

«سرآمد» منتشر کرد؛

پژواک مطالبات انباشه جامعه دریایی از زبان رئیس‌جمهور

نگاه تطبیقی دستورات اخیر پزشکیان بامواضع

گذشته انجمن مهندسی دریایی

جلسه شورای عالی صنایع دریایی کشور سه‌شنبه هفته گذشته (۲۴ شهریور) به ریاست مسعود پزشکیان، رئیس‌جمهور و با حضور جمعی از اعضای کابینه و سایر اعضای این شورای عالی برگزار شد و در جریان آن مهم‌ترین مسائل و اولویت‌های حوزه صنایع دریایی کشور، راهکارهای تقویت ظرفیت‌های این بخش و همچنین عملکرد شورای عالی صنایع دریایی مورد بررسی و تصمیم‌گیری قرار گرفت. انجمن مهندسی دریایی ایران و مکاتبات و مواضع رسمی انجمن مهندسی دریایی ایران و اعضای هیئت‌مدیره آن در سالیان گذشته، نتیجه‌گیری نموده که بخشی از سخنان مطرح شده از رئیس‌جمهور در جلسه ۲۴ شهریور ۱۴۰۵ شورای عالی صنایع دریایی، بازتاب‌دهنده خواسته‌های انباشته، هشدارهای مکرر و اسناد پیشنهادی اخیر این مجموعه است. در ادامه، تحلیل تطبیقی محورهای اصلی صحبت‌های رئیس‌جمهور و انجمن مهندسی دریایی ایران رامی‌خواند:

۱. بازتعریف مأموریت‌ها و اصلاح «قانون توسعه و حمایت از صنایع دریایی»

سخنان رئیس‌جمهور: تأکید بر بازتعریف مأموریت‌ها، اهداف سنجنش‌پذیر، و بررسی اصلاحات مورد نیاز «قانون توسعه و حمایت از صنایع دریایی». ادبیات و مواضع انجمن: انجمن (که طراح اولیه پیش‌نویس این قانون در اوایل دهه ۸۰ بود) در مصاحبه‌ها و بیانیه‌های سال‌های اخیر بویژه بعد از ابلاغ سیاستهای کالن توسعه دریا محور، همواره تأکید کرده که قانون مصوب ۱۳۸۷ منسوخ، ناقص و فاقد ساختار نهادی فرابخشی و اهرم‌های اجرایی روز است.

مواضع روسا و اعضای هیئت‌مدیره نشان می‌دهد که انجمن بارها خواستار «بازنگری در ماده ۹ و ساختار صندوق توسعه صنایع دریایی» شده بود تا اختیارات شورا در این صندوق در حالت تشریفاتی خارج و به یک نهاد مقتدر فرابخشی تبدیل شود.

مخالفت جدی انجمن با طرح‌های موازی (مانند بندهای الحاقی لایحه برنامه هفتم که قصد جابه‌جایی یا تضعیف دبیرخانه شورا را داشتند) و افزایش بر تقویت شورا

ذیل نهاد ریاست‌جمهوری، دقیقاً در راستای همین بازتعریف است.

۲. بروکراسی‌زدایی، حذف موازی‌کاری و ایجاد «پنجره درگاه واحد»

سخنان رئیس‌جمهور: انتقاد از سرگردانی متقاضیان میان دستگاه‌ها، لزوم تشکیل اکوسیستم جدید و هدایت

متقاضیان از طریق «یک درگاه مشخص». ادبیات و مواضع انجمن: انجمن مهندسی دریایی همواره از «تعدد جزایر تصمیم‌گیری» به عنوان بزرگ‌ترین مانع ساخت و تعمیر شناور در داخل یاد کرده است.

در نامه‌ها و گزارش‌های مکرر انجمن به وزرای صمت و راه، هشدار داده شده بود که روند اخذ مجوزهای ساخت، ثبت سفارش قطعات، تسهیلات و جوه اداره‌شده و تأییدیه‌های فنی ماه‌ها در پیچ‌وخم ادارات معطل می‌ماند و ایجاد «پنجره واحد خدمات و صنایع دریایی» از راهکارهای پایه‌ای انجمن در همایش‌ها و بیانیه‌های سالانه بوده است.

۳. نوسازی ناوگان آسیب‌دیده، اموال تملیکی و تسهیل فرآیندها

سخنان رئیس‌جمهور: تأکید بر نوسازی ناوگان آسیب‌دیده در جنگ اخیر و استفاده هدفمند از ظرفیت سازمان اموال تملیکی برای تأمین قطعات و بدنه. ادبیات و مواضع انجمن: انجمن از سال‌های گذشته طرح «استفاده از دارایی‌های رسوب‌کرده دریایی» را مطرح کرده بود. اغلب تجهیزات شناورها اعم از تجهیزات رانش و ورق‌های تخصصی دریایی سال‌ها در بنادر و انبارهای سازمان اموال تملیکی و گمرکات توقیف یا مستهلک می‌شدند.

