

فصلنامه بررسی می‌کند؛

«شبکه ریلی» محور رونق شهرک‌های صنعتی و بنادر

مزیت‌های اتصال شهرک‌های صنعتی به بنادر از طریق راه آهن چیست؟

آ

فصلنامه گزارش می‌دهد؛

تنش در دریای کارائیب «ناوهای آمریکایی در آب‌های ونزوئلا»

بازگشت فضای جنگ سرد در نیمکره غربی زمین

۶

فصلنامه

از تکرار ادعاهای واهی شورای همکاری خلیج فارس گزارش می‌دهد؛

یاوه‌گویی اعراب خلیج فارس پایان ندارد!

مبانی حقوقی مالکیت ایران در جزایر سه گانه ومیدان آرش

۳



صدافی، دبیر علمی همایش:

به دنبال پررنگ کردن بعد علمی پنجمین همایش توسعه دریامحور هستیم

به طور مجزا و مستقل بررسی می‌شود و هماهنگی نهایی در کارگروه راهبردی که متشکل از مسئولان کمیته‌های تخصصی است انجام می‌شود تا همه محورها ضمن استقلال در تفکر علمی، هماهنگی منطقی با همدیگر داشته باشند و تعارضی شکل نگیرد. باید توجه داشت که اغلب پژوهش‌ها که جنبه کتابخانه‌ای دارند، نمی‌توانند در عمل وارد عملیات شوند و تلاش جمعی ما بر این است که پژوهش‌ها از نوع کاربردی باشد؛ هر چند که در این همایش قرار بر معجزه و اتفاقاتی های خارج العاده هم نداریم. اما رویکرد به سمت پژوهش‌های کاربردی است که علم و عمل در شرکت‌های مورد نظر همایش، هر چه بیشتر به هم نزدیک شوند. بنابراین، این همایش که می‌تواند حدود ۴۰۰ شرکت عملیاتی را با مجموعه‌ای فعالان علمی و پژوهشی کنار هم قرار دهد، اعتبار و ارزش ذاتی دارد که می‌تواند به عمل و همکاری تبدیل شود. به هر حال و به طور کلی، اگر پژوهش‌ها مباحث علمی، محدود و مسأله‌محور باشد که مسائل واقعی و چالش‌های عینی شرکت‌ها را رصد، مطالعه و حل کند، بسیار بهتر خواهد بود. این پژوهش‌های مسأله‌محور و کاربردی با ایجاد رابطه و تعامل بین شرکت‌ها و مراکز علمی می‌تواند شکل دیگری در نتایج درخشانی حاصل کند. ما باید تواناییم در این همایش این ارتباط را برقرار کرده و سپس آن را برنامه‌ریزی و توسعه دهیم تا به نتایج دلخواه برسیم.»

چهره های علمی

در نشست خبری، هیچ بحثی به وسیله دبیر علمی در باره چهره های شاخص، مقالات شاخص و مباحث ویژه علمی مطرح نشد. چه انتظاری از خروجی می‌توانیم داشته باشیم؟

«در مورد چهره های علمی، افرادی شناسایی کرده و افرادی که از سوی انجمن معرفی شده‌اند که سال‌ها در حوزه دریا کار کرده‌اند و نیز هیات علمی پژوهشگاه از این برنامه حمایت می‌کند. علاوه بر پژوهشگاه، ما توجه به ارتباطی که با دانشگاه‌ها داریم که چهره های علمی آن دانشگاه‌ها هم بهره مند خواهیم بود. به طور کلی، این همایش را باید نقطه شروع در نظر گرفت تا بتوانیم برای تعمیق بخش علمی آن، برنامه‌ریزی و تلاش کنیم. آن‌را توسعه دهیم به حد آرمانی برسیم. امیدوارم با ایجاد پل ارتباطی مناسب بین اهالی علم و متخصصان جوانانی که صاحب‌الانگیزه و خلاقیت هستند، بتوانیم در آینده، یک اعتبار علمی قابل قبول و ارزشمند خلق کنیم.»

تحلیل روزنامه اقتصاد سرآمد از سخنان صادفانه، فروتانه و البته علمی خانم دکتر صادقی که مبتنی بر انگیزه و آگاهی است، این است که برای همایش پنجم، نباید انتظارات علمی خاصی داشت. اما می‌توان انتظار داشت خط شروع منطقی و معقولی ترسیم شود و با درایتی که از دکتر پل مه سراغ داریم، این خط شروع به رسمیت شناخته شده، دنبال شود می‌تواند به نتایج درخشانی برسد.

