

بلاغ علم

بهنگام

بهار ۱۳۹۴

شماره ۲۴

سال هشتم

روش: آموزشی، پژوهشی، تحلیلی
صاحب امتیاز و مدیرمسئول: ملک رضا ملک پور قربانی
سرمدبیر: سعید کاظمی
امور اجرایی: زاله صداقتی منور
امور مالی: محمدحسین ذوقی

نشانی: تهران، خیابان کارگر شمالی، خیابان پنجم، پلاک ۳۱، کدپستی ۱۴۳۹۶-۳۴۵۶۱
تلفن: ۰۲۱-۸۴۲۹۷۰۰۵
فکس: ۰۲۱-۸۸۰۲۵۵۵۸
پست الکترونیک: update@asiaclass.org

شمارگان: ۱۰۰۰ نسخه
توزیع: بین المللی و داخل کشور
عضو بانک اطلاعات نشریات کشور (www.magiran.com)
طراحی و اجراء: انتشارات پیام شما
صفحه آرایی: مرضیه فراهانی
چاپ و صحافی: صنوبر

فصلنامه علمی تخصصی دریایی



■ فصلنامه به هنگام آماده دریافت و چاپ مقالات و دیدگاه های صاحب نظران و کارشناسان است.
■ فصلنامه در ویرایش و تلخیص مطالب آزاد است.
■ دیدگاه نویسندگان ازوما نظر فصلنامه نیست.

اقتصاد	
	۵۲ اقتصاد برتر دنیا تا ۱۵ سال آینده کدامند؟
	۵۳ حجم تجارت خارجی ایران از مرز ۱۰۰ میلیارد دلار گذشت
	۵۴ رفع تحریم سوئیت چه تاثیری بر اقتصاد ایران دارد؟
حمل و نقل	
	۵۶ مقررات هیگ ویزی سال ۱۹۶۸ میلادی
	۶۰ رتبه بیست و سوم ایران در بین غول های کشتیرانی دنیا
کوانتدی ها	
	۶۲ کشتی هایی که هر روز غول بیکرتر می شوند
	۶۴ در جستجوی راز پیدایش آب در زمین
	۶۴ جزئیاتی درباره بزرگترین زیر دریایی جهان
	۶۵ قلعه دریایی متروکه ای که هتل شد
	۶۶ بازرگاری کشتی نوح (ع)
مدیریت	
	۶۷ هفت اشتباه متداول مدیران تازه کار
	۶۹ آیا واقعاً زنان مدیران بهتری هستند؟
کوناگون	
	۷۲ پنج دلیل عالی برای تغییر شغل
	۷۴ ۲۰ شغل برتر دنیا کدامند؟
	۷۴ شگفت انگیزترین رفتار انسان
معرفی کتاب	
	۷۵ «World Maritime Information» های دریایی جهان
خبر	
	۷۸ اخبار

مطالب آغازین	
	۷ یادداشت مدیر مسئول
	۸ سخن سردبیر
بازرسی و راه بندی	
	۱۰ هنوز در ابتدای راه هستیم
	۱۲ چالش های بازرسی کالا
مقالات	
	۱۶ نظارت بر بازار
	۲۲ روند اقتصاد دریایی ایران و تحولات آن در حوزه بین الملل
	۳۰ چالش های مقابله با دزدی دریایی
	۲۳ استراتژی مدیریت کیفیت جامع و مستمر چیست؟
نوابین و مقررات	
	۲۹ بررسی چالش های کنوانسیون بین المللی هنگ کنگ
پسند و حقوقی	
	۴۴ استثنای مسئولیت تضادم
مجموعه زیست	
	۴۸ تأثیر زیست محیطی مدیریت نگهداری تجهیزات

نگاهی به گزارش ستاد مرکزی مبارزه با قاچاق کالا و ارز،

ریشه‌یابی یک پدیده شوم

ملک‌رسانک پور قراس

در سال ۱۳۹۲ حجم مبادلات قاچاق کالا ۲۵ میلیارد دلار برآورد شد که ۱۷/۲ میلیارد دلار آن مربوط به قاچاق ورودی و ۷/۸ میلیارد دلار مربوط به قاچاق خروجی و ۲/۳ میلیارد دلار مبادلات غیررسمی مجاز (معافیت‌های مرزی) بوده‌است. رشد حجم مبادلات قاچاق در سال ۱۳۹۲ هفت درصد برآورد شده‌است این در حالی است که در شروع سال ۱۳۹۲ حجم مبادلات قاچاق کالا به ۲۷ میلیارد دلار رسد.

در سال ۱۳۹۲: کشفیات قاچاق تسخوت و فرآورده‌های نفتی در رتبه اول، به ارزش ۱۸۸۹ میلیارد ریال، کشفیات قاچاق آبسه در رتبه دوم، به ارزش ۶۶۲ میلیارد ریال و کشفیات قاچاق گوشی همراه در رتبه سوم، به ارزش ۲۰۲ میلیارد ریال بوده است. براساس گزارشات میزان کشفیات قاچاق در سال ۱۳۹۲ نسبت به سال ۱۳۹۱ حدود ۲۳ درصد کاهش داشت.

در حالی که باندهای متلاشی‌شده توسط «تاجا» در سال ۱۳۹۲ نسبت به سال ۱۳۹۱ حدود دو درصد کاهش داشته، تعداد متهمان زن و مرد دستگیر شده طی سال ۱۳۹۲ نسبت به سال ۱۳۹۱ حدود دو درصد افزایش داشت. در استان‌های مرزی، نسبت تعداد پرونده‌های متشکله قاچاق به تعداد جمعیت استان، در

مقایسه با استان‌های واقع در مرکز کشور، رقم بالاتری بوده‌است. از مجموع جرمه‌های تعیین‌شده برای پرونده‌های کلن (۱۶۴۵۴ میلیارد ریال) فقط ۱۹ درصد وصول شده که ۱۰ برابر کمتر از جرمه‌های وصول شده از قاچاقچیان خره است. در سال ۱۳۹۲ حدود ۸۲ درصد از کل پرونده‌های تشکیل شده در زمینه قاچاق، بیش از یک میلیارد ریال ارزش داشته است.

این آمار و ارقام ثابت می‌کند که مرتکبان معاملات قاچاق در ایران، از نفع‌ اجتماعی و سیاسی برخوردارند. اگر بخواهیم علت را ریشه‌یابی کنیم با دو عامل مواجه می‌شویم. ۱- در ایران نظارت بر بازار «یا وجود ندارد و یا اینکه در مجموع مؤثر نیست.

۲- بالا بودن تعرفه‌ها در ایران، کشور ما در میان ۱۵۹ کشور جهان پس از جزیره ابهاما، در جایگاه دوم کشورهای با بالاترین تعرفه هم‌رنگی قرار دارد. در بسیاری از کشورها، حدود دو طبقه تعرفه‌ای وجود دارد این در حالی است که در کشور ما ۱۲ طبقه تعرفه‌ای وجود داشته که پایین‌ترین آن چهار درصد و بالاترین آن ۱۰۰ درصد است.

تصور تعرفه هم‌رنگی کالا در ایران را در زیر می‌توانید مشاهده کنید:

تعرفه چهار درصد	۵۵۴ قلم کالا
تعرفه ۶ درصد	۶۲۴ قلم کالا
تعرفه هشت درصد	۴۵۰ قلم کالا
تعرفه ۱۰ درصد	۲۴۵۱ قلم کالا
تعرفه ۱۰۰ درصد	۲۲۹ قلم کالا





نظارت بر بازار؛ ضرورت نقد درون

سعد کاظمی
saeed.kazemi@hotmail.co.uk

«حالا دقیقاً بیست و نه است» جمله‌ای روزی که در نیمه شب ۲۴ مرداد ۱۳۳۲ از بخش فارسی رادیو بی بی سی پخش و آغازگر «عملیات آزادی» یا «عملیات چکمه» شد و یکی از تلخ ترین روزهای تاریخ معاصر ایران لقب گرفت.

طرح انجام کودتا و دخالت نظامی در ایران از ابتدای روی کار آمدن دولت مصدق و نهضت ملی شصت و نهفت در نزد برخی از جناح های حاکم بر انگلستان وجود داشت، اما استعمار نیروهای طرفدار ملی شدن نفت و مخالفت های اولیه دولت آمریکا با اقدام نظامی موجب تأخیر این امر شد.

فعال شدن شبکه های جاسوسی انگلستان و نفوذ در تشکیلات نیروهای ملی و مذهبی و ایجاد تفرقه بین آنها از یک سو و روی کار آمدن تئو آل ایزنهاور از حزب جمهوری خواه در آمریکا که از افزایش قدرت حزب توده در ایران و گسترش نفوذ شوروی و انتقاد فراداد بازرگانی با این کشور وحشت داشت، از انتقاد بار دیگر باعث شد که سازمان سیا برای اولین بار عملیات کودتای نظامی در یک کشور خارجی را تجربه کند.

بر اساس اسناد و مدارک منتشر شده، کودتای ۲۸ مرداد ۱۳۳۲ از ساعت هفت و نیم صبح آغاز شد و طوری که خیلی سریع در حدود ظهر همان روز کاج تخت و زری و ساختمان رادیو به دست کودتاگران افتاد. کودتایی که بعدها از آن به عنوان

اثرات ترین کودتای آمریکایی نام برده شد. کودتایی بدون مشارکت سربازان آمریکایی و انگلیسی و بسیاری به حضور افسرانی همچون زاهدی و بعیری به عنوان افسران کودتا و افرادی همچون شهبان بی مخ به عنوان پیاده نظام کودتا ظهور که از اسناد کتب تاریخی و پژوهش های انجام گرفته برمی آید، آنچه در این واقعه تلخ کمتر بدان پرداخته شده و شاید در دیگر وقایع سیاسی، اجتماعی و اقتصادی ایران ضرورت پرداختن به آن احساس می شود، نقد درون (جامعه ایرانی) به جای نگی برون است.

تیراز کتاب در ایران از ۲۰۰۰ عدد در دهه ۵۰ و ۶۰ خورشیدی با وجود دو برابر شدن جمعیت در دهه ۹۰ به ۵۰۰ عدد رسیده است! سرراسته مطالعه هر ایرانی در حدود پنج دقیقه در شبانه روز است، در حالی که این رقم برای آمریکایی ها ۳ دقیقه، انگلیسی ها ۵۵ دقیقه و ژاپنی ها ۹۰ دقیقه است! در مقابل، مسئولان و نمایان علمی کشورها یا

یک چرخه «مدیریت دانش» است که موجب می شود تحقیقات و پژوهش های انجام گرفته وارد سیر «تجاری سازی» و تولید ثروت شوند و بالعکس، مسائل و مشکلات صنعتی یک کشور در دانشگاهها حل شوند.

دانشگاهها چنین چرخه ای در ایران میبوی است، موضوع اکثر مقالات علمی و پژوهشی منتشر شده توسط پژوهشگران ایرانی با سطح نیازها و مشکلات صنایع ایران همخوانی ندارد و برخلاف افزایش تعداد مقالات در ایران، ارجاع به آنها (Citation) کاهش یافته است. به عبارت دیگر مقالات ایرانیان از نظر علمی آن قدر با ارزش و غنی نبوده اند که به عنوان چرخه های اقتصادی، ارتباط و صنعت وجود داشته باشند. به بیان دیگر وجود

و همبستگی با بازار در ایران رانسی توان فراخ از واقعیت هایی که گوشه هایی از آن در سطوحی با بدان اشاره شد، بررسی و پایش کرد. یکی از مهم ترین عوامل کارایی و کارآمدی هر نظام اقتصادی، شفافیت آن نظام در ایجاد مختلف است و رسیدن به این مسئله مهم همواره از دغدغه های اقتصاددانان بوده است.

در یک اقتصاد سالم، اصل بر آن است که تمامی فعالیت های اقتصادی ثبت و ضبط شوند، اما واضح است که در این مسیر، دستهای از فعالان اقتصادی بایمان به چنین امری نیستند و ناموجب شکل گیری اقتصاد به اصطلاح زیرزمینی یا اقتصاد سیاه می شوند. از مهم ترین مصادیق

این اقتصاد زیرزمینی، همانا پدیده قاچاق کالا است در عین حال ظهور طبقه ای توکیه که با بهره گیری از رانت های کلان اقتصادی در شرایط تحریم شکل گرفته و از آنها به عنوان دلالان تحریم نیز یاد می شود. خود از موانع شفاف سازی فعالیت های اقتصادی، گسترش نظام مالیاتی و ابزارهای نظارتی بر بازار است تا شریان های اصلی درآمد های خود را بدون تعیل مسئولیت های اجتماعی و اقتصادی حفظ کنند.

از این رو علیرغم تعدد سازمان های نظارتی دولتی، نقش مطبوعات، سازمان های مردم نهاد، و خود صنوف در ایجاد شرایط و بستر مناسب نظارت و کنترل بر بازار، از اهمیتی دو چندان برخوردار است.

مدیرعامل مؤسسه رده‌بندی آسیا:

هنوز در ابتدای راه هستیم

علی شریفی در گفت‌وگو با ما در بیان تأیید افزود: در چند سال گذشته اقدامات بسیار خوبی در مؤسسه رده‌بندی آسیا انجام دادیم و جامعه دریایی دریافت کرد که در حوزه مؤسسات رده‌بندی خارجی، کشتی‌ها متوقف نمی‌شوند.

مدیرعامل مؤسسه رده‌بندی آسیا با اشاره به اینکه «هنوز صدها روز باقی مؤسسات رده‌بندی خارجی نگذاشته‌ایم». گفت: اقدامات زیادی می‌بایست انجام شود تا بتوانیم به حد و اندازه مؤسسات رده‌بندی عضو آی‌اکیس برسیم و برای این کار زمان زیادی در حدود ۱۵ تا ۲۰ سال و شاید هم بیشتر نیاز داریم بنابراین، باز هم ضرورت حمایت مردمی از مؤسسات میرهن می‌شود زیرا بدون حمایت آنها، مؤسسات این مسیر را به تنهایی نمی‌توانند سپری کنند و به ایستگاه اطمینان نائل شوند.



بازرسی ورده‌بندی



توانسته‌ایم اعتمادها را به خود جلب کنیم و نشان دهیم بدون کمک مؤسسات خارجی هم می‌توانیم انواع شناورها را بازرسی و گواهی‌نامه معتبر برای آنها صادر کنیم.

فنی آنها، عواملی است که باعث تفاوت‌های آنها با ما شده است. بنابراین، می‌توانیم بگوییم ما در ابتدای راه هستیم و باید تلاش خود را بیشتر کنیم. گفت: اکثر کشتیرانی‌ها و مراجع دریایی به ما اعتماد داشته و حاشی ما باشند ما می‌توانیم با لغو تحریم‌ها راه پیش‌رو را در مدت زمان کمتری سپری کنیم؛ زیرا انتخاب مؤسسه رده‌بندی از اختیارات مالکان شناورهاست و مستأجرانی به نام «تعداد کشتی‌های تحت کلاس» چیزی نیست که خود مؤسسه به تنهایی بتواند به آن دست یابد، بلکه به کمک بازاری حاصل می‌شود که کشتیرانی‌ها و مالکان در اختیار ما قرار می‌دهند. وی افزود: سازمان پناهند و دریانوردی تاکنون همکاری بسیار خوبی با ما داشته و قول‌هایی هم در این زمینه به ما داده اما دفاعه ما درباره امکان عملیاتی شدن این قول‌ها در زمان پسان تحریم است.

امضا و قرار داد با دو عضو IACS
مدیرعامل مؤسسه رده‌بندی آسیا در پاسخ به این پرسش که «برای جویند شدن با مؤسسات خارجی چه برنامه‌ای در دستل می‌کنید؟» اعلام کرد: از سال گذشته در حده همکاری مجدد با شرکتهای خارجی بوده ابر و خوشبختانه

توانستیم قراردادهایی را با دو عضو اصلی IACS منعقد کنیم که البته اجرایی شدن آنها متوط به نهایی شدن تفاهم سیاسی ایران با گروه IACS خواهد بود. مدیرعامل مؤسسه رده‌بندی آسیا تصریح کرد: اهم قوی اتحادیه اروپا و ایالات متحده آمریکا مؤسسات رده‌بندی خارجی را از همکاری با ایران باز داشته است. بنابراین، همکاری‌ها هنوز آغاز نشده اما به محض بر داشته شدن تحریم‌ها و حصول توافق رسمی همکاری ما با شرکتهای خارجی آغاز خواهد شد.

عقب‌ماندگی صنایع دریایی را به گرفتن تحریم نیندازیم. شریفی درباره تأثیر لغو تحریم‌ها بر مؤسسات رده‌بندی گفت: آنچه در حوزه صنایع و فعالیت‌های دریایی مهم است این است که قبل از تحریم‌های این چند ساله، صنایع شکوفایی در عرصه دریا نشانیشیم و فقط خطوط کشتیرانی بودند که جزو ناگهان‌های نخست چینی محسوب می‌شدند اکنون هم نباید عقب‌ماندگی در صنایع دریایی را به گرفتن تحریم‌ها بیندازیم، بلکه باید ریشه آن را در داخل جست‌وجو کنیم. بنابراین، لغو تحریم‌ها هم به تنهایی نمی‌تواند چاره‌ای برای مشکلات ما در این زمینه باشد، خوفمان

باید متحول شویم.

ورود مؤسسه رده‌بندی آسیا به حوزه نفت و گاز
مدیرعامل مؤسسه رده‌بندی آسیا خاطرنشان کرد: یکی از برنامه‌های ما این است که در سال جاری بیشتر از گذشته به حوزه بازرسی کلاس بازرسی صنعتی و بازرسی نفت و گاز وارد شویم؛ زیرا همانطور که می‌دانید ایران کشوری نفت‌خیز است و زمانی که تحریم‌ها از بین رود، در این بازار رونق بیشتری را شاهد خواهیم بود. بر اساس سخنان وی، وضعیت کنونی نفت و گاز در فراساحل بازاری محدود است اما توان بالقوای دارد که با لغو تحریم‌ها باغفل می‌شود و بازار مناسبی را مهیا می‌کند. مدیرعامل مؤسسه رده‌بندی آسیا در پایان با اشاره به تفکراتی سال ۹۴ به همکاری و هم‌زمانی دولت و ملت «بدا آور شد. ما نباید در داخل کشور به دنبال فریز کردن به یکدیگر باشیم بلکه باید قدم در راه همکاری و هم‌زمانی گذاشته و همه نهادها در کنار یکدیگر و با رقابتی سالم کار را به پیش ببریم. ارائه اطلاعات غلط و غیر واقعی و تخریب و تخطئه یکدیگر در نهایت خیرات به منافع کشور خواهد بود، هر چند که متأسفانه متافعی در کوتاه مدت برای سودجویان خواهد داشت.

چالش‌های بازرسی کالا

مدیر واحد صنعتی و ارزیابی مؤسسه رده‌بندی آسیا، تسلیمت در روزه‌ها، تغییر مداوم قوانین و اعمال سلیقه‌های سازمانی را از چالش‌های بازرسی کالا می‌داند. آنچه که می‌خوانید گفتگوی ماهنامه صنعت حمل و نقل با خدایار حشمتی مدیر واحد صنعتی و ارزیابی مؤسسه رده‌بندی آسیا است:

موضوع بازرسی کالا چه در زمینه صادرات و واردات و صنایع دریایی و فراساحل با چه چالش‌هایی از نظر حقوقی، فنی و کارشناسی در کشور روبروست و ما چه هدفی صورت می‌گیرد؟ هدف از بحث بازرسی کالا در نظام حقوقی و بانکی و علت این که از چنین فرآیندی استفاده می‌شود تعیین هیت، کیفیت و در نهایت ارزش محموله است. این فرآیند در بحث سایر صنایع به همین شکل است که بخش دریایی و صنایع فراساحلی هم از چنین قاعده‌ای جدا نیست. منتهی تفاوتی

که وجود دارد متولیان آنهاست. فرآیند بازرسی کالا شامل مراحل قوانین، ابزارهای مورد نیاز و نیروی کارشناسی است. در بحث قوانین باید بگویم قوانین همگام، بانک مرکزی، قوانین بین‌المللی و قوانین اداره استاندارد که یک رشته قوانین بین‌المللی است زیرا برای تجارت جهانی باید آنها را لحاظ کرد و رشته قوانینی هم هستند که در کشورها خاص خودشان است. در واقع بحثی که داریم بحث چالش‌هاست.



بازرسی ورده‌بندی



بانک‌ها و مال‌تانی را در بازرسی کالاها فعال نمی‌کنند به صورتی که یک بانک آن را قبول دارد و بانک دیگر رد می‌کند.

بزرگ‌ترین مشکلی که با آن روبرو هستیم بحث بازرسی قوانین است. در بحث قوانین همان طوری که می‌دانید چند نهاد دخیل هستند. اداره استاندارد، بانک‌ها و همگام و اگر کاربردهای خاصی هم وجود داشته باشد مانند بخش دریایی شرکت نفت یا فلات قاره برای آن مورد خاص قوانین لازم را تعیین می‌کنند. یکی از مشکلاتی که با آن مواجه هستیم بازرسی قوانین است. از جمله این که برخی قوانین با الزامات روز جمله همخوانی ندارند. مثلاً تعرفه تجهیزات تسکین زاپه‌های براساس کیلوگرم محاسبه می‌شود که اگر یک مودم وارد کند کیلویی چهار ریال باید تعرفه بدهد و اگر سالمه یا سوئیچ شبکه وارد می‌کردند باید همان تعرفه چهار ریالی را پرداخت می‌کردند و این خود ایجاد اشکال می‌کند. بحث مهم این است که امروز نبودن قوانین دو اشکال به وجود می‌آورد: یکی موجب آسیب دیدن تعرفه‌های همگام می‌شود یا در بحث واردات ایجاد مشکل می‌کند. در نهایت اگر قوانین به روز نباشند هم باعث سوءاستفاده می‌شود هم باعث ضرر خوردن

به اقتصاد می‌شود. این سؤال پیش می‌آید که قوانین را چه نهادی وضع می‌کند؟ صد درصد متولی وضع قوانین دولت و زیر مجموعه‌های آن است. در حال حاضر سازمان استاندارد تلاش‌هایی را برای به‌روزرسانی قوانین و اصلاح آنها انجام داده و ارتباط مطلوبی هم با سازمان‌های صنعتی و مؤسسات مرتبط دارد و این سرعت آن به سرعت تغییرات روز نمی‌رسد. بحث دیگر تغییرات خیلی سریع قوانین است که این هم مشکل ساز است. به عنوان مثال اگر قوانین حاکم بر واردات را بررسی کنید ملاحظه می‌کنید طی چهار سال اخیر چند بار تغییر کرده است. بنابراین تغییر قوانین روز به روز هم از سبب دیگر اطمینان می‌زند و موجب سردرگمی واردکنندگان و شرکت‌های بازرسی می‌شود و علاوه بر کند شدن روند کار گاهی موجب توقف کارها می‌شود. در نهایت همه این عوارض هم به مصرف‌کننده برمی‌گردد. در همین بحث تدوین قوانین استانداردهایی



سازمان استاندارد تلاش‌هایی را برای به‌روزرسانی قوانین و اصلاح آنها انجام داده است و ولی سرعت آن به سرعت تغییرات نمی‌رسد.



