

پیشرفت ۷۰ درصدی شناور ۳۵۰۰ تنی به همت

مهندسان ایرانی

طبق اعلام شرکت صنعتی دریایی کشور شناورهای ۳۵۰۰ تنی که اکنون از مرز ۷۰ درصد پیشرفت عبور کرده، نویدبخش تقویت توان حمل‌ونقل دریایی است.

باشگاه خبرنگاران جوان:شرکت صنعتی دریایی ایران (صدرا) از تثبیت قدرت مهندسی دریایی کشور با ثبت رکورد ۵ میلیون نفر ساعت کار بدون حادثه و تکمیل پروژه‌های استراتژیک در میادین نفت و گاز خبر داد.

نصب سکوی ۶۲۰۰ تنی ۴۲ با استفاده از تکنیک پیچیده Float over، نه تنها توان فنی ناوگان صدرا را به رخ کشید، بلکه ثابت کرد که این شرکت در مواجهه با سازه‌های فوق‌سنگین، به خودکفایی مطلق دست یافته است. در کنار این موفقیت، تکمیل جکت‌های فاز ۱۱ پارس جنوبی و میدان گازی بلال، پازل تولید گاز کشور را در حساس‌ترین میادین مشترک تکمیل کرد.

نصب سکوی ۶۲۰۰ تنی رشادت با تکنیک پیچیده Float ove، برگ

به‌کارگیری فناوری نوین

ساختمانی در ۲۰ هزار واحد

مسکونی

رئیس بنیاد مسکن گفت:فناوری‌های نوین ساختمانی در ۲۰ هزار واحد مسکونی کشور به کار گرفته می‌شود.

باشگاه خبرنگاران جوان؛ منوچهر خواجه‌دلویی رئیس بنیاد مسکن انقلاب اسلامی از امضای تفاهم‌نامه‌ای برای استفاده از فناوری‌های نوین صنعت ساختمان در ۲۰ هزار واحد مسکونی در سطح کشور خبر داد و گفت: با اجرای این طرح، زمان ساخت واحدهای مسکونی کاهش یافته و کیفیت ساخت افزایش خواهد یافت.

رئیس بنیاد مسکن انقلاب اسلامی اظهار کرد: در گام نخست، مقرر شده است فناوری‌های نوین صنعت ساختمان در احداث ۲۰ هزار واحد مسکونی در سراسر کشور مورد استفاده قرار گیرد.

وی افزود: شرکت‌های دانش‌بنیان تحت مدیریت بنیاد ایران پیشرفته در اجرای این طرح مشارکت و هم‌افزایی خواهند داشت که این موضوع فرصت بسیار مناسبی برای توسعه فناوری‌های نوین ساختمانی در کشور به شمار می‌رود.

خواجه‌دلویی با اشاره به توافق انجام‌شده برای اجرای این پروژه گفت: بر اساس این تفاهم‌نامه، واحدهای مسکونی مشمول طرح با بهره‌گیری از فناوری‌های نوین احداث خواهند شد و منابع مالی لازم نیز برای اجرای آن پیش‌بینی شده است.

رئیس بنیاد مسکن انقلاب اسلامی ادامه داد: بخشی از منابع مورد نیاز از محل حساب ۱۰۰ حضرت امام (ره) و بخشی دیگر از طریق تسهیلات ویژه‌ای که برای این طرح در نظر گرفته شده، تأمین خواهد شد. همچنین برای واحدهایی که تحت پوشش نهادهای حمایتی قرار دارند، کمک‌های بلاعوض نیز اختصاص یافته است.

وی تصریح کرد: بنیاد ایران پیشرفته نیز برای تأمین و تکمیل منابع باقی‌مانده طرح اقدامات لازم را انجام خواهد داد و در این زمینه دستورات لازم از سوی دکتر محمد مخبر صادر شده است.

خواجه‌دلویی با تأکید بر مزایای استفاده از فناوری‌های نوین در ساخت‌وساز خاطرنشان کرد: بهره‌گیری از این فناوری‌ها علاوه بر افزایش کیفیت ساخت، زمان اجرای پروژه‌ها را به‌طور قابل توجهی کاهش می‌دهد؛ موضوعی که با توجه به نیاز کشور به تسریع در تأمین مسکن از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است.

