اقتصاد سرآمد
سه‌شنبه-۵ اسفند ۱۴۰۴-سال یازدهم-شماره ۲۴۳۲

شیلات

دهه طلایی میگوی ایران از ارزآوری تا چالش‌های نوین

صنعت میگوی کشـــور در یک دهه اخیر، علاوه بر بهبود معیشت روستاییان و اشـــتغال‌زایی، موفق به ارزآوری بیش از ۱.۲ میلیارد دلار شـــده اســـت که نشان‌دهنده جایگاه مهم آن در اقتصاد ملی است.

به گزارش اقتصادسرآمد، در تحلیلی که توسط علی اکبر خدایی-دبیر کل اتحادیه تولید و تجارت آبزیان منتشر شده، آمده است: تولید میگو از ۱۷,۷۹۵ تن در ســـال ۱۳۹۴ به اوج خود یعنی ۶۰,۶۳۱ تن در سال ۱۴۰۱ رسید. تولید در ســـال‌های ۱۴۰۲ و ۱۴۰۳ به دلیل شیوع بیماری AHPND در استان‌های بوشهر و هرمزگان، با افت شـــدید مواجه شد. اما پیش‌بینی می‌شـــود تولید ســـال جاری به بیش از ۶۱ هزار تن برسد که بالاترین رکورد تاریخ صنعت است و جهش آن عمدتاً به رشد تولید در استان بوشهر نسبت داده می‌شود.

در زمینه صادرات، گشایش موانع اداری و قرنطینه‌ای با روسیه و چین موتور اصلی رشد بوده است. روسیه به مهم‌ترین بازار صادراتی تبدیل شـــده و سهم آن به ۵۸.۵٪ در ســـال ۱۴۰۳ افزایش یافته اســـت. این در حالی اســـت که صادرات به چین به دلیل بیماری AHPND کاهش یافته است. امارات متحده عربی نیز جایگاه دوم را حفظ کرده است.

بالاترین درآمد ارزی در سال ۱۴۰۰ با ۱۸۲.۷ میلیون دلار ثبت شد. درآمد سال ۱۴۰۳ به حدود ۹۱.۶ میلیون دلار کاهش یافت. این کاهش بیش از آنکه ناشی از افت جهانی قیمت باشد، به سیاست‌های سختگیرانه دولت در نحوه بازگشـــت ارز صادراتی نسبت داده شده است.در نهایت، صنعت میگو نیازمند مدیریت دقیق عواقب زیســـت‌محیطی روش‌های تولید فوق متراکم و رفع موانع بازگشـــت ارز برای حفظ روند رشد درآمدی در آینده است.

استان مرکزی بازیگر کلیدی آبزی‌پروری در کشور

مدیر شیلات سازمان جهاد کشاورزی استان مرکزی گفت: این استان با ایجاد زیرساخت‌های استراتژیک در بخش آبزی‌پروری، به یکـــی از بازیگران کلیدی در حفظ زنجیره ارزش آبزی‌پروری کشـــور تبدیل شده است.

به گزارش اقتصادسرآمد، حسن اکبری به ایرنا افزود: با توجه به اینکه تراز تجاری بخش کشاورزی و غذا در ســـال‌های اخیر به منفی ۱۳ میلیارد دلار رسیده و سرانه مصرف مواد غذایی تحت تاثیر تورم با کاهش مواجه شده اســـت، تکمیل حلقه‌های نهایی زنجیره تولید از ضرورت‌های اجتناب‌ناپذیر توســـعه بخش کشاورزی در اســـتان مرکزی به شـــمار می‌رود که این موضوع در بخش آبزی‌پروری مورد توجه قرار گرفت.

وی اظهار کرد: اجرای این پروژه مهم در راســـتای راهبردهـــای وزارت جهاد کشـــاورزی و با هدف تضمین امنیت غذایی به‌عنـــوان یکی از ارکان اصلی امنیت ملی آغاز و دســـتاوردهای قابل توجهی برای استان به همراه دارد.

