

«سکوت دریایی» وزیر راه و شهرسازی!

امید متین - پایان سال ۱۴۰۳ رسید و انتظا‌رها برای تحولات ملموس در حوزه دریایی ایران، بر اساس شعارها و مانورهای تبلیغاتی دولت، به نتیجه خاصی نرسید و در عین حال، پس‌رفت محسوسی مشاهده می‌شود. سسختن رئیس جمهور دولت چهاردهم مبنی بر این که «هیچ هفته‌ای نیست که بدون جلسه دریایی به پایان ببرد» این انتظار را ایجاد کرد که تصمیم‌گیری در باره مسائل دریایی به روز و سریع باشد؛ اما در عمل، شاهد عقب ماندن دولت از برنامه‌ها بودیم. شعارها خیلی جلوتر از دولت چهاردهم حرکت می‌کنند، اما تصمیم‌ها در همان حالت معلق باقی می‌ماند.

سازمان بنادر و دریانوردی

نمونه بارز معلق ماندن تصمیم‌ها، سازمان بنادر و دریانوردی کشور است که روزگاری است راه‌پا شده است. بعد از درگیری میان وزیر و رئیس، انتظار می‌رفت که به سرعت، نفر جایگزین شود و مهم‌ترین و گسترده‌ترین سازمان دریایی کشور، مطابق با شعارهای دریایی رئیس جمهور پیش برود؛ اما این انتظار، یک توهم از آب در آمد و مهم‌ترین سازمان بنادر و دریانوردی کشور، معلق در زمین و آسمان ماند و همان کورسوی توسعه دریایی هم از بین رفت.

شعارهای رئیس جمهور

رئیس دولت چهاردهم از همان ابتدا، پا روی شعار در دست گرفت و حسابی دریا را هدف قرار داد و در سخنان و جلسات متعدد، کشتی‌رانی دولت چهاردهم را به رخ کشید. اما در ادامه، تناقض‌ها و کم‌کاری‌ها توی ذوق اهالی دریا زد. ابتدا، همه ارکان تصمیم‌ساز و تصمیم‌گیر دریایی، به انزوا رفتند. مهم‌ترین مورد، ششورای عالی صنایع دریایی ایران بود که تبدیل شد به شورای خالی دریایی. رکود و سکون این شورا، مزمن شد و اکنون هم هیچ کاری برای انجام دادن ندارد. همچنین، شورای توسعه مکران بود که پیش‌تر به کما رفته بود و دولت چهاردهم هم آن را زنده نکرد. در مقابل، حکمی به نام عبدالعلی‌زاده به عنوان هماهنگ‌کننده اجرای سیاست‌های دریایی زده شد در همین راستا انتظار می‌رفت از عناصر متخصص دریایی در سطح کلان تصمیم‌سازی و تصمیم‌گیری در کشور استفاده و بهره‌گیری شود.

شاخص گرای رئیس جمهور

رئیس جمهور، برای تشخیص نغرات برای پست‌های دولتی، به شاخص‌ها و روش علمی تاکید داشت. گویا این روش، در مواردی کاربست‌داشت و در مواردی مورد توجه قرار نگرفت. به نظر می‌رسد در بخش دریایی، روی شاخص حرکت نکرده‌ند. شاخص تخصص گرای، به آن معناست که متولی امور دریایی، دارای تخصص دریایی باشد؛ اما آیا چنین است؟.

سکوت وزیر

در این میان، تعلل و سکوت وزیر راه و شهرسازی در تصمیم‌گیری برای ارکان مهم حوزه دریایی کشور، بسیار تلخ و معنادار است. گذشته از این که دولت چهاردهم به طور کلی، فاقد نفرت و متخصص بود و همچنان از جناح‌های دیگر التماس دعا دارد، نمونه روشن این ادعا، وزیر راه و شهرسازی است که به نظر می‌رسد با کمبود نیروی متخصص مواجه هستند نه افراد متخصص و جزو حزب یا گروه فکری وی باشند. این طور است که مسیر دریایی ایران بسته می‌شود و درب به‌سوی هر تصمیم‌سازی و تصمیم‌گیری قفل می‌شود. این است که الان وضعیت بزرگ‌ترین و گسترده‌ترین و مهم‌ترین سازمان دریایی ایران، مبهم و غبارآلود است که کسی یک متری آینده خود را هم نمی‌بیند تا برسد به چشم‌انداز و دورنمای دریایی ایران. سکوت وزیر در انتخاب جایگزین برای سازمان بنادر و دریانوردی، برای اهالی دریا بسیار آزاردهنده است. همه با کنج‌کاوی معناداری می‌پرسند، پشت پرده عدم تصمیم‌گیری برای تعیین رئیس مهم‌ترین سازمان دریایی کشور چیست؟ نه به آن شعارهای داغ و تند و نه به این کندی تصمیم.

