

«سرآمد» تحلیل می کند؛

سکان انجمن مهندسی دریایی به سوی فرهنگ دریایی

فرهنگ گروه فرهنگ دریا – امید متین –
انجمن مهندسی دریایی ایران، یکی از مهم ترین انجمن های علمی است که در مباحث مختلف دریایی و توسعه دریایایه با منش و رویکرد علمی فعالیت می کند. آخرین فعالیت آن را می توان در شمالیل «همایش علمی فراساحل» دید که با همکاری دانشگاه شریف در حال و هوای کاملاً علمی و پژوهشی برگزار کرد و در نوع خود قابل توجه بود. نگاه به ماهیت این انجمن، نشان می دهد که تمامی ابعاد و اجزای دریا و توسعه دریایی می تواند در شمول فعالیت های آن قرار گیرد؛ زیرا تمامی فعالیت های ممکن در مسیر توسعه دریایی ایران بدون استثنا، مبنای علمی دارد و باید داشته باشند.
دراین صورت، مجموعه مراکز علمی و تولیدکننده دانش بومی دریایی می توانند در مسیر توسعه دریایی فعال باشند؛ با این تفاوت که اغلب مراکز دانشگاهی در رشته اختصاصی خود به مساله وورد می کنند؛ اما انجمن مهندسی ایران به عنوان یک نهاد اجتماعی – علمی گسترده، مجموع فعالیت های علمی – اجتماعی و فرهنگی را در بر می گیرد.

اجتماع در نگاه انجمن مهندسی دریایی

توسعه دریامحور یک بعد جامعه شناختی جدی و قوی دارد. نه به آن دلیل که محور توسعه دریاست، بلکه به آن دلیل که عموم توسعه ها در هر زمینه ای –از جمله دریا– از



معاون سازمان منطقه آزاد اروندعنوان کرد:

«منطقه آزاد اروند» قطب نوظهور اقتصاد دریامحور در جنوب غرب کشور



معاون فرهنگی، اجتماعی و گردشگری سازمان منطقه آزاد اروند با اشاره به ظرفیت های راهبردی آبادان و خرمشهر در حوزه اقتصاد دریامحور، تأکید کرد که منطقه آزاد اروند با تکیه بر مزیت های آبی، بندری و گردشگری، می تواند به یکی از پیشران های توسعه پایدار کشور تبدیل شود. به گزارش اقتصادسرامد، جبار سالم پوردر همایش ملی و بین المللی «توسعه پایدار دریامحور» که به میزبانی دانشگاه علوم و فنون دریایی خرمشهر برگزار شد، به تشریح جایگاه و ظرفیت های منطقه آزاد اروند در حوزه اقتصاد دریاپایه پرداخت.

معاون فرهنگی، اجتماعی و گردشگری این سازمان، در این همایش با بیان اینکه توسعه دریامحور یکی از رویکردهای کلیدی اقتصادهای نوین در جهان است، اظهار کرد: اقتصاد دریامحور می تواند ضمن ایجاد ارزش افزوده اقتصادی، به تقویت زیرساخت های اجتماعی، فرهنگی و گردشگری نیز منجر شود و مسیر توسعه پایدار مناطق ساحلی را هموار سازد. سالم پور با معرفی منطقه آزاد اروند به عنوان یکی از مناطق راهبردی کشور، افزود: این منطقه به واسطه دسترسی مستقیم به آب های آزاد، وجود رودخانه های مرزی، بنادر فعال و موقعیت ژئواکونومیک ممتاز، از ظرفیت های منحصر به فردی برای توسعه تجارت دریایی، حمل و نقل، صنایع وابسته به دریا و گردشگری آبی برخوردار است.

معاون فرهنگی، اجتماعی و گردشگری سازمان منطقه آزاد اروند همچنین با اشاره به نقش محوری شهرهای آبادان و خرمشهر در تحقق اقتصاد دریامحور گفت: این دو شهر، علاوه بر پیشینه تاریخی و فرهنگی، دارای توان بالقوه بالایی در حوزه بنادر، ترانزیت کالا، گردشگری ساحلی و صنایع دریایی هستند و می توانند به موتور محرک توسعه اقتصادی جنوب غرب کشور تبدیل شوند. وی خاطر نشان کرد: بهره گیری هدفمند از ظرفیت های آبی منطقه، توسعه زیرساخت های بندری، حمایت از سرمایه گذاری بخش خصوصی و تقویت پیوند میان دانشگاه، صنعت و مدیریت شهری، از الزامات تحقق توسعه پایدار دریامحور در منطقه آزاد اروند است.

