پیشخوان

افق صنعت هوایی روشن است

یک کارشناس صنعت هوایی معتقداست: با وجود اقداماتی که در طول سال‌های گذشته برای بهبود شرایط این صنعت انجام شده هنوز نمی‌توان از بهبود اوضاع و تغییر قطعی صنعت هوایی ایران در قیاس با گذشته سخن گفت. محمد بشارتی در گفت‌وگو با ایسنا، با بیان این که به عملکرد وزارت راه و شهرسازی دولت یازدهم با اغماض نمره قبولی می‌دهم، اظهار کرد: با وجود آنکه در این چهار سال تلاش شد اقداماتی مثبت در دستور کار قرار گیرد و شرایط برای توسعه دوباره این بخش مهم فراهم شود، اما در عمل آنچه اتفاق افتاده با هدف گذاری‌های کلان فاصله‌ای جدی دارد. وی ادامه داد: هرچند نمی‌توان شرایط سخت تحریم و محدودیت‌های اقتصادی موجود را فراموش کرد و به آنها توجهی نداشت، اما آنچه بیشترین اهمیت را دارد نیاز به تغییر قطعی در شرایطی است که هنوز مانند قبل ادامه پیدا می‌کند. این کارشناس صنعت هوایی با اشاره به نیاز ایران به خرید ۴۰۰ فروند هواپیمای مسافرتی صرفا برای پاسخ دادن به نیازهای امروز بازار ایران، توضیح داد: ما امروز با شرایطی روبه‌رو هستیم که نزدیک ۹۰ درصد از بازار ایران از سوی شرکت‌های حمل و نقل خارجی مدیریت می‌شود. امروز شرکتی مانند ایران ایر ۴۵ هواپیما دارد که از این میان حدود ۷۰ درصد آنها زمین گیر هستند و به جز هواپیماهای ماهان تعداد هواپیماهای دیگر شرکت‌ها شاید به ۱۰ فروند نرسد. بشارتی ادامه داد: اگر ما قصد داریم با ایرلاین‌های منطقه مانند قطر و امارات متحده عربی رقابت کنیم نیاز به وارد شدن تعداد بسیار زیادی هواپیمای جدید خواهد بود هرچند پس از سال‌های طولانی هفت فروند هواپیما به ایران وارد شده، اما این هواپیماها برای شرایط ایران حتی مسکن نیز نیستند. وی با بیان این که با تغییرات به وجود آمده لغو تحریم‌ها و اقدامات ابتدایی صورت گرفته افق صنعت هوایی کشور روشن است، خاطر نشان کرد: برای رسیدن به این افق روشن نیاز به انجام اقداماتی جدی داریم تا ساختار صنعت هوایی ایران با تغییرات روز جهانی همراه شود. برای آنکه بتوان به وزارت راه و شهرسازی دولت قبل نمره‌ای بالاتر داد باید بسیاری از شرایط امروز این صنعت تغییر کند و امکان رقابت با شرکت‌های منطقه و حتی جهان فراهم شود.

رونق ساخت و ساز به معنای خروج بازار از رکود نیست

دست اندرکاران بازار مسکن معتقدند افزایش کارگاه‌های ساختمانی به معنی خروج بازار از رکود نیست و در عین حال به اذعان مسئولان، آنچه به تدریج رونق خواهد گرفت، بازار مسکن مصرفی است، نه دلالی.

به گزارش خبرنگار مهر طی روزهای اخیر یک مقام مسئول در مرکز آمار ایران از افزایش ۲۵.۵ درصدی پروانه‌های ساختمانی در بخش مسکونی تهران در زمستان سال ۹۵ خبر داده و پیش بینی کرده بود با توجه به اینکه این پروانه‌های ساخت و ساز در زمستان سال گذشته صادر شده‌اند، طی فصول بهار و تابستان سال جاری که بیشترین بازه زمانی ساخت و ساز در کشور محسوب می‌شوند، این پروانه‌ها به افزایش ساخت و ساز منجر شوند به خصوص که بر اساس آمار اشتغال در بهار امسال، شاغلان بخش ساخت و ساز افزایش حدودا ۱۰۰ هزار نفری نسبت به بهار ۹۵ داشته‌اند.

