اما تعدد نهادهای درگیر باعث مسأله است. الان انجمن دریایی یک ادبیاتی دارد، مؤسسات رده بندی به گونه دیگری حرف می‌زنند، سازمان بنادر به گونه دیگری، انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته به شکل دیگری، اتحادیه مالکان به نحوی، در صورتی که همه آنها، شقوق های صنعتی و برخی صنایع علمی هستند. اصلاً اصل بحث که یک نفر سرمایه خود را وارد این حوزه کرده و می‌خواهد از آن سود ببرد، فراموش شده است. سرمایه گذار باید در انتهای سال بتواند به سهام دار خود پاسخگو باشد. جایی که سودآور نیست، اما باید بماند، دولت باید کمک کند. یک شرکت اسلحه سازی که حتماً نباید سودآور باشد که باقی بماند، کشور نیاز به اسلحه دارد و دولت از آن حمایت خواهد کرد.

اقتصاد سراسرآمد: در دوران مدیریتی خود در کشتیرانی، آیا از سبک مدیریت مشخصی پیروی می‌کردید یا از ذوق و سلیقه فردی اعمال مدیریت می‌کردید؟
علی اکبر غنجی: معمولاً براساس رویه اقتصادی بازار عمل می‌کردم و البته سلیقه هم وجود داشت.

روزنامه دریایی سراسرآمد: آنچه مشخص است از یک سبک مشخصی که در حوزه علم تعریف شده باشد و قابل آموزش باشد استفاده نشده است.
علی اکبر غنجی: فکر نمی‌کنم! مثلاً چه سبکی؟

روزنامه دریایی سسرآمد: برای مثال، گفته می‌شود که سبک چهارم لیکردی را برای یک دوره ۵ ساله انتخاب می‌شود تا سیستم بر آن اساس تعریف بشود. سیستم ما عبارت است از یک نوع کشتیرانی که از یک نقطه به دیگر بررسد، بنابراین هر فردی که بعد از من هم باید باید این رویه را پیش بگیرد تا سیستم از نقطه اول به نقطه مورد انتظار برسد. یک چنین تعریفی در کشتیرانی جمهوری اسلامی وجود خارجی ندارد.
علی اکبر غنجی: چرا وجود دارد. بر نامه‌های راهبردی خود را علنی نکردند. شما باید این ملاحظه را در نظر بگیرید، وقتی ما کشتیرانی را به صندوق‌ها می‌چسبانیم و وقتی به آن ماهیت های حاکمیتی می‌دهیم. وقتی یکبار به آن خط دفاعی اول گفته می‌شود و بار دیگر خط دفاعی دوم گفته می‌شود؛ با اوج تحریم مواجه می‌شود. اگر به سال ۱۳۸۸ رجوع کنید، نام ۱۵ نفر از مدیران کشتیرانی در لیست تحریم بود. در حال حاضر، اسم تمام اعضای هیأت مدیره قبلی در لیست تحریم هست. الان هم آقای مدرس و چندتا از مدیران تحریم هستند و حتی کشتی‌ها هم تحریم هستند.

روزنامه دریایی سراسرآمد: همین جملاتی که استفاده شده، معنای آن این استست که یک سیستم حاکم نیست. بلکه در دوران های مختلف، تصمیمات مختلف گرفته شده است؟

علی اکبر غنجی: می‌تواند باشد، اما این شرایط ناشی از عمل مدیران کشتیرانی نیست. من تا می‌توانستم به سبک و صلاح شرکت و سودآوری آن عمل می‌کردم.

روزنامه دریایی سراسرآمد: سبک و صلاح شرکت به اعتقاد و باور چه کسی؟ به تصمیم چه کسی؟
علی اکبر غنجی: براساس برنامه بازار!

روزنامه دریایی سسرآمد: یک سیستم دولتی چطور می



تواند براساس برنامه بازار کار کند؟

علی اکبر غنجی: اینجا خلط میبحث پیش آمده است. بحث از حاکم و متولی شده است. حاکم به متولی گفته که شما براساس قانون تجارت کار کن. اصل ۴۴ قانون اساسی را آورده است. شما می‌خواهید براساس قانون تجارت کار کنی، اما هر روز جلوی پایت سنگ می‌اندازند. چرا؟ چون سرمایه‌گذار عمده یکی از دولتی‌هاست. شما به دنبال ایرادها هستید، این از ایرادهاست.

روزنامه دریایی سراسرآمد: بحث همین جاست، شما به عنوان یک مدیر دولتی باید تابع دولت و قوانین باشید. اما شما می‌گویید براساس بازار برنامه ریزی کردم که موضوع را پیچیده می‌کند.