حفظ مجموعه علمی، دبیری علمی بلندمدتی که بتواند برنامه‌ریزی جامع کند، فرصت اجرای برنامه در فضای سخت و پیچیده علمی را داشته باشد و نیز حفظ روند عملیاتی همایش که بتواند شمار زیادی علم و عملیات را در عمل محقق کند، برای سال‌های آینده باید انتظارات بزرگ داشته باشیم. نا گفته نماند که بعد اجرای همایش هم مهم است. نگران‌کننده است وقتی می‌بینیم یک نشست خبری کوچک، با نیم ساعت تأخیر و کارهای دقیقه نودی شکل می‌گیرد و نیز روند پرسش و پاسخ به سمت و سویی است که به اصل همایش بر نمی‌گردد و کسانی این خطاها را مدیریت نمی‌کند. می‌گویند سالی که نکوست از بهارش پیداست، نشست خبری همان بهاری است که باید نود سال‌های نیکوی همایش را بدهد، نه این که در اجراء چنان کاستی‌هایی داشته باشد.

به هر روی، امیدواریم شاهد یک همایش محکم و جالب و آموزنده و البته امیدوارکننده باشیم تا بتوانیم دورنمای زیبایی از همایش ششم در ذهن خود تصویر کنیم.



با منطق علمی، کدام همایش گنجایش رصد، پایش و خروجی علمی برای هفت محور کلان دارد؟ آیا همایش‌های علمی پنا به ماهیت علمی آن‌ها، تک محور نیستند؟ اگر چنین است، همایش ملی توسعه دریامحور چرا بار هفت محور سنگین را در این فرصت بسیار محدود باید به دوش بکشد؟ آیا این محوربندی‌ها به وسیله کمیته علمی طراحی شده‌اند؟ یا کدام منطق علمی؟ نظر شما در باره تعدد محورها درست است و گسترده‌گی آن‌ها می‌تواند وزن علمی همایش را کاهش دهد. به طور کلی دو نگاه در این باره وجود دارد، یکی تقویت بعد عملیاتی محورهاست که اساساً نگاه غلطی نیست. و نگاه کلان‌تری وجود دارد که می‌توانند به عنوان راهبردی، پیش‌روی بخش عملیاتی قرار گیرد. این محورها را انجمن کشتیرانی و صنایع وابسته تعیین کرده‌است - نه دبیر علمی و کمیته‌های علمی- بر اساس این که انجمن سال هاست کار می‌کند و به نیازهای شرکت‌های وابسته خود واقف‌است و تلاش کرده‌است که آن نیازها را مورد توجه قرار دهد. این است که بخش اجرایی و انجمن محورها را چیده‌اند. (دبیر علمی و مجموعه علمی بعد از انتخاب محورها تعیین شده‌اند و به نوعی در مقابل کار انجام شده قرار گرفته‌اند).

این محورها در بخش علمی همایش مورد بررسی قرار گرفت و تغییراتی در آن لحاظ شد؛ اما به طور کلی، شناساخت انجمن از نیازهای شرکت‌های زیرمجموعه خود باعث شده که آن‌ها به این سمت حرکت کنند که در نوع خود حرکت صحیحی است.

این سخن ششما صحیح است که تعدد محورها برای خروجی علمی یک همایش ممکن است غیراصولی و غیرممکن باشد؛ و این که گفتید معمولاً همایش‌های علمی تک محور هستند و خروجی مشخص و معین و قابل پیش‌بینی دارند، معنادار است؛ اما بر اساس نگاه برخی دانشمندان مطرح، گاهی نیاز به نگاه کلان داریم تا بستر عمومی و اصلی یک مسأله مشخص شود. اگر این نگاه را در نظر بگیریم، نگاه وسیع در همایش می‌تواند به عنوان آن بستر عمومی برای مقوله علمی همایش در نظر گرفته شود تا به عبارتی، ما نه متمرکز بر برگ درختان، بلکه به تماشای کل جنگل بنشینیم. این منطق می‌تواند برای این همایش به عنوان یک نگاه عمومی و زیرساختی در نظر گرفت. ضمن این که محوره‌های هفتگانه اکنون دارای کمیته تخصصی خود هستند و برای کسب بهترین نتیجه ممکن تلاش می‌کنند و به طور منطقی، رویکرد علمی دقیق‌تری برای سال آینده و سال‌های آینده تدبیر خواهد شد.»