انجمن مهندسی دریایی ایران با اشاره به تحریم‌ها و محدودیت‌های زنجیره تأمین، پیشنهاد داده بود که این اموال با نظارت مؤسسات رده‌بندی ایرانی و کارشناسی رسمی، در اختیار کارخانجات کشتی‌سازی و یاردهای تعمیراتی قرار گیرد تا به عنوان کاتالیزور نوسازی و بازسازی ناوگان عمل کند.

۴. آیین‌نامه «جدایش و بازیافت شناورها»

سخنان رئیس‌جمهور: تصویب بررسی پیش‌نویس آیین‌نامه جدایش و بازیافت شناورهای فرسوده به عنوان یکی از دستورکارهای اصلی.

ادبیات و مواضع انجمن: در بسته راهبردهای توسعه دریامحور در سواحل جنوب و مکران (ارائه‌شده توسط انجمن به دولت)، احداث «صنعت سبز بازیافت و اسقاط کشتی» به عنوان حلقه مفقوده زنجیره ارزش فولاد و متریال دریایی بارها گوشزد شده بود.

انجمن مهندسی دریایی ایران بر لزوم تدوین ضوابط زیست‌محیطی و فنی منطبق بر کنوانسیون‌های بین‌المللی (نظیر کنوانسیون هنگ‌کنگ) تأکید داشت تا یاردهای اسقاط بتوانند ضمن تأمین ورق‌های ضخیم و تجهیزات قابل بازسازی برای ناوگان تجاری و خدماتی، استانداردهای ایمنی را رعایت کنند.

این انجمن همواره با تأکید بر ضرورت پیاده‌سازی مبانی



«اقتصاد چرخشی» در زیست‌بوم صنایع دریایی کشور، صنعت جدایش و بازیافت شناورها را حلقه‌ی مفقوده، راهبردی و پایدار در بازچرخانی مواد اولیه فازی، تجهیزات دوار و بازتغذیه خطوط نوسازی ناوگان می‌داند و صراحتاً اعلام می‌دارد که تنها مسیر شکستن بن‌بست کنونی، زدودن بروکراسی فلج‌کننده ناشی از موازی‌کاری دستگاه‌های چندگانه و شکل‌گیری یک صنعت بازیافت سبز و ایمن، واکذاری و تقویض کامل فرآیندهای ممیزی، پایش فنی و صدور مجوزهای زیست‌محیطی (نظیر تدوین و صحه‌گذاری فهرست مواد خطرناک IHM و گواهینامه‌های آمادگی بازیافت) به «مؤسسات رده‌بندی ملی» است؛ و یک‌کردی استاندارد، آزموده‌شده و رایج در عرصه دریانوردی بین‌المللی که بر اساس الزامات کنوانسیون‌های حاکم (همچون کنوانسیون هنگ‌کنگ) تعریف شده و پیاده‌سازی بی‌درنگ آن در کشور، علاوه بر حذف استعلام‌های فرسایشی میان‌دستگاهی و تحقق عینی «درگاه واحد»، ضمن صیانت اصولی از بوم‌سازگان خلیج فارس و دریای عمان، جهشی اقتصادی در تأمین متریال و زنجیره بازسازی ناوگان دریایی رقم خواهد زد.

۵. لنج‌های چوبی، دریانوردی سنتی و صیادی آب‌های دور

سخنان رئیس‌جمهور: تدوین بسته حمایتی احیا و حفاظت از دانش لنج‌سازی سنتی در خلیج فارس، همراه با گسترش صادرات شیلاتی و صید آب‌های دور. ادبیات و مواضع انجمن: انجمن در کنار دفاع از «طرح جایگزینی لنج‌های فرسوده با شناورهای ایمن فازی/ کامپوزیتی»، همواره بر دوگانه‌ی هوشمندانه تأکید داشت: «حفاظت از هنر گلافی و دریانوردی سنتی به مثابه میراث ناملموس فرهنگی و گردشگری دریایی» در کنار «نوسازی فنی ناوگان عملیاتی و صیادی جهت دریانوردی در آب‌های دور و فراساحل».

انجمن مهندسی دریایی ایران بارها متذکر شده بود که عدم حمایت از ناوگان صیادی نوین اقیانوسی، سهم ایران از منابع شیلاتی اقیانوس هند را کاهش می‌دهد؛

موضوعی که رئیس‌جمهور با اشاره به رشد اخیر آن، بر توسعه صادراتش تأکید کرد.