دفاع رئیس جمهور از وزیر کابینه برای راه و شهرسازی، دفاع بر مبنای تخصص و کارایی نبود، بلکه بر اساس نظر رهبر و از نظر ما سوءاستفاده از این نظر است که البته چند و چون و کیفیت این نظر برای ما معلوم نیست؛ ولی با شناختی که از رهبر حکیم خود داریم، نمی‌تواند این نظر بدون شرط و شروط معین و تخصص‌گرایی قوی باشد. بی‌شک یک وزیر مقتدر و تصمیم‌گیرمد نظر بوده‌است و نه زن‌بودن یا مردبودن و با مسائل حزبی و حاشیه‌ای، تایید ایشان نمی‌تواند ضمانت مادام‌العمر برای کسی باشد. کارایی و اثربخشی مهم است، چیزی که ما حداقل در حوزه دریایی کشور از این وزیر کابینه ندیدیم و نشنیدیم. بی‌توجهی به دریا اما به دفعات دیدیم. نمونه بارز، آخرین نشست خبری وزیر است که هیچ کلامی و هیچ سوالی در باره دریا و توسعه دریایی رد و بدل نشد و هیچ رسانه دریایی به نشست خبری ایشان دعوت نشده بودند. اگر این بی‌توجهی نیست، پس چیست؟

انتظار چه داریم؟

در حوزه دریایی کشور، انتظار داریم که وضعیت مهم‌ترین و گسترده‌ترین سازمان دریایی ایران هر چه زودتر مشخص و معین شود.

انتظار می‌رود که تصمیم‌گیری وزیر قاطع و سریع باشد. آیا این‌ها انتظارات معقولی است یا غیر معقول؟ انتظار جامعه دریایی ایران، چندان بی‌راه نیست. وقتی یک مدیر، یک نفر از کارکنان مهم و اصلی خود را به سرعت و قطعیّت از کار کنار می‌گذارد، انتظار منطقی آن است که با همان سرعت و جدیّت، نفر بعدی را به کار بگمارد. چیزی که هنوز اتفاق نیفتاده و در هاله‌ای از ابهام قرار دارد. با نزدیک شدن به پایان سال و تعطیلات پیش رو، این قصه به این زودی به پایان خوش نمی‌رسد و این دلیل گلايه و نگرانی جامعه دریایی کشور است.

«روزنامه دریایی سرآمد» از اثرات تفاهم‌نامه گمرک و سازمان استاندارد گزارش می‌دهد:

ترخیص کالا در بنادر کشور تسهیل شد؟

eghtesadsaramad
@Eghtesadsaramad



معاون دریایی‌سازمان محیط‌زیست: صنایع دریایی در صورت دریافت پروانه بهره‌برداری از محیط‌زیست نیاز به استعلام مجدد ندارند



«روزنامه دریایی سرآمد» بررسی کرد:

باز خوانی نسبت فستیوال موسیقی کیش با موسیقی «جزیرتی» پاسبانی قشتم نیازمند ثبت مالکیت معنوی

مهندس جعفری، سرپرست مجتمع کشتی‌سازی و صنایع فراساحل ایران مطرح کرد:

«ایزوایکو» پیشگام در توسعه صنایع دریایی و فراساحلی

۳۳ آمادگی برای اجرای پروژه‌های سکوهای فشارافزا؛ ایزوایکو اعلام کرده که آمادگی کامل برای اجرای پروژه‌های ساخت سکوهای فشارافزا را دارد. این سکوها نقش مهمی در افزایش فشار خطوط انتقال گاز و بهبود بهره‌وری تولید از مخازن گازی دارند و اجرای این پروژه‌ها، گام مهمی در توسعه صنعت گاز کشور خواهد بود.

ایزوایکو، محور توسعه صنعت دریایی و فراساحلی ایران

مهندس جعفری در پایان تأکید کرد: ایزوایکو با اجرای پروژه‌های کلان در زمینه تعمیر و ساخت شناورها و سازه‌های دریایی، به یکی از قطب‌های اصلی این صنعت در کشور و منطقه تبدیل شده است. مسیر توسعه و پیشرفت این مجتمع، با اتکا به توانمندی‌های داخلی و دانش بومی ادامه خواهد یافت. مجتمع کشتی‌سازی و صنایع فراساحل ایران (ایزوایکو)، در سال ۱۳۵۲ با هدف جذب بخش بزرگی از بازار تعمیرات و ساخت شناور، در ۳۷ کیلومتری غرب بندرعباس تأسیس شد. این مجموعه در طول سال‌ها با اجرای پروژه‌های کلان از جمله ساخت سه فروند کشتی کانتینربر اقیانوس‌پیما با ظرفیت حمل ۲۲۰۰ کانتینر، که نخستین اقیانوس‌پیماهای ساخته‌شده در ایران و تحت کلاس GL آلمان هستند، جایگاه ویژه‌ای در صنعت دریایی کشور کسب کرده است. این مجتمع در زمینه طراحی، ساخت، حمل، نصب و راه‌اندازی سکوهای نفت و گاز و بومی‌سازی این دانش نیز عملکرد درخشانی داشته و توانسته پروژه‌های بزرگی را در فازهای مختلف میدان گازی پارس جنوبی و توسعه میدان‌های نفتی هندوچان و فروزان با موفقیت به پایان برساند. ایزوایکو همچنین با بومی‌سازی دانش تعمیرات ریگ‌های حفاری دریایی و اجرای بیش از ۱۴ پروژه در این حوزه، نقشی کلیدی در کاهش وابستگی کشور به خارج ایفا کرده است.

