

انتظارات اهالی دریا از صادق وزیر

**ایرج گلشنی** - سازمان بنادر و دریانوردی چند صباحی است که با سرپرست اداره می‌شود. حساسیت این سازمان در حالی است که رییس جمهور، با تلاشی مضاعف و با شعارهای پیاپی، توسعه دریاپایه را هدف قرار داده است و بر خلاف انتظارات، در باره مهم ترین سازمان دریایی خود، دچار چالش شده است. چالشی که صادق باید آن را حل و فصل کند و گویی او در یک امتحان سخت قرار گرفته است. اهالی دریا و فعالانی که کار و کسب شان از راهرهای سازمان بنادر و دریانوردی می گذرد، به شدت به موضوع توجه نشان می دهند. از تماس ها و ارتباط مکرر با روزنامه دریایی اقتصاد سرآمد می توان قدرت این انتظار را درک کرد. مصاحبه ها و گفت و گوها هم همین نکته را تایید می کند. اهالی دریا چند انتظار مشترک دارند:

**اول: فردی دریایی**  
با توجه به تاریخ ریاست سازمان بنادر و دریانوردی، همه انتظار دارند کسی پست ریاست بگیرد که از جنس دریا باشد. اغلب مثال فلان رییس سازمان را تکرار می کنند که فرق بین نفتکش و کروز را نمی دانست! مدیریت بر سازمان بنادر و دریانوردی، فردی توانمند از جنس خودش را می طلبد؛ مخصوصا با توجه و تأکید بر شعارها و اهداف عملی رییس جمهور، این مساله مهم تر و جدی تر می شود. کسی رییس شود که فرق بین بندر و اسکله را درک کند.

این طنز نیست بلکه شوربختانه خاطره های تلخی است که از برخی روسا حکایت می شود و دست مایه طنز و خنده تلخ اهالی دریا شده است.

**دوم: برنامه داشته باشد**  
همین الان معلوم نیست که چارچوب سیاست های توسعه دریاپایه در سازمان بنادر و دریانوردی کجاست و چه کاره است؟ صفایی در دوران ریاست مطلقه خود در مصاحبه ای گفت: ما برای توسعه بنادر منتظر سیاست ها و برنامه های بالادستی نیستیم و برنامه های خودمان را اجرایی می کنیم! این سخن وی که در رسانه ها هم منتشر شده و مستند است، ثابت کرد که سازمان بنادر و دریانوردی تابعی از برنامه های کلان دولت نبوده و نیست و خودمختاری تا حدی بود که حتا برای برنامه های خود هم برنامه مدونی نداشتند.

**سوم: توان مدیریت**  
تجربه نشان داد که نداشتن قدرت مدیریت و تسلط به مفاهیم حرفه ای، باعث می شود که نفراط قدر و قوی از دایره فعالیت حذف شوند. کار در دوره صفایی به جایی کشید که این اواخر برای برخی جلسات، نفری برای حضور نداشت! نمونه آن جلسه ای ام او بود که خودش مجبور شد سفر کند و سازمان بنادر و دریانوردی حداقل یک هفته تعطیل بود. همه کارها به شخص وابسته شده بود و نبود و نداشتن تیم حرفه ای قوی، باعث شخص محوری شده بود کما این که این سیاست شخصی صفایی بود تا سالیان سال، یک تاز سازمان بنادر باشد؛ و گمان نمی کرد کسی او را از دایره بازی خارج کند. اما با وزیر با شهامتی روبرو شد به نحوی که حامیان سیاسی وی هم نتوانستند مانع از کیش و مات او در صفحه شطرنج سیاست و مدیریت شود. به هر روی، اهمیت داشتن برنامه چنان است که می تواند اولویت اول برای انتخاب فرد جایگزین باشد.

**صادق چه می کند؟**  
وزیر چه خواهد کرد؟ آیا اهالی دریا را شگفتانه می بخشد و حال همه را خوب می کند یا با انتصاب سیاسی به جای انتصاب حرفه ای، درد و داغ دیگر به جامعه دریایی می چسباند؟  
از نظر اهالی دریا، این آزمونی سخت برای صادق است که البته صمیمانه همه آرزو می کنیم که به خوبی از عهده آن بر آید و شخصی را به کار فرا بخواند که حساب پس داده باشد و در جامعه دریایی ایران صاحب نام و عنوان و احترام باشد. اهالی دریا، به دریا عرق دارند. نیازها و چالش ها را می شناسند و راه کارها را بلدند. حوزه دریایی برای آزمون و خطا نیست و فرصت برای یادگیری نمی دهد. کسی باید رییس شود که استخوان خرد کرده دریا باشد.



