



به کشور مدنظر فرستادیم. از کشور مدنظر تیمی را که برای این کار پیش‌بینی کردیم به خود شناور فرستادیم و این مسأله مرتفع شد.

◀ تعمیر اساسی موتور ژنراتور ناو

موتور ژنراتور تعمیر اساسی شد، چون بویژه در حوزه اقیانوس آرام برای اولین بار تجربه می‌شد. با این نوع شناور، شنواری که تناژش، مختص به این اقیانوس نیست؛ لذا طبیعی است که بخشی از آن با ریسک و ناشناخته باشد؛ این پیش‌بینی شده بود و ما دو مورد ارسال از دو نوع کشور از دو اقیانوس داشتیم بدون اینکه یک روز خللی در انجام مأموریت باشد یا وابستگی به تعمیرکار خارجی داشته باشیم. قطعه ایرانی از اینجا پشتیبانی شد و توسط تیمی که آنجا بودند کار انجام شد. در حوزه فنی هم ما مشکل نداشتیم و یک روز توقف نه در تحرک و مأموریت عملیاتی ما و نه در تأمین نیازمندی وضعیت خود شناور مثل تأمین برق آنجا پیش نیامد؛ کار دریا ۲۴ ساعته است. چه قدر پیش‌بینی‌هایی که قبل از سفر انجام شده بود با واقعیت‌ها منطبق بود بالاخره ممکن است تفاوتی در کار باشد.

واقعیت این است که فرمایش شما کاملاً متین است و این سؤال هم بجاست. در بحث ادبیات علمی و ادبیات تجاری یا عام مطرح است که هر کاری یک درصدی ریسک دارد؛ ولی در واقعیت در بحث لجستیک و نظامی یا زنجیره تأمین نظامی این ریسک را باید به صفر رساند. من درباره مثالی که در مورد تغذیه زدم، همیشه درصدی ریسک را محاسبه و آن درصد را به محاسباتمان اضافه می‌کنیم.

برای نمونه در حوزه جو اقیانوس بدترین حالت و در حوزه مصرف بدترین حالت را در نظر گرفتیم. در حوزه تأمین، لایه‌های مختلف پیش‌بینی کردیم که نمونه‌اش را حوزه نان بود و در حوزه آب هم همین آب شیرین کن و آب معدنی و مخازن آب بود.

در این حوزه درصد ریسک و انحراف از برنامه‌مان به قدری ناچیز بود که در مأموریت ما تأثیر نداشت. در ادبیات علمی ما سه مقوله به عنوان تعیین هدف در هدف‌های لجستیکی داریم. بعضی از مدل‌ها و الگوهایی که عرض کردم، هدفشان کارایی است؛ یعنی با هزینه مناسب آن کار انجام می‌شود و یک بخش اثربخشی هدف شماسست.

واقعیت این است که در این کار مبنای ما بهره‌وری بود و در کنارش هم اثربخشی و هم کارایی بود و به گونه‌ای کار را پوشش دادیم که از نقاط مختلف لجستیک و لایه‌های مختلف، این آمادگاری انجام شد، به گونه‌ای که اگر مشکلی مثل همین بحث فنی که قطعه را رساندیم خللی در انجام مأموریت ایجاد نکرد. گرچه که هر کاری برای اولین بار صورت می‌گیرد چه در حالت صحنه عمل و چه در صحنه نظری و تئوری نیاز به اصلاح دارد.

دستگاه‌های خاص را داشتیم. وقتی که تنوع زیاد است ذخیره‌سازی و نوع نگهداری سوخت‌ها متفاوت است. از قبل مخازن ناو بندرمان را که ناو پشتیبانی بود محاسبه کردیم و متناسب با نوع سوخت‌مان پیش‌بینی کردیم و برای مدت مأموریت نه صرفاً مأموریت دور زدن همان موردی که تأکید کردیم انجام مأموریت‌های ویژه خودمان هم باید باشد.

در مسیر حرکت ناوگروه بطور مرتب گشت زنی و مأموریت خاص داریم که نیاز است سوخت را از روز قبل از برنامه اعزام ناوگروه تأمین کنیم. در نیمه دوم مهر ماه ناوگروه اعزام شد. نیمه اول سال ۱۴۰۱ کارمان طراحی و برنامه‌ریزی مدل و الگوی مناسب این لجستیک هوشمند برای ناوگروه اقیانوسی بود که یکی از موارد سوخت بود. این چهار نوع سوخت را استخراج و مدت مأموریت را در مآخذ مصرف هر دستگاه محاسبه کردیم و میزان کل مأموریت و میزان سوخت مشخص شد. درصدی هم مورد ریسک را محاسبه کردیم و سهمیه مجازی اضافه شد و مشخص شد که ما میزان سوخت مصرفی‌مان در چند گروه چقدر است.