این مجموعه، که امروز به‌عنوان بزرگ‌ترین زیر ساخت صنایع دریایی کشور شناخته می‌شود، با برخورداری از سیستم‌های پیشرفته آب‌گیری و به‌آب‌اندازی، توانایی ساخت و تعمیر هر نوع شناور در دنیا را دارد. علاوه بر این، پشتیبانی ایزوایکو از شرکت ملی نفتکش ایران نقشی حیاتی در تداوم جریان صادرات نفت و فرآورده‌های نفتی ایفا کرده و به تبع آن، تأثیر بسزایی در اقتصاد کشور داشته است. ایجاد این مجموعه، با در نظر گرفتن موقعیت طبیعی و جغرافیایی آن، حوضچه آرامش به وسعت ۲۸۰هکتار، و بهره‌مندی از تسهیلات قانونی منطقه ویژه، با هدف توسعه صنعت و تجارت در حوزه صنایع کشتی‌سازی، سازه‌های دریایی، صنایع پایین‌دستی و ایجاد کارخانه‌های مرتبط صورت گرفته است. ایزوایکو با استفاده از آخرین فناوری‌های روز دنیا و بومی‌سازی دانش مرتبط، در راستای افزایش تولید، اشتغال پایدار و قطع وابستگی کشور به خارج، گام‌های مؤثری برداشته است.



کلیدی در صنعت حفاری کشور محسوب می‌شود، نقش مهمی در عملیات اکتشاف و استخراج نفت و گاز در دریا دارد. تعمیرات این سکو شامل بهسازی سازه‌ای، ارتقای سیستم‌های مکانیکی و الکتریکی، بازسازی سامانه‌های کنترلی و انجام تست‌های عملکردی گسترده بود. اجرای این پروژه نشان‌دهنده توانمندی متخصصان ایزوایکو در انجام تعمیرات پیچیده سکوهای حفاری و توانایی این مجتمع در ارائه خدمات پیشرفته صنعتی است.

ساخت آمبولانس دریایی پیشرفته

مهندس جعفری با اشاره به توانمندی بالای گروه شناورهای متوسط ایزوایکو در زمینه طراحی، ساخت و تعمیرات شناورهای تا ۳۵ هزار تن گفت: این گروه در سال ۱۴۰۳ موفق به جذب بیش از ۲۷ شناور جهت انجام تعمیرات اساسی شد که ۲۴ فروند از این شناورها بازسازی و تحویل کارفرما شده است. همچنین در بخش نوسازی سه شناور در حال نوسازی داریم و دو شناور، شامل یک فروند لندینگ کرافت دو طبقه و یک فروند آمبولانس دریایی تماماً آلومینیومی، که هر دو طراحی کاتاماران دارند، نیز تحویل کارفرما شده‌اند. وی در خصوص آمبولانس دریایی افزود: با توجه به موقعیت جغرافیایی کشور و گستردگی سواحل، وجود شناورهای امدادی مجهز یک نیاز اساسی است. آمبولانس دریایی پیشرفته‌ای که در ایزوایکو ساخته شده، قادر است بیماران و مصدومان دریایی را با بالاترین استانداردهای پزشکی و در سریع‌ترین زمان ممکن به مراکز درمانی منتقل کند. این شناور با طراحی خاص، امکان حرکت در شرایط نامساعد جوی را دارد و به تجهیزات پزشکی پیشرفته و امکانات ویژه حمل بیمار مجهز شده است.



www.Eghtesadsaramad.ir

«روزنامه دریایی سرآمد» گزارش می‌دهد:

بخش خصوصی پای کار توسعه ترانزیت ریل‌پایه

امضای تفاهم‌نامه سه‌جانبه راه‌آهن با شرکت سنگ آهن مرکزی ایران و مجتمع معدنی و صنعت آهن و فولاد باقی‌برای احداث ۳۲ کیلومتر خط ریلی