سالم پور در پایان ضمن قدردانی از برگزارکنندگان این همایش، بر اهمیت تعامل نهادهای علمی، اجرایی و اقتصادی تأکید کرد و گفت: همایش های علمی از این دست می توانند زمینه ساز هم افزایی، تبادل تجربه و شکل گیری راهکارهای عملی برای بهره برداری بهینه از ظرفیت های آبی کشور باشند.

نگاه جامعه شناسختی باید مورد توجه قرار بگیرد. واضح است که یک «مردم» به عنوان «اصل و اساس اجتماع» یکی از ارکان توسعه همه جانبه هستند و هر جا که پای مردم در میان باشد، لزوما نگاه و مباحث جامعه شناختی نیز باید وجود داشته باشد.

مع الاسف در بستر توسعه دریایی ایران، چندان به این مقوله توجه نشده است و جامعه شناسختی دریا چندان رسمیت ندارد. بررسی نشان می دهد که تعداد کتاب ها و مقالاتی که دراین باره وجود دارد، به شدت ناچیز و فقیر هستند. جاماندگی از توسعه دریایی ایران باعث شده که مسئولان مربوطه با عجله، فقط به ابعاد سخت افزاری و فیزیکی توسعه دریایی ایران توجه کنند و از دیدن برخی موارد مهم و اصلی و اساسی مانند جامعه شناختی دریا و نگاه مردمی و اجتماعی به توسعه دریایی ایران غافل بمانند. هیچ رکن مشخصی هم وجود ندارد که چنین مسائلی را به عنوان وظیفه اداری و رسمی خود پیگیری کند. این است که به نظر می رسد انجمن مهندسی ایران به دلیل منش علمی که دارد، بتواند و باید این خلأه را پر کند.

فرهنگ از نگاه انجمن مهندسی دریایی

مقوله دیگری که به قول خودمانی ها «از نان شب واجب تر است»، مقوله فرهنگ است. زمانی که بحث توسعه دریایایه مطرح می شود، ضرورتا باید مباحث مرتبط با «توسعه فرهنگ دریایی» هم مطرح شود؛ زیرا همه به خوبی می دانیم

که بدون توسعه فرهنگ دریایی، توسعه سایر ابعاد دریایی ایران غیرممکن است. منابع «مدیریت توسعه» به خوبی اثبات می کنند که توسعه منهای فرهنگ، غیرممکن است. بدون توسعه فرهنگی، هیچ توسعه معنادار، ثابت و پایداری در هیچ جای دنیا رخ نداده است که در ایران رخ دهد.

می دانیم که فرهنگ، زیربناست. زیربنایی که اگر باشد، می توان یک ساختمان بزرگ بر آن بنا نهاد به نحوی که تا صدها و هزاران سال باقی بماند. اما بدون فرهنگ، مانند این است که یک ساختمان را بدون پی بسازند. این سازه همواره لرزان وسست خواهد بود و با لرزشی اندک فرو خواهد ریخت. می دانیم که فرهنگ، اصل، اساس، ریشه و زمینه است که برای توسعه، ضرورت اول به حساب می آید. اما اکنون در توسعه دریایی ایران، فرهنگ مغفول مانده است. یک سلسله تدابیر خشک و مادی و فیزیکی قرار است تمام توسعه دریایی ایران را محقق کند که غیرممکن است و با این رویه و روش، توسعه دریایی در ایران بیش از یک شعار بزرگ روی کاغذهای کوچک نیست و نخواهد بود. اگر توسعه فیزیکی مانند ساخت بندر و اسکله و کشتی و... را کالبد یک توسعه همه جانبه بدانیم، بدون شک، فرهنگ روح و روان این توسعه خواهد بود. اکنون شاهد یک توسعه بی روح هستیم که بدون توجه به مردمان ایران زمین، به سنگینی دارد می خزد و به جای این که انرژی و توان خود را از مردم بگیرد، با بودجه های کوچک و کم اثر دولتی نفس می کشد و این یک معنای مشخص دارد: با این رویه و روش به توسعه دریایی ایران نخواهیم رسید. زمانی توسعه همه جانبه و پایدار ایران ممکن می شود که همه مردم ایران در مسیر توسعه دریایی قرار بگیرند و همه نسبت به آن حس و علاقه و ارتباط داشته باشند.