وی ابراز امیدواری کرد که اجرای این طرح، زمینه‌ساز برداشتن گام‌های بزرگ‌تر در حوزه ساخت‌وساز نوین و توسعه مسکن در کشور باشد.

واردات گوشت با نظارت شرعی

و بهداشتی انجام می‌شود

انجمن صنفی واردکنندگان فرآورده های خام دامی از واردات گوشت با قبض انبار خبر داد اما در این فرآیند «نظارت بهداشتی و شرعی حفظ می‌شود».

گروه اقتصادی خبرگزاری فارس، انجمن صنفی واردکنندگان فرآورده های خام دامی امروز گفت:در مصوبه جدید وزارت جهاد کشاورزی که به شیوه قبض انباری انجام می‌شود «نظارت شرعی و بهداشتی کماکان وجود خواهد داشت». در این فرآیند، متقاضی پس از تشکیل پرونده، مجوزهای لازم را از سازمان دامپزشکی کشور دریافت کرده و سپس با اخذ کد حلال، تولید و ذبح دام صرفاً با نظارت مستقیم ناظران ذبح شرعی و تحت کنترل کامل بازرسان بهداشتی سازمان دامپزشکی انجام می‌شود. پس از ورود محموله‌ها به بنادر و سردخانه‌های تحت نظارت، قبض انبار صادر شده‌و ادامه مراحل اداری از جمله ثبت سفارش مطابق ضوابط قانونی انجام می‌شود.

هفته گذشته پس از اعلام مصوبه جدید تسهیل واردات برخی استنباط کرده بودند که نظارت شرعی در این فرایند حذف می‌شود که بلافاصله انجمن واردکنندگان فرآورده های خام دامی و وزارت جهاد کشاورزی واکنش نشان دادند.حتی زمانی که کنترل بهداشتی را رعایت پروتکل های کشور مبدا انجام می‌شد نظارت شرعی برای محصول وارداتی گوشت که معمولاً از برزیل انجام می‌شود با حضور ناظران شرعی متخصص ادامه یافت.

اقتصاد

در حوزه کشتی‌سازی، پروژه ساخت شناورهای ۳۵۰۰ تنی که اکنون از مرز ۷۰درصد پیشرفت عبور کرده، نویدبخش تقویت توان حمل‌ونقل دریایی است. همزمان، دستیابی به پیشرفت ۳۶ درصدی در ساخت شناور لایروب، نشان می‌دهد که صدرا همزمان با پروژه‌های نفت و گاز، در حال بازسازی تجهیزات استراتژیک دریایی کشور است.

تعمیرات دریایی: رکوردی ماندگار در میان جنگ و کار
مجموعاً ۱۱۲ شناور رادر یاردهای جنوب و مجتمع کاسپین تعمیر و بازسازی کرد؛ آماری که در سایه حوادث اخیر منطقه و در بحبوحه جنگ تحمیلی ۱۲ و ۴۰ روزه، به یک دستاورد «جهادی» پهلو می‌زند. خدمات‌رسانی بی‌وقفه به ۱۷ سکوی ناحیه ۲ پارس جنوبی و اجرای بیش از ۶۵ هزار دستور کار تعمیراتی، صدرا را به تنها تکیه‌گاه مطمئن برای تداوم تولید گاز در شرایط بحرانی تبدیل کرده است.

شرکت صنعتی دریایی ایران (صدرا) در سال ۱۴۰۴ نه تنها پروژه‌های عمرانی را پیش برد، بلکه با تعمیر ۱۱۲ شناور، به تنها پشتیبان عملیاتی تولید در شرایط بحرانی تبدیل شد.