مدیر شیلات سازمان جهاد کشاورزی استان مرکزی تصریح کرد: نخســـتین محور، کاهـــش ضایعات و افزایش بهره‌وری در بخش آبزی‌پروری استان است، چرا که با توسعه صنایع فرآوری و بسته‌بندی مدرن، از خروج محصولات خام و فسادپذیر از چرخه مصرف جلوگیری می‌شود و ارزش افزوده حاصل از تبدیل ضایعات به محصولات باکیفیت، محقق می‌شود.

وی افزود: دومین دســـتاورد مهم ایـــن طرح، ایجاد اشتغال پایدار و رونق تولید اســـت، در شرایطی که سرمایه‌گذاری در بخش کشـــاورزی طی سال‌های گذشـــته با کاهش روبه‌رو بوده، بخش آبزی‌پروری با جذب سرمایه‌گذاران و ایجاد فرصت‌های شغلی پایدار، الگویی موفق از پیوند توســـعه روســـتایی با اقتصاد ملی ارایه می‌دهد.

مدیر شیلات سازمان جهاد کشاورزی استان مرکزی همچنین تامین بازارهای ملی و صادراتی را از دیگر مزیت‌های این اقدام برشمرد و گفت: امروز این استان نه‌تنها توان تامین و عرضه محصولات تولیدی آبزی را دارد، بلکه با تبدیل‌شدن به یکی از قطب‌های فرآوری آبزیان کشور، نقشـــی موثر در تنظیم بازار داخلی و کاهش وابستگی به واردات ایفا می‌کند.

«سرآمد» بررسی می‌کند؛

تهدیدات سایبری در صنعت دریایی

کشتی‌های فرسوده در تیررس حملات سایبری

گروه صنایع دریایی-مرتضی فاخری-صنعت دریایی که همواره نمـــادی از تجارت، مبادله و پیوند میان فرهنگ‌ها و اقتصادهای گوناگون بوده است، امروز در آســـتانه یکی از بزرگترین دگرگونی‌های تاریخی خود قرار دارد. این دگرگونی، بر خلاف گذشته که ناشی از تغییر در اندازه کشتی‌ها یا مسیرهای تجاری بود، ریشه در فضایی ناملموس اما بسیار تأثیرگذار دارد: جهان سایبر. موج چهارم انقلاب صنعتی با خود دیجیتالی‌شدن همه‌جانبـــه را به همـــراه آورده و کشـــتی‌های غول‌پیکر اقیانوس‌پیما، از قطعات فولادی صرف به مراکز داده شناور تبدیل شـــده‌اند که هر گوشه آنها به شـــبکه‌ای گسترده از سنسورها، سیستم‌های موقعیت‌یابی و تجهیزات ارتباطی پیشرفته مجهز اســـت. اما این تحول شگرف، روی دیگر سکه‌ای است که چندان به چشم نمی‌آید؛ افزایش تصاعدی آســـیب‌پذیری‌ها و گشـــوده شـــدن دریچه‌های تازه‌ای برای نفوذ، خرابکاری و اخـــاذی که می‌تواند لرزه بر اندام بزرگترین اقتصادهای جهان بیندازد.

در دنیایی که ۸۰ درصد از کالاهای مصرفی مردم از طریق دریا جابه جا می‌شود، هر اختلال در زنجیره تأمین دریایی، پیامدهایی فـــوری و گران‌قیمت بـــرای زندگی روزمره شـــهروندان عادی تا برنامه‌ریزی‌های کلان شرکت‌های فراملیتی به دنبال خواهد داشت. تهدیدات سایبری در این عرصه، دیگر محدود به سرقت اطلاعات محرمانه یا از کار انداختن موقت ســـامانه‌های اداری نیست؛ امروز صحبت از به گِل نشاندن یک کشـــتی نفتکش با جعل سیگنال‌های جی‌پی‌اس، تغییر مسیر محموله‌های باارزش از طریق نفوذ به اســـناد الکترونیکی و یا حتی توقف کامل عملیات یک بندر بزرگ با یک حمله باج‌افزاری ساده است. این واقعیت تلخ، مدیران ارشد شرکت‌های کشـــتیرانی را در وضعیتی کاملاً تـــازه قـــرار داده، جایی که دیگر صرفـــاً دانش فنی دریانوردی کفایت نمی‌کند و درک عمیق از پیچیدگی‌های فضای ســـایبر، به یکی از الزامات اساسی برای بقا و تداوم کسبوکار تبدیل شده است. تقاطع سنت دیرینه دریانوردی با فناوری‌های نوین، چنان چالش‌های بکری پدید آورده که پاســـخ‌گویی به آن‌ها نیازمند نگاهی نـــو و رویکردی چندوجهی فراتر از راهکارهای مرسوم گذشته است.