با توجه به این که یکی از اصلی‌ترین مشکلات موجود در بخش مسکن، وجود تعداد زیادی خانه خالی (۲ میلیون و ۶۰۰ هزار واحد مسکونی بر اساس اعلام نتایج سرشماری نفوس و مسکن سال ۹۵) است، بنابراین سمت عرضه در بازار مسکن با خللی مواجه نیست؛ هر چند که طرح جامع مسکن میزان نیاز کشور به سالانه ۹۰۰ هزار واحد مسکونی را تأیید می‌کند، با این حال به دلیل عدم تقویت سمت تقاضا و قدرت خرید پایین خانوارها، حتی در صورتی که واحدهای مسکونی در حال ساخت منطبق با الگوی مصرف باشند، باز هم توانایی خرید واحدهای مسکونی نوساز برای خانوارها با چالش‌های متعددی روبه رو است که برقرار کردن تناسب میان خروج ساخت و ساز از رکود با خروج بخش مسکن از رکود را امکان پذیر نمی‌کند به خصوص که انباشت پروانه‌های ساختمانی صادره بدون شروع به ساخت طی سال‌های اخیر نشان می‌دهد که نمی‌توان بر پایه‌امار پروانه‌های ساختمانی، پیش بینی درستی از آینده ساخت و ساز داشت.

■ **مظاهریان: رشد ۵.۶ درصدی قیمت مسکن به معنی فاصله گرفتن دلالان از بازار است**

حامد مظاهریان در گفت‌وگو با خبرنگار مهر درباره خروج ساخت و ساز از رکود و تناسب آن با خروج مسکن از رکود گفت: آماری که مرکز آمار ارائه می‌دهد بر اساس داده‌های متفاوتی از آمار ارائه شده از سوی وزارت راه و شهرسازی است؛ چراکه‌امار این وزارت را الگوی مصرف مسکن و ساختمان تعیین می‌کند.

معاون مسکن و ساختمان وزارت راه و شهرسازی افزود: آنچه ما در این وزارت دنبال می‌کنیم خروج مسکن مصرفی از رکود است نه خروج مسکن سفته بازانه از رکود. بنابراین آمار این مرکز نمی‌تواند بیانگر قطعی آغاز دوره‌های رونق یا اتمام دوره‌های رکود بازار مسکن باشد. وی با اشاره به افزایش ۵.۶ درصدی میانگین قیمت مسکن در تهران در ماه‌های اخیر بر اساس آمار وزارت راه و شهرسازی اظهار کرد: این میزان افزایش قیمت‌ها که کمتر از میانگین تورم ماهیانه چند ماه گذشته است، بهترین نشانه برای پیش بینی رشد بازار با شیب کند قیمتی است و ما از این موضوع کاملا رضایت داریم چراکه نشان می‌دهد بازار مسکن به سمت رفع نیاز واقعی خانوارها در حرکت بوده و از معاملات سفته بازانه فاصله زیادی گرفته است.

■ **انحراف از ساخت و ساز مصرفی کنترل نشده است**

محمدرضا معظمی، کارشناس مدیریت ساخت نیز در گفت‌وگو با خبرنگار مهر درباره خروج ساخت و ساز از رکود اظهار کرد: آنچه در جریان رونق ساخت و ساز در تهران دیده می‌شود، این است که همچنان الگوی مصرف رعایت نمی‌شود. وی با بیان اینکه بسیاری از سازندگان ترجیح می‌دهند ساخته‌هایشان مدت بیشتری بدون فروش بماند ولی از سود مورد نظر خود کوتاه نمی‌آیند گفت: به همین دلیل به سمت ساخت واحدهای مسکونی مورد نیاز جامعه در محله‌های کمتر لوکس حرکت نمی‌کنند. کارشناس مدیریت ساخت ادامه داد: بسیار دیده می‌شود که مسکن سازان ساختمان‌های زیر ۲۰ سال را در مناطق گران قیمت تهران تخریب و نوسازی می‌کنند اما حاضر نیستند در بافت‌های فرسوده پایتخت که بیشتر در مناطق میانی شهر وجود دارند به ساخت و ساز بپردازند. بنابراین اینکه گفته می‌شود ساخت و ساز از رکود خارج شده، به نظر من به معنی خروج بازار مسکن از رکود نیست.