علی اکبر غنجی: این شرکت هیأت مدیره دارد. در اصل باید جرأت کنید و گر نه وضعیت بگرنج می‌شود.

روزنامه دریایی سراسرآمد: آیا شرکت کشتیرانی دولتی است یا نه؟

علی اکبر غنجی: این شرکت کاملاً دولتی اداره می‌شود. اما من تلاش می‌کردم تا اداره این شرکت براساس قانون تجارت باشد.

روزنامه دریایی سراسرآمد: اما شما غیرقانونی عمل کردید؟
علی اکبر غنجی: اما ما براساس قانون تجارت کشور و مصالح شرکت عمل کردیم.

روزنامه دریایی سراسرآمد: همین کلام شما نشان می‌دهد که یک سیستم بر روی کشتیرانی جمهوری اسلامی حاکم نیست؟
علی اکبر غنجی: من در کل درباره کشتیرانی بحث نمی‌کردم، اما در مورد سیستم حاکم بر کشتیرانی و کشتی سازی، مسلماً سیستمی حاکم نیست، وقتی کسی یک قایق می‌سازد می‌گوید من ال پی جی می‌سازم. همان‌طور که کشتیرانی هم نمی‌تواند همه بارها را حمل کند، اما می‌گوید اول باید برای حمل بار با آن شرکت باید گفته شود!

برای همین اختلاف نظرهایی که هست، گفتیم که باید نشست تخصصی با حضور کارشناسان مطرح شود تا گفته های مختلف مطرح شده و محک بخورد. خودم سال‌های زیادی – ۴۰ سال – را در کشتیرانی گذراندم و از بدنه این صنعت محسوب می‌شوم و به صورت سیاسی مسئولیت این صنعت را عهده دار نشدم و حرف‌های من از جنس دغدغه برای این صنعت است. کلام شما درست است. کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در اساننامه خصوصی است، طبق قوانین خصوصی کار می‌کنند و باید و باید صنعت محسوب می‌شوم و به صورت سیاسی مسئولیت این صنعت را عهده دار نشدم و حرف‌های من از جنس دغدغه برای این صنعت است. کلام شما درست است. کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در اساننامه خصوصی است، طبق قوانین خصوصی کار می‌کنند و باید و باید براساس رعایت حقوق سهام دار عمل کند. باید در هیأت مدیره براساس نفع سهام دار عمل بشود و اگر تصمیمی در مرج بالاتر نیاز است از طریق مجمع عمومی میسر می‌شود.

اما اینکه به صورت دستوری هر روز دستور و فرمان جدیدی صادر شود که اگر یکی از آن اجرا نشود که یا مدیرعامل عزل شود یا دستگاه‌های نظارتی برخورد کنند، عملاً دیگر خصوصی نیستید. حال حرف من این است که این دستورات منافع سهام دار را لحاظ نمی‌کند و نباید سرمایه سهام دار هزینه تصمیمات و دستورات گردد.

روزنامه دریایی سسرآمد: بحث این است که با توجه به دولتی بود کشتیرانی و همچنین نبود یک سیستم مشخص و برنامه مشخص کوتاه مدت و میان مدت، تقریباً کشتیرانی جمهوری اسلامی مانند یک کشتی است که دکل اصلی آن افتاده است و با همین وضعیت هم حرکت می‌کند. بنابراین با تغییر مدیریت، اوضاع فرق نخواهد کرد

علی اکبر غنجی: چرا فرق می‌کند. فرق در این است کاریرمای افراد هم اثرگذار است. اینکه آن مسئول چقدر مطلع است و چه تجربیاتی دارد.

روزنامه دریایی سراسرآمد: مدیر یعنی کسی که تصمیم می‌گیرد، وقتی تصمیم از جای دیگری گرفته می‌شود، چه فرقی بین مدیر این دوره با دوره قبلی وجود دارد؟
علی اکبر غنجی: مدیر باید شجاع باشد تا دستوراتی را که امکان ناپذیر است را رد کند. مثلاً روزی به وزیر بهداشت درمان گفته می‌شود که واکسن وارد نکن، اما شجاعانه اعلام می‌کند که اگر واکسن وارد نشود میزان مرگ و میر افزایش می‌یابد و براین اساس، حاکمیت تغییر رویه می‌دهد. مدیریت صرفاً تابع منافع شما نیست که هرچه گفته شد انجام دهید، در جایی که مغایرت دارد و رد دستور امکان ناپذیر است، مدیر باید شجاعت استعفاء داشته باشد. من باید علاوه بر سوددهی باید سهمم خود را از بازار افزایش دهم، ممکن است روزی سود من افزایش یابد اما سهم من از بازار کاهش یافته باشد و باید ملاحظات اقتصادی در تصمیم‌گیری اثر بگذارد. من می‌گویم در سازمان‌های تخصصی باید افراد تخصصی مسئولیت بگیرند.