وجود دارد که اگر در روال خاص خودش تدوین نشود مشکل سازمی شود زیرا دقیق نبودن یا نامهربانی آن هم ایجاد اشکال می کند. محبت بندی قوانینی است که خود دولت هم اجرائی آن را بر عهده دارد، زیرا بحث بازرسی کالا بحث عمده ای است. از طرف دیگر بانکها هم روال ناشی را دنبال نمی کنند. بانکی داریم که بازرسی کالا را به طور کامل در دوره می داند و بانکی هم داریم که ادغان می کند. این برای ما به عنوان یک شرکت بازرسی سوال به وجود می آید باید همایش بازرسی شود ولی بانک دیگر اصلاً بازرسی نمی کند. در حقیقت عدم هماهنگی بین خود دستگاه ها، حاکم است و روالی است که در هر کات هم وجود دارد. همچنین باید یادآوری کنم روال اداره استاندارد پوششیر یا بندر عباس روال کارش با اداره استاندارد شهرستانهای دیگر تفاوت دارد.

آیا می توان اشاره کرد که عدم برداشست مشترک از قوانین و تفسیر متفاوت از آنها توسط مدیران هم از مصلحت امور وجود است؟

بله، این هم یکی از موارد بروز مشکلات است البته باید تأکید کنم این فقط در کشور ما وجود ندارد بلکه در همه جای دنیا ملاحظه می شود. روشن تر

بگویم این که از یک قانون استاندارد هزاران تفسیر می توان کرد. هر ما به عنوان شرکت های بازرسی کالا این است که تفسیرها را به یکدیگر نزدیک کنیم یا وجود همه مشکلاتی که داریم بانکها خیلی ناشی می کنند تا روال کاری دچار خدشه نشود. تقریباً ما بانکی که کار کردیم اگر به مشکلاتی برخورد کردیم تا جایی که مغدور بوده کمک کرده اند تا این مشکلات مرتفع شود. یعنی گروه گوری وجود ندارد چون نقص قوانین تا حد زیادی وجود نداشته ولی در برخی موارد نقص قوانین هم داریم که خیلی جزئی است. در خصوص نقص قوانین مشکل دیگری که وجود دارد این است که اجازه بازرسی از تارها را به بازرسان نمی دهند و این مورد بازرسی به ویژه در شرکت های دولتی که عمدتاً فروشنده کالا هستند تعریف نشده است و اگر قرار باشد بازرسی صورت بگیرد به جای باید از راه های دیگر این بازرسی انجام شود، ولی راه اصولی این است که فرایند بازرسی قبل از خروج کالا صورت بگیرد. در خصوص بحثی درباری باید تأکید کنم متولی حوزه درباری کشور سازمان تاندر و پیمانکاری است و چون این سازمان از قوانین بین المللی پیروی می کند و عمدتاً قوانین آن بروز است مشکلی از لحاظ وجود قوانین و بروز بودن

آنها وجود ندارد. اما منقل برداشتهای مختلف از قوانین هم در این بخش وجود دارد. در خصوص صنایع فراساحل نفت و گاز قوانین به دلیل حساسیتی که موجود دارد کاملاً بروز است و متولیان آن هم به موضوعات اشراف کامل دارند. به این صورت که اگر کارریا کار فرمای طرح فراساحل است خودش معمولاً تجربه خوبی در نظارت دارد و تنها موردی که ممکن است بازرسی های فراساحلی بروز کند موضوع تحریم است و اگر این بحث وجود نداشته باشد عمدتاً از بهترین تجهیزات برای بخش فراساحلی استفاده می شود و کمتر طرحی وجود دارد که مشکل کیفیت داشته باشد.

ظرفیت و توان فیزیکی در ایران در فیاس با آن چه که شرکت هایی معتبر چون لویدز در جهان دارند در چه جایگاهی قرار دارد؟

طبق اصول کاری شرکت های بازرسی کیفیت، ارئه خدمات بازرسی تابع مجموعه روش ها و استانداردهای خاصی است که این روش ها سازمان ها و نهادهای مرتبط است که در ایران سازمان استاندارد و بانک مرکزی می شود و خوشبختانه هر دو این مراکز آشنایی خوبی با مراکز بازرسی داشته و توجه ویژه ای هم به

این مطلب دارند. یک از موارد مهم آموزش نیروی کارشناسی و نیروی متخصصی است که مد نظر اداره استاندارد هم هست و این را به همه مؤسسات زیرمجموعه خود اعلام می کند که آن را رعایت کنند.

نرخ افزایش قیمت کسب و کار توان فنی نیروی انسانی، تحولات زیادی با شرکت های خارجی نداریم بلکه چیزی که نفعات را ایجاد می کند سابقه و تجربه و همچنین توان ارتباط بین المللی است که آنها دارا هستند. به عنوان مثال شرکت لویدز بیش از یکصد سال است که کار بازرسی انجام می دهد اما باید یادآور شوم پایه کاری ما و شرکت معروف خارجی یکی است.

به عنوان مثال اگر بازرسی لویدز به مشکلی برخورد کند به یک گنجینه از سوابق و اطلاعات دسترسی دارد ولی بازرسی ما اگر بخواند باید برود و برای دستیابی به این تجارب و سوابق جستجوی زیادی انجام دهد. این موضوع موجب می شود کارهایشان سریع تر و با هزینه کم تر انجام پذیرد. به همین دلیل شرکت های بازرسی ایرانی مجبور می شوند با یک شرکت خارجی دیگر همکاری کنند.

عموماً دید عمومی نسبت به شرکت های خارجی در همه سطوح در کشور ضعیف است و همه از وسوئال گرفته تا افراد عادی ترجیح می دهند با شرکت های خارجی کار کنند. به نظر شما چرا این نگاه در جامعه وجود دارد؟

آنها وجود ندارد. اما منقل برداشتهای مختلف از قوانین هم در این بخش وجود دارد. در خصوص صنایع فراساحل نفت و گاز قوانین به دلیل حساسیتی که موجود دارد کاملاً بروز است و متولیان آن هم به موضوعات اشراف کامل دارند. به این صورت که اگر کارریا کار فرمای طرح فراساحل است خودش معمولاً تجربه خوبی در نظارت دارد و تنها موردی که ممکن است بازرسی های فراساحلی بروز کند موضوع تحریم است و اگر این بحث وجود نداشته باشد عمدتاً از بهترین تجهیزات برای بخش فراساحلی استفاده می شود و کمتر طرحی وجود دارد که مشکل کیفیت داشته باشد.

ظرفیت و توان فیزیکی در ایران در فیاس با آن چه که شرکت هایی معتبر چون لویدز در جهان دارند در چه جایگاهی قرار دارد؟

طبق اصول کاری شرکت های بازرسی کیفیت، ارئه خدمات بازرسی تابع مجموعه روش ها و استانداردهای خاصی است که این روش ها سازمان ها و نهادهای مرتبط است که در ایران سازمان استاندارد و بانک مرکزی می شود و خوشبختانه هر دو این مراکز آشنایی خوبی با مراکز بازرسی داشته و توجه ویژه ای هم به

این رویه های کاری موجب می شود اشتیاق عمومی برای کار با آنها بالا باشد. عملاً این باور را که فقط در مردم بلکه در نهادهای دولتی هم ملاحظه می کنیم.

بخشی هم به رویه های کاری کارشناسی مربوط می شود زمانی عدم آشنایی نهادهایی هستند که با این مسئله درگیر هستند. با وجود این که قوانین واردات کالا و بازرسی کالا سالهاست در این کشور اجرائی است و باید همه تعجب کنند هنوز که هنوز است درخواست هایی داریم که می خوانند روال بازرسی کنار گذاشته شود.

این مورد بیشتر از سوی بازرگانان باور کنندگان کالا مطرح می شود. گاهی هم وارد کنندگان خریدار کالا به دلیل وجود برخی هزینه ها و تلافی زمان تمایل دارند بازرسی کالا صورت بگیرد یا

بازرسی ورده بندی

این وجود اداره استاندارد بسیار همکاری می کند و به شرکت های بازرسی در روند کارشان کمک می کند. خوشبختانه با اداره استاندارد هم از لحاظ حمایت علمی هم به لحاظ حمایت اجرایی مشکلی نداریم.

اگر دعوی در این بخش وجود باید چه مرحله ای برای حل این دعوی اقدام می کند؟

در حوزه کاری ما عمدتاً دعاوی توسط اداره استاندارد بر طرف می شود و مواردی هم بوده که متلاً با یکی متعلق نبوده مرجع شده ولی این اتفاق با توجه به تنابیری که اندیشیده شده خیلی به ندرت روی می دهد.

تقریباً چه تأخیری در روند بازرسی در کشور دارد و با خروج شرکت های خارجی از ایران به دلیل تعزیرها چه اتفاقی در نظام بازرسی کشور به وجود آمده؟

بحث تحریرها از جبهاتی سه عنوان یک فرصت محبوب می شود. منتهی مهم مدیریت فرصت است. وقتی مسیر واردات کالا به دلیل تحریم پیچیده می شود دو تا مشکل بروز می کند یکی تأمین داخلی و دیگری افزایش هزینه های تأمین مطرح می شود.

به عنوان مثال کالایی که می توان از منبع اصلی ۵۰ دلار خریداری کرد به دلیل تحریم باید ۵۰۰ دلار خریداری شود و مشکلی هم که در زمینه بازرسی کالا به وجود می آید این است که نمی توان رفت و از آزمایشگاه سائزنده نمونه برداری کرد و در آزمایشگاه سائزنده آن را آزمایش کرد. در این صورت مجبور هستیم از کشور آلمان خریداری کنیم و آن کالا را به ترکیه بیاوریم و سپس به ایران بیاوریم و آن را در این جا آزمایش کنیم. همه توجه داشته باشند تعویض مبدأ بازرسی موضوع خیلی مهمی است از سوی دیگر همه نوع آزمایشگاه در کشور وجود ندارد و حتی دلایل همه برای وجود آن نیست. زیرا

مطابق به صرفه هم نیست. به طور دقیق باید بگویم تحریرها موجب افزایش قیمت کالاها می شود و همه این هزینه ها هم بروش مصرف کننده می افتد از طرف دیگر به دلایل تحریرها تولید داخل افزایش قیمت دلار صادرات توجیه پیدا می کند. بنابراین هم اینها فرصت است منتهی چگونه می شود آن را مدیریت کرد این که باید آن را حمایت کرد.

صدا فرد باید تحریم فرصت است مخصوصاً در جلمه های که این دید وجود دارد که خارجی بهتر است. پس وقتی داخلی هم می تواند بهتر باشد یکی حمایت تیار دارد تا اقتصاد کشور شکوفاتر شود و دیگر این که باید اقتصاد را توسعه تا زمینه تصحار به وجود نیاید در ارتحار نتیجه مناسبی نمی دهد.





مقاله

نظارت بر بازار (Market Surveillance)

دولت ضامن سلامتی و ایمنی مردم است؛ بدین لحاظ از طریق اعمال سیاست های نظارتی، مدیریت و کنترل محصولات تولیدی در داخل و محصولات وارداتی به کشور را در اختیار دارد. از این جهت کالاهای تولیدی در داخل باید از نظر ایمنی، بهداشت، سلامت و حفظ محیط زیست تحت نظارت قرار داشته باشند. چه بسا تولیدکننده غیرمجازی (مشهور به تولید زیرپله ای) کالایی را با نام و برند یک تولیدکننده مجاز به بازار عرضه کند.

کالاهای وارداتی به کشور نیز از نظر ایمنی، بهداشت، سلامت و حفظ محیط زیست باید تحت کنترل و نظارت قرار داشته باشند. در نتیجه مجموعه ای از سازمان های دولتی نظیر سازمان استاندارد ایران، همگام با سازمان بهداشت و دارو، سازمان حمایت از مصرف کننده، نظریات حکومتی و... نتایجی غیردوگانه مانند شرکت های بازرسی کننده کالا، شرکت های گواهی دهنده کالا، آزمایشگاه های تأیید صلاحیت شده، مؤسسات اعتباردهنده، سازمان های مردم نهاد ملی و بین المللی در مجموع فرایند ورود کالا و عرضه آن به بازار را کنترل و نظارت می کنند. یکی از ارکان کلیدی غیر قانونی نیز وجود دارند که محصولات وارداتی را بدون اعمال کنترل های لازم از نظر ایمنی، بهداشت، سلامت و حفظ محیط زیست به طور قاچاق وارد کشور کرده و حتی حقوق و عوارض همگامی کالاهای وارداتی را طبق تعرفه های مربوطه پرداخت نمی کنند و لذا حقوق مصرف کننده، رعایت نمی شود.

تعدد سازمان های مداخله کننده و نبود یک نهاد منوولی نظارتی وضعیت فعلی حاکم بر بخش نظارت و تنظیم بازار کشور حاکی از دخالت سازمان های متعددی است که دست آخر پاسخگویی به وضعیت نابسامان فعلی را با ناهماهجه مواجه کرده است. به گزارش سازمان مبارزه با قاچاق روند افزایش حجم کالاهای قاچاق وارداتی سه بازار ایران در سال ۱۳۹۳ از مرز ۵ میلیارد دلار تجاوز کرد. به عبارت دیگر با رشد هفت درصدی در طول سال ۹۳ میزان و سهم کالاهای قاچاق وارد به بازار ایران در سال ۱۳۹۳ از کل درآمد های غیر قانونی دولت تجاوز می کند؛ یعنی در سال ۹۳ و بعد از آن بیش از ۵ درصد بازار کالاهای مصرف شده از نظر ایمنی، بهداشت، سلامت و حفظ محیط زیست خارج از استاندارد بوده و در ضمن حقوق و عوارض همگامی آنها نیز پرداخت نشده است. در فهرست سازمان های دست اندرکار فعلی بخش

بر آن، اعم از شبکه های قبل از تولید و ورود کالا تا بعد از مصرف بیرمبارد.

امنیت شناسی وضعیت موجود

۱- مصرف کنندگان از سیستم فعلی حاکم بر حمایت از مصرف کنندگان (و تولیدکنندگان)، سازمان بازرسی و نظارت بر قیمت کالا و خدمات، اتاق اصناف، شرکت های بازرسی کننده کالاهای وارداتی نام برده می شود. ولی دست آخر شاهد آن هستیم که این گروه از سازمانها در سال ۱۳۹۳ کمتر از ۵۰ درصد از کل بازار کالاهای تولید شده یا وارد شده به ایران ایفای نقش خواهند کرد. لذا به این نتیجه می رسیم جای یک منوولی واحد که بتواند نظام نظارت بر بازار ایران را مدیریت کرده، پاسخگو بوده و بدون آنکه به هزینه ها و بوروکراسی دولتی افزوده شود، خالی است.

۲- سازمان های موجود به کار گرفته شده از نظر ارزیابی انطباق کالاهای تولید شده در داخل و وارداتی به کشور، کارایی خود را از دست داده است تا حدی تجربه اقتصادی عامل توجیه آن تلقی می شود ولی کارآمدی این حلقه های دست اندرکار مسئله اصلی است. آسازمان های مسئول نظارت بر بازار عمدتاً درونگرا هستند، موردی وارد عمل می شوند، قضایی را که رساله های می کنند خوب جمع و جور نگه دارند و بیشتر سوال برانگیز رفتار می کنند و دست آخر، بی طرفی و استقلال آنها زیر سوال می رود. کار سازمان نظریات حکومتی اعلام

می کند چند فرورشته به توزیع کننده را گرفته و جریمه کرده است ولی معلوم نمی شود چرا این دریافت نشده، چگونه مصرف حمایت از حقوق مصرف کننده می شود؟

۳- سازوکار و ساختار رسیدگی به شکایات شفاف نیست. هم مصرف کننده شاکتی، مطمئن نیست با موضوع شکایت او چگونه رفتار می شود و هم عرضه کننده ای که به طور نادرست و غیر صحیح از او ایراد گرفته اند، نمی دانند چگونه احقاق حق او خواهد شد؟

آیا معالجه تطبیقی شده است؟

۱- دیده شوم قاچاق کالا به یک کشور تنها برای ایران محدود نگردد. تمامی سودجویان در اقصی نقاط جهان به دنبال سوءاستفاده از ناکارآمدی نظام نظارت بر بازار یک کشور هستند. تا به منابع سریع و کلان و با آزرده دست بایند این دولت یک کشور است که باید ثابت کند، توانایی بر خود با این فعالان غیرمجاز را دارد و آنها را ریشه کن می کند. تکرار می شود، آنها را ریشه کن می کند.



نمود فواید و مقررات سخت گیرانه در خصوص بروز تخلف هنگام عرضه کالا خدمات در کشور باعث شده است این حلقه قانونی مورد سوءاستفاده افراد سودجو قرار گیرد. باید تلاش شود هزینه فعالیت های مجرمانه در این خصوص بسیار بالا رود.

فوائد و مقررات

نمود فواید و مقررات سختگیرانه در خصوص بروز تخلف هنگام عرضه کالا و خدمات در کشور باعث شده است این حلقه قانونی مورد سوءاستفاده افراد سودجو قرار گیرد. باید تلاش شود هزینه فعالیت های مجرمانه در این خصوص بسیار بالا رود.

رانت های اطلاعاتی

انحصار اطلاعات و دانشی های بازار برای انجام

فصلنامه علمی تخصصی بازاریابی

شماره شانزدهم، زمستان ۱۳۹۳

تولید شده طبق تخصصی بازاریابی

شماره شانزدهم، زمستان ۱۳۹۳

تولید شده طبق تخصصی بازاریابی

شماره شانزدهم، زمستان ۱۳۹۳

تولید شده طبق تخصصی بازاریابی

شماره شانزدهم، زمستان ۱۳۹۳

تولید شده طبق تخصصی بازاریابی

شماره شانزدهم، زمستان ۱۳۹۳

تولید شده طبق تخصصی بازاریابی

شماره شانزدهم، زمستان ۱۳۹۳

تولید شده طبق تخصصی بازاریابی

شماره شانزدهم، زمستان ۱۳۹۳

تولید شده طبق تخصصی بازاریابی

شماره شانزدهم، زمستان ۱۳۹۳

تولید شده طبق تخصصی بازاریابی

شماره شانزدهم، زمستان ۱۳۹۳

تولید شده طبق تخصصی بازاریابی

شماره شانزدهم، زمستان ۱۳۹۳

تولید شده طبق تخصصی بازاریابی

شماره شانزدهم، زمستان ۱۳۹۳

تولید شده طبق تخصصی بازاریابی

شماره شانزدهم، زمستان ۱۳۹۳

تولید شده طبق تخصصی بازاریابی

شماره شانزدهم، زمستان ۱۳۹۳

تولید شده طبق تخصصی بازاریابی

شماره شانزدهم، زمستان ۱۳۹۳

تولید شده طبق تخصصی بازاریابی

شماره شانزدهم، زمستان ۱۳۹۳

تولید شده طبق تخصصی بازاریابی

شماره شانزدهم، زمستان ۱۳۹۳

تولید شده طبق تخصصی بازاریابی

وضعیت فعلی حاکم بر بخش نظارت و تنظیم بازار کشور حاکی از دخالت سازمان‌های متعددی است که دست‌آخری با ساختگویی به وضعیت نامساکن فعلی را با ابهام مواجه کرده است

۲- در کشورهای پیشرفته از پنج اصل ذیل برای نظارت مؤثر در بازار استفاده می‌کنند:
(الف) تعیین و تنظیم کننده آیین و روش کار (Regulator) که معمولاً از سوی «صنف» یا «تجارت» صورت می‌گیرد.
(ب) شناسایی کامل شبکه توزیع کالاها یا تولید شده در داخل و وارد شده به کشور و ردیابی آن.
(ج) فهرست کالاها یا محصولات مشمول مقررات (Technical Regulation).
(د) ساختار فنی نظام ارزیابی تطبیق دولت (Conformity Assessment Infrastructure).
(ه) انواع مجازات‌های مؤثر و کارآ (Range of Sanctions).

لازم به ذکر است که کار اصلی را خود «صنف» یعنی (Regulator) به عهده دارد و این صنف که نهادی خودجوش از تولیدکنندگان یا عرضه‌کنندگان یک محصول است، تمام ریزه کاری‌های بازار محصول خاص خود را می‌فاند، از این رو برای حفظ منافع اعضا (که تولیدکنندگان مجاز یک کالا در داخل کشور هستند) و واردکنندگان قانونی یک کالا به کشورند) و رعایت حقوق مصرف‌کننده، مأموریت می‌یابد سازمان مستقل نظارت بر بازار را در محدوده جغرافیایی خود (مثلاً استان خراسان یا استان هرمزگان) معرفی کند و خود نیز کنترل بازار آن این سازمان مستقل را به عهده بگیرد. دولت در این کشورها تنها پشتیبانی کننده خوب کننده مقررات و برخورد کننده قاطع با متخلفان است. مهمترین کاری که در این کشورها انجام می‌شود، اطلاع‌رسانی صحیح به جامعه مصرف‌کننده است. یعنی اینکه چه موقع یک موضوعی را به رسانه‌های گروهی بکشند، چگونه اقدامات بعدی پس از طرح موضوع را در رسانه گروهی مدیریت کنند، نهایتاً اقدامات اصلاحی و اقدامات پیشگیرانه خود را در رفع عدم انطباق به اطلاع عموم برسانند. در این راستا استقلال، بیطرفی و هماهنگی انجام کار، بسیار مهم است.

چه منابع بین‌المللی وجود دارد؟

۱- متحد نظارت بر بازار در راهنامه‌ها و استانداردهای منتشر شده از سوی United Nations Economic Commission for Europe به طور مفصل شرح داده شده است. در این راهنامه‌ها چگونگی نمونه‌گیری از بازار، محل انجام آزمون، اجازه ورود به محوطه عرضه‌کننده، استفاده از مؤسسات بازرسی کننده و ارزیابی کننده مسئول، محدوده بازار تحت نظارت، چگونگی برخورد با کالای غیرمجاز تولید شده یا وارد شده و چگونگی رسیدگی به شکایات شرح داده شده است.