بهره برداری از ۹۱۹ کیلومتر خط ریلی تا پایان سال

مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل و نقل گفت: در سال جاری ساخت ۹۱۹ کیلومتر مسیر ریلی جدید به پایان می‌رسد که این اقدامات معادل عملکرد ۵ ساله اقدامات در حوزه ریلی است.

خیرالله خادمی با اشاره به اقدامات وزارت راه و شهرسازی در حوزه توسعه شبکه ریلی در طول چهار سال گذشته، اظهار داشت: وزارت راه و شهرسازی در سال ۹۲ برای تسریع در تکمیل و ساخت پروژه‌های وسعه شبکه ریلی کشور، اولویت بندی انجام داد که براساس این اولویت بندی‌ها بتوانیم پروژه‌های با اهمیت را در دوره زمانی کوتاه تری به بهره برداری برسانیم.

بهره برداری از آزادراه آبیک تا ۲ سال آینده

معاون ساخت و توسعه آزادراه‌ها گفت: آزادراه آبیک- چرمشهر تا ۲ سال آینده به بهره برداری می‌رسد. به گزارش خبرنگار مهر سید حسین میر شفیع، در حاشیه بازدید از مسیر آزادراه چرمشهر- بومهن که با حضور علی صادقی، فرماندار پاکدشت صورت گرفت، در جمع خبرنگاران با بیان این که ساخت این آزادراه‌ها با سرمایه گذاری بخش خصوصی و نیز جذب سرمایه‌های خارجی انجام می‌شود، اظهار داشت: ساخت آزادراه چرمشهر- بومهن بار ترافیکی جنوب و غرب تهران به سمت شمال کشور را به طور محسوسی کاهش خواهد داد. وی ادامه داد: این آزادراه تاثیر فراوانی در کاهش مصرف سوخت، کاهش ترافیک و حفظ محیط زیست خواهد داشت.

نوسازی بافت فرسوده، توسعه شهرهای میانی

بهترین روش برای نوسازی بافت فرسوده در ایران، توسعه شهرهای میانی با همکاری بخش خصوصی است. به گزارش خبرگزاری صدا و سیما؛ بیت الله ستاریان کارشناس اقتصاد مسکن گفت:: نزدیک به ۲ میلیون و ۷۰۰ هزار محله بد مسکن به روایت وزیر راه و شهرسازی دولت یازدهم در کشور داریم که شناسایی شده است. محله‌هایی که به قول آخوندی برای رفع معضل فرسودگی هر کدام باید راه‌حل‌های مشخصی را دنبال کرد که به گفته ایشان طی یک برنامه ۱۰ ساله این کار شدنی است. وی افزود: مطلبی که وزیر راه و شهرسازی به آن اشاره کرده کاملاً درست است. چاره‌ای جز بازسازی بافت فرسوده نداریم و باید بد مسکن‌ها را بازسازی کنیم.