برنده‌ای بود که بلوغ مهندسی دریایی ایران را در سال ۱۴۰۴ به اثبات رساند. تحول در کشتی‌سازی، از لایروب‌ها تا ناوگان باری

تنها جایگزین تنگه هر مز ، خود تنگه هر مز است



پروژه فوق‌العاده سنگین در توان اقتصاد لرزان این کشور نیست و وام‌های بین‌المللی، حاکمیت عراق را بر این خط لوله نه‌تنها تضعیف می‌کنند، بلکه آن را کاملاً از کنترل بغداد خارج می‌نمایند. علاوه بر این، این خط لوله نفت عراق را مستقیماً به سمت سرزمین‌های اشغالی و دریای سرخ هدایت می‌کند؛ در خصوص بخش اول، مخالفت قاطعی در داخل عراق وجود دارد و درباره انتقال به دریای سرخ نیز، این اقدام به معنای ترانزیت نفت از یک نقطه بحرانی (هرمز) به یک جغرافیای پرریسک دیگر است که صرفاً نوع تهدید امنیتی را تغییر می‌دهد، نه این که آن را از بین ببرد.

پترولاین و فجیره خطوط فعال منطقه مانند خط لوله شرق-غرب عربستان (پترولاین) به سمت بندر بنبع در دریای سرخ و خط لوله حیشان به فجیره در امارات، اگرچه تا حدودی از وابستگی مستقیم ریاض و ابوظبی به هرمز کاسته‌اند، اما توانایی ایفای نقش یک جایگزین منطقه‌ای را ندارند.

طبق برآورد‌های رسمی آژانس بین‌المللی انرژی (IEA)، ظرفیت مازاد واقعی کل خطوط لوله موجود در منطقه برای دور زدن هرمز تنها بین ۵٫۳ تا ۵٫۵ میلیون بشکه در روز است که این مقدار، بخش ناچیزی از خلاء ۲۰ میلیون بشکه‌ای بازار را بر می‌کند. این خطوط عملاً هیچ کمکی به صادرات نفت و گاز کشورهای کویت، قطر، بحرین و عراق نمی‌کنند و انحصار گاز مایع (LNG) قطر همچنان در زنجیر هرمز باقی می‌ماند. از سوی دیگر، بنادر فجیره و بنبع نشان داده‌اند که با اجرای معادله محاصره در برابر محاصره یمن، در برابر حملات موشکی و پهپادی ارتش و نیروهای مسلح این کشور مصون نیستند؛ در نتیجه جابه‌جایی هندسی پایانه‌ها، تهدید امنیتی را محو نمی‌کند، بلکه تنها مختصات جغرافیایی هدف را جابه‌جا می‌کند.

نتیجه‌گیری
تلفی کردن بسته شدن تنگه هرمز به عنوان یک معضل ترانزیتی و مهندسی، آدرس غلط دادن به امنیت بین‌الملل است. واقعیت ژئوپلیتیک ثابت می‌کند اگر خلیج فارس ناامن بماند، هیچ شبکه لوله‌ای در خشکی دوام نخواهد آورد؛ به ویژه آنکه این لوله‌ها از جغرافیاهای پرتنش عبور می‌کنند، به توافقات شکننده وابسته‌اند و به بنداری ختم می‌شوند که جزو اهداف مشروع ایران یا یمن هستند. از سوی دیگر، با برقراری ثبات و صلح منطقه‌ای، توجیه اقتصادی خطوط موازی چند میلیارد دلاری فوراً از بین می‌رود، چراکه هیچ مسیری ارزان‌تر و پرطرفیت‌تر از گذرگاه طبیعی هرمز وجود ندارد.

خطوط لوله عظیم جایگزین، در بهترین حالت، تنها بیمه‌نامه‌هایی موقت و بسیار گران‌قیمت در برابر بحران‌ها هستند که توانایی درمان ریشه‌ای بیماری را ندارند. کلید جریان پایدار انرژی در غرب آسیا نه در لوله‌های فولادی خشکی، بلکه در میانجی‌گری، کاهش تنش‌ها و ایجاد یک ساختار امنیت جمعی بومی با مشارکت همه کشورهای ساحلی نهفته است. تنگه هرمز همچنان بدون جایگزین است و تنها راه تضمین آینده انرژی جهان، رویکرد دیپلماتیک و پذیرش همین واقعیت جغرافیایی است.منبع: فارس