۲- سازمان استاندارد جهانی از طریق کمیته ارزیابی تطبیق فهرست مدارک و مستندات زیر را در اختیار اعضا خود قرار داده است تا نظام نظارت بر بازار خود را بر اساس آنها بنا کنند.
الف- راهنامه‌های منتشر شده از سوی سازمان جهانی استاندارد به شرح زیر است:
ISO/IEC Guide :23
ISO/IEC Guide :27
ISO/IEC Guide :28
ISO/IEC Guide :53
ISO/IEC Guide :60
ISO/IEC Guide :68

ب- استانداردهای منتشر شده از سوی سازمان جهانی استاندارد به شرح زیر است:
ISO/IEC Standard :17011
ISO/IEC Standard :17000
ISO/IEC Standard :17007
ISO/IEC Standard :17020
ISO/IEC Standard :17021
ISO/IEC Standard :17022
ISO/IEC Standard :17024
ISO/IEC Standard :17025
ISO/IEC Standard :17030
ISO/IEC Standard :17040
ISO/IEC Standard :17043
ISO/IEC Standard :17050
ISO/IEC Standard :17067

بررسی عمیق تو نظام نظارت بر بازار در یک کشور اروپایی
در این بخش انگلستان به عنوان کشوری که بازار خود را تحت نظارت کامل داشته و با هرگونه تولید غیرمجاز با واردات قاچاق به صورت ریشه‌ای برخورد کرده و ساختار مؤثر، چابک و کارآیی را در این زمینه داراست مورد توجه قرار می‌دهیم.
۱- اول به تصویب رساندن یک محمل قانونی به نام Hampton Report در سال ۲۰۰۵ که به دیار تمام بازرگانی دولت اجازه داده است چگونگی بازرسی مؤثر و اجرائی کار نظام نظارت بر بازار را اعمال کند.

۲- دیار تمام بازرگانی دولت انگلیس بر مبنای قانون صوب ۲۰۰۵ مقررات مشروح ذیل را در سال ۲۰۰۷ اعمال کرده است.
Regulators Compliance Code
Statutory Code of Practice for
Regulators 2007

۳- به «Regulator» تعریف کرده است که کار اصلی آنها اجازه دادن و تصویب اعضا خود به رعایت حقوق مصرف‌کننده برای حضوری پایدار در بازار است.

۴- Regulator باید مقررات و آیین کاری را که می‌نویسد بر مبنای ارزیابی ریسک بوده و منابع خود را در جایی به طور مستمر و پایدار به کار گیرد که منافع مصرف‌کننده و عرضه‌کننده تأمین منظر قرار گرفته باشد.

۵- Regulatorها باید دائماً در جهت آسان کردن روش‌های نظارت بر بازار کار کرده و توصیه‌های خود را در اختیار سازمان نظارت بر بازار قرار دهند.

۶- Regulatorها باید دائماً اطلاعات لازم فروشگاه یا محوطه فروشنده یا عرضه‌کننده‌ای را بدهند، مگر دلایل لازم برای این کار فراهم شده باشد.

۷- Regulatorها باید دائماً اطلاعات لازم را جمع‌آوری کرده، در اختیار سیاست‌های اطلاع‌رسانی و شبکه‌های خبری قرار دهند تا تولیدکنندگان و واردکنندگان کالا به انگلستان احساس کنند دائماً در Monitor صنف مربوطه قرار دارند.

۸- مشخصاً که مقررات را بیش از یک بار زیر پا گذاشته و می‌شکنند، معرفی شده و معامله بازرگانی یا تاجری (تخریم) شود.

۹- Regulatorها باید در مقابل مؤثر بودن، کارآ

بودن و بیطرف بودن خدمتشان پاسخگو باشند و اگر کوچکترین انحرافی مشاهده شود از طرف دولت تحت تحقیق قرار گیرند.

۱۰- همسر آلاهای مشمول مقررات فنی (Technical Regulation) فهرست می‌شود. این مقررات باید شفاف و قابل اندازه‌گیری و در اختیار همگان باشد و متداه ارزیابی ریسک در مقایسه همگامی حادث از نظارت اعمال شده و راه‌های آن مطرح شده باشد.

۱۱- برنامه نظارت بر بازار امری مستمر است و نیازمند این نلماه است که باید در فواصل زمانی تعریف و روزآمد شود و به اصلاح روش‌های اجرایی ختم شود.

دولت (دیارتان بازرگانی) انگلستان مسئول است که اختیارات قانونی Regulator را تأمین کند. اگر کالایی در حیطه کنترل چند سازمان است (مثال نظارت بر غذا و آلاهای کشاورزی و محصولات بهداشتی و تجهیزات پزشکی) محدوده مسئولیت‌های هر سازمان شفاف بوده و اطلاع‌رسانی شده باشد.

سازماندهی سازمان نظارت بر بازار با هماهنگی Regulatorها از طریق دیارتان بازرگانی صورت می‌گیرد و دولت تلاش می‌کند

مقاله



وضعیت فعلی حاکم بر بخش نظارت و تنظیم بازار نیازمند تحول جدی عمیق و اعمال مدیریت کارآمدی است که بتواند متناسب با اهداف کلان دولت و سیاست‌های اقتصادی نظام به تمامی فرآیندهای لازم در تنظیم بازار داخلی و نظارت بر آن بپردازد

با استفاده از روش‌های مخون و منتشر شده و شکایت واسطه انجام دهد. به روزرسانی روش‌های کاری آنها و رسانه‌ای کردن نتیجه این اقدامات.

۸- حیات تلاش کند زمینه آموزش بازرسین این سازمان‌های نظارتی و چگونگی روش‌های انجام کار آنها مینماید و حداقل یکسال یکبار دوره سبانه تجربیات برگزار شود.

۹- سازمان نظارت بر بازار می‌تواند برنامه کار خود را بر اساس روش اعلام شده قبلی، به طور مستمر اجرا و گزارش کند و اقدامات لازم را براساس



برپه و هزینه‌های نمونه گیری و آزمایش و پیگیری‌های اداری و رسانه‌ای از محال: الف- اداره کل صنعت و معدن و تجارت ب- در آرد حاصل از فروش کالای غیرمنطبق ج- سازمان مبارزه با قاچاق

بودجه مورد نیاز: سازماندهی ارگان نظارت کننده بر بازار توسط صنعت مربوطه بودجه مورد نیاز اجرایی: حق الزحمه کارشناسان طبق تعرفه مصوب صنعت

و صنعت تولیدکنندگان یا واردکنندگان کالا و خدمات



زمنه‌های «تضاد منافع» را از بین برده ضمناً عرضه کننده یا فروشنده ای کسه فعالیت یا محصول آن از بازار جمع شده بنادک چگونه در مراحل قانونی بعدی می‌تواند اعتراض کرده و از حقوق حقه خود دفاع کند.

مدل مطلوب نظارت بر بازار (Good Practice) چه الزاماتی را داراست؟

- ۱- انتشار فهرست محصولات مشمول مقررات فنی و هادن مهلت اجرا از سه ماه قبل
- ۲- ساختار مخون و تعریف شده و معرفی یک Contact Point در سطح ملی یا منطقه‌ای برای مراجعه مصرف کننده‌ها (به آن دادند تلفن ۱۲۷ شهرداری تهران)
- ۳- انتشار قوانین و مقررات در سطح عموم و اینکه اگر شکایاتی مطرح شود، به چه بخشی مراجعه شود
- ۴- سازوکار مناسب هماهنگی و ارتباطات بین سازمان‌های دست اندرکار بر نظارت بر بازار از طریق نرم افزار جامع
- ۵- انتشار هر یک از روش‌های مورد استفاده در سازمان‌های نظارت بر بازار هر صنعت به صورت عمومی
- ۶- توفیق اختیار دولت به Regulator به طور کامل برای انجام مأموریت‌های خود و حمایت از ارگان‌های انتظامی از این اقدامات
- ۷- ممیزی دوره‌ای دولت از فعالیت Regulator یا

سازمان مجاز برای انجام نظارت بر بازار از سوی صنف یا اتحادیه (Regulator)؟

- ۱- سازمان معرفی و اعلام شده از سوی «صنف» یا «اتحادیه» باید پاسخگوی اقدامات خود باشد.
- ۲- سازمان نظارت بر بازار باید از کارشناسان مستقل، بدون هر نظر رفتن منافع شخصی یا گروهی، غیر وابسته و از نگاه غیر تعصب آمیز برخوردار باشد. در غیر این صورت سازمان معرفی باید بتواند در «محاکم تجاری خاص» از حقوق از دست رفته خود دفاع کند.
- ۳- دخالت سازمان نظارت بر بازار باید به Life Cycle محصول توجه کرده و در شرایط لازم نظارت‌های خود را به قبل از ورود یا تولید و بعد از ترخیص توزیع کالا معطوف دارد. این امر ممکن است در فاز اول برای جلوگیری از عرضه کالای غیرمجاز (تولید شده در داخل یا قاچاق وارد به کشور) در سطح بازار و شبکه توزیع باشد. ولی در فازهای بعدی به کیفیت محصول و ایمنی، بهداشت، سلامت و حفظ محیط زیست یا توجه به استانداردهای مربوطه ختم خواهد شد.



برنامه نظارت بر بازار امری مستمر است و نیازمند این نامه‌ها نیست که باید در فواصل زمانی تعریف و روزآمد شود و به اصلاح روش‌های اجرایی ختم شود.

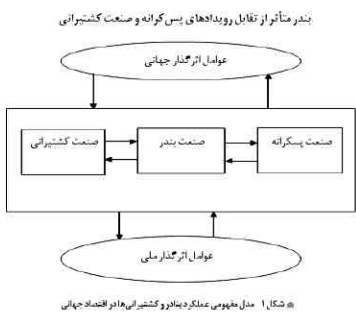


روند اقتصاد دریایی ایران و تحولات آن در حوزه بین الملل

امروزه، صنعت کشتیرانی نقش اساسی در تجارت جهانی دارد. به صورتی که بیش از ۹۰ درصد تجارت جهانی توسط حمل و نقل دریایی صورت می گیرد. حمل و نقل دریایی با توجه به دارا بودن ویژگی های خاص خود توانسته باعث ششگانه امنیت روز افزون تجارت جهانی شود. از مهم ترین ویژگی های صنعت کشتیرانی که توفیق در جهانی شدن نقش اساسی داشته باشد، می توان به آزادی، انعطاف و رقابتی بودن آن اشاره کرد.

امروزه کشتیرانی ها به خوبی اهمیت حمل و نقل درون سراسری را در کاهش هزینه های کلی نظام حمل و نقل جهانی درک کرده و به منظور یکپارچه کردن آن سعی دارند که بخش هایی از آن را در دست گیرند و بیش از آن که به عنوان حمل کننده ای نقشی نقش کنند، خود را به عنوان ارائه کننده خدمات پشتیبانی تجاری معرفی کنند. بنابراین در این مقاله ابتدا به بررسی

تحولات صورت گرفته در حوزه اقتصاد بین الملل و ابرسان پرداخته و سپس به بررسی مفاهیم اجسنتیک، حمل و نقل، نقش های حمل و نقل و جایگاه حمل و نقل در نظام اقتصادی می پردازیم و در ادامه تحولات حوزه صنعت کشتیرانی را با تأکید بر حمل و نقل کانتینری به عنوان حمل و نقل غالب در آینده مطالعه کرده و نهایتاً تحولات بندری را تشریح خواهیم کرد.



بررسی و تحلیل وضعیت اقتصاد جهانی امروزه مفاهیم و عملیاتی سازی واژه های مرتبط با جهانی شدن به اصلی ترین بحث نخست های جهانی شده تا جایی که هر روز جهان شاهد شکل گیری مفهومی جدید در زمینه ملی سازی و ادغام منطقه ای و جهانی است. همکاری در فعالیت های اقتصادی جهانی و منطقه ای به واسطه انسجام و همبستگی موجود در فعالیت های اقتصادی در سراسر دنیا موجبات شکل گیری اتحادیه های منطقه ای و فراتر از آن بزرگی را فراهم کرده که پیامد مثبت آن تسبیح جهانی علیه بحران هایی است که اقتصاد جهان را تهدید می کند. در ارائه مفاهیم کلیدی به منظور تحلیل این بخش متغیرهای اصلی بحث، نظیر اثرات جهانی شدن و بازیگران کلیدی در تجارت جهانی مطالعه خواهند شد. قبل از هر چیز لازم است که با کنکاش در متون تاریخی اقتصاد جدید خود را به تحولات دهه ۸۰ که به عنوان فروازه تغییرات بزرگ در اقتصاد و تجارت جهان به شمار می رود، نزدیک کنیم.

توسعه کسب و کار به منظور راه پیشو اقتصاد علم انتخاب گزینه های استراتژیک که یک جامعه از آن طریق برای به کار بستن منابع در جهت تولید و توزیع کالاها و خدمات ارائه آن به گروه های مختلف اقدام می کند، در این راه کسب و کارها در بستر سیستم های اقتصادی با خلق کالاها و همایش منابع جدید به افزایش تروت و نهایتاً رفاه انسان کمک می کند. آدام اسمت در شاهکار خود «تروت ملل» سیستم اقتصادی کاپیتالیستی را معرفی کرد که در آن بیشتر فعالیت ها و ابزارهای تولید در دست افراد و به منظور کسب منفعت بود. در این سیستم سود

هر کسب و کاری در سطح جامعه توزیع شده و به افراد حق آزادی انتخاب و رقابت تعلق می گرفت و دستی نامرئی به تنظیم مجموعه فعالیت های اقتصاد جمعی انسان ها می پرداخت. کشورهای مختلف در سال های گذشته در تولید کالاها متنوع و به کار بستن زمینه منابع متخصص شده اند و هر یک بخشی از کالاها مورد نیاز جامعه بین الملل را تولید می کنند. پس هر جمله ای برای دستیابی به رفاه و سلامت، در کسب تروت بیشتر می گویند. حال مسأله این است که به کدامین روش می توان راحت تر و مطمئن تر بدین امر دست یافت؟ شاید یک پاسخ صحیح اصل مزیت نسبی میوید ریکارو باشد.

نگاهی به سازمان تجارت جهانی سازمان تجارت جهانی با سه شورای اصلی از سال ۱۹۹۵ صورت جدید خود را سازماندهی کرده است. شورای تجارت کالا (موافقت نامه عمومی تعرفه و تجارت)، شورای تجارت خدمات و شورای جنبه های تجاری حقوق مالکیت معنوی سه بنیان اصلی این سازمان را تشکیل می دهند. همان گونه که از موافقت نامه های فوق نیز استنباط می شود، نظام جدید تجارت جهانی به دو بخش محوری «تجارت کالایی» و «تجارت خدمات» تقسیم می شود. تجارت خدمات به عنوان تجارت نامرئی شناخته می شود و اصولاً بقوله ای جدید محسوب شده که آمار و اطلاعات آن نیز چندان در دسترس نیست.

موافقت نامه عمومی تجارت خدمات (GATS) از ژانویه ۱۹۹۵ در اجراء در آمده که خود متشکل از دو بخش است. چارچوب موافقت نامه که شامل مقررات عمومی بوده و جدول ملی که به عنوان بخشی از پروتکل الحاقی تلقی می شود. در جدول

مقاله

ملی هر یک از اعضاء خدماتی را که مایلند ارائه کنند و یا در دسترس دیگر اعضاء قرار دهند مشخص می کنند. در حوزه تجارت خدمات و فعالیت های خدماتی، مقررات سازمان تجارت جهانی کلاً قابل انتظاف بوده و تغییرات لازم در اقتصاد داخلی و ملی را می توان به تدریج و در یک دوره زمانی مناسب و قابل قبول، اجراء کرد.

جهانی شدن و اقتصاد جهانی جهانی شدن، مفروضه ای است که در جهان صنعتی گسترش یافت و مهم ترین محور آن نیز افزایش رقابت بین المللی است. رقابت به کمک سازمان های بین المللی و توافق های منطقه ای از طریق حذف موانع تجاری اقتصادی هر روز گسترده می بیشتری می یابد؛ به طوری که امروزه گسترده های چندملیتی در قالب پدیده «تولید جهانی» و با سرمایه گذاری های کلان در سایر کشورها افزایش رقابت و تجارت جهانی را باعث شده و با ایجاد واحدهای مختلف تولیدی و صنعتی وابسته به خود در کشورهای مختلف جهان و عدم تمرکز تصمیم گیری موجبات تسریع در این امر را پدید آورده اند.

جهانی شدن، واژه رایج دهه ۱۹۹۰ میلادی است. جهانی شدن فرآیندی است که در آن مرزهای سیاسی و اقتصادی رنگ باخته و ارتباطات و تعاملات در حوزه های نظیر فرهنگی و اجتماعی، اقتصادی و سیاسی، تکنولوژیکی و زیست محیطی توسعه می یابد. در این فرآیند، سلاخ جلمه جهانی به یکدیگر نزدیک تر شده و الگوهای مصرف به هم شبیه تر می شوند.

سازمان همکاری و توسعه اقتصادی (OECD) جهانی شدن را الگوی تکاملی فعالیت های برون مرزی نگاه های اقتصادی



می‌داند که شامل سرمایه‌گذاری‌های بین‌المللی، تجارت و همکاری‌های نوآورانه به‌منظور خلق کالاهای جدید و فعالیت‌های بازاریابی است که می‌توان جهانی شدن را پدیده شکل‌گیری بازار واحد جهانی دانست. در این فرآیند کالاها و قطعات آنها در کشورهای مختلف بر مبنای اصول تخصص‌گرایی و مزیت نسبی تولید می‌شوند که ماحصل آن شکل‌گیری شبکه‌های تولید و شرکت‌های چندملیتی است. کاهش هزینه‌های تولید در اقتصاد ملی، فروپاشی نظام برزنجین و وزن و دوری از اقتصاد کیزی، و از همه مهم‌تر تغییر الگوی توسعه کشورهای در حال توسعه و حرکت درون‌نگر (خودکفایی در همه امور صنعتی) به سوی تکیه بر تکرار ارزشی تکرار سرمایه و کاهش هزینه‌های حمل و نقل همگی مسیر حرکت به سوی نظام تجارت آزاد را هموار کرده که به‌عنوان اصلی‌ترین دلایل تسریع روند جهانی شدن نیز ملحوظ می‌شوند.

انبارهای جهانی شدن واضح است که جهانی شدن به بنیان تجارت روز می‌داند که شامل سرمایه‌گذاری‌های بین‌المللی، تجارت و همکاری‌های نوآورانه به‌منظور خلق کالاهای جدید و فعالیت‌های بازاریابی است که می‌توان جهانی شدن را پدیده شکل‌گیری بازار واحد جهانی دانست. در این فرآیند کالاها و قطعات آنها در کشورهای مختلف بر مبنای اصول تخصص‌گرایی و مزیت نسبی تولید می‌شوند که ماحصل آن شکل‌گیری شبکه‌های تولید و شرکت‌های چندملیتی است. کاهش هزینه‌های تولید در اقتصاد ملی، فروپاشی نظام برزنجین و وزن و دوری از اقتصاد کیزی، و از همه مهم‌تر تغییر الگوی توسعه کشورهای در حال توسعه و حرکت درون‌نگر (خودکفایی در همه امور صنعتی) به سوی تکیه بر تکرار ارزشی تکرار سرمایه و کاهش هزینه‌های حمل و نقل همگی مسیر حرکت به سوی نظام تجارت آزاد را هموار کرده که به‌عنوان اصلی‌ترین دلایل تسریع روند جهانی شدن نیز ملحوظ می‌شوند.

دنیای تبدیل شده و گوشه‌های زیادی به‌منظور کاربری صحیح و شناسایی انبارها و عوامل آن به عمل آمده‌است. ما هر روز با خبرهایی در ترخ ورود و اداها شکر کتاه، حجم سرمایه‌گذاری‌های خارجی و نوآوری در زمینه‌های تکنولوژی روبرو می‌شویم که هر یک به نوعی افزایش حجم تجارت جهانی و حرکت به سوی جهانی شدن اقتصاد را نشان می‌دهند. در کل می‌توان روند مذکور را به کمک عوامل اصلی ذیل به‌عنوان برخی از انبارهای جهانی شدن بررسی و مطالعه کرد.

تجارت بین‌الملل یکی از دلایلی که تجارت بین‌الملل را مهم‌ترین عامل جهانی شدن ذکر می‌کنند این است که تجارت بین‌الملل امکان تقسیم کار بین‌الملل بر مبنای تخصص را فراهم آورده و تقسیم کار بین‌الملل حجم تولیدات جهانی را افزوده و افزایش تولیدات نیز پیشرفت‌های تکنولوژیک را تسریع کرده است تأثیرات متقابل سیر به هم پیوسته این سه فرآیند، بر شتاب تحولات اقتصادی جهان افزوده و در مجموع باعث شده که دهه‌های اخیر

سرمایه‌گذاری‌های بین‌المللی به‌نسبت دوره‌های پیشین داشته باشد. واضح است که هر چه حجم مبادلات بین کشورهای افزایش یابد، تأثیر بر ادغام اقتصادی و وابستگی‌های تجاری آنها به یکدیگر بیشتر می‌شود. بنابراین این ادغام حاصل از فرآیند تجارت بین‌الملل روند سیر تحولات و حرکت را به سوی جهانی شدن سهل تر می‌کند. بر اساسی تئوری‌های اقتصادی، تجارت آزاد باعث شکل‌گیری تولید در کشورها بر پایه مزیت نسبی آنها می‌شود که افزایش حجم تولید و صادرات را نیز در پی خواهد داشت.

تولید بر اساسی مزیت نسبی باعث تخصص می‌شود. پس از آن ولادات برخی کالاها که در تولید آنها مزیتی وجود ندارد اجتناب‌ناپذیر می‌شود. بنابراین روی آوری به تجارت آزاد حجم‌های عظیم کالا و مواد اولیه را در گستره جغرافیایی بین‌الملل به حرکت درآورده و جابه‌جایی جغرافیایی تولید، مواد و نیروی انسانی را امیگر می‌سازد.