۶. اصلاح سازوکار قیمت‌گذاری سوخت و بانکرینگ

سخنان رئیس‌جمهور: لزوم بازنگری در سلازوکار

قیمت‌گذاری سوخت‌رسانی به کشتی‌ها و شناورها متناسب با شرایط کشور. ادبیات و مواضع انجمن: بانکرینگ (سوخت‌رسانی به کشتی‌ها) همواره یکی از دردهای تاریخی مطرح‌شده از سوی انجمن بوده است. انجمن در سلسله‌نشست‌ها و مجمع‌های خود بارها اعلام کرده بود که به دلیل «عدم شفافیت در فرمول قیمت‌گذاری سوخت» و عدم ثبات نرخ‌ها، بنادر ایران بازار چند میلیارد دلاری سوخت خلیج فارس را به بندر فجیره امارات واگذار کرده‌اند و ناوگان داخلی نیز دچار بحران محاسبات اقتصادی در حمل‌ونقل شده است.

برآیند نشست و نقشه راه پیش‌رو: تطبیق دستورکارها و ادبیات به کار رفته در نشست دیروز، اثبات می‌کند که گفت‌وتمان بدنه تخصصی و نخبگانی (انجمن مهندسی دریایی) سرانجام به متن سیاست‌گذاری دولت تبدیل شده است.

گذار از «مطالیه‌گری» به «مشارکت فنی»: با توجه به این انطباق حداکثری، انجمن مهندسی دریایی ایران با عبور از فاز «مطالیه‌گری و نقد»، و یک‌کرد خود را به سمت «مشارکت فنی و تدوین‌گری» در سطوح عالی حاکمیتی تغییر می‌دهد. در این راستا، با تکیه بر تفاهم‌نامه راهبردی قبلی با دبیرخانه شورای عالی صنایع دریایی، آمادگی مشارکت و انجام موارد زیر را در صورت درخواست و هماهنگی دارد:

۱. ارائه پیش‌نویس جامع و کارشناسی جهت اصلاح «قانون توسعه و حمایت از صنایع دریایی (۱۳۸۷)» با هدف رفع کاستی‌های نهادی و افزایش اختیارات اجرایی در صندوق و یا تغییر منابع مالی آن دیا تبیین روال قانونی پیگیری وصول منابع

۲. نهایی‌سازی و ارائه پیوست‌های فنی -ایمنی آیین‌نامه جدایش و بازیافت شناورها به منظور عملیاتی‌سازی کنوانسیون‌های بین‌المللی و استانداردسازی صنعت

۳. تدوین و ارائه سازوکار تخصصی جهت ارزیابی فنی و ارزش‌گذاری دارایی‌های رسوب‌کرده سازمان اموال تملیکی، با بهره‌گیری از توان کارشناسی مؤسسات رده‌بندی ملی جهت تزریق تجهیزات به چرخه نوسازی ناوگان.

۴. مشارکت هر چه بیشتر در طرح نوسازی ناوگان و یا طرح‌هایی که به تصویب شورا رسیده و یا در دستور کار دولت قرار می‌گیرد.



انجمن مهندسی دریایی ایران با اشاره به تحریم‌ها و محدودیت‌های زنجیره تأمین، پیشنهاد داده بود که این اموال با نظارت مؤسسات رده‌بندی ایرانی و کارشناسی رسمی، در اختیار کارخانجات کشتی‌سازی و یاردهای تعمیراتی قرار گیرد تا به عنوان کاتالیزور نوسازی و بازسازی ناوگان عمل کند

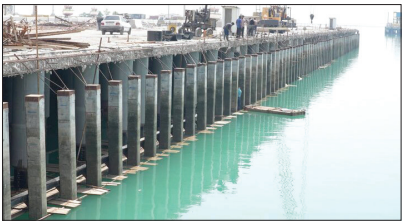


دوشنبه- ۳۰ شهریور ۱۴۰۵- سال دوازدهم- شماره ۲۵۸۹

دریاپایه

بنادر

پیشرفت ۹۳ درصدی نوسازی اسکله‌های ۲۵ و ۲۶ بندر امام (ره)



معاون مهندسی و عمران اداره کل بنادر و دریانوردی خوزستان گفت: عملیات بهسازی و تعمیرات اساسی اسکله‌های ۲۵ و ۲۶ مجتمع بندری امام خمینی (ره) و بخش‌های جانبی آن با پیشرفت فیزیکی بیش از ۹۳ درصد به مراحل پایانی نزدیک شده و بر اساس برنامه‌ریزی‌های صورت گرفته، در پاییز سال جاری به بهره‌برداری می‌رسد. به گزارش اقتصادسرآمد، صدرالله بهرامی با بیان اینکه حفظ و ارتقای توان زیرساختی اسکله‌ها برای پهلوگیری ایمن شناورها و تسریع در تخلیه و بارگیری کالا، یکی از اولویت‌های مهم این اداره کل است، به ایستنا اظهار کرد: در همین راستا، پروژه جامع نوسازی و مقاوم‌سازی اسکله‌های ۲۵ و ۲۶ هم‌اکنون با پیشرفت فیزیکی بیش از ۹۳ درصدی در حال اجرا بوده و آخرین مراحل اجرایی خود را سپری می‌کند.