عضو مرکز تحقیقات مسکن و شهرسازی در گفتگو با «تجارت» تشریح کرد؛

آثار زیانبار آشفتگی در معماری شهری

در هیاهوی انتخابات ریاست جمهوری دوازدهم و حالا هم بحث رای اعتماد به وزرای پیشنهادی و انواع بحث‌های سیاسی و اقتصادی و اجتماعی، موضوعاتی که به نوبه خود مهم هم هستند مغفول مانده‌اند و به هر دلیل یادی از آن‌ها نمی‌شود. از جمله این بحث‌ها یکی هم بحث وضعیت آشفته معماری و نمای ساختمان‌ها و همچنین دکوراسیون و معماری داخلی منازل است که با کمترین نظارت، تقریبا به حال خود رها شده است و اگر نظارتی هم هست در حد رعایت برخی آیین نامه‌ها و بخشنامه‌هایی است که مدت‌هاست از تاریخ صدور آن‌ها می گذرد و بازبینی و تجدید نظر لازم در آن‌ها صورت نگرفته است. نتیجه این که از ابتدای ورودی شهرهای کشورمان و به خصوص تهران با انواع سبک‌ها و طرح‌های که بعضی از آن‌ها هم تابع هیچ قاعده و رویکردی نیست مواجه می‌شویم. در این میان استثناهایی هم کم و بیش وجود دارد که البته تاریخ ایجاد و احداث آن‌ها به خیلی قبل از زمان حاضر برمی گردد و این همان معماری‌ها و نماهایی است که حال گردشگران خارجی را خوب می کند و از دیدن آن مناظر سرشوق می‌آیند ولی در بقیه موارد بی سلیقگی‌ها و شلختگی‌های نماهای ساختمان‌ها هیچ حس خاص و خوشایندی را در بیننده بر نمی‌انگیزد و بی آن که بدانیم در روان و خلقیات ما تاثیر می گذارد و در برخوردهایمان با دیگران و با محیط زندگیمان تاثیرات زیرپوستی ناخوشایندی را برجای می گذارد که خروجی و نتیجه نهایی آن آشفتگی‌های روحی و ذهنی زیانبار است. به این بهانه بر آن شدیم تا با خانم دکتر ندا رفیع زاده عضو مرکز تحقیقات راه و مسکن وزارت راه و شهرسازی گفتگویی داشته و جویای نظر ایشان باشیم.

■ **به آینده امیدوار هستیم**

رفیع زاده در پاسخ به این سئوال که آیا جای خالی پرداختن به بحث معماری و شهرسازی در روزهای اخیر احساس می‌شود یا خیر پاسخ می‌دهد: متاسفانه همین طور است که می گویید. عضو مرکز تحقیقات راه و مسکن ادامه می‌دهد: نه تنها در روزهای اخیر بلکه در چند سال اخیر هم وضع به همین منوال است و شرایط به سمتی رفته است که بیشتر به موضوع حمل و نقل پرداخته می‌شود و هم بحث معماری و هم بحث مسکن در مراحل بعدی اهمیت قرار گرفته است. رفیع زاده در باب چرایی این امر توضیح می‌دهد: متاسفانه امروزه خیلی از موارد در رکود به سر می‌برند و دامنه این رکود هم به بحث مسکن و معماری کشیده شده است و باید منتظر ماند و دید که چه پیش می‌آید. کارشناس ارشد معماری در پاسخ به این پرسش که چشم انداز شما در باره آینده موضوع معماری چیست می گوید: من خوشبین هستم، اما من و همکارانم کارشناس هستیم و اهرم و قدرت اجرایی نداریم که بتوانیم در رسیدن به این چشم انداز خوشبینانه موثر باشیم و به همین دلیل باید فقط خوشبین باشیم و امیدوار که اتفاقات خوبی در این حوزه بیفتد. از رفیع زاده می‌پرسیم آیا اتفاق مهم و قابل تاملی در گوشه کنار مملکت و در مرکز در حوزه معماری در روزهای جاری رخ داده است که قابل درنگ و پیگیری باشد، پاسخ این است: نه متاسفانه، خبر خاص و قابل تاملی وجود ندارد و به همان نسبتی که در حوزه مسکن رکود حاکم است در بخش معماری هم وضعیت را کد است و خبر مهمی اتفاق نیفتاده است که قابل تامل باشد. نظر او را در باره اتفاقات مجلس و انتخاب دوباره آقای عباس آخوندی به وزارت راه و شهرسازی و تاثیری که این انتخاب در آینده حوزه معماری و شهرسازی می‌تواند داشته باشد جویا می‌شویم، وی معتقد است: امیدواریم در دوره جدید با توجه بیشتر به حوزه معماری و شهرسازی و با ابتکار عمل در این زمینه و نیز به کارگیری خلاقیت در جهت ایجاد تحول در وضعیت معماری شهرها شاهد شکوفایی امر مسکن و ساختمان و ساماندهی معماری و نمای شهرها باشیم.