سازمان تجارت جهانی، راه ورود به تجارت آزاد و بهره‌برداری از مزایای آن هر روز هموارتر می‌شود. **بین‌المللی شدن تولید** مهم‌ترین موضوعی که در روند جهانی شدن پیش از همه بدان پرداخته شده، مسأله دسترسی و ادغام بازارهای بین‌المللی است. در دهه گذشته رشد فناوری به ویژه فناوری‌های جدید عامل مهمی در ادغام بازارها و فرآیند جهانی شدن، بوده‌است. در واقع فناوری عامل محرک ایجاد بازارهای جهانی شده و محتای مهمی برای ایجاد مزیت رقابتی شده‌است. امروزه فناوری به عنوان اصلی‌ترین ابزار در کاهش هزینه‌ها، افزایش بهره‌وری و فراهم‌آوری شرایط جابه‌جایی عوامل تولید منظر می‌شود. در دهه اخیر کسب اطلاع از بازارهای جهانی و ارائه کالا به جهان مصرف‌کنندگان کار آسانی شده که در سایه فناوری‌های جدید میسر شده است. در یک بررسی در سال ۱۹۹۸ کل هزینه انتقال فناوری جهانی برابر ۱۲۴۸ میلیارد دلار بوده و تا سال ۱۹۹۵ به ۶۴۴۴ میلیارد دلار رسیده که به‌طور

میانگین سالانه ۱۲۱۴ درصد رشد داشته‌است. بنابراین فناوری به‌عنوان یکی از ابزارهای فوق‌العاده مهم در روند جهانی شدن، دنیای متحولی را به تصویر می‌کشد که نتیجه آن ادغام بازارهای جهانی و جابه‌جایی به منظور انتقال و جابه‌جایی شیوه‌های تولید و کالاها ساخته شده است اقتصاد و تولید جهانی هر روز بیشتر و بیشتر از فناوری‌های دانش‌بر کنونی متأثر شده و روندی صعودی را سیر می‌کند. رشد فناوری خودمطلوب تجارت جهانی تعالی در جهت افزایش تولیدات و کاهش هزینه است و این دو به‌گونه‌ای متقابل بسر یکدیگر اثرگذار و اثرپذیرند.

چشم‌انداز اقتصاد ایران در ابتدای قرن بیستم اقتصاد ایران به‌عنوان اقتصادی شناخته می‌شد که برای مدت‌های طولانی دچار رکود شده و کاملاً وابسته به کشاورزی تاگرماد سنتی بود و در غرض جهانی تقشی برای آن قابل تصور نبود. با ورود به قرن بیستم، یکم، اقتصاد ایران به‌گونه‌ای تغییر یافت

که دیگر نمی‌توانستند آن را به‌عنوان یک بازیگر کلیدی در اقتصاد جهان نادیده بگیرند. در ابتدای این قرن نهادها و بنیادهای اقتصادی در کشور شکل گرفته و با تأثیرپذیری از روش برنامه‌ریزی غربی فعالیت در بخش‌های مختلف اقتصادی را آغاز کردند.

اقتصاد ایران پس از سال ۲۰۰۰ پس از اتمام جنگ تحمیلی، صادرات نفت با افزایش تولید آغاز شد و برخی سیاست‌های جانب بازار در پیش گرفته شد و اقتصاد به‌طور جدی بازپایی شد و هزینه‌های تجارت کاهش یافت. در نتیجه صادرات غیرنفتی اندکی بهبود یافت و تمرکز نیز بر کشورهای توسعه یافته بود. اما پس از ۱۹۹۱ بار دیگر کشورهای در حال توسعه در کانون توجه اقتصاد ایران قرار گرفته و به‌طور خاص روابط اقتصادی با همسایگان توسعه یافت هر چند که تجارت حجمی بوده و ارزش هر تن صادرات کمتر از دهه ۱۹۷۰ بوده است. در دوره ۱۹۹۲-۱۹۹۴ با کاهش درآمدهای نفتی بار دیگر سیاست‌های حمایت‌گر و کنترل بازار ارز

در پیش گرفته شد تا آنکه صادرات غیرنفتی به مدت یک دهه کاهش یافت و به‌ویژه‌های جدی آن در سال ۲۰۰۲ با آزادسازی‌های جدی اقتصاد بار دیگر نمایان شد.

در این دوره یعنی پس از ۲۰۰۲ صادرات هم از نظر حجم و هم از نظر ارزش افزایش یافت و صادرات سنتی بخش کوچک از صادرات کشور را تشکیل داده و بیشتر صادرات مربوط به کالاهای تولیدی صنعتی بود یکی از عوامل مهم در تولید کالاهای صنعتی قیمت پایین انرژی در ایران بوده هر چند که عوامل دیگری در موفقیت صادرات این دوره نقش داشته‌است. صادرات به کشورهای همسایه و مشترکات فرهنگی به عنوان عامل اصلی در مزیت رقابتی مدنظر قرار گرفت (افغانستان و عراق در مرکز توجه بند ۲-۲-۲ بوده‌اند).

فروپاشی شوروی، حمله آمریکا به افغانستان، افزایش بازارگردی قیمت نفت و رشد فزاینده در اقتصاد همسایگان باعث شد که جهانی شدن در پشت دروازه‌های کشور منتظر ورود به ایران باشد. ایران برای بهره‌برداری از این فرصت خود را آماده کرده هر چند که هنوز نیز تردید در باره شیوه صادرات غیرنفتی کشور به دلیل وابستگی زیاد به نفت وجود دارد.

هر چند که وابستگی اقتصاد ایران به نفت در سال اخیر بدون درمان مانده‌است، ولی هنوز نیز فرصت‌هایی وجود دارد تا کشور بتواند خود را از این دام برهانند و در قسرن ۲۱ یا چهره دیگری به اقتصاد جهانی ببینند. تحولات نیروی انسانی ایران در حال حاضر بارز فزاینده‌های مواجهه شده و نرخ رشد جمعیت و زاد و ولد نیز از دهه ۱۹۸۸ بسیار پایین‌تر و در حد معقولی است. از سوی دیگر کشور نهادهای و زیرساخت‌های مناسبی را در این مدت توسعه داده که می‌توانند به طور موجهی بازار و خدمات اجتماعی را مورد حمایت خود قرار دهند. اینها همه فرصت‌هایی است که به ایران امکان می‌دهد تا بازاری غیر از نفت را برای رشد و توسعه اقتصاد خود در نظر بگیرد. اکنون می‌توان اظهار داشت همه چیز به دولت برمی‌گردد که آیا چنین فرصت‌هایی اتخاذ خواهد کرد یا خیر.

در ادامه سه بحث تحریک‌های اقتصادی علیه ایران خواهیم پرداخت، زیرا بخش غلبه‌ای از اقتصاد ایران در دوره جدید بنا بر این مفهوم گره خورده است.

تحولات گسترش‌یافته بندر و پیکر گرانه و نقش آن در حمل‌ونقل، به‌ویژه بخش‌های اصلی‌ترین فعالیت‌های است که بیشتر در طول زندگی خود بدان مشغول

بوده و نقش آن نیز در شکوفایی تمدنی بشر بسیار مهم است. زینبدر به نقل از ویلسون اظهار داشته است: «وقتی به مقوله حمل‌ونقل می‌رسیم؛ نقش‌هایی که برای بهبودان فرض می‌شود، بسیار زیاد است. به‌عنوان مثال، نشان داده شده که بهبود حمل‌ونقل اثرات مثبت زیادی بر رشد اقتصادی، همسنگی اجتماعی، وحدت سیاسی، تخصص‌گرایی و ثبات قیمت‌ها و تغییر نگرش‌ها داشته‌است».

حرکت کالاها، انسان‌ها و اطلاعات یکی از اجزای اصلی جوامع بشری است. فرآیندهای اقتصادی اخیر در نتیجه توسعه دسترسی و حرکت‌پذیری است که به اوایل انقلاب صنعتی در اروپا بازگشته و از نیمه دوم قرن ۲۰ تا توسعه قطب‌های بین‌المللی و شکل‌گیری شرکت‌ها و ادغام‌های بین‌المللی و شکل‌گیری شرکت‌ها و صنایع چندملیتی، استفاده از مزیت‌های نیروی کار و منطقه‌ای ارتقاء یافته‌است. جوامع در طیف وسیعی از فعالیت‌های خود به نسیب‌های جابه‌جایی و حمل‌ونقل وابسته‌اند. جابه‌جایی، تهیه انرژی، توزیع تولیدات، قطعات، مواد و بسیاری از مباحثی که کار خجالت‌ناپذیری بدان وسیله دایر هستند.

هدف اولیه حمل‌ونقل آن است که صرفاً^۲ که تعیین‌کننده بسیاری از محدودیت‌های فیزیکی و انسانی از قبیل فاصله، زمان، تصمیمات مدیریتی و توپوگرافی است. فایده دیگر می‌توان هدف حمل‌ونقل را تبدیل ویژگی‌های جغرافیایی کالا، انسان یا اطلاعات از مسافتی به مقصدی دانست که در نتیجه این فرآیند ارزش افزوده‌ای به وجود می‌آید. حمل‌ونقل گویای یکی از اصلی‌ترین فعالیت‌های بشر در هر جامعه جهان است. جزئی از اینک از نظام اقتصادی که بخشی عمده را در روابط فضای میان گروه‌های جغرافیایی بر عهده دارد. حمل‌ونقل روابط ارزشمندی را میان جمعیت‌های جهان برقرار می‌سازد.

حمل‌ونقل خدمتی چندوجهی است که جنبه‌های مختلف یک اقتصاد را تحت تأثیر قرار می‌دهد. اثر و رسدال برخی از اصلی‌ترین نقش‌های حمل‌ونقل را شامل نقش‌های تاریخی، اجتماعی، سیاسی، محیطی و اقتصادی دانستند. کیفیت محصول حمل‌ونقل را شامل حمل و نقل، سرعت، بهره‌ریزی و قابل اعتماد می‌دانند. آنها عنصر سرعت بودن را به فاصله و نوع حمل‌کننده که تابعی از زمان بوده مربوط دانستند.

حمل‌ونقل، همواره از مهم‌ترین بخش‌های مرتبط با هر گونه فعالیت‌های تولیدی و خدماتی به شمار رفته و یکی از عوامل مؤثر در رشد و توسعه اقتصادی هر کشور محسوب می‌شود. در بین

بخش‌های متفاوت حمل‌ونقل یعنی بخش‌های زمینی، هوایی و دریایی، بخش حمل‌ونقل دریایی به دلایل اقتصادی از جمله، هزینه پایین‌ترین، حجم بسیار بالا و ظرفیت فوق‌العاده، مهم‌ترین بخش محسوب می‌شود. با توجه به سهم بسیار بالای بخش حمل‌ونقل دریایی در صرفه‌جویی هزینه‌ها، این بخش غالباً نقش فعالی در ارتقاء اصلاحات و خواسته‌های خود به سایر بخش‌ها دارد. شبکه حمل‌ونقل به ویژه در بخش دریایی، به دلیل همسره‌گی ارتباطات جهانی و مساهلات بین‌المللی، همواره در معرض تغییرات محیطی قرار داشته و دارد. این تغییرات را می‌توان به صورت‌های تکنولوژیکی، سیاسی، اقتصادی و اجتماعی در نظر گرفت که هر یک به نوعی می‌تواند بر شیوه عملکرد سایر بخش‌ها و همچنین بر شبکه حمل‌ونقل تأثیرگذار باشد.

یکی از مهم‌ترین تغییرات تکنولوژیکی، پیدایش کانتینر و همسرنش کاربرد آن در سطح وسیع در شبکه حمل‌ونقل بین‌المللی است. کانتینر به دلیل اثربخات خاص خود، به سرعت در شبکه حمل‌ونقل رواج پیدا کرده و همه کشورهای جهان را ملزم به اصلاح سیستم حمل‌ونقل خود کرده‌است. کانتینری کردن به معنای جابه‌جایی مجموعه‌ها در کانتینرها، سیستمی است که در دریا و خشکی پیشرفت کرده است. کانتینری شدن حمل‌ونقل بین‌المللی از اواخر دهه ۶۰ میلادی با ورود کانتینر آغاز شده و در دهه ۷۰ میلادی توسعه یافته‌است.

با توجه به گرایش رونق‌یافتن ناوگان حمل‌ونقل دریایی جهان در جهت کانتینریزاسیون کردن محمولات، جهت پاسخگویی به نیازهای واردات و صادرات هر کشور، بدون شک کانتینریزاسیون به عنوان اصلی‌ترین مشخصه توسعه اقتصادی کشورها محسوب شده و بخش قابل توجهی را از اقتصاد هر کشور تشکیل می‌دهد. اهمیت این موضوع وقتی قابل ذکر است که امروزه بیش از ۹۰ درصد کالاهای تجاری توسط حمل‌ونقل دریایی جابه‌جایی می‌شود، و در این روش نیز سهم حمل‌ونقل کانتینری در حال افزایش است.

بنابراین در اینجا به معرفی کانتینر و انواع آن، مزایا و معایب حمل‌ونقل کالا با کانتینر، ویژگی‌های یک بندر کانتینری و مراحل کانتینری خواهیم پرداخت.

کانتینر کالاهایی که در سرتاسر دنیا جابه‌جایی می‌شوند، از حیث وسعت و بزرگی، شکل، اندازه، وزن، ممان، مشخصات شیمیایی و وضعیت حمل‌ونقل متفاوت هستند. علاوه بر این مشخصات فیزیکی، ایستایی از قبیل ارزش کالا، هزینه و زمان

حمل‌ونقل نقش مهمی در انتخاب نوع وسیله حمل‌ونقل ایفاء می‌کند. به دلیل این تفاوت‌های کالا و به‌منظور حمل‌ونقل مؤثر و کارآمد، کالا نیاز به یکسان‌سازی دارد. کانتینر در حقیقت یک روش عام برای یکسان‌سازی و یکپارچه‌سازی کالا است یا یکسان‌سازی کالای می‌تواند سیال‌تر، سریع‌تر و با هزینه کمتر جابه‌جا شود.

تاریخچه کانتینر اولین بار در سال ۱۹۲۰ میلادی، از کانتینر در حمل‌ونقل ریلی آمریکا استفاده شد. بعدها استفاده از این جبهه فزونی به دلیل مزایای حمل‌ونقل Door-to-Door (حمل یکسره کانتینر) و امتیازهای حمل‌ونقل جامه‌ای - Piggy Back (سیستم حمل‌ونقل جاده‌ای به وسیله کامیون‌های مسطح)، در آمریکا افزایش بیشتری یافت و در بخش‌هایی از اروپا نیز معمول شد. پس از جنگ جهانی دوم، برای افزایش تولیدات صنعتی، افزایش کالاهای سنگ و آبروم محافظت از آنها در حمل‌ونقل زمینی و دریایی استفاده از کانتینر در اغلب کشورهای صنعتی از جمله ژاپن متداول شد.

از اواخر دهه ۶۰ میلادی استفاده از کانتینر برای حمل‌ونقل کالاها به‌شدت افزایش یافت؛ به طوری که تا دهه ۹۰ میلادی نرخ رشد حمل‌ونقل کانتینری سالانه ۱۰ درصد بود که این رشد اکنون در حال افزایش است. در سال ۲۰۰۰ میلادی حجم تانکر کانتینر در جهان به ۲۷ میلیون TBU کانتینر رسید.

پیش‌بینی می‌شود این رقم به حدود ۵۰۵ الی ۶۱۰ میلیون TBU کانتینر در سال ۲۰۱۵ میلادی برسد که به معنی رشد ۱۴۰ تا ۱۹۰ درصدی در طول ۱۵ سال آینده است.

انواع کانتینر
امداد و اندازه و تنوع کالاهای مختلف تولیدی، ساخت کانتینرهای مختلف با ویژگی‌های متفاوت را که بتوانند در حمل‌ونقل کالاهای ایجاد کنند، ضروری ساخت. لذا تولیدکنندگان کانتینر، با تغییر در ابعاد و رعایت استانداردهای سازمان استاندارد جهانی (ISO) کانتینرهای متنوعی تولید و در اختیار مؤسسات حمل‌ونقل زمینی و دریایی قرار دهند، که این نوع در ساخت انواع کانتینر، باعث گسترش حمل‌ونقل کانتینری و سهولت در امر جابه‌جایی کالا شد.

۱- کانتینر مخصوص حمل کالاهای متنوع (General Cargo Container)
۲- کانتینر حرارتی (Thermal Container)
۳- کانتینر مخصوص حمل کالاهای فله
۴- کانتینر تانکر



شکل ۱: نمای کلی از یک بندر بزرگ با کانتینرهای بار

شکل ۲: نمای نزدیک از کانتینرهای بار در بندر

امروزه به‌دروستی فرگ‌شده که کاهش هزینه‌های حمل‌ونقل با کاهش قیمت خدمات حمل‌کننده مقصود می‌رود لذا باید با مهندسی و طراحی صحیح گل هزینه‌های سیستم لجستیک را ترمیم کرد.

عزم جهانی برای مقابله با دزدی دریایی؛

دزدان دریایی نامیدتر از دیروز

سه سال پیش، گروه دزدان دریایی به سرکردگی «عمسی بولو یک فایر» باجانی متعلق به یک خانواده دامبارکی را که با سه فرزند نوجوان خود در حال دریانوردی در اقیانوس هندی بودند، دامنار کی هادر نهایت در حال پرداخت سه میلیون دلار آزاد شدند این گروه در حمله معدنی خود هیرا ابادا یک تانکر نفتی با پریم لیبریا و یک کشتی حمل مواد شیمیایی اماراتی و ۴۸ خدمه آنها به عنوان گروگان، به یوگانه ساحلی خود در شمال سومالی بازگشتند. پس از ۱۰ ماه مذاکره و تحویل ۱۲ میلیون دلار، همه گروگان‌ها آزاد شدند با وجود اینکه پولوی یکی از مخوف‌ترین و ترسناک‌ترین رهبران باندهای دزدان دریایی سومالی بود. در ماه مه اعلام کرد که دزدی دریایی را کنار می‌گذارد و به دزدان دریایی دیگر نیز اعلام کرد که این کار کثیف را از آنها کند وی نخستین و یگانه دزد دریایی نیست که دست از این کار کشیده است، محمد عبدی حسن «یکی دیگر از دزدان دریایی بدنام نام مستعار AEWYEE یا «جهان بزرگ» قبلاً گفته بود که دست از این بازی کشیده است.

شرایط دزدان دریایی در شرق آفریقا در حال تغییر است، افزایش تیروهای نظامی در دریا و محاکمه سریع‌تر عوامل بر روی خشکی به معنی پایان دوران دزدان دریایی سومالی است. این همان چیزی است که به وضوح در فیلم «کاپیتان فیلیس» محصول سال ۲۰۱۲ در برار پودن کشتی مرسک آلاما به تصویر کشیده شده است. در ۲۰۱۱ میلادی که سال اوج دزدی دریایی بود، ۲۲۷ مورد حمله در منطقه شاخ آفریقا، دریای سرخ و شمال غربی اقیانوس هند صورت گرفت. در حالی که بر اساس گزارش دفتر بین‌المللی دریانوردی در هفت ماه اول سال ۲۰۱۴ فقط هفت مورد حمله صورت گرفته که همه آنها با شکست مواجه شدند. تعداد گروگان‌ها در دزدان دریایی نیز از ۶ تا ۱۲ نفر در سال ۲۰۱۱ به ۲۸ نفر در حال حاضر کاهش یافته است. در ماه ژوئن سال گذشته تعداد ۱۱ نفر از دریانوردان کشورهای نیکلاش، سریلانکا، ایران و هند پس از نزدیک به چهار سال بدون پرداخت هیچ پولی با دست کم با پرداخت مبلغی کم آزاد شدند.

«ان کول» معاونتک‌کننده برنامه‌های چرم و جنایات دریایی دفتر سازمان ملل متحد در امور مواد مخدر و جرایم (UNODC) معتقد است که دزدان دریایی در دو سال گذشته به جز چند مورد استثنا، هیچ حمله موفقی نداشته‌اند. وی می‌افزاید که تعداد حملات موفق دزدان دریایی کاهش یافته و دزدی دریایی به حرفه‌ای به شدت

خطرناک، بدل شده است. در حال حاضر احتمال کشته یا دستگیر شدن بسیار زیاد است و ناپدید شدن دزدان دریایی در دریا و بازگشتن تعداد زیادی از آنها باعث کاهش علاقه به این کار به عنوان یک شغل شده است.

کارشناسان امنیتی هشدار می‌دهند که صنعت کشتیرانی از این نتایج مطلوب به عنوان مایلی برای کاهش استفاده از ابراهای گران قیمت ضد دزدی دریایی بهره‌گرفته است. در حالی که دزدان دریایی منتظر کاهش این مراقبت‌ها و آمادگی هستند تا دوباره حملات خود را از سرگیرند. در سال ۲۰۰۹ وقتی قاچاق بود که کشتی مرسک آلاما حامل چند مرد مسلح بود به کشتی مرسک آلاما چسبید، دزدی دریایی بهترین شغل برای یک جوان سومالیایی به حساب می‌آمد. این حمله به خاطر قلمی که بر اساس آن ساخته شد تاحدودی برای آمریکایی‌ها معروف‌ترین حمله‌ای است که صورت گرفته. در حالی که این نمونه فقط یکی از صدها حمله دزدی دریایی بوده است.

روشن دزدان دریایی سومالی در دهه گذشته ساده و مشخص بود. دسته‌هایی از این دزدان در غربی بود، حمایت مالی می‌شدند. دسته دزدان دریایی ماهر یا ذخیره مواد غذایی، آب، کشتی‌های ماهر یا ذخیره مواد غذایی، آب، سوخت و سلاح برای چند هفته به دریا می‌روند، در حالی که قایق‌های کوچکی را به همراه دارند. در فاصله صدها مایلی از سواحل سومالی، هنگامی که

مقاله



هدف بالقوای را رؤیت کنند. قایق‌های کوچک را به آب می‌اندازند و به سرعت به سمت هدف خود که با سرعت کم در حال حرکت است، می‌تازند. تا همین اواخر اکثر شش‌نورهای تجاری، بی‌بغاغ بودند و دزدان دریایی می‌توانستند خود را به عرشه آنها برسانند. سپس کشتی‌های مجاسه شده را به سمت آبهای سومالی می‌بردند تا اولین تماس‌ها برای باج‌گیری از مالکان شناورها و خانواده‌های زنده می‌شد شامل خدمه، بار و شناورها ارزش مالی پندایی کرد و اغلب ساگروگان‌ها پر خورد خوبی می‌شد و پس از پرداخت مبلغ توافق شده، صحیح و سالم آزاد می‌شدند.

معمولاً دسته دزدان دریایی یکی دو هفته، دست از چیلول غارت برداشته و در خشکی به واچرخی می‌پرداختند و سپس دوباره به دریا می‌گردند. دسته‌های حاصل از این غارتگری بالا بودند. روزانه دهها قرونه کشتی بزرگ کانتینری، باری و نفتکش که سهم عمده‌های در تجارت جهانی دارند، از طریق دریای سرخ و کانال سوئز بین آسیا و اروپا ترده می‌کنند.

«فرهان علی»، دزد دریایی که این روزها بیکار شده، با توجه به تجربیات شخصی خود از آن روزها به عنوان «روزهای خوب» یاد می‌کند. او بارها به دریافت و در پنج سرعت موفقیت‌آمیز از جمله نتکش یونانی که خواست از آن نام ببرد،

مدیر دفتر بین‌المللی دریانوردی تا زمانی که فقط یک دزدی دریایی در سومالی به بازگشت به این تجارت فکر می‌کند. جای برای سهیل انگاری وجود ندارد.