دست بالای ناوگان زیر دریایی ایران در خلیج فارس

ناوگان زیر سطحی ایران چالش فنی برای آمریکاست

سید محمد غنیر - از ویژگی های زیر دریایی «غنیر» گزارش می دهد

در یادآور تنگسیری:

جواب خلیج فارس جنبه فوق استراتژیک دارند

بهبود روند صادرات نفت ایران و روسیه به چین

در یادآور تنگسیری:

باشما هستیم

باتحلیل های دریایی روزنامه اقتصاد سرآمد

www.eghtesadsaramad.ir

تلفن: ۸۸۷۶۹۲۲۷ - ۰۲۱ همراه: ۰۹۱۹۸۵۴۳۹۹۶

اجرای نخستین پروژه افزایش اسپن جرثقیل دروازه های در دنیا در شرکت خدمات بندری بئاء



هیأتی از مدیران ارشد سازمان بنادر و دریانوردی، به سرپرستی مهندس فتحي، معاون مهندسی و توسعه امور زیربنایی این سازمان، از ابر پروژه های شرکت توسعه خدمات دریایی و بندری بئاء بازدید کردند. این پروژه ها شامل منگان ۱ و ۲ و افزایش اسپن دستگاه های ترانستینر است که با مهندسی معکوس و استفاده از توان داخلی در حال اجرا هستند.

**نوسازی و بازطراحی کامل ترانستینر های منگان**  
در این بازدید، مهندس جلیلیان، مدیرعامل شرکت بئاء، گزارشی از روند اجرای پروژه ها ارائه داد. وی تأکید کرد که ترانستینر های منگان ۱ و ۲ که به دلیل مشکلات فنی و تحریم ها، از مدار عملیاتی خارج شده بودند، با طراحی کاملاً جدید و ارتقای سیستم های کنترل، درایوها و نرم افزار PLC به چرخه بهره برداری بازمی گردند. این بازطراحی شامل اصلاح سیستم تغییر زاویه چرخ ها، ارتقای کابین اپراتور و بومی سازی اسپریدرها بوده که موجب افزایش بهره وری عملیاتی، کاهش هزینه های تعمیرات و افزایش طول عمر تجهیزات می شود. یکی دیگر از اقدامات مهم شرکت بئاء، افزایش عرض دروازه جرثقیل (اسپن) ترانستینر های منگان است که برای نخستین بار در جهان اجرا شده است. مهندس پروغنی، معاون فنی و نگهداری بنادر هرمزگان، نظارت کاملی بر اجرای این پروژه داشته است. این اقدام موجب افزایش ظرفیت اسمی تجهیزات و بهینه سازی فضای عملیاتی در بنادر کشور خواهد شد.

**تأثیر ابر پروژه های بئاء بر توسعه زیر ساخت های بندری**  
مهندس جلیلیان با اشاره به اهمیت این پروژه ها در توسعه بنادر کشور اظهار داشت: «این اقدامات، تأثیر مستقیمی بر افزایش بهره وری، کاهش هزینه های عملیاتی و ارتقای ظرفیت جایابی کانتینر ها دارد و نشان دهنده توان متخصصان داخلی در صنعت بندری است.» در پایان این بازدید، مدیران سازمان بنادر و دریانوردی ضمن ابراز رضایت از پیشرفت پروژه های شرکت بئاء، خواستار اشتراک گذاری دانش فنی این پروژه ها با جامعه علمی کشور شدند تا سطح تخصص در این حوزه افزایش یابد.

با پیگیری های سازمان منطقه آزاد قشم انجام پذیرفت:

صدور ۲۹ فقره سند مالکیت حدنگاری شده جزیره قشم - ۳۰ سال پس از

۲۹ فقره سند مالکیت حدنگاری شده مناطق آزاد و ویژه اقتصادی جزیره قشم پس از ۳۰ سال، به نام دولت و به نمایندگی سازمان منطقه آزاد قشم تثبیت شد.

تعداد اسناد ۲۹ فقره سند ۶۹ هزار هکتار مساحت کل

مساحت اسناد مربوط به منطقه آزاد قشم ۸۸ میلیون و ۵۸۸ هزار و ۹۳۳ متر مربع

مساحت اسناد مربوط به منطقه ویژه اقتصادی قشم ۶۰۳ میلیون و ۳۹۰ هزار و ۵۳۴ متر مربع

مزایای اسناد صادر شده

مدیریت زمین مقابل با زمین خواری جلوگیری از فرار مالیاتی و پولشویی

جلوگیری از تغییر کاربری ها پیشگیری از تجاوز به اراضی ملی و منابع طبیعی

تسهیل سرمایه گذاری کاهش شکایات و پرونده های قضایی و ایجاد شفافیت

اینفوگرافیک - اقتصاد سرآمد