■ **نمای شهر با ما حرف می‌زند**

علی سلطانی فر - طی سال‌های اخیر افزایش چشم‌گیر گرایش مردم به زندگی در شهر و رشد بی‌رویه شهرنشینی، تقاضای فزاینده‌یی را برای تهیه مسکن در پی داشته است و این موضوع نیز مشکلات متعددی را در زمینه توسعه شهری به وجود آورده است. در پاسخ به این نیاز شهروندان، بیشتر تولید کنندگان مسکن به دلیل اینکه به دنبال فروش سریع و بازگشت سرمایه خود هستند، لذا سعی در هرچه بیشتر مطرح کردن خود در محله مسکونی و نمایشی متمایز از بنای خود دارند و به همین دلیل موجب ناهماهنگی نمای ساختمان‌ها در سطح شهر شده و بر آشفتگی بصری شهر دامن می‌زنند. این در حالی است که امروزه مفهوم زندگی در شهر ابعادی پیچیده‌تر از گذشته پیدا کرده است و زندگی در کلان‌شهرها صرفا به معنای محلی برای اسکان نیست. جدای از ده‌ها و بلکه صدها مشکل و معضلی که زندگی شهری امروز به دلیل تراکم شدید، ترافیک سنگین، انواع آلودگی‌ها و.....به شهرنشینان وارد می‌کند نوع مبلمان شهری، نمای ساختمان‌ها و سایر مواردی که به ویژگی‌های بصری شهر مربوط می‌شود تاثیرات محرزی بر ساختار زندگی به ویژه در کلان شهرها دارد. به اعتقاد کارشناسان معماری و متخصصان شهرسازی نمای شهر از چنان هویتی برخوردار است که به تعبیر و تمثیلی، با ما حرف می‌زند. متاسفانه در اکثر شهرهای ما زبان مشترکی بین نماها وجود ندارد، نه فرهنگ مشترکی برای بیان دارند، نه مصالح یکسانی به کار گرفته‌اند و نه سبک مشخصی را دنبال می کنند. کلان شهر تهران از این منظر به شدت آسیب‌پذیر است و یکی از ویژگی‌های منفی این شهر نمای بصری آشفته و مبلمان ناموزون آن است که نه تنها تردد در تهران را دچار مشکل و نوعی سردرگمی کرده، بلکه آلودگی‌های بصری بسیاری را به وجود آورده است. چنین وضعیتی بی شک آسیب‌های بسیاری در ابعاد اجتماعی، فردی و روانی به شهروندان وارد می‌کند و موجب کاهش نشاط در زندگی شهری می‌شود. این در حالی است امروزه در اکثر کشورهای دنیا و در بسیاری از شهرهای بزرگ جهان، ضوابط و مقررات ویژه‌یی در ارتباط با سیما و کالبد شهر وجود دارد و گروهی از برجسته‌ترین افراد با تخصص‌های مرتبط هنر زیباسازی و زیبایی‌شناسی به کنترل طرح‌های بزرگ و کوچک معماری و شهری از نقطه نظر هماهنگی نمای بیرونی ساختمان‌ها و محیط شهری یعنی از جنبه‌های رنگ، حجم، مصالح مناسب، فضای پر و خالی نما، رعایت اصول هماهنگی و تناسبات و... می‌پردازند.

توجه و حساسیت مسوولان شهری به مبلمان و نمای شهری نه تنها موجب تسهیل رفت و آمد در شهر می‌شود بلکه فضایی آرامش بخش برای شهروندان به وجود می‌آورد. این توجه و دقت در عین حال یک سرمایه گذاری مناسب در عرصه گردشگری محسوب می‌شود. در واقع تمامی آنانی که از دیرباز به قصد سیاحت، از شهری به شهری یا از کشوری به کشور دیگر می‌رفته‌اند، در بخشی از سفر خود به تماشای آن چیزی پرداخته‌اند که جلوه‌یی از هنر معماری بوده است. بسیاری از کسانی که به عنوان گردشگر از کشور یا شهر خود به کشور یا شهر دیگری می‌روند علاوه بر تماشای بناهای تاریخی و جاذبه‌های طبیعی، بخش اعظمی از رضایت خود را ناشی از آرامش و زیبایی و نظم بصری شهر یا کشوری می‌دانند که به آن سفر کرده‌اند. خوشبختانه در سال‌های اخیر پس از مطرح شدن دوباره اهمیت فضاهای عمومی و ارزش زندگی شهری، موضوع نما اهمیت دوباره‌یی یافته است. لذا با توجه به اهمیت موضوع و مواردی که ذکر شد بررسی میدانی طرح ساختمان‌ها با بناهای اطراف از لحاظ کیفیت طرح معماری، نمای ساختمان، تناسب حجم آن با ساختمان‌های اطراف، زیبایی طرح و مصالح مورد استفاده و ... ضروری بوده و گامی موثر در بالا بردن کیفیت نماهای شهری است. بی‌شک در این زمینه نقش قانون گذاری و نظارتی شورای شهر بسیار اهمیت دارد و همچنین نقش و سهم کارشناسی سازمان میراث فرهنگی برای حفظ هویت و اصالت معماری شهر محرز است و بالاخره دقت نظر شهرداری در فرآیند اجرا، به عنوان ضلع سوم این مثلث، مطرح می‌شود و تعامل اصولی این سه مجموعه می‌تواند موجب ارتقای کیفیت بصری، نما و مبلمان شهر شود.