با این اوصاف، پیش‌بینی از خروجی علمی همایش چگونه تعریف شده است؟ چه درآشتی می‌توان انتظار داشت؟

«در این باره همان‌طور که گفتیم، نمسی خواهیم برای اولین همایش ایده‌آل گرا باشیم. هر چند تلاش در کمیته‌های تخصصی شروع شده و هر محور

نشست خبری پنجمین همایش ملی توسعه دریامحور در انجمن کشتیرانی و صنایع وابسته با حضور رئیس، دبیر علمی و دبیر اجرایی برگزار شد. جمعی از اصحاب رسانه حضور داشتند ولی پرسش‌ها بیشتر از آن که در باره خود همایش باشد و بتواند ابعاد آن را تحلیل کند، در مسائل پیرامونی مانند اسنپ‌بک و زنگ‌ور و مباحث کلان بود که بیشتر حاشیه‌متن اصلی بود. از این رو، روزنامه اقتصاد سرآمد ترجیح داد، با گفت و گوی اختصاصی با دکتر صادقی - دبیر علمی همایش - برخی مسائل و ابهامات مخاطبان خود را بازگشایی و روشن کند:

ارزش و اعتبار همایش علمی

پنجمین همایش توسعه دریامحور در ۲۷ و ۲۸ بهمن ماه در سالن همایش‌های بین‌المللی صدا و سیما برگزار خواهد شد. این به آن مناسبت که از امروز تا روز رویداد حدود پنج ماه فرصت باقی‌است. آیا در چنین فرصت محدودی، با منطق علمی و پژوهشی، خروجی علمی مناسبی را ششاهد خواهیم بود؟ به طور کلی، شاخص و معیارهای علمی بودن این همایش کدام‌ها هستند؟

سسرکار خانم دکتر صادقی که به مصداق فامیلی‌با مسامی‌که دارند کاملاً صادقانه با ما سخن گفتند در این باره گفت:

«ابتدا، از شما برای طرح این سوالات مهم قدرانی می‌کنم. اما همان‌طور که می‌دانید من تازه به جمع این همایش پیوسته‌ام و خود در باره مباحث علمی این همایش، نگاه و نظرات مشخصی دارم. اما به هر صورت، وجه علمی همایش، برای یک شروع و البته استمرار به شرط تحقق آرمان‌های علمی در قواره این همایش، قابل قبول و قابل تحسین است. هر چند که زمان محدود ۵ ماهه برای تحقق یک نگاه آرمانی بسیار اندک است. بسیاری از کارهای علمی باید پیش از این‌ها شروع می‌شد، با این حال، این شروع هم می‌تواند در جای خود به نوبه خود، مبارک باشد به شرط تثبیت و استمرار تا جایی که بتوان در فرصت مناسب و کافی با اهالی علم و دانش و پایگاه‌های علمی رابطه مستقیم و معناداری ایجاد کرد و در نهایت، خروجی تلاش‌ها در یک همایش به علاقه‌مندان عرضه گردد.

برای بهبود شرایط، در پژوهشگاه برای همین همایش، چارچوب مشخصی طراحی کردیم تا همایش بیشترین جلوه علمی پیدا کند. نمی‌خواهم آرم‌ان گزایی کنم و بگویم که این همایش صد در صد علمی خواهد بود؛ اما برای این که رنگ و بوی علمی به خود بگیرد با این امید که در سال آتی و سال‌های آینده، به حد آرم‌انی نزدیک‌شود، برنامه‌هایی پیش‌بینی شده که امیدوارم به زودی در سایت همایش بارگذاری‌شود و به علاقه‌مندان ارائه‌شود. ارائه همین برنامه‌های علمی باعث شده که همایش از آبان‌ماه به بهمن‌ماه منتقل‌شود و فرصت بیشتری را بعد علمی داده‌شود. این نشان می‌دهد که برگزارکنندگان هم به تعمیق و گسترش بعد علمی همایش علاقه‌مند هستند. به‌شخصه ادعا ندارم که در همایش جاری بتوانیم آن نگاه دقیق، علمی و آرم‌انی را محقق کنیم؛ اما با برنامه دقیق تلاش می‌کنیم به حداقل نتایج از بعد علمی برسیم و امیدوار باشیم در سال‌های آینده آن را تقویت و نهادینه کنیم. انجمن کشتیرانی و صنایع وابسته حدود ۴۰۰ شرکت در زیرمجموعه خود دارد که همگی بعد عملیاتی دارند که اتفاق یک نقطه‌حسن و مثبت است. ما نمی‌خواهیم بعد عملیاتی را کم‌رنگ کنیم؛ بلکه می‌خواهیم با پررنگ‌تر کردن بعد علمی، نتایج حاصله از نمایشگاه را به حداکثر ممکن ارتقاء دهیم. کنار هم قرار گرفتن دو بعد علمی و عملیاتی می‌تواند نتایج چشمگیری حاصل کند. ضمن این که قرار نوبده و نیست که همایش صد در صد علمی باشد؛ بلکه با تقسیم در صد معناداری رابطه بین علم و عملیات ایجاد شود و فاصله این دو کم‌شود و به هم نزدیک‌شوند. بنابراین، توجه به هر دو جنبه علمی و عملیاتی این همایش حائز اهمیت است.»