کشتی‌های فرسوده در تیررس حملات سایبری

ناوگان دریایی جهانی اگرچه از منظر ظرفیت حمل و تنوع شناورها همواره رو به توسعه بوده، اما واقعیتی انکارناپذیر در دل این صنعت خودنمایی می‌کند: میانگین سنی بالای کشتی‌ها. بسیاری از شناورهایی که امروز اقیانوس‌ها را در می‌نوردند، در دوره‌ای طراحی و ساخته شده‌اند که خبری از تهدیدات سایبری امروزی نبود و به همین دلیل، زیرساخت فناوری آن‌ها در برابر حملات مدرن، آســـیب‌پذیری‌های بنیادینی دارد. این شـــکاف عمیق میان نسل فناوری‌های به‌کاررفته در این کشتی‌ها و پیچیدگی روزافزون حملات ســـایبری، وضعیتی خطرناک خلق کرده که می‌توان آن را به اســـتحکامات ظاهراً مقاوم اما پی‌کن شده‌ای تشبیه کرد که از درون آماده فروپاشـــی است. سیســـتم‌های قدیمی ناوبری، تجهیزات کنترلی فاقد پروتکل‌های امنیتی مدرن و نبود زیرساخت مناسب برای دریافت به‌روزرسانی‌های منظم، همگی دست به دست هم داده‌اند تا ناوگان فرسوده به اهدافی آســـان و جذاب برای گروه‌هـــای باج‌افزاری و حتی خرابکاران دولتی تبدیل شوند. غافلگیری تلخ ماجرا اینجاست که هزینه نوسازی یا ایمن‌سازی این کشتی‌ها در برابر تهدیدات ســـایبری، در مقایسه با خسارات هنگفت ناشی از توقف عملیات، غرق شدن محموله یا حتی به گل نشستن یک شناور، رقمی ناچیز محسوب می‌شود.

پرسش اساســـی که اینجا مطرح می‌شـــود آن است که آیا باید امنیت سایبری ناوگان فرسوده را به عنوان یک چالش غیرقابل حل و پرهزینـــه نادیده گرفت، یـــا آن را به مثابه یک اولویت راهبردی برای تضمین تداوم کســـب‌وکار و ایمنی دریانوردی تعریف کرد؟ تجربه نشـــان داده که نگاه ســـاده‌انگارانه به این موضوع، نه فقط مالکان کشـــتی، که تمام زنجیره تأمین را با مخاطـــرات جدی مواجه خواهد کرد. راهـــکار اما در تعویـــض یکباره تمـــام تجهیزات یا بازنشستگی سریع ناوگان قدیمی خلاصه نمی‌شود، بلکه باید در پیاده‌سازی لایه‌های دفاعی هوشمندانه و متناسب با محدودیت‌های این شـــناورها جستجو شود. جداسازی شبکه‌های عملیاتی حیاتی از ارتباطات عمومی و اینترنت پرســـرعت، به‌کارگیری ســـامانه‌های پایش مستمر برای شناســـایی رفتارهای غیرعادی و مهم‌تـــر از همه، تدوین پروتکل‌های واکنش سریع در مواجهه با حملات، از جمله اقداماتی است که می‌تواند بدون نیاز به بازسازی اساسی، سطح ایمنی این کشـــتی‌ها را به طرز چشم‌گیری افزایش دهد. در این میان، نقش سازمان‌های رده‌بندی و نهادهای نظارتی بین‌المللی در الزامی‌کردن استانداردهای حداقلی امنیت سایبری برای کشـــتی‌های با هر سن و سالی، نقشی تعیین‌کننده و حیاتی خواهد بود.