تأمین سوخت برای شناورهای جمهوری اسلامی متناسب با محل ذخیره‌سازی در خود شناورها تعبیه شد و سوخت‌گیری انجام و اعزام شد. بخشی از سوخت ناوشکن در پایگاه بندر مکران تأمین شد. نکته‌ای که در این مدل و الگوی ایرانی اسلامی باعث افتخار است، این است که ما نه تنها سوخت را برای شناور خودمان تأمین کردیم بلکه برای شناورهای جمهوری اسلامی که اگر در طول مسیر لازم بود آمادگی کمک و پشتیبانی از آنها را هم داشته باشیم.

◀ کمکی به سایر شناورها انجام شد؟

تا این لحظه که خدمت شما بودیم لازم نشد، ولی علاوه بر کشتی‌های کشور خودمان مواردی هم بود که برای جاهایی که ساخته می‌دیدند، وجود داشت و انجام شد. برای جاهایی که در مسیر پیش‌می‌آید شنواری در حال غرق شدن است، سوخت ندارد یا به مشکل خورده این پشتیبانی را هم پیش‌بینی کردیم که انجام شود.

در مسیر مأموریت همیشگی‌مان در خلیج عدن و دریای سرخ که همیشه حضور داریم، مرتب در ناوگروه‌هایمان پیش آمده که به کشتی‌های مختلف کمک کردیم که رسانه‌ای هم شده است. نه تنها پشتیبانی حوزه خودمان و کل اقلام لجستیکی را داشتیم بلکه برای موارد بحرانی برای کمک به سایر کشتی‌های در مسیر هم این را پیش‌بینی کردیم خوشبختانه این مدل تاکنون پاسخگو بوده و جواب داده و الحمدلله مشکلی نداشتیم.

◀ اگر نکته‌ای مانده بفرمایید؟

نکته بارز این سفرهای دریایی این است که باید زندگی کنیم چون یک شهر شناور هستیم و عده‌ای انسان کنارهم جمع شدیم و در یک محیط گرم و یک فضای خانوادگی هم باید زندگی کنیم.

از چهار تنگه بزرگ دنیا تا این لحظه و از سه اقیانوس بزرگ جهان رد شدیم. به ۵ کشور برابر برنامه از پیش تعیین شده پهلو گرفتیم و هر موقع مأموریت ابلاغ شود باز این قابلیت را داریم و این هم نشان از آمادگی این ناوگروه دارد

موتور ژنراتور تعمیر اساسی شد، چون بویژه در حوزه اقیانوس آرام برای اولین بار تجربه می‌شد. با این نوع شناور، شنواری که تناژش، مختص به این اقیانوس نیست؛ لذا طبیعی است که بخشی از آن با ریسک و ناشناخته باشد؛ این پیش‌بینی شده بود و ما دو مورد ارسال از دو نوع کشور از دو اقیانوس داشتیم بدون اینکه یک روز خللی در انجام مأموریت باشد یا وابستگی به تعمیرکار خارجی داشته باشیم. قطعه ایرانی از اینجا پشتیبانی شد و توسط تیمی که آنجا بودند کار انجام شد



ما تیمی تحت عنوان تیم مستندسازی گذاشتیم که یک ناظری شخصاً خود من و خود مجموعه حوزه ستاد نیرو یک نماینده‌ای در شناور به عنوان نماینده آماد و پشتیبانی و زنجیره تأمین داریم که کارش نظارت اجرا با برنامه از قبل پیش‌بینی شده است.

◀ در حوزه فنی بحث سوخت را اشاره نداشتیم تأمین سوخت در این سفر به چه شکل بود؟

در سوخت هم پیچیدگی وجود دارد. اگر شناور تجاری باشد یک نوع سوخت یا حداکثر دو نوع سوخت دارد. در این شناور که اعزام شد چهار نوع سوخت داشتیم. ما سوخت هوایی داشتیم که برای حوزه بالگردی بود، سوخت خود شناور و سوخت