روزنامه دریایی سراسرآمد: در حوزه مدیریت تخصصی به معنی اطلاعات فنی نیست.
علی اکبر غنجی: باید اطلاعات تخصصی کشتیرانی را مدیر یک شرکت تخصصی بداند.

روزنامه دریایی سراسرآمد: در شرکت‌های دولتی به دلیل دستورات صادره از بالا به پایین، به لحاظ علمی مدیریت وجود ندارد و شبه مدیر وجود دارد.



علی اکبر غنجی: من جزء بدنه کشتیرانی بودم و به دلیل رفتارهایی که شما شبیه مدیریتی می‌دانید و انجام ندادم، مسائل و مشکلات متعددی را از سر گذراندم. اگر مدیری دولتی بودم که همچنان سرکار بودم، من دریانوردی بودم که بعداً به خشکی آمدم در خشکی مدیر و بعد مدیر ارشد شدم و در زمانی که دولت شعار می‌داد که مدیران باید تخصصی باشند، جزء گزینه‌های تخصصی هیأت مدیره بودم. شما اصرار دارید که بگوئید من دولتی هستم، اما نیستم و از بدنه شرکت کشتیرانی هستم. اشکال در همین بود که در آنجا با صاحبان منافع مشکل پیدا می‌کردم. فله دستوری می‌آمد و نظری نمی‌دادم و کار پیش نمی‌رفت و مثالهایی از این دست فراوان دارم.

تا به حال نشده که مدیران حتی مدیران میانی از کشتیرانی بیرون بیایند و بیرون از آنجا دفتری یا کاری نداشته باشند، اما به دلایل رفتار مدیریتی تا به حال جایی مشغول نشود! اولاً خودم قبول نکردم و چند جایی هم که به دلیل تخصص امکان حضور برای من وجود داشت از جایی دیگر، مسیر مسدود شد.

در زمانی که رئیس کمیته انضباطی کشتیرانی جمهوری اسلامی بودم ۵ تا ۶ کاپیتان را به سر کار برگرداندم که مورد هجوم همکاران آنها قرار گرفت.م. تصریح کردم که تصادف براساس این همه قوانین حفاظتی که یک تصمیم آگاهانه و عمدی نیست، کسانی که این تجربه را دارند باید وارد مؤسسات آموزشی شده و تجربه‌اش را در زمان تصادف برای دانشجویان تشریح کند و تجربه واقعی در اختیار دانشجوی کارشناسی ارشد قرار بگیرد.

روزنامه دریایی سراسرآمد: یکی از زیرمجموعه‌های شرکت کشتیرانی، کشتیرانی والفجر است که در زمینه مسافربری فعالیت دارد و با توجه به سبفه آن شرکت و با احتمال اینکه از داخل یا کشتی تفریحی خریداری کرده‌است. اخیراً در مجلس شورای اسلامی، مصوبه گذرانده شد که کشتی

گفت و گوی «روزنامه دریایی سراسرآمد» با یک فعال

سابق عرصه کشتیرانی:

بخش یابانی

رشد کشتی‌سازی در گرو ورود جدی صندوق صنایع دریایی

نبودن متولی در حوزه دریا دلیل پیش نرفتن امور دریایی نیست!؟

های تفریحی در راستای توسعه گردشگری دریایی از سایر کشورها وارد شود که منجر به واکنش سریع انجمن مهندسی دریایی و سایر انجمن‌ها نسبت به این مصوبه گردید که این مصوبه لغو شده و اولویت را بر خرید و سفارش از شرکت‌های داخلی گذاشته‌شود. نظر شما درباره این مصوبه چیست؟

علی اکبر غنجی: اما همچنان که قبلاً گفتیم این پیشنهاد هم باید صرفه اقتصادی را لحاظ کند. کشتی مسافربری از طریق خرید بلیط توسط مسافر هزینه‌های معنادار می‌شود. در زمانی در مسئولیت دریای خزر را داشتم، تلاش کردم که موضوع کشتی مسافربری آنجا هم راه بیفتد. وقتی صحبت از مسافربری دریایی در کشور می‌شود منظور در آب‌های جنوب است که بیشتر قشعر کارگری ما از این کشتی‌ها استفاده می‌کنند که قدرت اقتصادی چندانی ندارند. درباره گردشگری هم، طی این سالها چیزی قابل توجهی دیده نشده است. برای همین، باید وجود چنین کشتی‌های تفریحی برای خریدار یا سفارش دهنده به صرفه باشد. در این کشتی‌ها، مسأله سوخت، برگشت سرمایه و مسائل اقتصادی از این دست باید لحاظ گردد.