انجام ۲۳۴ پرواز به جده و مدینه

رحمت اله مه آبادی از انجام ۲۳۴ پرواز برای انتقال ۶۱ هزار و ۸۶۹ زائر به مدینه و جده خبر داد. رئیس هیئت مدیره و مدیرعامل شرکت فرودگاه ها با اشاره با اینکه این آمار مربوط به اجرای عملیات اعزام حجاج از ابتدا تا صبح امروز ۲۸ مرداد است، گفت: طبق برنامه اعلامی پروازهای رفت از ۸ مرداد آغاز شده است و تا ۴ شهریور تمام خواهد شد و پروازهای برگشت نیز از ۱۵ شهریور آغاز و تا ۳ مهر خاتمه خواهد یافت. وی با بیان اینکه پیش از ۸ مرداد نیز سه پرواز به عنوان پیش پرواز انجام شد، در مورد عملکرد و سهم دو خط هوایی ایران ایر و شرکت هواپیمایی سعودی که وظیفه اعزام حجاج را دارند، گفت: تاکنون ایران ایر با انجام ۱۷۹ پرواز و انتقال ۴۶ هزار ۴۷۸ زائر سهمی ۷۶.۸ درصدی و هواپیمایی سعودی با انجام ۵۵ پرواز و انتقال ۱۵ هزار و ۳۹۱ زائر سهمی ۲۳.۲ درصدی را داشته‌اند. مه آبادی در مورد عملکرد فرودگاه‌ها نیز گفت: تاکنون پروازهای حج از ۱۷ فرودگاه شامل امام خمینی(ره)، همدان، بندرعباس، اردبیل، تبریز، اصفهان، کرمان، مشهد، رشت، شیراز، ارومیه، اهواز، بوشهر، ساری، گرگان و یزد انجام شده و در حال انجام است که اکنون ۱۰ فرودگاه اردبیل، بندرعباس، همدان، تبریز، اصفهان، بوشهر، رشت، شیراز، کرمان و مشهد کار خود را به اتمام رسانده اند.

پروژه‌ای به اهمیت راه‌آهن در کرمانشاه اجرا نشده

استاندار کرمانشاه با اشاره به تاثیر راه آهن بر توسعه استان، گفت: در ۵۰ سال اخیر هیچ پروژه‌ای به اهمیت راه آهن در کرمانشاه اجرا نشده است.

به گزارش ایسنا، اسدالله رازانی در نشست کاری با فرمانداران و بخشداران استان با بیان اینکه در این دولت راه آهن از ملایر به کرمانشاه رسید که اتفاق بزرگی است، گفت: خصوصا در شش ماه اخیر سرعت این پروژه بی نظیر بود و اگر پیگیری‌ها نبود این پروژه اکنون به نتیجه نرسیده بود.

وی به تاثیر راه آهن کرمانشاه در توسعه استان هم اشاره کرد و گفت: این پروژه آنقدر برای توسعه استان مهم است که در ۵۰ سال اخیر هیچ پروژه ای با این اهمیت در استان اجرا نشده است.

رازانی گفت: در این چهار سال پروژه‌های مهم دیگری همچون خودروسازی و سامانه گرمسیری نیز در استان اجرا شده، با این وجود هنوز مشکل دیرینه استان یعنی بیکاری پابرجاست و باید با تلاش بیشتری به سمت کاهش بیکاری استان برویم.