محورهای همایش

محور کلان برای این همایش پیش‌بینی شده است. پرسش این است که

پنجمین همایش توسعه دریامحور بارویکرد تقویت ارتباط بهینه میان بخش خصوصی و دولتی برگزار می‌شود



دبیر انجمن کشتیرانی گفت: اگر توان دیپلماسی اقتصادی خود را تقویت کنیم، هیچگاه کربدوری مانند زنگ‌ور به زبان ما عملیاتی نخواهد شد، احداث چنین کربدوری منافع

ایران را تحت تأثیر قرار می‌دهد. به گزارش اقتصادسرآمد، مسعود پل‌مه دبیر انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته در نشست خبری با بیان اینکه تشکل ملی کشتیرانی ایران دارای قدمتی بالغ بر ۷۲ سال است و بیش از ۴۰۰ شرکت فعال در حوزه لجستیک بندری و دریایی کشور فعالیت می‌کنند، گفت: این شرکت‌ها در تمامی زمینه‌های مدیریت، اجرا و سرمایه‌گذاری منشأ اثر بوده و همواره به‌عنوان حامیان اصلی تجارت خارجی کشور ایفای نقش کرده‌اند. وی افزود: در سال جاری پنجمین دوره همایش توسعه دریامحور یساً اقتصاد دریا محور برگزار خواهد شد.

برگزاری چنین همایشی باید با استفاده از تمام توان علمی، اجرایی و مدیریتی دولت و بخش خصوصی صورت گیرد، زیرا اقتصاد دریا محور یکی از اهمیت‌ترین مباحث اقتصادی کشور است. دریا موهبتی الهی است که موتور پیشران اقتصاد، پیشرفت و تعالی کشور محسوب می‌شود، اما متأسفانه تاکنون نتوانسته‌ایم به‌طور شایسته از این ظرفیت استفاده کنیم. دبیر انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته بیان کرد: امیدواریم فرصت‌های از دست رفته را با اهمیت حداکثری و انرژی مضاعف جبران کنیم. در این دوره، همایش با رویکرد تقویت ارتباط بهینه میان بخش خصوصی و دولتی برگزار خواهد شد. وی گفت: از دستاوردهای دوره گذشته ایجاد دبیرخانه دائم کربدور شمال-جنوب بود. این کربدور بیش از ۲۲ سال پیش میان ایران، روسیه و هند توافق شده اما تاکنون به شکل اجرایی و عملی محقق نشده است. سال گذشته روسیه ۹۰۰ میلیون تن تبادل کالا داشت. اما سهم ایران تنها حدود ۶ میلیون تن بود که از این کربدور عبور کرد، که رقم بسیار ناچیزی است. وی افزود: نباید مزیت‌های این کربدور را از دست بدهیم. امروز کشورهایی که حتی منفعتی در اوراسیا و خاورمیانه ندارند، به دنبال سرمایه‌گذاری در این منطقه هستند. به‌عنوان مثال در سال ۱۳۸۶ اتاق بازرگانی آمریکا در اجلاس قزاقستان پیشنهاد کربدور اوراسیا را مطرح کرد. این در حالی است که آمریکا در جهان نقش ضد اقتصادی دارد اما برای منافع خود در منطقه چنین پیشنهادهائی ارائه می‌دهد. مشابه همین موضوع را امروز در کربدور زنگ‌ور شاهد هستیم.