این است که مساله فرهنگ به مفهوم «ارتباط توسعه دریایی ایران با مردم ایران» معنا پیدا می کند و نیازمند چند وجه فعالیت گسترده و عمیق است تا فرهنگ دریایی در ایران جان بگیرد.

یک وجه آن، مباحث علمی فرهنگی است. از نقطه نظر علم، باید تعریف و مشخص شود که «فرهنگ دریایی چیست و چگونه می توان آن را در بین مردم ایران اشاعه داد». بی شک پاسخ به چنین سوالی، نیازمند تفکر و تلاش



فکری دانشمندانی است که درک متقابل از دریا و فرهنگ و مردم داشته باشند. با چنین نگرشی است که «انجمن علمی مهندسی دریایی ایران» به عنوان یک پایگاه مشترک مردم و علم، معنا پیدا می کند و می تواند در مسیر تشخیص علمی چرایی و چگونگی فرهنگ دریایی در ایران، حرکت سازنده و تاریخی داشته باشد.

سکان انجمن به سوی فرهنگ

خبرهای رسیده حاکی است که انجمن مهندسی دریایی ایران، می توان گفت برای اولین بار در تاریخ پیدایش خود و شاید حتا برای اولین بار در تاریخ کشور، «مساله فرهنگ و توسعه فرهنگ دریایی ایران را در جلسه ای مورد بحث و بررسی قرار داده است.»

این خبر در نوع خود یک شگفتی است؛ زیرا معمولاً از ارکان متعدد دریایی در باره فرهنگ شنیده ایم که «این موضوع به ما ربطی ندارد!» نگاه سطحی به فرهنگ، درک سطحی از پدیده های اجتماعی و عدم درک رابطه بین فرهنگ و توسعه متوازن، باعث می شود که یک فرد موضع بی تفاوت و ختا متضاد با فرهنگ بگیرد؛ اما یک اندیشمند چه در رشته مهندسی و چه غیر آن، با درک عمیق از مقوله های فرهنگی و اجتماعی به خوبی می داند که فرهنگ و اجتماع با توسعه از هر نظر، رابطه مستقیم و عمیق دارد. فیزیک روح می خواهد و روح فیزیک و سازه های فیزیکی جز فرهنگ نیست. یک مهندس که در سطح کلان و گسترده کار می کند لزوما باید تفکر فرهنگی و اجتماعی هم داشته باشد و آگاه باشد که «توسعه منهای مردم معنا ندارد و ایجاد رابطه بین مردم و توسعه فقط با فرهنگ سازی و توسعه فرهنگی ممکن است.»

این است که انجمن مهندسی دریایی ایران، به خوبی رابطه عمیق و ریشه ای خود را فرهنگ را تشخیص داده، رابطه مستقیم بین توسعه فرهنگ دریایی با توسعه همه جانبه دریایی کشور را درک کرده و نسبت به آن واکنش مثبتی نشان داده است.

در آینده نزدیک تلاش می کنیم که با مصاحبه با مسئولان عالی این انجمن، نکات بیشتری را بازشناسی، بررسی و هم اندیشی کنیم و نتایج را به مخاطبان محترم روزنامه دریایی سرآمد در میان بگذاریم.

مدیر عامل مجتمع کشتی سازی و صنایع فراساحل ایران ایزوایکو:

پهن پیکر ۱۱۰ هزار تنی نفت راهی دریا شد



فرهنگ مدیر عامل و نایب رییس هیات مدیره مجتمع کشتی سازی و صنایع فراساحل ایران (ایزوایکو) با تأکید بر توانمندی های منحصر به فرد متخصصان داخلی در جنوب کشور، از اتمام موفقیت آمیز تعمیرات اساسی و به آب اندازی یک فروند شناور نفتکش «پهن پیکر» با ظرفیت ۱۱۰ هزار تن خبر داد.

به گزارش اقتصادسرامد، سعید جعفری به ایرنا افزود: همچنین

عملیات اجرایی ساخت سکوهای فراساحلی فاز ۱۱ میدان گازی پارس جنوبی نیز همزمان آغاز شده است که این دستاوردها، نشان از نقش محوری بندرباس در توسعه صنایع دریایی و انرژی کشور دارد.