اینترنت پرسرعت در کشتی‌ها، نعمت یا نقمت امنیتی؟

انقـــلاب ارتباطات دریاها بـــا ورود اینترنـــت ماهواره‌ای پرسرعت، به ویژه اســـتارلینک، فصل تازه‌ای را در تاریخ دریانوردی مدرن گشـــوده که تأثیرات آن فراتر از تصور فعالان باســـابقه این صنعت بوده اســـت. تا پیش از این، ملوانان در دل اقیانوس‌ها با محدودیت شدید پهنای باند و هزینه‌های سرسام‌آور ارتباطات ماهواره‌ای دست و پنجه نرم می‌کردند و تماس با خشـــکی به مکالمات ضروری یا پیام‌های متنی مختصر خلاصه می‌شد. اما امروز، نسل جدید ارتباطات، کشتی‌ها را به شـــناورهایی کاملاً متصل تبدیل کرده که خدمه آن می‌توانند از پهنای باندی به مراتب بیشتر از بســـیاری از نقاط شهری برخوردار باشـــند. این تحول، افزون بر افزایش رفاه و بهبود روحیه خدمه که خود مزیتی ارزشمند است، امکان نظارت لحظه‌ای بر عملکرد موتورها، دریافت به‌روزرســـانی‌های فوری نرم‌افـــزاری، برگزاری جلســـات ویدیویی با دفتر مرکزی و دسترسی بی‌وقفه به اطلاعات هواشناسی و نقشـــه‌های ناوبری را فراهم کرده است. شرکت‌های کشتیرانی پیشرو امروز می‌توانند ناوگان خود را از راه دور مدیریت کرده و با تحلیل داده‌های ارسالی از شناورها، مصرف سوخت را بهینه‌سازی کرده و از بروز خرابی‌های پرهزینه پیشگیری کنند.

اما این اتصال همیشگی و پرسرعت، روی دیگری نیز دارد که کمتر مـــورد توجه قرار گرفتـــه و آن افزایش تصاعدی سطح دسترسی برای مهاجمان ســـایبری است. هر کشتی متصل به استارلینک، درست مانند یک رایانه همیشه آنلاین در خشکی، دارای آدرس اینترنتی منحصربه‌فردی است که آن را در معرض پویش‌های خودکار و حملات گســـترده قرار می‌دهد. خطری که اینجا وجـــود دارد نه در فناوری خود استارلینک، بلکه در ناآمادگی زیرساخت‌های امنیتی کشتی‌ها برای مواجهه با این حجم از تهدیدات نهفته است. بسیاری از شناورها با همان شبکه‌های قدیمی و بدون هیچ لایه دفاعی معناداری، به این شـــاهراه ارتباطی پرسرعت وصل می‌شـــوند و عملاً دریچه‌ای نفوذناپذیر را به روی مهاجمان می‌گشـــایند. تصور کنید هکری بتواند از طریق همین اتصال، به سامانه تعیین موقعیت کشتی نفوذ کرده و آن را به مسیر اشتباه هدایت کند، یا با دسترسی به سیستم‌های کنترلی موتور، آن را در نزدیکی ساحل یا تنگه‌ای خطرناک از کار بیندازد. ترمینال استارلینک در این سناریوی هولناک، نه یک ابزار ارتباطی، که به منزله دروازه‌ای نفوذ برای ورود به قلب سیســـتم‌های حیاتی کشـــتی عمل خواهد کرد. از این رو، اســـتفاده از این فناوری بدون تجهیز شـــناورها به دیوارهای آتش پیشرفته، سامانه‌های شناسایی نفوذ و مهم‌تر از همه، جداسازی دقیق شبکه ارتباطی از شبکه عملیاتی، نه یک نعمت، که یک نقمت تمام عیار امنیتی برای صنعت دریایی خواهد بود.