شرکت داشت. به همته فرهان و همراهان مسلح سابقش، شرایط این روزها بسیار متفاوت است او می‌گوید: «اکنون زندگی بسیار بد شده است آنچه که الان فراموش می‌کنم این است خنلا فرامند یک روزم بود. تلاش این روزها فقط برای گذران زندگی است. در دوره رونق کار هیچ یک از ما انتظار بازگشت چنین روزهای بدی را نداشتیم.»

چه چیزی تغییر کرده است؟ جهان به مبارزه علیه دزدان دریایی برخاسته است. سه گروه از نیروهای دریایی بین‌المللی مشغول هستند ضد دزدی دریایی در حوالی سومالی هستند یکی از این گروه‌ها گروه ضربت ۱۵۱ به فرماندهی آمریکا و مشکلات از سربازانی از شش کشور است.

گروه دوم گروه عملیات آنتانتا از نیروی دریایی اتحادیه اروپاست که دارای اختیارات ویژه برای حفاظت از محموله‌های کمکی به سومالی است. ناوگان سوم سپر عملیات اقیانوسی ناتو است.

در میان این آرایش نظامی، تعداد زیادی کشتی جنگی از پیش از ۴۰ کشور چینیان نیز در مسیر هستند. این همشگها شامل شناورهای کشورهای غیر از کشورهای درگیر در دزدی دریایی همچون کره جنوبی، کره شمالی، اوکراین و روسیه است. در مرحله به طور متوسط تعداد ۲۰ قرونه شناور در دریا در حال گذشتنی هستند. تغییرات بر روی خشکی نیز ادامه دارد. مهم‌تر از همه این که سیستم قضایی کشورهای حوزه اقیانوس هند

شمال کنیا و جزایر سیلای پیسود یافته است و با افزایش فشار ها دادگاه های این کشورها می توانند گروه های مشکوک را به دادگاه احضار و در صورت محکومیت آنها را در زندان های خود حبس کنند. در سومالی، دفتر سازمان ملل متحد در امور مواد مخدر و جرایم (UNODC) با تلاش های بین المللی توانست به بازسازی زندان های مخروبه شهر شمالی هارگسیا که همزمان مرکز سومالی و پورتلند است، کمک کند. بر اساس گزارش UNODC در حال حاضر ۱۲۵ نفر از مجرمان مرتبط با دزدی دریایی سومالی در ۲۱ کشور جهان زندانی هستند.

موفق ترین راهکاری که به کاهش حملات موفق زندان دریایی کمک کرده، تردد کشتی ها و عبور از مرز سومالی به همراه آموران مسلح شرکت های امنیتی خصوصی است. تیرهای محافظتی سه یا چهار نفره که معمولاً متشکل از نظامیان مسلح کشورهای مختلف هستند، در مناطق پرخطر در شاخ آفریقا به مدت چند روز به کشتی ها می پیوندند.

در اکثر مواقع شرایط عبور عالی است. اما اگر قایق مشکوکی نزدیک شود، شرکت های امنیتی بر اساس روش های جدید دارای یک سری قوانینی هستند که برای خنثی کردن حملات زندان دریایی استفاده می کنند. برخی از این سیاست ها ساده هستند، مثلاً فرمانده کشتی سرعت خود را افزایش داده و سعی در شتاب دادن به شناور برای فرار کردن از قایق مزبور یا سخت کردن حرکت قایق تهروری به سمت خود می شود.

با این که هزینه برای جلوگیری از سوار شدن زندان به شناور، به وسیله سیم خاردار و تریه های متصل به برق مجزی می شود و یا ارتزاق های صوتی قدرتمندی صدای غیر قابل تحملی برای دفع زندان دریایی تولید می کند. در صورتی که قایق به پیشروی خود ادامه دهد، تیرهای امنیتی ابتدا سلاح های خود را نشان می دهند، سپس شلیک های هشدار دهنده ای را انجام داده و در نهایت به عنوان آخرین راهکار اقدام به تیراندازی به سمت زندان دریایی می کنند.

«گزارش تروپ»، افسر ارشد شرکت امنیتی «سالمال فرانکا» که از شرکت های امنیتی دریایی در کنیاست می گوید: «تلاش کردن شناورهای که دارای تیرهای امنیتی هستند، برای زندان دریایی سودی ندارد. آنها اگر نتوانند به دنبال شناورهای می روند که قایق تیرهای امنیتی هستند».

فرهان که یک دزد دریایی بیگانه است، تأیید می کند که ترکیبی از اقدامات پیشگیرانه، وجود تیرهای نظامی و امنیتی باعث بیگانه شدن و دور ماندن وی از دریا شده است. او که دوباره به شغل

سابق خود به عنوان گاراه امنیتی در «مالکابو» بازگشته است می گوید: «به دلیل دستگیری تعداد زیادی از نخرات تأثیرگذارمان که باعث از بین رفتن هماهنگی ها شده، دزدی دریایی متوقف شده است. همه تلاش های ما منجر به از دست دادن نخرات و پولمان می شود. اخیراً به نظر می رسد که ما در حال تازه زدن به آسیبی نظیر می رسیم که در حال حاضر همه شده است. حتی سرمایه گذاران ما هم امیدشان را از دست داده اند. کشتی های جنگی امنیتی در گوشه و کنار دریا گشت می زنند و تعداد زیادی از افراد ما هنوز در زندان به سر می برتند». بلوچو این فرهان یا داسردی می گوید که کار او و دوستانش هنوز تمام نشده است. او می گوید: «ما هنوز به دریاها چشم داریم. شانس دوباره باز خواهد گشت مطمئن هستم که روزهای خوب بر میگردند. شرایط فعلی بسیار سخت است. اما پس از هماهنگی های لازم قدرتمندتر از گذشته باز خواهیم گشت».

«پوتسفال مونگوتان»، مدیر فشر بین المللی در برابر دزدی دریایی متعهد است. تلاش های صورت گرفته برای دزدی دریایی نشان دهنده این است که هنوز هم تهدید زندان دریایی سومالی به طور آشکاری وجود دارد. وی می گوید: «تا زمانی که فقط یک دزدی دریایی در سومالی به بازگشت به این تجارت فکر می کند، جای برای سهل انگاری وجود ندارد».

شرکت های بیشتری تاکنون به فرماندهان خود توصیه می کردند که در مناطق پرخطر از سرعت خود کاسته و با نزدیک شدن به سواحل سومالی چندین مایل از مسیر خود را کوتاه تر کنند تا از این طریق باعث صرفه جویی مالی و افزایش سود شوند. این در حالیکه است که این اقدامات خطرناک و موجه با درمان دریایی افزایش می دهد. از طرفی شهود حاکی از این است که این شرکت ها ممکن است تیرهای امنیتی را کنار بگذارند.

«کول» از UNODC تصدیق می کند که هنوز کسی نباید از این بابت احساس آرامش کند. وی متعهد است تا زمانی که پیش شرط اساسی برای تبدیل مجدد دزدی دریایی به یک تجارت همچون وجود تعداد زیادی کشتی های عبوری، تمایل افراد برای پرداخت شیخ تیرهای عبور، و پول بسیاری در پرداخت شیخ قایق، سلاح، سوخت و عدم وجود نیروی پلیس فراهم است، علی رغم تمام تلاش های که برای اصلاح امنیت سومالی صورت گرفته است، این مشکلات پابرجا



افسر ارشد شرکت امنیتی «سالمال فرانکا» دنبال کردن شناورهای بی که دران دریایی سودی ندارد. آنها اگر نتوانند به دنبال شناورهای می روند که قایق تیرهای امنیتی هستند.



استراتژی مدیریت کیفیت جامع و مستمر چیست؟

لش صفری، دانشگاه آزاد اسلامی واحد کرمانشاه، کرمانشاه

آیا باید در نگاه های اقتصادی (چه از نظر تولیدی و چه از نظر خدماتی) از استراتژی مدیریت کیفیت جامع و مستمر استفاده کرد؟

پاسخ به این سوال به شرایط اقتصادی و نوع نگاه اقتصادی بر می گردد. ولی واقعیت این است که در نگاه های اقتصادی خصوصی استفاده نکردن از این شیوه باعث کنار زدن شدن آنها در عرصه رقابت می شود و استفاده کردن از این شیوه که قدمتی دیرینه دارد و پخته آزمایش در آمده است، امکان شریای به خاطر کنار زدن شرکت های انحصاری خصوصی و یا تیرهای دریایی دوباره عوض شود، فکر نمی کند. دلیل برای بازگشتن مجدد زندان دریایی وجود داشته باشد.

وی می افزاید: «هنوز تمام این موارد در سومالی وجود دارد. نکته اینجاست که در حال حاضر شرایط فعالیت این گروه ها در فریا سخت شده و احتمال دستگیری یا کشته شدنشان زیاد شده است. بنابراین تجربه به حکیم می کند که با در نظر گرفتن فناوری روز از تجربه پیشینیان استفاده کرد. اجرای این فنس می توان از مشارکت تکنیک کارکنان با انگیزه و با تجربه، ارائه آموزش های لازم به آنها و تسهیم کردنشان در تصمیمات مدیریتی و همچنین بهره گیری از خواست و نظر مشتریان به عنوان استفاده کننده

مقاله



در بازارهای رقابتی امروز داشتن یک راهبرد برای دارا بودن مدیریت جامع بسیار ضروری و مهم است زیرا بهبود و استمرار کیفیت را در پی خواهد داشت و در واقع این یک فرهنگ است که می توان آن را به عنوان ابزار افزایش دهنده کیفیت سازمان و نگاه های اقتصادی نهادینه کرد.

Business Strategy



و نتیجه این شد که در سال ۱۹۸۰ زاپنی‌ها با به کارگیری مدیریت کیفیت جامع و مستمر و با تولید محصولات کیفی‌تر از محصولات آمریکا، اقتصاد تمام کشورها را به دست گرفتند به طوری که دیگر کسی به محصولات کشور آمریکا اهمیت نداد. در بازارهای رقابتی امروز، داشتن یک راهبرد برای دراز بودن مدیریت جامع بسیار ضروری و مهم است زیرا بهبود و استمرار کیفیت را در پی خواهد داشت. در واقع این یک فرهنگ است که می‌توان آن را به عنوان ابزار افزایش هزینه کیفیت سازمان و نگاههای اقتصادی نهاده کرد. در واقع باید ایده و فکر را در ذهن تکنیک کارکنان شکل داد که این نیز مستلزم داشتن یک مدیر مختصر و خوش فکر است.

در سازمان‌هایی که از TQM (مدیریت کیفیت جامع) استفاده می‌کنند، منافع بسیاری از جمله محصولات با کیفیت بالا، رضایت مشتریان، کاهش هزینه‌ها، کیفیت و تنوع‌آوری در عملکرد و رضایت کارکنان نصیب سازمان می‌شود. TQM یا موفقیت‌یافته‌سازی شود. مزیتی رقابتی برای آنان محسوب می‌شود. هرچند مدیریتی و کارکنان آنها بر یکدیگر اثر می‌گذارد و عمل اصلی که موجب موفقیت آنها می‌شود، توانایی مدیریت در رفتار و برخورد با کارکنان است. افرادی که نقش رهبری

در مدیریت کیفیت را بر دوش می‌کشند، باید در نظر داشته‌باشند که یکی از احتیاجات بشر تمایل به تشویق شدن و احساس بالارش بودن است. کارمندان باید به‌وسیله مدیران برای دستیابی به اهدافی که نتایج کیفی به همراه دارد، هدایت بشوند. در این صورت مافوق راه را در صورتی که احساسی کنند از تلاش ششان قدرتمنی می‌شود، طی خواهند کرد.

تاریخچه مدیریت کیفیت جامع و سیر تحول آن در سال ۱۹۴۳ دکتر والتر شوارتز آمریکا می‌آزمایشگاه شرکت Bell سیستمی به نام کنترل آماری فرایند یا SPC به وجود آورد که از طریق آن می‌توانست وارپانس سیستمهای تولید شده را اندازه‌گیری کند. وی در سال ۱۹۲۱ کتابی تحت عنوان کنترل کیفیت آماری نوشت که اولین پیشینه از TQM شد.

در سال ۱۹۴۶ پس از جنگ جهانی دوم، نیروهای حرفه‌ای تولید در ژاپن، سازمانی تحت عنوان اتحادیه مهندسان و دانشمندان ژاپن برای مدیریت کیفیت تأسیس کردند. در همین سال جامعه کنترل کیفیت آمریکا نیز تشکیل شد. شایسته‌شوروت به نام مینگ که یک فیزیکدان با گرایش ریاضی بود، مؤلف شد سیستم کنترل

آماری فرایند را سه کارکن صنایع دفاعی آمریکا آموزش دهد. در سال ۱۹۵۰ مهندسان و متخصصان اتحادیه ژاپن از مینگ دعوت کردند تا روش‌های کنترل کیفیت را به آنها آموزش دهد. در همین حال زاپنی‌ها خود را با روش‌های مهندسی ساخته و تجرباتی به وجود آوردند. مینگ در سال ۱۹۵۱ به پاسی خدماتی که به توسعه کیفیت ژاپن انجام داده بود، بزرگترین جایزه ژاپن به نام سدال امپراتوری را برای سازندگان اقتصاد ژاپن دریافت کرد.

در همین راستا، در سال ۱۹۵۱ دکتر فیگن با کتابی تحت عنوان کنترل کیفیت فرایند منتشر کرد. در سال ۱۹۵۴ نیز جوزف جوران اهمیت همه بخش‌ها را در کیفیت و اهمیت رضایت‌مداری مشتری به جای امر تبعیت از محصولات زاپنی‌ها یادآور شد.

در سال ۱۹۶۲ کلاو ایتسینگلوا ایده تکررات جوران و فیگن با نام گسترش داده و موضوعی با نام دریافت‌کنندگان برنده‌های داخل سازمان علاوه بر مشتریان خارج از سازمان را مطرح کرد و توانست واژه «کانون‌های کیفیت» را پیشنهاد دهد.

صاحب‌نظران مدیریت در آمریکا، مینگ و جوران، به تولیدکنندگان پیشنهاد دادند که کیفیت را در ابتدای فرایند تولید طراحی کنند نه اینکه در انتهای خط تولید به بازرسی کیفیت بپردازند.

جوران پیش‌بینی کرده بود که توجه به کیفیت در ژاپن این کشور را در ردیف اقتصادهای قدرتمند قرار می‌دهد. در دهه‌های ۱۹۷۰ تا ۱۹۸۰ کشور ژاپن از طریق عرضه کالای با کیفیت با قیمت ارزان بازارهای جهانی را به تسخیر خود درآورد. در اواخر سال ۱۹۷۰، آمریکایی‌ها متوجه پیشی گرفتن زاپنی‌ها شدند و این تسخیر را پر دیوارها نوشتند که هر کسی کیفیت را جدی نگریه در مسابقه رقابت، بازنده است. در واقع دهه ۱۹۸۰ یک میدان عالی کیفیت در فرایند برنامه‌ریزی استراتژیک برای دستیابی به مزیت رقابتی محسوب می‌شود.

در سال ۱۹۸۰ تغییرات قابل توجهی در واحدهای تجاری آمریکا به وجود آمدند. جای که بسیاری از شرکت‌های آمریکا از سال ۱۹۸۰ به بعد با تکرار TQM در مدیریت‌های خود جاملی می‌کنند. TQM در تمام مالکوم‌الدرجی کیفیت در آمریکا دایس نام‌گذاری گزیده می‌گردد. در همین سال به این خاطر بود که در اواسط ۱۹۸۰ شخصی به نام مالکوم بالدريج به علم توفیق‌زاین در مقایسه با آمریکا پس برد سرانجام در دهه ۱۹۹۰،

ISO ۹۰۰۰، QS ۹۰۰۰ به عنوان مدل جهانی استاندارد برای شناسایی کیفیت شناخته شد. مفهوم کیفیت و مدیریت بشراژاپنی‌ها تاکنون با کیفیت سروکار داشته است تا جایی که اکنون وقتی واژه کیفیت به گوش هر کسی می‌خورد، معمولاً محصول با خدمتی است که انتظار مشتری را برآورده می‌سازد. این کیفیت با قیمت محصول باید نتایج داشته باشد. در واقع کیفیت به معنی برآوردن رضایت مشتری است و مدیریت یعنی توسعه و حفظ سازمان برای افزایش و بهبود مستمر کیفیت.

خواصگاه کیفیت برای اولین بار کشور ژاپن بود و کشورهای دیگر به تقلید از این کشور محصولات خود را با کیفیت کردند و بسیاری از کشورها حفظ استفاده‌کننده از محصولات ژاپن بودند. از جمله کشور ایران که در گذشته‌های نه چندان دور فقط مصرف‌کننده محصولات ژاپن بود.

اما تعریف کیفیت دارای دو بعد زیر است: از نظر مناسب بودن برای استفاده‌کننده، زمانی یک محصول برای استفاده‌کننده مطلوب و مناسب است که تمام الزامات مهندسی در آن به کار رفته‌باشد؛ به بیان دیگر دارای کیفیت بالا باشد تا رضایت مشتری جلب شود. هر محصولی که موجب رضایت استفاده‌کننده باشد، دارای کیفیت مطلوب است. از نظر سازمان جهانی استاندارد، کیفیت، مجموعه‌ای از ویژگی‌های یک کالا است که نیازهای افراد جامعه را برطرف می‌کند. در آمریکا کیفیت را به گونه‌ای تقسیم‌بندی کرده‌اند که به حوزه‌های تخصصی مربوط می‌شود. در ژاپن کیفیت جزو مسؤلیت تک‌تک افراد محسوب شده و در چارچوب کاری آنها گنجانده شده است.

کلیدهای برای کیفیت سازمانی
یک سازمان باید در مرحله اول مشتریان را از طریق بهبود کیفیت تولید به جو احسن حمایت کند و به طور مرتبط آموری داشته باشد زیرا موجب کارایی فوق‌العاده در درآمدت می‌شود و مزیت استراتژیک برای سازمان در بازار رقابت ایجاد می‌کند. بسا این حال این دو کلید یعنی حمایت از مشتریان و توافری مداوم کافی نیست بلکه حسابداری هوشیار و کنترل‌های مالی بسیار مهم هستند. سازمانی که این دو ابزار را ندارد، شکست می‌خورد. برنامه‌ریزی خوب، ابزاری لوگن نیست بلکه یک احتیاج است. یک مؤسسه به خاطر کنترل‌های مالی ایجاد نمی‌شود بلکه محصول کیفی تولید می‌کند یا خدمات کیفی ارائه می‌دهد.

در حقیقت حمایت از مشتریان و تداوم نوآوری فقط بر اساس هوش و دقاوت مدیریت با بر گرفته از حرکت‌های استراتژیک در بازار نیست علاوه بر اینها، تمهید کارکنان اعتماد و احترام برای شخصیت‌گیری باقی‌مانده از سازمان است. بنابراین کلیدهای دستیابی به کیفیت سازمان در یک مؤسسه بر سه عنصر تمرکز دارد: ۱) حمایت از مشتریان ۲) نوآوری پیوسته ۳) کارمندان متعهد. هر این مدل کیفیت یک چیز ثابت است. عنصری به نام رهبری مدیریت که از طریق توسعه و اعمال استراتژی‌های رهبری به وجود می‌آید.

دیدگاه‌های فراوانی درباره کیفیت وجود دارد که در همه آنها رضایت مشتری در نظر گرفته شده است. از جمله دیدگاه تانوجی، مینگ، جوزف جوران، فیلیپ کروسی، فیگن با و غیره که به مهم‌ترین آنها می‌پردازیم.

دیدگاه تانوجی: تانوجی که یکی از صاحب‌نظران علم کیفیت در حال حاضر است وی در سال ۱۹۸۵ در کتاب «نظام طرح آزمایش» به بعد بسیار مهمی از کیفیت به نام فلسفه ضرر اجتماعی اشاره می‌کند.

وی می‌گوید: کیفیت، خسری است که یک محصول از زمانی که برای مشتری ارسال می‌شود برای جامعه به بار می‌آورد. هر چه این محصول دارای کیفیت بهتر باشد، رضایت مشتری را جلب کند. هر آن، برای جامعه کمتر می‌شود.

دیدگاه همینگ: از نظر همینگ، کیفیت باید نیازهای حال و آینده مشتریان را برآورده کند و راه‌حالی‌های خود را برای ارتقای کیفیت در کتاب «ترویج از بحران» به این صورت بیان می‌کند:

۱- تمهید اهداف بهبود خدمات و محصولات. یعنی فعالیت در شرایط رقابتی فقط برای کسب سود نیست و باید هدف خدمت به مشتریان و کارکنان باشد.

۲- مدیران باید به اهمیت کیفیت پی ببرند و آن را در اولویت کاری خود قرار دهند.

۳- ارزش‌رسانی ضرر صند محصولات باعث تضمین کیفیت آنها می‌شود.

۴- باید از فرآیندها، متد استفاده کرد زیرا کار هزینه شرکت را به حداقل می‌رساند و کالاهای با کیفیت دست مشتریان می‌دهد.

۵- نتایج انسانی باعث رقابت و در نتیجه کیفیت کار می‌شود و باید آموزش‌های کافی به آنها داده شود.

۶- باید از فنون مدیریت مناسب استفاده کرد. یعنی استخدام مدیران با تجربه باعث می‌شود بر کارکنان تولید نظارت داشته‌اند. مدیران را در به‌دست آوردن نتایج مورد انتظار برای دهد.

مقاله

طبق پروتکل انستیتو حسابداران مدیریت، در یک سازمان فرضی سه تابع سال طول می‌کشد تا روش مدیریت سنتی، به TQM تبدیل شود. در سال‌های اولیه اجرای TQM هیچ گونه آثاری را از این برنامه نمی‌توان مشاهده کرد.

زمانی یک محصول برای استفاده گسترده مطلوب و مناسب است که تمام الزامات مهندسی، فرآیند، کار و هزینه‌ها را برآورد. دیگر داری کیفیت بالا باشد تا رضایت مشتری جلب شود.

۷- در بیشتر اقتصادهای موفق به کارکنان اجازه داده می‌شود پیشنهادها را اصلاحی جهت بهبود کیفیت کالا داده شود. باید در محیطی طاری از ترس و نگرانی به کارکنان فرصت داد تا آزادانه پیشنهادات و تفکرات خود را ابراز کنند.

۸- کارکنان بخش‌های مختلف باید باهمدیگر در تعامل و هم‌توسعه و رد و بدل کردن اطلاعات باشند و این باعث به وجود آمدن گردش آزاد اطلاعات می‌شود.

۹- جایبده‌ها را توسعه‌ها در سیستمی که توانایی انجام کار را ندارد، حذف شود زیرا باعث می‌شود نتیجه معکوس دهد. وادار کردن کارگر به انجام کارهای سخت در سیستمی ضعیف باعث ناکامی و سرخوردگی کارکنان می‌شود و کیفیت کار را پایین می‌آورد.