وی با اشاره به دامنه گسترده این طرح افزود: این پروژه فراتر از این دو اسکله بوده و شامل بهسازی بخش‌هایی از اسکله آلومینیوم، پل‌های ارتباطی جاده‌ای و ریلی و همچنین ترمیم درزهای اتصالی در امتداد اسکله‌های ۱۴ تا ۲۴ مجتمع بندری است تا پیوستگی و پایداری شبکه تردد و بارگیری بندر به‌طور کامل تضمین شود.

بهرامی دربراسه اقدامات اجرایی انجام‌شده توضیح داد: در این عملیات، پایه‌ها و ستون‌های زیر عرشه اسکله‌ها با استفاده از بتن‌های فوق‌مقاوم و سازگار با محیط دریا تقویت شده و پوشش‌های حفاظتی ویژه‌ای برای جلوگیری از خوردگی سازه‌ها در برابر رطوبت و آب دریا به کار رفته است. وی ادامه داد: همچنین بازسازی سطح بتنی عرشه، نوسازی ضربه‌گیرهای محل پهلوگیری کشتی‌ها (فندرها)، تعویض روکش آسفالت، ساماندهی مسیرهای تاسیساتی و بازسازی چراغ‌های دریایی راهنمایی کشتیرانی در آبراه خور موسی از دیگر اقدامات مهم این طرح به‌شمار می‌رود.

معاون مهندسی و عمران اداره کل بنادر و دریانوردی خوزستان همچنین با اشاره به حساسیت‌های اجرای کار در یک بندر فعال خاطر نشان کرد: این اقدامات فنی بدون توقف در روند تخلیه و بارگیری کشتی‌ها و با وجود شرایط خاص جزر و مد آب دریا و گرمای شدید هوا به دست متخصصان داخلی اجرایی شده است تا با ارتقای تاب‌آوری سازه‌ها، بستری ایمن‌تر و باکیفیت‌تر برای چرخه تجارت دریایی کشور فراهم شود.

استقرار ۹ بویه برای نشانه‌گذاری مغرقه‌های جنگ تحمیلی در



آب‌های هرمزگان

معاون دریایی اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان از استقرار ۹ فروند بویه جدید و نشانه‌گذاری دقیق محل شناورهای غرق‌شده دوران جنگ تحمیلی در مناطق دریایی استان خبر داد.

به گزارش اقتصادسرآمد، اسماعیل مکی‌زاده اظهار کرد: این اقدام با هدف مشخص کردن دقیق موقعیت مغرقه‌ها، افزایش آگاهی شناورهای عبوری نسبت به خطرات موجود و کاهش احتمال وقوع سوانح دریایی در آب‌های تحت حاکمیت استان انجام شده است.

وی با تأکید بر اهمیت ارتقای ایمنی تردد شناورها و حفاظت از محیط زیست دریایی افزود: عملیات استقرار این بویه‌ها پس از انجام بازدیدها و بررسی‌های اولیه، با رعایت کامل ملاحظات ایمنی و امنیتی توسط شناور بویه‌انداز و با مشارکت کارشناسان حوزه ایمنی آبراه صورت گرفت. معاون دریایی اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان تصریح کرد: در حال حاضر به‌منظور تأمین ایمنی ناوبری و هدایت شناورها، در مجموع ۱۴۰ علامت کمک‌ناوبری شامل ۶۳ فروند بویه و ۷۷ دستگاه علامت ثابت از انواع مختلف نظیر بیکن، فار، فانوس و چراغ ترانزیت در آب‌های استان پیش‌بینی و مستقر شده است. مکی‌زاده خاطر نشان کرد: پایش و نگهداری این تجهیزات نقش کلیدی در ایمن‌سازی محدوده‌ها دارد و این روند تا زمان پاکسازی کامل مغرقه‌ها به‌صورت مستمر پیگیری خواهد شد. در همین راستای دوره‌های اخیر، ۱۳ مورد عملیات رفع خاموشی و بیش از ۲۰۰ مورد سرویس دوره‌ای علائم کمک‌ناوبری در مناطق مختلف دریایی استان انجام شده است. به گفته معاون دریایی بنادر هرمزگان، تعمیر و پایش علائم کمک‌ناوبری در بازه‌های زمانی ۱۵ روزه، دو ماهه، ۶ ماهه و سالانه اجرا می‌شود تا عملکرد مناسب