است. اگر تنگه هرمز باز باشد، مسیر مستقیم دریایی همواره ارزان‌تر، سریع‌تر و ایمن‌تر خواهد بود و خطوط لوله موازی توان رقابت با آن را نخواهند داشت. اختلافات سیاسی، مرزی و حاکمیتی؛ گره‌های که هرگز باز نمی‌شوند

بررسی دقیق و موردی پرونده خطوط لوله قدیمی، نیمه‌تمام و جدید در منطقه نشان می‌دهد اختلافات مرزی، عدم اعتماد حاکمیتی و منازعات دیپلماتیک، پاشنه آشیل اصلی و عامل فرسایش و تعطیلی این طرح‌ها، رویاهای دست‌نیافتنی و لوله‌های فولادی در خشکی بیش نیستند.

توهم لجستیکی در بستر بحران ژئوپلیتیک
بحران بی‌سابقه انرژی ناشی از بسته شدن تنگه هرمز توسط ایران در فوریه ۲۰۲۶، یک بار دیگر واشنگتن، پایتخت‌های اروپایی و متحدان منطقه‌ای آنها را به سمت گزینه‌های روی میز برای دور زدن این گلوگاه سوق داد. حمایت ایالات متحده از احیای خطوط لوله متوقف‌شده یا کلنگ‌زنی پروژه‌های جدید، ناشی از یک خطای دید استراتژیک در دکترین امنیت انرژی غرب است؛ خطایی که یک بحران عمیق سیاسی-امنیتی و چندلایه را صرفاً یک چالش لجستیکی، مکانیکی و حمل‌ونقلی قلمداد می‌کند.

تاریخ ژئوپلیتیک خلیج فارس بارها ثابت کرده، ساختارهای موازی انتقال انرژی، بدون حل ریشه‌ای اختلافات سیاسی و مرزی میان کشورهای مسیر، نه‌تنها پایداری جریان نفت را تضمین نمی‌کنند، بلکه خود به اهدافی به‌شدت آسیب‌پذیر، هزینه‌بر و ابزاری برای باج‌خواهی‌های سیاسی در موازنه قوا تبدیل می‌شوند. در واقع، تا وقتی یک ساختار امنیتی جامع و فراگیر منطقه‌ای شکل نگیرد، موشک‌ها و پهپادهای ایرانی هر شیار و لوله فولادی را در خشکی هدف مشروع خود می‌دانند.

چرخش تقاضا به سمت آسیا و ناهمخوانی بنیادی خطوط لوله

نخستین دلیل شکست طرح احداث خطوط لوله جایگزین، تضاد ساختاری و ژئوکانومیک بین جغرافیای خطوط لوله پیشنهادی و جغرافیا و تقاضاهای جهانی است. براساس آمارهای سال ۲۰۲۴، روزانه حدود ۲۰ میلیون بشکه نفت خام و فرآورده‌های نفتی (معادل نزدیک به یک‌پنجم کل مصرف جهانی مایعات نفتی) و بیش از ۸۳٪ گاز طبیعی مایع (LNG) منطقه از تنگه هرمز عبور کرده است. نکته حائز اهمیت این است که مقصد اصلی ۸۰٪ این محموله‌ها نه کشورهای غربی، بلکه بازارهای آسیا شامل چین، هند، ژاپن، کره جنوبی و دیگر اقتصادهای درحال توسعه شرق آسیا بوده‌اند.

در چنین شرایطی، کشیدن خطوط لوله طولانی به‌سمت دریای مدیترانه، دریای سرخ یا منطقه شام (شامل اردن، سوریه و سرزمین اشغالی)، نفت خلیج فارس را از مسیر طبیعی خود منحرف کرده و صدها مایل از مشتریان اصلی آسیایی دورتر می‌سازد. صرف میلیارد‌ها دلار سرمایه برای انتقال نفت به‌سمت غرب و سپس بارگیری مجدد آن با نفتکش‌های غول‌پیکر برای دور زدن قاره آفریقا با عبور از کانال‌های پرریسک به سمت شرق، فاقد هرگونه توجیه عقلانی و بازرگانی