پل‌مه گفت: اگر توان دیپلماسی اقتصادی خود را تقویت کنیم، هیچگاه کربدوری مانند زنگ‌ور به زبان ما عملیاتی نخواهد شد. احداث چنین کربدوری منافع ایران را به شدت تحت تأثیر قرار می‌دهد؛ زیرا در این صورت کامیون‌های ترکیه دیگر از مسیر ایران عبور نمی‌کنند و ماکدرت چانه‌زنی اقتصادی خود را در ترکیه از دست می‌دهیم. وی افزود: متأسفانه نقطه ضعف ما نبود نگاه دیپلماسی اقتصادی در ساختار دولتی بوده است. خودشیخانه‌با روی کار آمدن دولت چهاردهم ششاهد تغییرات مثبتی هستیم و امیدواریم این تغییرات به رویکردهای اجرایی منجر شود. دبیر انجمن کشتیرانی گفت: یکی از مشکلات مهم، انقطاع در خط ریلی رشت - آستارا است که باید هر چه سریع‌تر به مر حله اجرا برسد. با ابتکار عمل می‌توان تهدید زنگ‌ور را به تعویق انداخت. وی افزود: یکی از اهداف اصلی برگزاری این همایش‌ها معرفی فرصت‌های پیش‌رو و تبدیل تهدیدها به فرصت بوده است. در اطراف ایران روزانه صدها میلیون تن کالا در حال جابجایی است و بالغ بر ۱۲ کربدور فعال وجود دارد. اگر توانمندی خود را ارتقا دهیم، طراحان این کربدورها ناچار خواهند شد ایران را به‌عنوان شریک استراتژیک خود بپذیرند. دبیر انجمن کشتیرانی گفت: این امر بدون اعتماد دولت به بخش خصوصی محقق نخواهد شد. دولت باید نقش رگولاتور و تسهیل‌گر داشته باشد نه مجری. وقتی دولت در اجرا ورود پیدا می‌کند، هزینه‌ها افزایش می‌یابد و مزیت‌های رقابتی از دست می‌رود. برای نمونه کانیتیری که از هند با مسیر دریایی به مسکو می‌رسد ۲۵ روز زمان و ۴۲۰۰ دلار هزینه دارد اما همان کانیتیر از مسیر ایران ۵۵ روز زمان می‌برد و ۸۰۰ دلار هزینه دارد. وی افزود: دلیل این امر آن است که دولت به‌جای تسهیل‌گری وارد اجرا شده است. در حالی که تجربه جهانی نشان می‌دهد دولت باید هزینه کند تا فرصت کار، اشتغال و تولید ایجاد شود. سرمایه‌گذاری و اجرای پروژه‌ها باید بر عهده بخش خصوصی باشد. پل‌مه گفت: ما بنا داریم انسال نیز به‌عنوان سربازان اقتصادی کشور فرصتی فراهم کنیم تا در شرایط دشوار و ننگنهای اقتصادی، گشایشی برای کشور ایجاد شود.

دبیرکل انجمن کشتیرانی با اشاره به اجرای مکانیزم اسنپ‌بک و تأثیر آن بر تجارت ایران گفت: در چند دهه گذشته همواره با تحریم‌ها مواجه بوده‌ایم و آثار آن‌ها شرایط موجود را تشدید نکرده است. البته این تشدیدها به معنای صد در صدی نیست و بیش از ۳۰ درصد تأثیرات تشدیدکننده نخواهد داشت. وی افزود: آنچه در تجارت بین‌المللی اهمیت دارد، دسترسی مستقیم به سیستم‌های بانکی و صنعتی است؛ در حالی که هم‌اکنون ما از این چرخه محروم هستیم. با این حال تجربه‌های گذشته در شرایط اسنپ‌بک، پیش از برجام و در دوره‌های قبلی تحریم، تجارب ارزشمندی را برای ما به همراه داشته است.

پل‌مه خاطرنشان کرد: با استفاده از این تجارب و علی‌رغم تشدیداتی که اسنپ‌بک ممکن است ایجاد کند، ناوگان کشور توانمندی مدیریتی، اجرایی و عملیاتی لازم را دارد و اطمینان می‌دهیم هیچ خللی در روند صادرات و واردات ایران ایجاد نخواهد شد. وی در پایان گفت: هرچند تمام تلاش ما بر این است که شرایط به‌گونه‌ای تسهیل‌شود که افزایش هزینه ایجاد نشود، اما تصمیمات تحریمی و استکبارانه علیه ایران متأسفانه نقش افزایشی بر نرخ تبادل کالا و قیمت تمام‌شده آن داشته است.