۱۰- جایبده‌ها را اگر می‌تواند به اندازه توانمندیش انتظار داشت و استانداردهای کاری برای او تعیین کرد و مدیران به جای دستور دادن رهبری و هدایت راه‌پیش‌گیرند. یعنی مدیر باید باخبر به باشد و توانایی آموزش‌های لازم را به جای دست‌نور دادن داشته باشد.

۱۱- کارکنان باید به کارکنان به صورت مدام فناوری‌های جدید تعالیم داده شود، زیرا خوب بودن کافی نیست، خوب ماندن و بهتر شدن مهم است.

۱۲- جایبده‌ها را کارها مشارکت وجود داشته‌باشد، در اینصورت کارکنان به کیفیت بیشتر اهمیت می‌دهند.

تفاوت میان مدیریت و رهبری

مدیریت یعنی درست انجام دادن کارها، اما رهبری یعنی اینکه باید کارها را درست انجام داد. یک رهبر بیشتر اثربخشی را مد نظر دارد، ولی یک مدیر کارایی را مورد توجه قرار می‌دهد. این حالت مدیران نگران کیفیت داخلی سازمان هستند. لازم نیست یک رهبر بسیار باهوش و زیرک باشد، بلکه باید کارمندان را درک کند که چگونه احساس می‌کنند، چه چیزی آنها را تحریک می‌کند و بهترین راه برای تأثیرگذاری بر روی آنها چیست.

استراتژی رهبری موفق، یک رهبر در مدیریت کیفیت جامع، شخصی است که با استفاده از راه‌های مجاز، روحیه و توانایی کافی برای تأثیرگذاری بر گروهی از افراد در راستای رسیدن به هدف سازمان را داشته‌باشد.

استراتژی‌های رهبران به چهار دسته تقسیم می‌شود: ۱) توجه از طریق پیشگویی و رهبری ۲) رساندن منظور از طریق ارتباط ۳) به دست

آوردن اعتماد از طریق پست سازمانی با موفقیت شغلی ۴) اطمینان از طریق احترام گذاشتن.

مفهوم مدیریت کیفیت جامع (TQM)

مفهوم امروزه مدیریت کیفیت جامع براساس کار مینگ است اما مدیریت کیفیت جامع هنوز صحیح دیگری را دارد. مانند الگوهای نمونه‌های موفق، چرخه کیفیت و دیگر ابزارهای بهبود کیفیت. در تجزیه و تحلیل (TQM) به سه کلمه برخورد می‌کنیم: ۱) مدیریت، روش‌ها و فنون اداره کنترل و هدایت ۲) کیفیت، مطابقت کالای تولیدشده با خدمات ارائه شده یا خواست و توقع نیازهای مشتریان ۳) جامع، یعنی فراگیر و همه‌گیر بودن مدیریت کیفیت جامع، یک فن است که مشارکت همه کارکنان سازمان باعث به وجود آمدن فرهنگ می‌شود و این فرهنگ‌سازی به زمان‌ها طرز تفکر و رویه‌های موجود در سازمان برمی‌گردد و از طرف دیگر سازمان باید به پیشنهادها سازنده مشتریان بیشتر احترام بگذارد تا به کیفیت بهتر محصولات کمک شود.

اصول اجرایی موفقیت‌آمیز مدیریت کیفیت جامع

۱- تأکید بر رضایت‌مداری مشتریان، یکی از راه‌های اثربخشی سازمان، بهبود کیفیت خدمات است و منظور از آن تأمین نیازها و انتظارات مشتریان است بنابراین با افزایش کیفیت خدمات محصولات رضایت مشتریان بالا می‌رود و باعث افزایش اثربخشی سازمان می‌شود بنابراین یکی از شاخص‌های اثربخشی سازمان رضایت مشتری است.

۲- تلاش در جهت بهبود مستمر کیفیت، مدیریت برای استمرار و پایداری کیفیت مسؤلیت بیشتری در مقابل مشکلات دارد و باید پیش از وقوع مشکلات از سرور آن جلوگیری کرد به عبارت دیگر همان پیشگیری بهتر از درمان است. بنابراین بهتر است از استراتژی «کازین» استفاده کرد که مهم‌ترین مفهوم در مدیریت زاینی‌ها و رمز موفقیت رقابتی در این کشور است و کازین در معنی مداوم و پیوسته است یعنی مشارکت تمام کارکنان یک سازمان به صورت مداوم و پیوسته و از تفاوت روش‌های مدیریت در زمان و غرب، کازین است در فضای رقابتی امروز تأخیر در به کارگیری فناوری روز مسأله‌مزد برداشت هزینه‌های سنگین است. شرکت‌های زاینی آهسته ولی محکم حرکت می‌کنند و همین روحیه طرز تفکر باعث استفاده آنها شده است.

۳- درگیری شدن کامل نیروی انسانی، مینگ به زاینی‌ها آموخت که تمام فعالیت‌ها باید همگانی و فراگیر باشند در همه بخش‌های سازمان به کار رود.

زاینی‌ها چرخه مینگ را یاد گرفته و موفق شدند. اثربخشی‌ها و رهبرشدن مدیریت، رهبری و مدیریت در تمام مراحل اجرایی به خصوص در نخستین ۳۰۰۰ نفر مهم است مدیران اجرایی باید تیسر، عمل کردن مهم است مدیران اجرایی باید شخصاً در جلسات شورای کیفیت حضور داشته باشند و با مشتریان ملاقات کنند، بخش‌های سازمان و کارخانه را بررسی کنند و تأمین کنند. این صورت آنچه را میان مشتری، تأمین‌کننده، مواد اولیه و کارکنان می‌گذرد، درمی‌یابند. رهبر شدن خود مدیر باعث افزایش روحیه کارکنان می‌شود، زیرا می‌بینند خود مدیر در کار سهمی دارد و این باعث دلگرمی کارکنان و از کاندیدایی اداری نیز کاسته می‌شود.

۵- آموزش مستمر کارکنان، مدیریت باید با خود قادر به آموزش فناوری روز به کارکنان برای ارتقای سطح علمی آنها باشد و از متخصصی در این زمینه استفاده کند زیرا هر چه سطح سواد

علمی کارکنان بالاتر باشد، در پیوسته کیفیت بسیار تأثیرگذار است.

۶- جایگزینی روش مدیریت سنتی به مدیریت کیفیت جامع اجرای TQM زمان بر است. طبق برآورد استیوئی حسابداران مدیریت، در یک سازمان فرضی سه تا پنج سال طول می‌کشد تا روش مدیریت سنتی به TQM تبدیل شود. در سال‌های اولیه اجرای TQM چرخه آثاری را از برنامه نمی‌توان مشاهده کرد البته گاهی همزمان با اجرای مدیریت کیفیت جامع آثار مثبت را می‌توان مشاهده کرد.

اجرای مدیریت کیفیت جامع بیشتر در مؤسسات و نهادهای خصوصی توسط بسیاری از مدیران به عنوان مزیت استراتژیک شناخته شده است. زیرا در بخش خصوصی به دنبال چنین مزیتی هستند و در دنیای رقابت قرار دارند و اگر کیفیت را سرلوحه کار خود قرار ندهند، از چرخه رقابت کنارزده می‌شوند. در حال کنونی، باعث می‌شود به دنبال کیفیت باشیم، در بخش دولتی، مدیران به‌خاطر

مقاله

اینکه مدیریت کیفیت جامع احتیاج به تعهد بلندمدت دارد، از اجرای آن دلسردی می‌شوند زیرا بودجه بخش دولتی، سالیانه است و هدف سازمان کسب سود نیست و اگر رهبران سازمان بی‌انگیزه باشند، این بی‌انگیزگی به کارکنان هم سرایت می‌کند و به صورت یک فرهنگ می‌شود و تغییر فرهنگ به خاطر قدمت زیاد سازمان کار بسیار مشکلی است البته مدیریت کیفیت جامع مزایا و در عین حال چالش‌ها و مشکلاتی هم دارد.

مزایای مدیریت کیفیت جامع

۱- محصول با خدمت نهایی را به میزان گسترده‌ای افزایش می‌دهد.

۲- به میزان زیادی انلاف منابع را کاهش می‌دهد.

۳- وقتی کارکنان از زمان کاری خود به صورت اثربخش استفاده می‌کنند، بهره‌وری را افزایش می‌دهند.

۴- زمانی که کیفیت محصول بالا می‌رود، سهم بازار نیز از آن محصول افزایش بلندمدت پیدا



می‌کند و تجربه رقابت می‌شود.
۵- تیمی‌وی کارکنیزه بیشتری می‌یابد زیرا از تمام توان خود استفاده می‌کند.

مشکلات مدیریت کیفیت جامع
۱- حرمان زادی از مدیریت و کارکنان را به خود اختصاص می‌دهد.
۲- زمانی‌کمک‌کننده است که سازمان در مسیر درست گام برده و آمادگی برای تغییر سازمان نیست.

۲- اجرای آن ممکن است سال‌ها طول بکشد همچنین یک فرآیند بی‌پایان است.
۴- ممکن است باعث شود توجه زیادی به مشتریان و نیازهای آنها مظلوم شده و به همین دلیل به کارکنان توجه نکند.
۵- ممکن است در برخی از مراحل متوقف شود که این امر نیاز به پردازش دقیق‌تر دارد.

استراتژی مدیریت کیفیت جامع و مستمر
برای راهبرد مدیریت کیفیت جامع به صورت مستمر باید کارهای زیر را انجام داد:
۱- یک تیم ارزیابی برای کیفیت جامع ایجاد کنید این تیم با کمیته در شرکت‌های کوچک می‌تواند تیم مدیریت ارشد باشد و در شرکت‌های بزرگ مشکلات را مدیریت کند، حتی افراد بدین دستند را در این تیم بگنجانید.

۲- نیاز به تغییر را ارزیابی کنید یعنی بیشتر مشتریان کلیدی شما چه کسانی هستند و چه انتظاراتی از شما دارند. هرگز تصور نکنید، مشتریان شما می‌توانند همه نیازهای خود را از طریق شما رفع کنند و نیازهای مشتریان فرآیند باثباتی است نه مقطعی.

۳- گزارش خود را بیان کنید، گزارش خود را در این خصوص بیان کنید که شرکت شما از نظر خدمت‌رسانی به مشتریان در بی چه اهدافی موفق بوده و در این زمینه به عنوان یک الگو استفاده کنید. تصمیم نهایی را براساس شرایط و فرهنگ هر دو سازمان خود اتخاذ کنید.
۴- استانداردهای خدماتی را که قصد دارید ارائه کنید، مشخص کنید، گزارش خود را به نتایج واقع‌بینانه تبدیل کنید. مشتریان عرضه‌کنندگان و کارکنان چه انتظاری در مقابل کیفیت محصولات و خدمات شما دارند.

۵- ارزیابی کنید که چقدر به استانداردها زده یک هستید؛ همواره شکاف بزرگی میان انتظارات مشتری و واقعیت وجود دارد. دلایل این شکاف را در سازمان بیابید معمولاً دلایل اصلی بیرونی

هستند و تا کارایی‌های درونی نیز دخالت دارند.
۶- سطح فعلی اتلاف منابع را بررسی کنید؛ از قسمت‌های آذاری سازمان بخواهید در این خصوص به شما گزارش دهند. همه کارکنان باید در این فرآیند شرکت کنند و تا آنجایی که امکان دارد داده‌های کلی را گردآوری و یافته‌ها را به تیم مدیریت ارشد گزارش دهند.

۷- هزینه اتلاف منابع را تعیین کنید؛ محاسبه کنید میزان اتلاف منابع در سازمان شما چقدر است. هزینه‌ها زمان و پول صرف‌شده را با دقت محاسبه کنید.

۸- جیب‌بندی تیزری به اخذ مزایایم که طرف ثالث دارد بد یاخیز؛ باید در صورت امکان یک سیستم مدیریت کیفیت یا کازین به کارگیرید. به مزایایم که طرف ثالث نیاز دارند. مزیت این کار این است که طرف ثالث به شما مشتری معرفی خواهد کرد و یا حتی خودش مشتری محصول شما می‌شود.

۹- یک ساختار مدیریتی راسی برای تغییر ایجاد کنید؛ فرهنگ سازمان اهمیت زیادی در موفقیت یا شکست مدیریت کیفیت جامع دارد برای کار تیمی برنامه‌ریزی کنید و وجود تیم‌های قوی و اثر بخش ضروری است.

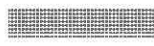
۱۰- یک برنامه آموزشی تدوین کنید؛ این برنامه شامل آموزش عمومی به همه کارکنان درباره اصول مدیریت کیفیت جامع هدایت مدیران سرپرستان تیم پیرامون مهارت‌های لازم برای اجرای مدیریت کیفیت جامع آموزش‌های خاص شغلی در مقابل روش‌های نوین و به‌روز شده مرتبط با مدیریت کیفیت جامع و آموزش اضافی در خصوص روابط مشتری.

۱۱- فرصت‌ها و اولویت‌های پیشرفت را مشخص کنید؛ فرآیندهای کلیدی را برای تجزیه و تحلیل اولیه و پیشرفت کار انتخاب کنید. کارکنان را جداگانه یا سه فرآیند آغاز و حداقل یک فرآیند را عملکرد کسب کار شما تعیین کند.

۱۲- اهداف و معیارهای موفقیت را مشخص کنید؛ باید اهداف بلندمدت و کوتاه‌مدت را مشخص و معیارهای موفقیت را هم از نظر کسب‌کار و هم از نظر فرهنگ تعیین کنید.

بایدها و نبایدهای استراتژی مدیریت کیفیت جامع و مستمر:

بایدها شامل: ۱- مدیریت ارشد از همان ابتدای کار متحد کند ۲- مطمئن شود که این تهدید همواره تکرار می‌شود ۳- تمامی کارکنان را در فرآیند ارزیابی شگفت‌دهندگت دخالت دهید.



استراتژی مدیریت کیفیت جامع
در این مقاله به شما گزارش دهند. همه کارکنان باید در این فرآیند شرکت کنند و تا آنجایی که امکان دارد داده‌های کلی را گردآوری و یافته‌ها را به تیم مدیریت ارشد گزارش دهند.
۷- هزینه اتلاف منابع را تعیین کنید؛ محاسبه کنید میزان اتلاف منابع در سازمان شما چقدر است. هزینه‌ها زمان و پول صرف‌شده را با دقت محاسبه کنید.

۸- جیب‌بندی تیزری به اخذ مزایایم که طرف ثالث دارد بد یاخیز؛ باید در صورت امکان یک سیستم مدیریت کیفیت یا کازین به کارگیرید. به مزایایم که طرف ثالث نیاز دارند. مزیت این کار این است که طرف ثالث به شما مشتری معرفی خواهد کرد و یا حتی خودش مشتری محصول شما می‌شود.

۹- یک ساختار مدیریتی راسی برای تغییر ایجاد کنید؛ فرهنگ سازمان اهمیت زیادی در موفقیت یا شکست مدیریت کیفیت جامع دارد برای کار تیمی برنامه‌ریزی کنید و وجود تیم‌های قوی و اثر بخش ضروری است.

۱۰- یک برنامه آموزشی تدوین کنید؛ این برنامه شامل آموزش عمومی به همه کارکنان درباره اصول مدیریت کیفیت جامع هدایت مدیران سرپرستان تیم پیرامون مهارت‌های لازم برای اجرای مدیریت کیفیت جامع آموزش‌های خاص شغلی در مقابل روش‌های نوین و به‌روز شده مرتبط با مدیریت کیفیت جامع و آموزش اضافی در خصوص روابط مشتری.

۱۱- فرصت‌ها و اولویت‌های پیشرفت را مشخص کنید؛ فرآیندهای کلیدی را برای تجزیه و تحلیل اولیه و پیشرفت کار انتخاب کنید. کارکنان را جداگانه یا سه فرآیند آغاز و حداقل یک فرآیند را عملکرد کسب کار شما تعیین کند.

۱۲- اهداف و معیارهای موفقیت را مشخص کنید؛ باید اهداف بلندمدت و کوتاه‌مدت را مشخص و معیارهای موفقیت را هم از نظر کسب‌کار و هم از نظر فرهنگ تعیین کنید.

بایدها و نبایدهای استراتژی مدیریت کیفیت جامع و مستمر:

بایدها شامل: ۱- مدیریت ارشد از همان ابتدای کار متحد کند ۲- مطمئن شود که این تهدید همواره تکرار می‌شود ۳- تمامی کارکنان را در فرآیند ارزیابی شگفت‌دهندگت دخالت دهید.

تلاشی قابل ستایش برای ایجاد یک صنعت ایمن و پاک؛

بررسی چالش‌های کنوانسیون بین‌المللی هنگ‌کنگ

آغاز اوراق کشتی در سال ۱۹۶۱، نقش مهمی در رشد اقتصادی کشورهای که در بخش غیردولتی سرمایه‌گذاری کرده‌اند، داشته است.

حدود ۹۵ درصد ساختار کشتی را فولاد تشکیل می‌دهد که دوباره قابل استفاده است. با توجه به افزایش عمر شناورها، به‌ویژه کشتی‌های تجاری از جمله تانکرها، قلمرها و کشتی‌ها و آمار روزافزون خروج آنها از چرخه حمل‌ونقل دریایی نیاز به بازریافت استفاده دوباره از آن افزایش یافته است. در حال حاضر تعداد کشتی‌های ناوگان جهانی با ظرفیت ناخالص بالای ۵۰۰۰۰ GTD به طور تقریبی ۵۰۰۰۰ فروته کشتی با ظرفیت ناخالص بیش از ۱۸۰۰۰ فروته کشتی نیازمند بازریافت خواهند بود. علاوه بر این، در یک بحران اقتصادی، تعداد بیشتری از این میزان مورد انتظار است. بنابراین، با سرمایه‌وی بازار، عملی انتظار می‌رود فعالیت بیشتری در زمینه صنعت بازریافت کشتی انجام شود.

نگرانی مجامع بین‌المللی و زیست‌محیطی از تریات سوء عملیات بازریافت کشتی‌ها بر عوامل انسانی و محیط زیست بالاخره در ماه مه سال ۲۰۰۹ به تدوین کنوانسیون بین‌المللی هنگ‌کنگ در زمینه بازریافت کشتی‌ها از راه‌های ایمن و بی‌خطر برای محیط زیست منجر شد. هدف از کنوانسیون هنگ‌کنگ، ایجاد ابزار قانونی الزام‌آور برای اطمینان از نبود هرگونه خطر مربوط به سلامت و ایمنی انسان‌ها و محیط‌زیست، در طول فرآیند ایجاد بازریافت کشتی است. این نهاد سو به علت مشکلات ناشی از افزایش بازریافت کشتی‌های فرسوده، عدم رعایت نکات ایمنی در حین انجام عملیات بازریافت و انواع آلودگی‌های ناشی از آن و تأثیر نامطلوب بر محیط‌زیست دریای و سواحل مجال بازریافت به

وجود می‌آید. از نظر کنوانسیون، بازریافت کشتی به معنی قطعه‌قطعه کردن کامل یا جزئی کشتی به منظور پردازش یا استفاده دوباره از آن و همچنین فعالیت‌های وابسته مانند آبشار کردن، بشوید و بخورد یا مواد حاصله در سایت بازریافت کشتی به غیر از عملیات‌های فرآوری پیشرفته‌تر و دفع مواد زائد است.

کنوانسیون هنگ‌کنگ، بازریافت کشتی را با عنوان یک عمل مؤثر در توسعه پایدار به‌عنوان بهترین گزینه برای شناورها،ایی که به پایان عمر عملیاتی خود رسیدند،انه، بیام می‌کند. بنابراین، این کنوانسیون نه به معنای تأیید راهسازی عملیات بازریافت کشتی، بلکه به عنوان عاملی الزام‌آور در زمینه پیشرو و توسعه‌دهنده بازریافت کشتی در سرتاسر جهان جهت پاسخگویی به شناورهای نیازمند بازریافت است. این کنوانسیون از یک سو نقد و تکوین و از طرف دیگر ستایش شده‌است. به‌طور کلی، از طرف گروه‌های حامی محیط زیست، یک پاسخ و عکس‌العمل تلساعد برای یک مشکل بسیار بزرگ دیده می‌شود و یکی از همین گروه‌ها آن را به «غری قانونی کشتی» تشبیه کرده است. در طرف مقابل، تعدادی از کارشناسان برای پیشرفت‌های انسانی و شیادی از جمله رویکرد جامع به قوانین، که یک کشتی را در طول چرخه فعالیت آن از همه جوانب بررسی کرده‌است و همچنین ایجاد الگوی مناسب برای صدور گواهی‌نامه‌ها، انجام بازرسی‌ها، فهرست مواد و تجهیزات، که موجب برطرف کردن اینهاست موجود در زمینه عدم شناخت کشتی درباره کیفیت و کمیت مواد خطرناک به‌وجود آمده در طول چرخه فعالیت شناور، ستایش کرده‌اند.

قوانین ومقررات

بر اساس کنوانسیون هنگ‌کنگ کشتی‌های جنگی ناوگان کشتی‌های غیرتجاری و تحت مالکیت دولت کشتی‌های با ظرفیت ناخالص زیر ۵۰۰ تن و شناورهای که در تمام طول فعالیتشان فراسایه‌های داخلی یک کشور کنوانسیون نمی‌شوند



مواد خطرناک کشتی‌هایی که در پایان چرخه فعالیت خود قرار دارند، عبارتند از: بست موجود در عایق‌ها، روکش‌ها، پوشش کف، دیواره‌های کابین، بی‌فیل پای‌گرایس، PCB موجود در پوشش‌های رنگی و ترکیبات الکتریکی، باتری‌ها و سیستم‌ها، انواع پوشش‌های رنگی در بدنه کشتی و سایر بخش‌های حاوی ترکیبات TBT و هرات سنگین، آلایندگی‌های آبی بایوسلر شامل هیدروکربن‌های حلقوی آروماتیک موجود در آب‌خن کشتی، باقی‌مانده سوخت کشتی، دی‌کسین‌ها به طور عمده در اثر سوزاندن مواد نفتی، پلاستیک، بی‌وی‌سی و رنگ‌ها و ابیانت‌ها، زباله‌های پسمانده و نفت در مواد نفتی در سواحل و آلودگی‌های متعلقه در اثر سوزاندن انواع زباله‌های تولیدی است.

ماده ۱۷ کنوانسیون می‌گوید که هواگردها در معرض خطرهای تهدیدکننده سلامت قرار دهند و محیط زیست نیز نباید تحت تأثیر این صنعت قرار گیرد. اما مشخص نشده است که این امر چگونه و با کدام روش (سبوع و تکنیک) می‌تواند حاصل شود.