تفاهم‌نامه سه‌جانبه احداث خط ریلی میان شرکت راه‌آهن، شرکت سنگ‌آهن مرکزی ایران و مجتمع معدنی و صنعت آهن و فولاد باقی با هدف احداث خط فرعی به طول ۳۲ کیلومتر و فراهم‌کردن شرایط حمل ۵ میلیون تن بار و با سرمایه‌گذاری ۱.۶ همت به امضا رسید. دیروز یکشنبه ۲۶ اسفندماه ۱۴۰۳ تفاهم‌نامه سه‌جانبه شرکت راه‌آهن با شرکت سنگ‌آهن مرکزی ایران و مجتمع معدنی و صنعت آهن و فولاد بافتق جهت طراحی و احداث خط راه‌آهن صنعتی و تجاری با حضور مدیران‌عامل سه مجموعه به امضا رسید. جبارعلی ذاکری، معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران درباره نتایج این تفاهم‌نامه گفت: این تفاهم‌نامه با هدف احداث خط فرعی به طول ۳۲ کیلومتر و فراهم‌کردن...

صفحه ۸



مجتمع کشتی‌سازی و صنایع فراساحل ایران (ایزوایکو) به‌عنوان بزرگ‌ترین و مجهزترین مجموعه صنعتی دریایی کشور، در زمینه طراحی، ساخت و تعمیر انواع شناورها و سازه‌های فراساحلی فعالیت می‌کند. این مجتمع با بهره‌گیری از توان متخصصان داخلی، قابلیت ساخت و تعمیر انواع شناورهای اقیانوس‌پیما، کشتی‌های تجاری، نفتکش‌ها، شناورهای خدماتی، سکوهای حفاری و تأسیسات فراساحلی را دارد. تاکنون ایزوایکو هزاران شناور را تعمیر و بیش از ۳۰۰ شناور مختلف را طراحی و ساخته است. همچنین، این مجتمع نقش کلیدی در توسعه صنعت فراساحل کشور ایفا کرده و ساخت سکوهای فازهای مختلف میدان گازی پارس جنوبی، سکوی شیدان نفتی هندوچان و اجرای پروژه‌های بزرگ ملی در حوزه نفت و گاز را در برنامه خود دارد. ایزوایکو با تطبیق فعالیت‌های خود با استانداردهای بین‌المللی، به یکی از بازیگران اصلی صنعت دریایی و فراساحلی کشور تبدیل شده است.

به گزارش مرکز ارتباطات و امور بین‌الملل ایزوایکو، مهندس سعید جعفری، سرپرست مجتمع کشتی‌سازی و صنایع فراساحل ایران، ضمن اشاره به گستره وسیع پروژه‌های در حال انجام، از اجرای هم‌زمان پروژه‌های تعمیر، ساخت و توسعه در بخش‌های مختلف دریایی و فراساحلی خبر داد. سرپرست مجتمع کشتی‌سازی و صنایع فراساحل ایران با اشاره به توانمندی ایزوایکو در طراحی، ساخت و تعمیرات شناورهای غول‌پیکر تا ۳۵۰ هزار تن در گروه شناورهای بزرگ و حوض‌های خشک ایزوایکو اظهار داشت: در سال جاری گروه شناورهای بزرگ ایزوایکو ۱۲ کشتی غول‌پیکر و ۲ سکوی حفاری دریایی را پذیرش کرد که ۹ فروند از کشتی‌ها و دو فروند سکوی حفاری با بالاترین کیفیت و در کوتاه‌ترین زمان ممکن بازسازی و تحویل کارفرما شده‌اند و هم‌اکنون در گروه شناورهای بزرگ ایزوایکو سه فروند شناور مهم در حال انجام تعمیرات اساسی هستند که شامل بازسازی بدنه، ارتقای سیستم‌های فنی و بهبود عملکرد تجهیزات این شناورها می‌شود. در این میان، برای نخستین بار در کشور، عملیات نصب سامانه تصفیه آب توازن بر روی یکی از نفتکش‌های تحت تعمیر در ایزوایکو انجام می‌شود. وی افزود: این سامانه یکی از الزامات کنوانسیون مدیریت آب توازن، سازمان بین‌المللی دریانوردی است که از ورود گونه‌های مهاجم به اکوسیستم‌های دریایی جلوگیری می‌کند. اجرای این پروژه، ایزوایکو را به‌عنوان نخستین مجموعه کشتی‌سازی کشور در حوزه نصب این سیستم معرفی می‌کند و نشان‌دهنده توانمندی فنی متخصصان داخلی در اجرای استانداردهای بین‌المللی است.

مهندس جعفری در این خصوص گفت: سکوی حفاری «سحر ۱» پس از انجام تعمیرات گسترده، ب‌ا موفقیت به کارفرما تحویل داده شد. این سکو که یکی از تجهیزات