وی با تشریح ابعاد فنی این عملیات، اظهار کرد: این شناورها در رده شناورهای بزرگ محسوب می شوند و هر شناوری که ظرفیت باربری آن از ۷۵ هزار تُن فراتر باشد، در این دسته بندی استراتژیک قرار می گیرد که نقش کلیدی در حمل و نقل بین المللی انرژی ایفا می کند. مدیر عامل و نایب رئیس هیات مدیره مجتمع کشتی سازی و صنایع فراساحل ایران (ایزوایکو) ادامه داد: شناور تعمیر شده، یک نفتکش با ظرفیت باربری ۱۱۰ هزار تُن است که وظیفه حیاتی حمل نفت خام را بر عهده دارد و قادر به جابجایی حدود ۷۰۰ هزار بشکه نفت در هر مأموریت است. جعفری، نکته برجسته در این پروژه را سرعت عمل و کیفیت تعمیرات آن عنوان کرد و گفت: عملیات اساسی این شناور در ۱۲ روز کاری انجام شد و با احتساب مراحل ورود و خروج، در مجموع طی ۱۴ روز کاری به پایان رسید. مدیر عامل و نایب رئیس هیات مدیره مجتمع کشتی سازی و صنایع فراساحل ایران (ایزوایکو) با اشاره به جزئیات فنی این پروژه گفت: تعمیرات بدنه این شناور بسیار گسترده بوده و در مجموع شامل ۱۸ هزار متر مربع سطح پیرامونی شناور می شد که عملیات خزه زدایی و زنگ زدایی نیز به طور کامل صورت پذیرفته و سپس، بدنه کشتی در چند لایه با رنگ های مخصوص دریایی پوشش داده شد. جعفری تصریح کرد: این پروژه با بالاترین استانداردهای بین المللی و با اتکابه دانش و مهارت متخصصان بومی به پایان رسید و مالکین شناور توانستند پس از تعمیرات کامل و پایان قرارداد، آن را تحویل بگیرند و راهی آب های بین المللی کنند؛ این موفقیت، گواهی بر توان رقابتی ایران در حوزه تعمیر و نگهداری شناورهای عظیم است. مدیر عامل و نایب رئیس هیات مدیره مجتمع کشتی سازی و صنایع فراساحل ایران (ایزوایکو) در بخش دیگری از سخنان خود اظهار کرد: کار اجرایی فاز ۱۱ جنوبی میدان مشترک پارس جنوبی نیز که شامل، ساخت بخشی از سکوهای فراساحلی بوده، به طور جدی در این شرکت آغاز شده است. جعفری افزود: در این پروژه، کارهای مربوط به خرید تجهیزات، مواد اولیه و ملحقات مورد نیاز انجام شده و بخش مهمی از آن در حال اتمام است و اکنون عملیات اجرایی ساخت سکوها در حوضچه های ساخت این شرکت کلید خورده و پیمانکاران مربوطه در حوزه اجرایی، مشغول انجام فرآیندهای ساخت و مونتاژ سکوهای فاز ۱۱ هستند که این امر، نویدبخش تحقق برنامه های توسعه ای وزارت نفت در جنوب کشور است.



یکشنبه-۱۳ بهمن ۱۴۰۴- سال یازدهم- شماره ۲۴۱۴

دریایایه

بنادر

دستگاه لایروب تا پایان ماه جاری در سواحل گلستان مستقر می شود



معاون هماهنگی امور عمرانی استاندار گلستان گفت: با پیگیری ها، فرآیند انتخاب پیمانکار نهایی شده و تا پایان ماه جاری دستگاه لایروب در سواحل استان مستقر و عملیات لایروبی آغاز می شود.

به گزارش اقتصادسرامد، سید مهدی مهبیایی در تشریح آخرین وضعیت لایروبی سواحل استان گلستان اظهار کرد: از ابتدای حضور استاندار گلستان، موضوع علاج بخشی و لایروبی به صورت جدی در دستور کار قرار گرفت و در همه سطوح مدیریتی، از جلسات حضوری با رئیس جمهور تا مکاتبات بسا معاون اول و وزرا، این مطالبه پیگیری شد.