کنگ کشتی‌های جنگی، ناوها، کشتی‌های غیرتجاری و تحت مالکیت دولتی (حکومتی)، کشتی‌های با ظرفیت ناخالص زیر ۵۰۰ تن و شناورهای که در تمام طول فعالیتشان در آب‌های داخلی یک کشور تردد می‌کنند، مشمول الزامات کنوانسیون نمی‌شوند. همچنین در این کنوانسیون به دفع مواد زائد حاصل از عملیات و سرنوشت این مواد اشاره‌ای نشده است. این نوع رویکرد کنوانسیون مذکور، تحقق اهداف و تأثیرپذیری الزامات آن را در ایجاد یک صنعت بازیافت ایمن و پاک به شدت تضعیف می‌کند. اینگونه فعالیت‌ها از بازیافت در سبک اقدامات مخرب انجام شده در فاک‌ها جلوگیری می‌کند. ضمن اینکه کشتی‌جذاتی برای ایجاد یک چارچوب قانونی پایدار و محکم در راستای تحقق اهداف خود در اجرای الزامات کنوانسیون و تأثیرگذاری آنها در سطح جهانی ندارد.

۲- ایجاد و اجرای استانداردهای فنی
در این کنوانسیون به روشی اجباری برای بازیافت کشتی از راه‌های ایمن برای محیط زیست اشاره‌ای نشده است. و با وجود اینکه کنوانسیون مذکور سعی در معرفی حداقل استانداردها کرده است، اما روشی مخصوص و مشخص برای الگوبرداری و اجراء در بازیافت کشتی‌ها تعریف نکرده است. این کنوانسیون این وظیفه را بر عهده کشورهای عضو قرار داده است که تعیین کنند کدام روش ایمن و از لحاظ محیط زیستی بی‌خطر است.

این روش‌ها می‌تواند شامل اسکرپ در کنار

تصویب کنوانسیون هنگ‌کنگ به منظور تعیین یک گام به جلو در جهت تأمین سلامت و ایمنی نیروی کار و حفاظت از محیط زیست در ارتباط با صنعت بازیافت کشتی است و با وجود نواقص و کاستی‌های موجود یک تلاش قابل ستایش در راستای ایجاد یک صنعت ایمن و پاک است.

اسکله، داک خشک و به هم زدن باشد که الزامات کنواسیون را برآورده کند. به عنوان مثال مسأله ۱۷ کنواسیون مذکور می‌گوید که مراکز بازیافت کشتی نباید کارگران را در معرض خطرهای تهدید کننده سلامت قرار دهند و محیط زیست نیز نباید تحت تأثیر این صنعت قرار گیرد، اما مشخص نشده است که این امر چگونه و با کدام روش (ششویه و تکنیک) می‌تواند حاصل شود.

۳- نبود عامل محرک و انگیزشی برای مراکز بازیافت کشتی
موفقیت کنواسیون هنگام کتنگ، منوط به تأیید و همسکاری دولت‌های اصلی دارای تسهیلات بازیافت کشتی مانند، هند، پاکستان، بنگلادش، چین و ترکیه است. زیرا یکی از شروط اصلی لازم‌الاجراء شدن کنواسیون، امضای ۱۵ کشور که دارای حداقل ۴۰ درصد تناژ حمل و نقل جهانی (تناژ ناخالص) هستند.

از میان این کشورها فقط ترکیه این کنواسیون را امضا کرده و در حال تیرگی مراحل تصویب آن است. چین در حال تهیه چارچوب قانونی بر اساس الزامات کنواسیون برای الحاق به آن است اما کشورهای شبه‌قاره هند تا اجرای الزامات مربوط به کنواسیون، فاصله زیادی دارند. این در حالی است که تیره هرگونه عمل مشتوق، محرک و سازگار حمایتی از سوی کنواسیون برای ارتقای این مراکز، اشتیاق و علاقه این دولت‌ها را برای امضای کنواسیون، بسیار کمرنگ کرده است.

۴- وابستگی بیش از حد به فرایند
کنواسیون هنگام کتنگ، به طور قابل ملاحظه‌ای به فرآیندهای از قبیل دریافت گواهینامه‌ها، بازرسی‌ها، بازرسی‌ها، نقشه سایندهای بازیافت کشتی، طرح بازیافت کشتی و غیره متکی است. این بدین معناست که در تمام یک مرجع، تاقر تأیید و بی طرف دولتی‌های بازیافت ممکن است به خاطر منافع اقتصادی، بازیافت با شرایط استاندارد پایین و یا غیر استاندارد را تأیید کند.

۵- امتیازات غیر معقول برای صاحبان کشتی‌ها
یک مرور کلی کنواسیون هنگام کتنگ نشان می‌دهد که وظایف مالکان کشتی‌ها فقط به دریافت دو گواهینامه (گواهینامه بین‌المللی فهرست مواد خطرناک (ICIM) و گواهینامه بین‌المللی آمادگی برای بازیافت (IBRC)

خلاصه می‌شود. همچنین کنواسیون مذکور هیچ مسئولیتی در مقابل پاکسازی کتنگ و نهایی کشتی بر عهده مالکان قرار نداده است. از طرف دیگر این کنواسیون، داک‌های بازیافت را به شدت ملزم به اطلاق کتنگ با الزامات موجود در کنواسیون کرده است و این یک عدم توازن غیر عادلانه را بین وظایف صاحبان شناورها و داک‌های بازیافت کشتی در زمینه اجرای الزامات کنواسیون به وجود آورده است.

۶- امکان تغییر بروج کشتی‌های عضو کنواسیون
یکی دیگر از ایمنی‌های این کنواسیون این است که کشتی‌های با بروج کشور عضو کنواسیون بعد از تغییر بروج به یک کشور غیر عضو می‌توانند در داک‌های کشورهای غیر عضو بازیافت شوند. چنین مسأله‌ای این پیام را به کشورهای دارای صنعت بازیافت می‌رساند که در صورت عدم امضای کنواسیون نیز می‌توانند کشتی‌های زباده‌ی را برای بازیافت در سایت‌های بازیافت خود پذیرا باشند که این مسأله در کوتاه مدت علمی برای به موفقیت رسیدن این کنواسیون و شکست آن می‌شود.

موانع چالش‌ها و الزامات توسعه صنعت بازیافت کشتی در کشور
از جمله موانع و چالش‌های توسعه صنعت بازیافت کشتی در کشور می‌توان به موارد زیر اشاره کرد:
۱- نداشتن جایگاه قانونی محکم و مستند و زیرساخت‌های قوی جهت اجرایی شدن قوانین بازیافت کشتی در کشور:
۲- تدوین نشدن دستورالعمل‌ها و استانداردهای زیست‌محیطی داخلی دربار این صنعت توسط سازمان حفاظت محیط زیست بر اساس برنامه سازمان بین‌المللی دریانوردی.
۳- تدوین نشدن دستورالعمل و استانداردهای لازم ایمنی و بهداشت کار دربار این صنعت توسط وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی.
۴- نبود همسکاری و هماهنگی لازم توسط سازمان‌های مرتبط و وجود یک نگرش منفی دربار این صنعت به دلیل احتمال آلودگی‌های زیست‌محیطی و تجربه‌های مشابه دربار تیرد استانداردهای زیست‌محیطی، ایمنی و بهداشت کار در کشورهای آسیایی.
۵- نبود استانداردهای مشخص برای تعیین عمر مفید کشتی‌ها با توجه به نوع شناور، نوع فعالیت، شرایط

فریزگی تأثیر گل‌ریز بر ساختار کشتی توسط مؤسسات زمین‌دیدی با سایر مؤسسات دریای صلاحیت
الزامات مورد نیاز برای توسعه صنعت بازیافت در کشور
۱- تدوین برنامه مدیریت زیست‌محیطی و تقویت قوانین به‌عنوان ارزاهای اجرایی در جهت کاهش اثرات سوء و آلودگی برای تداوم بازرگانی سایت‌های بخش صنعت با محیط زیست.
۲- بازرسی زیست‌محیطی توسط مرجع کار برای اطمینان از حفظ استاندارد و ارزیابی عملکرد زیست‌محیطی.
۳- آموزش و اطلاع‌رسانی محیط زیست در امر بازیافت کشتی‌ها و تربیت نیروهای متخصص و تدوین الزامات ایمنی با توجه به مخاطره آمیز بودن

این صنعت برای نیروی کار درگیر در عملیات:
۴- تهیه تجهیزات و امکانات مورد نیاز برای صنعت ابرای و بازیافت کشتی و حضور فعال بخش خصوصی با پشتیبانی مالی مناسب برای تهیه تجهیزات.
۵- نظارت سازمان حفاظت محیط زیست و سازمان بنادر و دریانوردی در چهارچوب قانون.
۶- پذیرش مسئولیت توسط سازمان‌ها و نهادهای مرتبط (سازمان بنادر و دریانوردی - سازمان حفاظت محیط زیست وزارت صنعت، معدن و تجارت - وزارت علوم، تحقیقات و فناوری).
۷- ایجاد چند حوضه مشخص سا نظارت همه‌جانبه و آزمایشات و تحقیقات مورد نیاز و نظارت در طی عملیات.
۸- انجام تألیف لازم‌روی داده‌ها و استفاده از تالیف

قوانین ومقررات



نداشتن جایگاه قانونی محکم و زیرساخت‌های قوی جهت اجرایی شدن قوانین بازیافت کشتی و تدوین نشدن دستورالعمل‌ها و استانداردهای زیست‌محیطی داخلی از الزامات مورد نیاز برای توسعه صنعت بازیافت در کشور است.

تجزیهات این طرح برای گسترش استانداردهای این صنعت جهت تقویت و بهبود اقتصاد کشور. تصویب کنواسیون هنگام کتنگ به طور یقین یک گام به جلو در جهت تأمین سلامت و ایمنی نیروی کار و حفاظت از محیط زیست در ارتباط با صنعت بازیافت کشتی است.

به طور کلی، کنواسیون بین‌المللی هنگام کتنگ در زمینه صنعت بازیافت کشتی از راه‌های ایمن و پاک برای محیط زیست یک چارچوب قانونی در سایه حمایت سازمان بین‌المللی دریانوردی است که بیان‌کننده مشکلات موجود در زمینه صنعت بازیافت کشتی به عنوان یک نگرانی جهانی در این زمینه است و با وجود توافق و کاستی‌های موجود یک تلاش قابل ستایش در راستای ایجاد یک صنعت ایمن و پاک است.

نسرین آتک، کارشناس مقوله‌های فولادی دریا- اداره کار بنادر و دریانوردی استان بوشهر
مهدی عیوضی، کارشناس مسئول نظارت و آموزش کارگاه‌های شناورسازی و مؤسسات رجعدیدی
اداره کار بنادر و دریانوردی استان بوشهر



آشنایی با بیمه دریایی (۲۳)

استثنائات مسؤولیت تصادم

مجموعه شرایط RDC فقط مربوط به مسؤولیت‌های قانونی ایجاد شده توسط بیمه‌گذار در نتیجه مستقیم وقوع تصادم مابین کشتی بیمه‌شده و کشتی دیگری است.

اصولاً قصد بیمه‌گران در تدوین مجموعه شرایط RDC این بوده که این شرایط فقط مربوط به مسؤولیت‌های قانونی ایجاد شده توسط بیمه‌گذار بیمه‌شده و کشتی دیگر باشد و این پوشش به‌علاوه از آنچه در بند (۱-۸) کلوز «۲۸» بیان شده است، گسترش داده نمی‌شود. برای تأکید بر روی این خواسته بیمه‌گران، بند (۳-۸) کلوز «۲۸» انواع مشخص خساراتی را که تحت پوشش شرایط RDC نیست، بیان می‌دارد. استثنائات قید شده در بند (۳-۸) تشریح می‌شود، قبل از آن بند «(۳-۸) کلوز را جهت آشنایی بیشتر بخوانید:» (۳-۸) تعهدات ذکر شده در بند (۸) شامل وجوهی که ممکن است بیمه‌گذار بابت موارد زیر پرداخت کند نخواهد بود:

(۱-۴-۸) درداشتن یا جابه‌جا کردن موانع بقایای کشتی، کالا یا هر شیء دیگری؛
(۲-۳-۸) خسارت‌ها در اثر برخورد با هر نوع مال متغول یا غیرمتغول به جز کشتی دیگر یا اموال موجود در آن کشتی؛

(۳-۴-۸) کالا یا سایر اموال موجود در کشتی بیمه شده یا تجهیزات کشتی مورد بیمه در مقابل آنها؛
(۴-۴-۸) قوت مصدمه بدنی یا بیماری؛
(۵-۴-۸) آلودگی یا فساد و یا طغرات ناشی از آنها در ارتباط با هر نوع مال متغول یا غیرمتغول یا هر شیء دیگر (به جز کشتی‌ها و محمولات مربوط به آنها که کشتی بیمه شده یا آنها تصادم کرده یا محمولات آن کشتی)»

جابه‌جایی لاشه (بند ۱-۴-۸)

در جایی که یک کشتی در تواجی تحت کنترل مقامات محلی (مانند بندر و یا انگره‌گاه، کانال محال تردد شناورها، رودخانه محال تردد و...) غرق شده و یا به گل نشیند، مقامات محلی می‌توانند دستور جابه‌جایی لاشه شناور یا بقایای آن و یا آنگساری کاتالها و یسا آبراه‌های محال ترده شناورها را صادر کنند. هزینه چنین اقداماتی از مسؤولیت‌های قانونی مالک شناور آسیب‌دیده است.

حتی در جایی که خسارت کلی بر اساس شرایط بیمه‌نامه بدنه و ماشین‌الات پرداخت شده باشد و بیمه‌گران از حق جانشینی برای ثبت شناور به نام خود استفاده کرده باشند که در چنین شرایطی باید به نظر می‌رسد مسؤولیت جابه‌جایی لاشه شناور بر عهده مالک لاشه و یا کلوب F&I وی خواهد بود. باید به خاطر داشت که شرایط RDC به عنوان یک قسار داد جداگانه در کنار بیمه‌نامه بدنه و ماشین‌الات است.

بیمه‌گران در بند (۱-۴-۸) شفاف‌سازی می‌کنند که هرگونه مسؤولیتی که بیمه‌گذار در ارتباط با جابه‌جایی لاشه کشتی ایجاد می‌کند

(خواه این لاشه شناور بیمه شده باشد، خواه شناور طرف تصادم باشد، کالا و یا اموال پرروش کشتی باشد و یا هر اموال دیگری تحت شرایط RDC تحت پوشش نخواهد بود.

برخورد با اجسام (بند ۲-۴-۸)

وقتی موضوع مسؤولیت تصادم در بیمه‌نامه بدنه شناورها، مورد نظر است، مرسوم است که در بیان استثناء مسؤولیت تصادم به موضوع هر چیزی غیر از کشتی و یا شناور، به عنوان یک شیء اشاره می‌شود. گاهی، در جایی که بیمه‌گران موافقت کرده‌اند تا چهار چهارم مسؤولیت را در شرایط RDC و در بیمه‌نامه بدنه پوشش دهند، بیمه‌گران پوشش بیمه‌نامه را برای مسؤولیت در مقابل برخورد با اجسام ثابت و یا متحرک گسترش می‌دهند اما در غایب چنین پوشش اضافی در کلوز «۲۸» بند (۲-۴-۸) هرگونه مسؤولیت را برای برخورد با اجسام دیگر استثناء می‌کنند.

کالای بی‌روی کشتی بیمه شده (بند ۲-۴-۸) در جایی که شناور بیمه شده یا شناور دیگر تصادم می‌کند، ممکن است کالای بی‌روی شناور بیمه شده از بین رفته و یا آسیب ببیند. شرایط RDC مسؤولیت در قبال کالای موجود را بر روی شناور، مقاله، پوشش می‌دهد اما بند (۲-۴-۸) مشخص می‌کند که هیچ خسارتی در ارتباط با کالای حمل شده توسط شناور تحت پوشش بیمه بدنه، قابل بررسی و جبران توسط بیمه‌نامه نخواهد بود. این استثناء همچنین شامل مسؤولیت‌های ایجاد شده توسط بیمه‌گذار برای سایر اموال (مانند اموال خدمه، بار همراه مسافران و...) بر روی شناور بیمه شده که ممکن است از بین رفته و یا خسارت ببینند نیز می‌شود.

هزینه عدم النفع کشتی بیمه‌شده بند (۲-۴-۸) در مواقعی که خسارت وارده در اثر تصادم نتجتین باشد، هر دو کشتی تصادم‌کننده و یا یکی از آنها برای مدت طولانی به دلیل انجام تعمیرات زمینگیر شود. در خلال این زمان بهر میزان کشتی متغعی را به دلیل عدم استفاده از کشتی، از دست خواهد داد. هر چند شرایط RDC مسؤولیت قانونی بیمه‌گذار را در ارتباط با عدم النفع کشتی دیگر و اموال بی‌روی آن در زمان وقوع تصادم دیگر و پوشش می‌دهد اما بند (۲-۴-۸) بیان می‌دارد که شرایط RDC بیمه‌گذار را در مقابل زیان ایشان در مقابل کشتی بیمه‌شده خود، تحت پوشش قرار نمی‌دهد.

خسارت جانی و غیره (بند ۴-۴-۸) بیمه‌نامه بدنه و ماشین‌الات تحت کلوز «۲۸» به

بیمه و حقوقی



در جایی که یک کشتی در تواجی تحت کنترل مقامات محلی غرق شده و یا به گل نشیند، مقامات محلی می‌توانند دستور جابه‌جایی لاشه شناور و یا آنگساری آبراه‌های محال تردد شناورها را صادر کنند. هزینه چنین اقداماتی از مسؤولیت‌های قانونی مالک شناور آسیب‌دیده است.



در جایی که ممکن است کالای بر روی کشتی بیمه شده در مقابل کالای موجود بر روی کشتی شناور مقابل پوشش می‌دهد اما بند (۴-۳) پوشش می‌دهد اما بند (۴-۳) ارتباط با کالای حمل‌شده توسط کشتی تحت پوشش بیمه‌نامه نخواهد بود.

موضوعی که بیمه‌نامه برای آن صادر شده است (کشتی) می‌پردازد و نه بیمه براساس مشمول به کار بر روی آن و یا افراد دیگری که در زمان خسارت بر روی کشتی قرار داشته‌اند. ضمناً بیمه‌گران تعالی‌نارند شرایط RDC را جست‌وجو کرده تا نتوانند مسئولیت بیمه‌گران برای خسارت جانی و یا جرح برسد و یا بیماری اشخاص مشمول بر روی کشتی و یا هر جانی دیگر را پوشش دهد. هر چند چنین مسئولیتی به تبع تعادم به وجود آمده باشد باید توجه داشت که جایی که مسئولیت اودی می‌باشد یا اودی ایصال کشتی دیگر به دلیل تعادم، جزء استثنائات شرایط RDC نیست (بند ۴-۳-۵). این استثناء شامل مسئولیت خسارت جانی، مصدومیت برسد یا بیماری ناشی از اودی هم نمی‌شود.

اودی و یا اودی محیطی بند (۴-۳-۵): بدون شک یکی از خطرات مهم در هنگام تعادم نشد و یا زلزله، سوخت (سوخت مصرفی شناور و یا سوخت به عنوان کالای مورد حمل در شناور) است که باعث ایجاد خسارت و زور خطر برای محیط زیست می‌شود. با اشاره به شرایط خسارت قابل برسی (بند ۷-۳-۲۸) به شرح ذیل، یادآور می‌شود که بیمه‌گران مسئولیت خسارت را به شناور بیمه شده به دلیل اقدامات مقامات دولتی برای جلوگیری و یا کاهش خطر اودی سوخت قبول می‌کنند. اما این تأیید شامل مسئولیت‌های بیمه‌گران برای خسارت محیطی به سبب اودی سوخت نمی‌شود.

(۷) خطر اودی: این بیمه‌گران ناشی از خسارت یا آسیب‌پذیری کشتی را که به علت عمل مقامات دولتی (در حدود اختیاراتی که به آنها داده شده است) و به منظور پیشگیری یا کاهش خطر اودی می‌تواند آن ایجاد می‌شود. هر صورتی که ناشی از خسارت وارد شده به کشتی و مورد تعادم بیمه‌گران باشد، چنان

خواهد کرد، مشروط بر اینکه عمل مقامات دولتی در این خصوص به علت اعمال یا نفلت در انجام وظیفه بیمه‌گران، مالکان کشتی یا مدیران کشتی در فر پیشگیری یا کاهش خطر اودی یا تعدد آن نباشد. فرمانده، افسران، کارکنان یا راهنمای کشتی هر چه مالک سهمی از کشتی باشند از نظر مقررات این بند مالک تلقی نمی‌شوند.^{۱۱}

استثنا بیان شده در بند (۴-۳-۵) روشن می‌سازد که مسئولیت بیمه‌گران برای اودی زیست‌محیطی تحت پوشش مجموعه شرایط تعادم نیست. با این وجود، باید توجه داشت که برخلاف این استثناء مسئولیت بیمه‌گران (در صورت وجود) برای خسارت به شناور دیگر و یا اموال موجود بر روی آن به سبب اودی یا تبعات ناشی از تعادم تحت پوشش شرایط RDC خواهد بود. در این ارتباط چنین زبان و یا خسارتی به سایر خسارات تحت پوشش شرایط RDC در بند (۸-۱-۱) اضافه شده و تا سقف اشاره شده در آن قابل برسی و پرداخت خواهد بود. افراد یا تجزیه‌ای که با استثنائات شرایط RDC در کالو: ۲۸ و ویرایش سال ۱۹۸۲ آشنا هستند، می‌دانند که یک استثناء اضافه‌تر در این کالو در ویرایش سال ۱۹۹۵ بند (۴-۳-۵) تبیین شده است. این استثناء مربوط به پاداش نجات مورد انتظار در کانسپون بین‌المللی نجات ۱۹۸۹ است. شایان ذکر است نکات مربوط به موضوع پاداش نجات تحت عنوان کاهش زبان زبان همگانی و نجات در (بند ۱) بیان شد. استثنائات برتر (حاکم) بندهای (۲۴-۲۷) ضمناً تأیید استثنائات بیان‌شده در بندهای (۲۴) تا (۲۷) را فراموش کرد. هیچ‌یک از این استثنائات در بند (۸) کالو بیان نشده‌اند، برتر که این استثنائات از جمله شرایط حاکم و برتر در بیمه‌نامه است؛ لذا هر چند مجموعه شرایط RDC تحت عنوان شرایط جداگانه برای خسارت سواولیت تعادم محسوب می‌شود، همه خسارات قابل برسی بر اساس شرایط RDC گام‌گام مشروط به استثنائات حاکم فوق‌الذکر خواهد بود. بنابراین به طور مثال در جایی که تعادمی ناشی از یک اقدام خرابکارانه به وسیله یکی از خدمه کشتی ایجاد شود، وقتی استثناء بند (۲۴) کالو: ۲۸ هیچ خسارتی در ارتباط با این تعادم قابل پرداخت نخواهد بود.