بنادر هوشمند در برابر طوفان سایبری

بنادر به عنوان حلقه اتصال خشکی و دریا، همواره نقشی محوری در پویایی اقتصاد جهانی ایفا کرده‌اند، اما نســـخه مدرن آنها با مفهوم «هوشمندی» چنان عجین شده که امروزه کمتر ترمینالی را می‌توان یافت که بدون اتکا به فناوری‌های پیشرفته دیجیتال اداره شود. این تحول دیجیتال که با استقرار هزاران سنسور اینترنت اشیا، سامانه‌های خودکار تخلیه و بارگیری، نرم‌افزارهای یکپارچه مدیریت ترمینال و ارتباط بی‌درنگ با کشتی‌ها و گمرکات همراه بوده، بهره‌وری را به سطوح بی‌سابقه‌ای رسانده و زمان ماندگاری کالا در اسکله را به حداقل ممکن کاهش داده است. بنادر هوشمند امروز موجوداتی زنده و پویا هســـتند که هر جزء آن‌ها با دیگری در حال تبادل اطلاعات اســـت؛ از لحظه ورود کشـــتی به آب‌های نزدیک بندر تا خـــروج کالا از دروازه‌های پایانی، همه چیز توسط الگوریتم‌های پیچیده و سیستم‌های خودکار مدیریت می‌شود. این پیوستگی و وابستگی متقابل، اگرچه کارآمدی خیره‌کننده‌ای به همراه داشـــته، اما در عین حال، بنادر را به هدفی وسوســـه‌انگیز و فوق‌العاده آســـیب‌پذیر در برابر طوفان‌های ســـایبری تبدیل کرده که با یک ضربه می‌توانند شـــریان حیاتی اقتصاد یک کشور یا حتی منطقه را مسدود کنند.

حادثه تلخ باج‌افزاری بندر ناگویا در ژاپن، که عملیات پایانه صادرات خودروهای تویوتا را برای روزها فلج کرد، تنها نمونه‌ای کوچک از فاجعه‌ای است که در انتظار بنادر فاقد آمادگی لازم می‌باشـــد. در چنین حملاتی، مهاجمان دیگر به دنبال سرقت اطلاعات ســـاده نیستند، بلکه با قفل کردن سیستم‌های مدیریت محموله، از کار انداختن جرثقیل‌های خودکار یا مختل کردن ســـامانه‌های شناسایی کشتی‌ها، به سرعت اختلالی زنجیره‌وار در تمام فرآیندهای بندر ایجاد می‌کنند. نکته هشـــداردهنده آنجاست که وابستگی شدید بنادر مدرن به تأمین‌کنندگان متعدد فناوری و نرم‌افزار، سطح حمله را به شدت افزایش داده و هر نقطه ضعفی در زنجیره تأمین دیجیتال، می‌تواند به منفذی برای نفوذ گسترده تبدیل شود. سنسورهای ارزان قیمت و فاقد پروتکل‌های امنیتی، ارتباطات بی‌سیم محافظت‌نشده میان تجهیزات و ضعف در به‌روزرسانی منظم سیستم‌های قدیمی مدیریت ترمینال، همگی نقاط کوری هستند که می‌توانند فاجعه‌ای عظیم رقم بزنند. مقاوم‌سازی بنادر در برابر این طوفان سایبری، نیازمند سرمایه‌گذاری کلان در مراکز عملیات امنیتی اختصاصی، طراحی دقیق شبکه‌های جداگانه برای بخش‌های مختلف عملیاتی و مهم‌تر از همه، ایجاد پروتکل‌های روشن برای شرایط اضطراری و قطع یدک اســـت تا در صورت وقوع حمله، امکان ادامه حداقلی عملیات و بازگشـــت سریع به شرایط عادی وجود داشته باشد.