وی افزود: این پیگیری ها در نهایت به برگزاری جلسات تخصصی با مسئولان سازمان برنامه و بودجه منجر شد و موضوع استان گلستان به صورت ویژه در دستور کار قرار گرفت؛ هر چند در ابتدا، برخی مقاومت ها و اختلاف نظرهای فنی وجود داشت و کاهش تراز آب به عنوان عامل اصلی مطرح می شد.

معاون عمرانی استاندار گلستان ادامه داد: با اعزام تیم های تخصصی هیدروگرافی به محل اتصال دریا و کانال، مشخص شد که تجمع رسوب در منطقه وجود دارد و همین موضوع ضرورت استقرار دستگاه لایروب را تأیید کرد. اما متأسفانه برخی تعهدات در زمان مقرر اجرا نشد. مهبیایی با اشاره به جلسه اخیر کمیته سواحل و بنادر گفت: در این جلسه، استاندار گلستان تذکرات جدی به مسئولان مربوطه ارائه دادند و پس از آن، روند انتخاب پیمانکار وارد مرحله نهایی شد. بر اساس آخرین وعده ها، پیش بینی ما این است که تا پایان ماه جاری دستگاه لایروب مستقر و عملیات اجرایی آغاز شود.

پیشرفت ۲۰ درصدی پروژه اسکله مکانیزه بار فله بندر شهیدرجایی



مدیر عامل شرکت همیکو از اختصاص ظرفیت ۱۰ میلیون تن برای ساخت اسکله و پایانه مکانیزه بار مواد فله در بندر شهید رجایی خبر داد و گفت: الحاقیه قرارداد این پروژه در بهمن ماه سال جاری نهایی می شود و پیشرفت پروژه تاکنون به بیش از ۲۰ درصد رسیده است.

به گزارش اقتصادسرامد، محمدجواد خلیلی، مدیر عامل شرکت مدیریت بین المللی همراه جاده، ریل، دریا (همیکو)، با اشاره به روند اجرای قرارداد ساخت اسکله و پایانه مکانیزه بار مواد فله معدنی، به مانا اظهار کرد: این شرکت از سال ۱۳۹۶ با سهامداری شرکت های سرمایه گذاری توسعه معادن و فلزات، سرمایه گذاری امید، تجلی، گل گهر، گهرزمین و چادرملو آغاز به کار کرد. وی افزود: در سال ۱۳۹۸ یک bot سی و سه ساله با سازمان بنادر برای ساخت این اسکله تمام مکانیزه با ظرفیت ۵۰ میلیون تن منعقد شد، اما با توجه به مسائل بین المللی مانند خروج آمریکا از برجام، ظرفیت قرارداد به ۱۰ میلیون تن کاهش یافت و الحاقیه جدید در حال نهایی شدن است.

خلیلی ادامه داد: پیشرفت پروژه تا پایان سال ۱۴۰۳ حدود ۱۳ درصد بود، اما اکنون به بیش از ۲۰ درصد رسیده است و با تحویل زمین در بندر شهید رجایی و برنامه ریزی مناسب، پیش بینی می کنیم تا پایان سال به بیش از ۲۵ درصد برسیم.

وی در توضیح برنامه زمان بندی الحاقیه گفت: طبق الحاقیه باید پروژه تا دی ماه سال ۱۴۰۸ به طور کامل تکمیل شود و امیدواریم این هدف محقق شود.

خلیلی درباره تأثیر بهره برداری از اسکله اسکله جدید: اولین نکته این است که یک اسکله جدید به مجموعه اسکله های کشور اضافه می شود و پس از حدود ۲۷ سال بهره برداری که اسکله توسط بخش خصوصی ساخته و به سازمان بنادر تحویل داده می شود. دوم، پروژه به صورت پایه ریل طراحی شده و برنامه است که ۱۰ میلیون تن مواد فله به وسیله ریل وارد محل انبارش و بارگیری شود.

وی تأکید کرد: این کار باعث کاهش بار فشار جاده ای، مسائل زیست محیطی منطقه و در نهایت هزینه های شرکت های صاحب بار می شود. سوم، به دلیل استفاده از تجهیزات مکانیزه، نرخ بارگیری مواد فله افزایش می یابد، هزینه های دوران کاهش می یابد، سرعت صادرات بیشتر شده و ارزش آوری کشور افزایش می یابد.