رازانی اظهار کرد: با روند خوبی که در کشور ایجاد شده و تجربه کسب شده در چهار سال گذشته و همچنین اصلاحاتی که در کابینه صورت گرفته، یقینا در چهار سال آینده بخش زیادی از مشکلات کشور مرتفع خواهد شد.

بهره برداری از تهیه سامانه جامع مدیریت پروژه سازمان بنادر و دریانوردی

معاون سازمان بنادر و دریانوردی در مراسم بهره برداری از سامانه جامع مدیریت پروژه سازمان بنادر و دریانوردی گفت: با توجه به سیاست‌های دولت برای استقرار دولت الکترونیک و تأکید وزیر راه و شهرسازی مبنی بر استقرار سیستم‌های نظارتی هوشمند و مکانیزه، از دانش‌های نوین استفاده شد.

نورالدین علی آبادی در مراسم بهره‌برداری از سامانه جامع مدیریت پروژه CPMS که در سازمان بنادر و دریانوردی برگزار شد با اشاره به اهمیت فناوری‌های نوین در امور جاری اظهار داشت: امروزه اگر از هر شخصی در مورد میزان مفید بودن کنترل و نظارت در پروژه سؤال شود، بعید است که نظر منفی ارائه کند. وی افزود: کنترل و نظارت در کاهش هزینه، بهبود وضعیت، زمان‌بندی پروژه و جنبه‌های مختلف قرارداد مفید است.

معاون مهندسی و توسعه امور زیربنایی سازمان بنادر و دریانوردی با بیان اینکه «بحث اصلی میزان اثر گذاری است» تصریح کرد: همواره بحث میان افراد دارای اینرسی حرکت و سکون وجود داشته است؛ اما اختراعات مهمی مانند ماشین حساب، چاپ و موتور بخار که همواره با مخالفت افراد دارای اینرسی سکون مواجه بود سرانجام باعث شد تا این افراد خود را با شرایط موجود منطبق کنند.

علی آبادی با اشاره به وجود بیش از هزار پروژه در ابعاد و قیمت‌های مختلف در سازمان بنادر و دریانوردی گفت: اگر تعداد پروژه کم و مقیاس آن‌ها کوچک بود شاید می‌توانستیم با روش‌های قدیمی آن‌ها را نظارت و مدیریت کنیم، اما امروز برای اینکه بتوانیم پروژه‌ها را به‌طور مناسب شکست دهیم، میزان پیشرفت را رسد و نقاط ضعف را شناسایی کنیم و از همه مهم‌تر این اطلاعات برای ذی‌نفعان قابل مشاهده و در دسترس باشد به روش‌های جدیدی نیاز داریم. معاون سازمان بندرها و دریانوردی خاطرنشان کرد: با توجه به سیاست‌های دولت برای استقرار دولت الکترونیک و تأکید وزیر راه و شهرسازی مبنی بر استقرار سیستم‌های نظارتی هوشمند و مکانیزه، باید در این راستا از دانش‌های نوین استفاده کنیم. وی با اشاره به محدودیت‌های این پروژه در زمان تهیه یادآور شد: به دلیل اینکه سیستم اولیه بر پایه share point بود، امکان گسترش وجود نداشت و مدام باید برای به‌روزرسانی نسخه‌های جدید خریداری می‌شد و به دلیل قفل‌های مکرر، سرعت کار در سازمان به‌شدت کاهش می‌یافت. به گفته علی آبادی، وجود چنین محدودیت‌هایی باعث حرکت به سمت تهیه سیستم جدید شد و با توجه به سیاست‌های سازمان و بخش فاوا ما به دنبال سیستم‌هایی با قابلیت عدم اتکا به اینترنت و در مقابل با قابلیت استفاده از شبکه‌های اینترانت داخلی، استفاده از کد نویسی داخلی حرکت کردیم؛ و در نهایت منجر به انتخاب سامانه‌های CPMS و PAYWEB شد که بر پایه PMBUG نوشته شده است. معاون سازمان بندرها و دریانوردی در ادامه بیان داشت: در مرحله اول سه سرفصل زمان، هزینه و قیمت به‌عنوان برنامه‌های کاری قرار گرفت و طبق قرارداد با شرکت سفیران، فرایندهای مختلف تدوین و در سیستم اعمال می‌شود تا نیازهای تمامی ذی‌نفعان از شرکت‌های مشاور و پیمانکار گرفته تا مدیران سازمان و بندرها را برطرف کند و اطلاعات را به سمع و نظر آن‌ها برساند.