آموزش سایبری خدمه؛ خط مقدم دفاع در دریا

پیچیده‌ترین دیوارهای آتش و پیشـــرفته‌ترین سامانه‌های شناســـایی نفوذ نیز در نهایت در برابر یک کلیک ســـاده و ناآگاهانه بر روی یک لینک آلوده، بی‌دفاع و تسلیم خواهند بود. این حقیقت تلخ امـــا انکارناپذیر، جایـــگاه بی‌بدیل انســـان را در معادله پیچیده امنیت سایبری دریایی آشکار می‌سازد، آن هم در شرایطی که آمارها حکایت از آن دارد که نزدیک به نیمـــی از حوادث ســـایبری در این صنعت، ریشه در حملات فیشـــینگ و مهندســـی اجتماعی دارد. ملوانانی که ماه‌های متمادی دور از خانـــواده و در انزوا و خستگی دریانوردی می‌کنند، هنگام چک کردن ایمیل‌های شخصی یا اداری خود در آب‌های بین‌المللی، ممکن است هرگز تصور نکنند که پشت یک پیام به ظاهر ساده از سوی یک شـــرکت تأمین‌کننده یا حتی یکی از دوستان، گروهی از مجرمان ســـایبری کمین کرده‌اند. اســـتفاده بی‌رویه از حافظه‌های جانبی شخصی برای انتقال فایل میان رایانه‌ها نیز یکی دیگر از عادات خطرناکی است که هر ساله بدافزارهای متعددی را وارد شبکه داخلی کشـــتی‌ها می‌کند و تمامی تدابیر امنیتی گرانقیمت را نقش بر آب می‌سازد.

با وجود این تصویـــر نگران‌کننده، همین ملوانان می‌توانند به نیرومندترین و مؤثرترین خط دفاعی در برابر تهدیدات سایبری تبدیل شوند، به شرط آنکه نگاه به آنها از یک «حلقه ضعف» به «سرمایه‌ای هوشمند» تغییر یابد و آموزش‌های متناسب با شرایط واقعی زندگی در دریا برای آنها طراحی و اجرا شود. آموزش‌های سنتی و تئوریک که گاه در قالب سخنرانی‌های خشـــک و یک‌طرفه ارائه می‌شوند، هرگز نمی‌توانند ملوانی را برای تشـــخیص یک ایمیل فیشینگ حرفه‌ای یا امتناع از استفاده از یک حافظه جانبی ناشناس آماده کنند. آنچه مورد نیاز است، برگزاری کارگاه‌های عملی و شبیه‌سازی حملات واقعی روی کشتی‌هاست تا خدمه با عینک تجربه، تفاوت میان یک درخواست معمولی و یک تله ســـایبری را درک کنند. آموزش چگونگی تشـــخیص نشـــانی‌های جعلی اینترنتی، بررســـی هویت فرستندگان ایمیل‌های مشـــکوک و پروتکل مشـــخص برای مواجهه با موقعیت‌های غیرعادی، باید بـــه بخش جدایی‌ناپذیر از برنامه‌های آماده‌سازی خدمه پیش از سفر تبدیل شود. علاوه بر این، ایجاد فرهنگ گزارش‌دهی در میان خدمه، به‌گونه‌ای که بدون ترس از سرزنش یا توبیخ، هرگونه اتفاق مشکوک سایبری را بلافاصله به افسران مسئول اطلاع دهند، می‌تواند نقش چشمگیری در مهار سریع تهدیدات و جلوگیری از گسترش آنها به بخش‌های حیاتی کشتی ایفا کند.

دنیای دریانوردی امروز در پیـــچ تاریخی خود قرار دارد؛ جایی که امنیت فیزیکی دیگر برای محافظت از کشـــتی‌ها و محموله‌های گرانبها کافی نیســـت و نبـــرد در عرصه‌ای ناپیدا اما سرنوشت‌ساز جریان دارد. آنچه از خلال بررسی تهدیدات سایبری در این صنعت آشکار می‌شود، تصویری از آسیب‌پذیری‌های زنجیره‌وار و به‌هم‌پیوسته‌ای است که از کشتی‌های فرسوده با سیستم‌های قدیمی آغاز شده و تا بنادر هوشـــمند و مدرن امتداد می‌یابد. استارلینک اگرچه پنجره‌ای تازه به ســـوی ارتباطات پرســـرعت گشوده، اما همزمان درهای نفوذ را نیز به روی مهاجمانی گشوده که از هر نقطه ضعفی برای ایجاد اختلال استفاده می‌کنند. در این میان، آنچه به مثابه یک عامل تعیین‌کننده و حیاتی خودنمایی می‌کند، توجه به نیروی انسانی به عنوان نخستین و آخرین خط دفاعی اســـت. ملوانانی که بـــا آموزش‌های هدفمند و کاربردی، از یک تهدید بالقوه به یک دارایی هوشـــمند دفاعی تبدیل می‌شوند. عبور از این طوفان سایبری نیازمند نگاهی جامع و چندلایه است؛ جایی که فناوری‌های مدرن، پروتکل‌های دقیق و آگاهی نیروی انســـانی در هماهنگی کامل با یکدیگر، ســـدی مســـتحکم در برابر موج فزاینده حملات ایجاد کنند.