از اتفاق، درباره کشتی‌های مسافربری باید حساسیت‌ها بیشتر باشد، چون با ایمنی و جان انسانها در ارتباط است. اما در حد کشتی‌های کاتاماران و کشتی‌هایی که قصد حضور در اقیانوس را ندارند، قدرت ساخت در کشور وجود دارد. قبول دارم که ما بدنه و سازه کشتی‌ها را خوب می‌سازیم، اما در مورد تجهیزات و طراحی‌های مناسب هنوز نیاز به واردات وجود دارد. باید متناسب با توان داخل از آنها انتظار داشت. چه آنهایی‌که درگیر حمل و نقل افراد هستند و چه تورگردانان و چه کسانی که این خدمات را می‌فروشند، باید با هم گفت و گو کنند. تورگردانان می‌توان تحلیل‌های خوبی از گردشگری و انتظارات در اختیار صاحبان کشتی و افراد درگیر حمل و نقل و مدیران و مسئولان قرار دهند. این گروه‌ها می‌توانند مطالعات خودشان را عرضه کنند که آیا در خلیج فارس و دریای عمان چقدر پتانسیل گردشگری وجود دارد و براساس این مطالعات مقدار سفارش‌ها و ساخت مشخص گردد. صرف دستور از بالا، حتماً منجر به یک فعالیت اقتصادی نمی‌شود. باید به مسأله اقتصادی بودن ویژه توجه بشود. اقتصاد به معنی مولدسازی پول در جهت تولید ثروت و افزایش رفاه است. اگر این ملاحظات رعایت نشود از توسعه عقب می‌افتیم، اگر بین‌المللی هم گفته نشود، از توسعه داخلی که عقب می‌افتیم.

روزنامه دریایی سراسرآمد: در صحبت‌های اولیه به مجمع کشتیرانی اشاره داشتید و گفتید که اگر خرید چهار کشتی بزرگ از قبل نبود، کشتیرانی بسه عملکرد خاصی نمی‌رسید. آیا نگاه کشتیرانی جمهوری اسلامی این نیست که نازگانش فرسوده‌است؟ آیا این نگاه به تحریم بر می‌گردد یا مسائل مدیریت مرتبط است؟
علی اکبر غنجی: هر دو!

روزنامه دریایی سراسرآمد: مگر فرصتی برای خرید کشتی وجود دارد؟

علی اکبر غنجی: بسیار وجود دارد! الان بخش‌های خصوصی‌های که فعالیت دارند، نتوانستند کشتی بخرند.

روزنامه دریایی سراسرآمد: و صحبت یابانی؟

علی اکبر غنجی: صحبت یابانی ام این است که علیرغم اختلاف نظر داریم اگر با یکدیگر مهربان نباشیم، هیچ چیزی مان به سرانجام نخواهد رسید. با مهربانی می‌توانیم حرف‌های همدیگر را گوش کنیم، قدم به قدم جلو برویم. اگر جایی در خلاف حرف‌های سخنی گفت در جهت تخریبش کاری نکنیم و افراد از روی راندن‌ام و عملکردش بررسی کنیم نه از روی اشتباهات‌اش! با بهره‌گیری از توان و پتانسیل تخصصی افراد از روی عملکرد می‌توانیم کشور را به سمت توسعه ببریم. امروز هنری کیسینجر با صد سال سن در آمریکا هنوز نظریه می‌دهد، حتماً آنجا شرایطی برقرار است که ایشان نظریه می‌دهد و شنیده می‌شود. باید جرأت داشته باشیم افراد را در زمان خودشان بسنجیم و در زمان آینده و با شرایط متفاوت آنها را قضاوت نکنیم و براین اساس سرمایه‌های انسانی کشور که واجد تجربه و دانش هستند را از دور خارج کنیم. اگر فضا باز شود و نقدی شود، اشتباهات پذیرفته می‌شود. اگر جایی فرصت نقد پیش آیدف خودم اشتباهاتم را بیان می‌کنم؛ شاید من جایی زیادی به دوستانم در بدنه کشتیرانی اعتماد کردم و آن دوستان در انتقال اطلاعات به من به خاطر دچار ملاحظات می‌شدند و اطلاعات ناقص منتقل می‌شد و براساس اعتماد من آن اطلاعات را درست می‌پنداشتم. کسانی با بهره‌گیری از قربابت با من، اعتباری را برای خودشان دست و پا کردند و در جایی دیگر از آن استفاده نامطلوب کردند. به نظر اخلاقی یک فضیلت نیست، بلکه یک وظیفه است که باید اپیدمی‌شود و همه ما باید اخلاق را رعایت کنیم.