معاون مهندسی و توسعه امور زیربنایی سازمان بندرها و دریانوردی ابراز داشت: هم‌اکنون مرحله استقرار پروژه انجام شده و حدود یک ماه است که مشاوران و پیمانکاران علاوه بر معرفی خود به سامانه، اطلاعات موردنیاز را وارد آن می‌کنند. همچنین برای تکمیل مرحله انتقال اطلاعات در PMIS برای انطباق موارد به کمی‌زمان نیاز است. به‌علاوه در بخش آموزش نیز تاکنون چند جلسه‌آموزشی برای شرکت‌ها برگزار شده و برگزاری دوره‌های آموزش‌های غیرحضوری و حضور نیز در دستور کار قرار دارد.

علی آبادی به هدف تغییر رفتار سازمانی در مرحله آخر اشاره کرد و گفت: ضمن امیدواری نسبت به تحقق هدف خود، تمامی پروژه‌های BLT، BOT و تمامی قراردادها در این سامانه ثبت خواهد شد.

■ **تشریح مزایای سامانه CPMS نسبت به PMIS**

همچنین نورالدین علی آبادی در حاشیه مراسم راه‌اندازی سامانه جامع مدیریت پروژه در جمع خبرنگاران اظهار داشت: این سامانه برای کنترل پروژه‌های مختلف اجرایی در کشور است که سازمان بنادر و دریانوردی از یکی از مکانیسم‌های آن با استاندارد PMI استفاده می‌کند.

وی افزود: این سامانه امکان کنترل و نظارت بر مراحل مختلف پروژه را نشان می‌دهد به‌طوری که با استفاده از این سامانه می‌توان قسمت‌هایی که باید سریع‌تر از سایر بخش‌ها آغاز شود به‌علاوه هزینه‌های بخش‌های مختلف و نقاط بحرانی پروژه را شناسایی کرد و بر اساس آن پروژه‌ها را در بهترین حالت جلو برد. معاون سازمان بنادر و دریانوردی از اجرای اولین نمونه PMIS در بندر امام خمینی (ره) خبر داد و گفت: این سامانه در بندر امام فقط برای پروژه‌های مخصوص این بندر راه‌اندازی شد و تهران در سال ۸۴ از این پروژه برای تمامی بندرها استفاده کرد؛ اما امروز با استفاده از نرم‌افزارهای بومی، یک سامانه جامع و کامل، جایگزین سامانه قبلی می‌شود. علی آبادی هزینه تهیه این پروژه را ۹ میلیارد تومان اعلام کرد و گفت: مزیت‌های این پروژه نسبت به سامانه PMIS در حذف محدودیت‌های دسترسی و کاهش میزان وابستگی به شبکه اینترنت است.

پروژه از زمان شروع و پیدایش مراحل ۱۰ گانه‌ای دارد که فقط ۳ مرحله از موضوعات شامل محدوده، زمان و هزینه‌های پروژه مدیریت می‌شود.

معاون مهندسی و توسعه امور زیربنایی سازمان بنادر و دریانوردی بیان داشت: اجرای این پروژه بین یک تا ۳۰ درصد در کاهش هزینه‌ها تأثیر خواهد داشت. مقاومت در برابر سامانه‌های نوین در تمام سازمان‌ها وجود دارد اما خوشبختانه این مقاومت‌های به هم گرایی تبدیل شد و تمامی ذی‌نفعان با یکدیگر همکاری دارند. نکته قابل توجه این است که با استفاده از قابلیت ثبت امضا الکترونیک این سامانه علاوه بر شفاف‌سازی دیگر شاهد شکایت و ادعایی مبنی بر دیر یا زود پرداخت شدن صورت وضعیت‌ها نخواهیم بود. علی آبادی ضمن تکذیب شایعاتی مبنی بر احتمال انتخاب وی به‌عنوان معاون وزیر و مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی در دولت دوازدهم گفت: بنده تابه‌حال امثال چنین صحبت‌هایی را نشنیده‌ام.