خبر

در راستای توسعه همکاری‌های دانشگاه و صنعت صورت گرفت؛

امضای تفاهم‌نامه دانشگاه امیرکبیر و هلدینگ تایدواتر برای تربیت نیروی انسانی متخصص

دانشگاه صنعتی امیرکبیر و یک هلدینگ با امضای تفاهم‌نامه‌ای آموزشی-پژوهشی، همکاری مشترک خود را در زمینه مدیریت بنادر، لجستیک و توسعه اقتصاد پایدار دریامحور با هدف تربیت نیروی انسانی متخصص و تقویت پیوند دانشگاه و صنعت گسترش می‌دهند.

به گزارش اقتصادسرآمد، تفاهم‌نامه همکاری آموزشی میان این دانشگاه و هلدینگ تایدواتر خاورمیانه با هدف توسعه آموزش‌های تخصصی و گسترش همکاری‌های علمی ـ صنعتی در حوزه مدیریت بنادر و اقتصاد پایدار دریامحور به امضا رسید.در آیین امضای این تفاهم‌نامه، مرتضی کلاه‌دوزان، معاون آموزشی و تحصیلات تکمیلی دانشگاه صنعتی امیرکبیر، با خیرمقدم به مدیرعامل، اعضای هیئت‌مدیره و همراهان هلدینگ تایدواتر خاورمیانه و همچنین نمایندگان شرکت آموزش فناوری ساحل و فراساحل، اظهار کرد: امضای این تفاهم‌نامه گامی مثبت در جهت مشارکت جدی‌تر دانشگاه در ارائه خدمات آموزشـــی و پژوهشـــی در حوزه مدیریت بنادر و اقتصاد پایدار دریامحور است و می‌تواند سرآغاز همکاری‌های بلندمدت و اثربخش میان دانشگاه و صنعت برای ایجاد ارزش در سطح ملی و بین‌المللی باشد.

وی با اشاره به سوابق آموزشی و پژوهشـــی خود در زمینه اقتصاد پایدار دریامحور افزود: در این حوزه فرصت‌های نوظهور و ارزشمندی وجود دارد که همکاری نظام‌مند میان دانشگاه و صنعت می‌تواند آن‌ها را به دستاوردهای ملموس در مسیر اشتغال‌زایی و توسعه اقتصادی تبدیل کند و منشأ خدمات مؤثر به کشور و مردم باشد.

در ادامه، مهدی قائم‌مقامی، مدیرعامل و عضو هیئت‌مدیره هلدینگ تایدواتر خاورمیانه، با ابراز خرســـندی از حضور در دانشـــگاه صنعتی امیرکبیر و انعقاد این تفاهم‌نامه گفت: هلدینگ تایدواتر خاورمیانه به‌عنوان شرکت سهامی عام پذیرفته‌شده در بورس، با بیش از نیم‌قرن ســـابقه در ارائه خدمات بندری و دریایی، برخورداری از بیش از چهار هزار نیروی انسانی و ۱۴ شرکت فعال، یکی از بزرگ‌ترین و توانمندترین شرکت‌های ایرانی در این حوزه به‌شمار می‌رود.

وی با اشاره به جایگاه ژئوپولیتیک ایران به‌عنوان یکی از مهم‌ترین شاهراه‌های ترانزیت کالا در خاورمیانه و غرب آسیا، بر اهمیت آموزش و پژوهش در حوزه مدیریت بندر، لجستیک و اقتصاد پایدار دریامحور تأکید کرد و افزود: یکی از چالش‌های اساسی این حوزه، کمبود نیروی متخصص و باتجربه و همچنین به‌روزرسانی‌نشدن سرفصل‌های آموزشی است؛ از این رو همکاری با دانشگاه صنعتی امیرکبیر به‌عنوان یکی از معتبرترین مؤسسات آموزش عالی کشور می‌تواند دستاوردهای ارزشمندی برای کشور به همراه داشته باشد.