سهم بیمه‌گران از خسارت (فرانشیز) بند (۱-۱۲): خسارات تحت شرایط RDC مشروط به سهم بیمه‌گران از خسارت، در بیمه‌نامه قید شده خواهد بود و از آنجا که هیچ استثنائی برای حتی شرایطی که کشتی بیمه‌شده در تعادم دچار خسارت کلی شود نیز وجود نخواهد داشت، گام‌گام تحت شرایط RDC موضوع سهم بیمه‌گران از خسارت

اعمال خواهد شد.

هزینه‌های حقوقی در ارتباط با مسوولیت تعادم در همه موارد مطرح‌شده در دادگاه، هزینه‌های دادگاهی توسط طرفی که اقدام حقوقی را انجام داده‌و کسی که از خود دفاع می‌کند، تأمین می‌شود. در غایب هر حکم دادگاهی مختلف این رویه معمولاً هر طرف هزینه‌های خود را متقبل می‌شود. لذا بر اساس میزان تقصیر هر کشتی، بیمه‌گران باید برای موارد ذیل پرداختی را انجام دهند.

هزینه‌های اقدام: این مورد شامل هزینه‌های صورت‌گرفته توسط بیمه‌گران در اقدامات حقوقی برای باز یافت خسارت وارده در تعادم می‌شود. هزینه‌های دفاع: این هزینه شامل هزینه‌های صورت‌گرفته توسط بیمه‌گران در اعتراض و مقابله با ادعای اعلامی توسط اشخاص ثالث علیه ایشان و همچنین هزینه‌های حقوقی صورت‌گرفته توسط بیمه‌گران در محدود کردن مسوولیت خود بر اساس قوانین بین‌المللی است.

هزینه‌های اقدام بین بیمه‌گران و یا بیمه‌گران و یا کلوپ R&I تقسیم می‌شود. بر اساس نوع مورد پیش آمده، بیمه‌گران سهمی از چنین هزینه‌هایی را که مرتبط با خسارات پرداختی تحت پوشش بیمه‌نامه بوده و کشتی بیمه‌شده موجب ایجاد آن شده باشند را متقبل می‌شوند. شرایط RDC هزینه‌های اقدام را تحت پوشش ندارد.

مشروط به موافقت کشتی بیمه‌گران، هزینه‌های دفاع در ارتباط با مسوولیت ادعا شده علیه بیمه‌گران توسط اشخاص ثالث در نتیجه تعادم خواهد بود. هر چند این هزینه‌ها به مسوولیت قابل برسی تحت شرایط RDC مربوط باشد (به طور مثال بیمه‌گران مسوولیتی در مقابل چیران هزینه‌های دفاع بیمه‌گران در ارتباط با خطرات استثناء شده نخواهند داشت).

به هر حال تأکید می‌شود (به بند ۲-۸) توجه فرمایید) که بیمه‌گران مسوولیت خود را در بیمه‌نامه به سه چهارم هزینه‌های حقوقی ایجاد شده توسط بیمه‌گران محدود می‌کنند، بنابراین باقیمانده آن بر عهده بیمه‌گران و یا کلوپ R&I ایشان خواهد بود. باید توجه داشت که مسوولیت بیمه‌گران تحت بند (۲-۸) مازاد بر هر مسوولیت دیگری، بر عهده بیمه‌گر تحت شرایط RDC خواهد بود؛ حسی در جایی که محدوده سه چهارم ارزش بیمه شده احاطه شده باشد (مطابق که در بند ۲-۸ آمده است).

تعادم مابین شناورهای هم‌مالک
اگر بیمه‌گران مالک دو شناور درگیر در یک تعادم باشند و یا شناورهایی که تحت مدیریت مشترک

قرار داشته باشند، به این قبیل شناورها اصطلاحاً هم‌مالک و یا Sisterships گفته می‌شود، هیچ‌گونه هزینه حقوقی بین دو شناور هم‌مالک وجود نخواهد داشت، چراکه مالکان و یا مدیران نمی‌توانند علیه یکدیگر اقدام حقوقی انجام دهند. شرایط RDC (بند ۸-۱) پوشش‌های بیمه‌نامه را در مواقعی که بیمه‌گران می‌توانند به عنوان هزینه‌های حقوقی به شخص ثالثی و به تبع تعادمی که شناور بیمه‌شده در آن دخیل باشد، پرداخت کرده باشد، محدود می‌کند. در کالو شرطی برای مواقعی که کشتی بیمه شده با کشتی هم‌مالک تعادم کرده باشد (جایی که هزینه‌های حقوقی وجود نخواهد داشت) بیان نشده است. البته، از ارتباط دو کشتی، صاحبان کالا و ذی‌نفعان دیگر را که در اثر تعادم زیان دیده باشند از حق خود برای ادعای خسارت علیه کشتی و تحت عنوان یک شخص ثالث، منع نمی‌کنند. بنابراین بیمه‌گران می‌توانند به عنوان مسوولیتی شخص ثالث برای کالای بر روی کشتی دیگری مورد ادعا قرار گیرد که این مسوولیت تحت پوشش شرایط RDC نخواهد بود.

این پیچیدگی و سایر شرایط پیچیده که به واسطه ارتباط هم‌مالکی به وجود می‌آید در بند (۹) کالو ۲۸-۱-۲ خودی مرتفع می‌شود به صورتی که بیان می‌دارد در شرایط هم‌مالکی کشتی‌ها به عنوان کشتی‌هایی که دارای مالکیت مستقل هستند، در نظر گرفته خواهند شد.

(۹) کشتی هم‌مالک: در صورتی که کشتی بیمه‌شده با کشتی دیگری تعادم کند یا از خدمات نجات آن کشتی متفع شود و هر دو کالاً یا بخشی از آنها متعلق به یک مالک یا دارای مدیریت واحد باشند، بیمه‌گران همان حقوقی در این بیمه برخوردار است که در صورت تعلق کشتی طرف تعادم به مالک دیگر از آن برخوردار خواهد بود. پس در این صورت برای تعیین مسوولیت ناشی از تعادم و مبلغ قابل پرداخت بابت خدمات انجام شده، موضوع به یک داور که با موافقت بیمه‌گر و بیمه‌گران تعیین می‌شود، محول خواهد شد.^{۱۲}

از آنجایی که در چنین مواردی رای دادگاه وجود ندارد، برای تشخیص مسوولیت، بیمه‌گران موافقت می‌کنند از نظر یک داور مستقل منتخب بیمه‌گر و بیمه‌گران تئیت کنند. داور فرد تقصیر را تشخیص داده و مسوولیت یک کشتی در مقابل دیگری را از زبان و محاسبه می‌کند. سپس محدودیت سه چهارم محاسبه می‌شود.

باید توجه کرد که بند (۹) درباره خدمات نجات ارائه شده به و یا به وسیله یک شناور هم‌مالک نیز صدق خواهد کرد.

بیمه و حقوقی



خسارات تحت شرایط RDC مشروط به سهم بیمه‌گران از خسارت، در بیمه‌نامه قید شده خواهد بود و از آنجا که هیچ استثنائی برای حتی شرایطی که کشتی بیمه‌شده در تعادم دچار خسارت کلی شود نیز وجود نخواهد داشت، گام‌گام تحت شرایط RDC موضوع سهم بیمه‌گران از خسارت اعمال خواهد شد.

مجدد حثی معول مدیریت بیمه‌های کشتی و هواپیما، کلا شرکت سهامی بیمه ایران (maharati@iraninsurance.ir) توفین حثی معول اداره کارگزاری‌های اختفوی مدیریت کلاهی شرکت سهامی بیمه ایران

محیط زیست



از متداول ترین عوامل افزایش مصرف سوخت و اتلاف انرژی، عدم سرویس و نگهداری نامناسب سیستم سوخت است که این موضوع مطابق با استاندارد جهان ISO3046/1 یا بد با انجام اقدامات مناسب جهت دستیابی به هدف استفاده بهینه از منابع انرژی صورت گیرد.

- عوامل افزایش مصرف سوخت و اتلاف انرژی، عدم سرویس و نگهداری نامناسب سیستم سوخت است که این موضوع مطابق با استاندارد جهانی ISO3046/1 باید با انجام اقدامات زیر جهت دستیابی به هدف استفاده بهینه از منابع انرژی، صورت گیرد.
- پایش عملکرد پمپهای سوخت و تنظیم به موقع آنها.
- پایش تجهیزات الکترونیکی و مکانیکی سیستم های سوخت دیزل ها و تنظیم و سرویس به موقع آنها.
- تمویض به موقع فیلترها.
- پایش و تمویض به موقع مواد روان کاری.
- پایش فرآیند احتراق دیزل ها.
- پایش سیستم خشک کاری و استفاده از افزودنی های مجاز.
- پایش سیستم واتش و سرویس به موقع آنها در جهت کاهش امپلکاکا.
- پایش و سرویس به موقع دستگاه انتقال دهنده قدرت (گیربکس).
- پایش گینگی سوخت مصرفی مطابق جدول ذیل بر اساس استاندارد ISO3046/1

ردیف	مشخصات	واحد	مقدار	روش تست مطابق استاندارد
۱	جرم حجمی در ۱۵ درجه سانتیگراد	کیلوگرم بر لیتر		ASTM-D4052
۲	موگورد	درصد وزنی		ASTM-D2622
۳	خاکستر	درصد وزنی		ASTM-D482
۴	آب	درصد حجمی		ASTM-D95
۵	فیر	درصد وزنی		IP-143
۶	انرژی حرارتی، خالص	مگاژول بر کیلوگرم		ASTM-D340
۷	انرژی حرارتی، ناخالص	مگاژول بر کیلوگرم		ASTM-D340
۸	ولادیم	ق. د. م		UOP-391
۹	سدیم	ق. د. م		UOP-391
۱۰	گرانروی سینماتیک در ۵۰ درجه سانتیگراد	سانتی استوک		ASTM-D445
۱۱	گرانروی سینماتیک در ۱۰۰ درجه سانتیگراد	سانتی استوک		ASTM-D445
۱۲	گرین یا قهوه ای	درصد وزنی		ASTM-D159
۱۳	نقطه یززش	درجه سانتیگراد		ASTM-D97
۱۴	نقطه اشتعال	درجه سانتیگراد		ASTM-D93
۱۵	آلومینیوم	ق. د. م		UOP-391



تأثیر زیست محیطی مدیریت نگهداری تجهیزات

بر اساس ماهیت و نوع کاربری تجهیزات از نظر اصول و ساختار، تجهیزات تفکیک جزیقیل ها، ماشین آلات کار خانجیات صنعتی، تجهیزات مورد استفاده در صنعت حمل و نقل نظیر شناورها و غیره همواره عامل مهمی در اتلاف انرژی و تولید ضایعات هستند.

کنترل و بهینه سازی این عوامل ضمن صرفه اقتصادی، تأثیر به سزایی در محیط مهم محیط زیست دارد. امروزه نهادهای صاحب نظران در مباحث منابع و مکانیک از طراحی تا نگهداری همواره بر پیاده سازی و اجرای مدیریت نگهداری و تعمیرات پیشگیرانه تجهیزات تأکید دارند. این موضوع اثر بخشی قابل توجهی در جلوگیری از اتلاف انرژی و کاهش ضایعات تعمیرات تجهیزات دارد که خود تولیدکننده ضایعات از محیط زیست است.

در این مقاله با بررسی داده ها و نتایج حاصله از اجرای مدیریت نگهداری و تعمیرات پیشگیرانه تجهیزات دریایی (شناورها) به بررسی نقش و تأثیر

این مدیریت بر معوله محیط زیست در راستای اهداف و چشم اندازهای توسعه کشور می پردازیم. اجرای مدیریت نگهداری و تعمیرات پیشگیرانه تجهیزات دریایی مزایای ذیل است:

- کاهش اتلاف انرژی
- کاهش ضایعات ناشی از تعمیرات
- صرفه جویی در منابع
- بهینه سازی فرآیندها و منطبق و همگن کردن آنها با اصول محیط زیست
- با توجه به گسترده گی و فراگیر بودن مزایا و ساخت متأثر از مدیریت نگهداری و تعمیرات پیشگیرانه تجهیزات در معوله محیط زیست، در ابتدا موضوع مهم و استراتژیک کاهش مصرف سوخت و ضایعات

تأثیری که در این مقاله مورد تحلیل و سنجش قرار گرفته است، عمدتاً بر اساس داده های میدانی و گزارشات فنی از شناورهای ادره کال ناخدر و دریانوردی استان خوزستان، منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره) جهت اثبات موضوع استفاده شده است.

(۱- پایش مصرف سوخت (Fuel Consumption Analysis))

در مدیریت نگهداری تجهیزات، بخش های مختلف تجهیزات را پایش می کنند که یکی از مهمترین و حساسترین آنها، سیستم سوخت است و سیستم مشکل از اجرای همگامی است. از متداول ترین



پس از اجرای اقدامات فوق، می‌توان تأثیر پذیری اجرای این سیستم را بر دموغوله کاهش مصرف و آلاینده‌ها بررسی کرد.

۱-۱) کاهش مصرف

عدم سرویس و تعمیرات به‌موقع و تنظیم نبودن سیستم پاشش سوخت در احتراق دیزل‌ها، ضمن کاهش رانندگیان خروجی هر دستگاه موجب افزایش مصرف سوخت می‌شود. اما آنچه که می‌تواند از این سیستم و عمل مخرب جلوگیری کند، اجرای نگهداری و تعمیرات پیشگیرانه است. براساس نتایج حاصله پس از اجرای مدیریت بندر امام خمینی (ره)، ۲۱ درصد کاهش مصرف سوخت با هر نظر گرفتن ساعات کارکرد تجهیزات تحقق یافته‌است که این کاهش به‌طور میانگین جهت هر فروند شناور هشت تن سوخت است و با احتساب اینکه سالانه ۵۰۰ فروند شناور موجود در چرخه حمل‌ونقل وجود داشته‌باشد، سالانه چهار هزار تن از مصرف بی‌بهره انرژی سوخت جلوگیری به‌عمل می‌آید. از اقداماتی که در این

بر اساس مقررات و الزامات سازمان بین‌المللی دربارۀ (IMO) هر شناور باید هر ۲۱۵ سال یکبار جهت انجام تعمیرات اساسی به‌منظور حسن سلامت آن به‌حوضه خشک‌اقدام شود

تولید منواکسید کربن یا CO₂ به دلیل احتراق ناقص در موتور تولید می‌شود. در احتراق ناقص اکسیژن کافی برای واکنش با کربن موجود در سوخت در دسترس نیست؛ لذا منجر به تولید منواکسید کربن می‌شود که گاز بی‌رنگ، بی‌بو و سمی است. اکسید نیترژن یا NOx ناشی از احتراق در درجه‌های بالا به‌وجود می‌آید که این آلودگی‌ها غالباً توسط بناد پراکنده شده و الگوی به‌نام پراکنش‌های خروجی (exhaust plume) ایجاد می‌کند و می‌توان با نگهداری و باسندها از روش‌های مدیریت تر بافزاری استفاده از دستسورال‌ها و توصیه‌های صاحب‌نظران و سارنده تجهیزات و با اقدامی پیشگیرانه، گامی سبز در این خصوص برداشت.

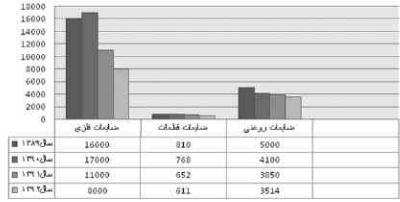
۲- کاهش ضایعات ناشی از تعمیرات

مدیریت تجهیزات دریایی اغلب به‌عنوان جزء ضروری شناخته می‌شود. این امر نیازمند است که یک دستگاه و تجهیز تا زمانی که سالم است، تازگی به سرویس و تعمیرات ندارد. تعمیرات (Reactive Maintenance) این دیدگاه و مدیریت، ضمن افزایش خارج از سرویس کردن تجهیزات، موجب تولید حجم زیاد ضایعات ناشی از تعمیرات می‌شود که بیشترین این ضایعات غیرقابل بازیافت هستند. براساس مقررات و الزامات سازمان بین‌المللی دربارۀ (IMO) هر شناور باید هر ۲۱۵ سال یکبار جهت انجام تعمیرات اساسی به‌منظور حسن سلامت آن به‌حوضه خشک‌اقدام شود. در سال ۱۳۸۸ یک فروند بندک کشتی با قدرت ۲۴۰۰۰ اسب بخار در مجتمع بندری اسام خمینی (ره) پروبی فاک سررسه مستقر شد که پس از انجام بلاستینگ، ضخامت سنجی بدنه و مخازن شناور مذکور، ۲۵ متر از بدنه خارج و ۹۵ متر از بدنه مخازن سینه شناور تشریح ورق شد. با احتساب هر متر

ورق هشت میلیمتر معادل ۸۰ کیلوگرم در این تعمیرات بیش از ۱۰ تن ورق تمویض و به‌تناسب آن ضایعات فلزی غیرقابل بازیافت به دلیل خوردگی زیاد و اکسید شدن تولید شد. براساس بررسی‌های کارشناسی و تحلیل‌های صورت گرفته، عوامل زیر باعث ایجاد این اتفاق شده‌است:

- عدم اسکراب و رنگ آمیزی در حین عملیات که خود یکی از مهم‌ترین ابزار نگهداری است؛
- بهر برداری ناساناس؛
- عدم کنترل ضخامت‌های قداشونده؛
- پس از انجام تعمیرات، با تغییر در تکرش مدیریت شناور دریایی و تغییر سیستم از تعمیرات اتفاقی (Reactive Maintenance) به مدیریت نگهداری و تعمیرات پیشگیرانه (Preventive Maintenance) در تعمیرات بعدی شناور در سال ۱۳۹۱ حجم این نوع تعمیرات به ۷۵ درصد کاهش یافت و اهنم اقداماتی که در این خصوص به‌عنوان اقدام اصلاحی و پیشگیرانه صورت پذیرفت، به‌شرح ذیل است:

- اسکراب و رنگ آمیزی به‌موقع و منظم به صورت ادواری؛
- بررسی و تمویض لاستیک‌های آئیند درب مخازن؛
- شست‌شو و تخلیه مخازن به‌صورت فصلی؛
- بررسی آندها؛
- بررسی فنرها جهت جلوگیری از آسیب‌پذیری بدنه؛
- انچه از مزایای اجرای این مدیریت در بخش کاهش ضایعات حاصل شد، کاهش هزینه، کاهش خارج از سرویس کردن تجهیزات و از آن مهم‌تر جلوگیری از کاهش مصرف قطعات، مواد و غیره در تعمیرات به میزان ۷۵ درصد بود که کمک به‌سزایی در صیانت از محیط زیست کرده است. نمودار ذیل، نشانگر رشد نزولی اثربخشی مدیریت نگهداری و تعمیرات پیشگیرانه در صیانت از محیط زیست در ۴۰۰ فروند شناور است.



حداکثر روشی درحسب لیتر، ضایعات قطعات بر حسب تعداد و ضایعات فلزی بر حسب کیلوگرم است.

محیط زیست

مدیریت زیست‌محیطی فرایند تصمیم‌گیری در راستای آن دسته از فعالیت‌های بشری است که بر محیط زیست تأثیر پذیری دارد و اساساً یک دیدگاه جامع‌نگر است که باید به‌صورت حزن و گلی بر همه فرایندهای اجرایی و دارای پتانسیل‌های آلودگی نظارت‌شود.

نتیجه‌گیری

مدیریت زیست‌محیطی، فرایند تصمیم‌گیری در راستای آن دسته از فعالیت‌های بشری است که بر محیط زیست تأثیر پذیری دارد و اساساً یک دیدگاه جامع‌نگر است که باید به‌صورت حزن و گلی بر همه فرایندهای اجرایی و دارای پتانسیل‌های آلودگی نظارت و اعمال‌شود. از مطالب فوق می‌توان چنین نتیجه گرفت که با تلفیق فرایندهای فنی و زیست‌محیطی می‌توان نقش به‌سزای و قابل توجهی در جهت صیانت از ارزش‌گذاری در جهت روند تکاملی محیط زیست توسعه‌یابنده ایجاد کرد که این مهم می‌تواند با توجه و اشاعه فرهنگ به‌همراه آرا‌های جهت‌تجهیزات و سازوکارهای آلوده‌ها در صحت انجام شود و مزایای همچون کاهش اختلاف انرژی، اهمیت بخشیدن به منابع و کاهش پسماند و ضایعات را در پی داشته‌باشد. از سوی دیگر، آنچه در این محیط باید مورد توجه گروه کارشناسان فنی و محیط زیست سازمان‌ها و صنایع قرار گیرد، این است که با تلفیق علم و انتظارات هر دو گروه، می‌توان از پتانسیل موجود به‌محیط زیست اهمیت بخشید و شاهد پیشرفت فوسویه در این خصوص بود. همچنین می‌توان به‌اجرای این سیستم و مدیریت اقدامی در جهت اقدامی پیشگیرانه در راستای ایجاد پیوند مستمر و دستیابی با مقاصد و اهداف استاندارد اشاره کرد.

یوسف دشتی‌زاد، کارشناس واحد فنی و نگهداری بهره‌بردار و مدیر فنی استان خوزستان، مطالعه ویژه در ایم جی‌سی (J) (yashoo@yashoo.com)

حجم تجارت خارجی ایران از مرز ۱۰ میلیارد دلار گذشت

تجارت خارجی ایران در نیمه اول سال ۱۳۹۷ از مرز ۱۰ میلیارد دلار گذشت.

تجارت خارجی ایران در نیمه اول سال ۱۳۹۷ از مرز ۱۰ میلیارد دلار گذشت. این رقم به دلیل افزایش صادرات و کاهش واردات به نسبت دوره مشابه سال گذشته افزایش یافته است. بر اساس آمارهای گمرک، ارزش صادرات ایران در این دوره ۱۲ میلیارد و ۲۰۰ میلیون دلار بوده که ۲۰ درصد افزایش نسبت به دوره مشابه سال گذشته را نشان می‌دهد. در حالی که ارزش واردات ۲ میلیارد و ۲۰۰ میلیون دلار بوده که ۱۰ درصد کاهش نسبت به دوره مشابه سال گذشته را نشان می‌دهد.

افزایش ۸۲٪ درصدی ارزش صادرات ایران در این دوره به دلیل افزایش صادرات کالاهای اساسی و کالاهای نیمه ساخته است. ارزش صادرات کالاهای اساسی در این دوره ۶ میلیارد و ۲۰۰ میلیون دلار بوده که ۲۰ درصد افزایش نسبت به دوره مشابه سال گذشته را نشان می‌دهد. در حالی که ارزش صادرات کالاهای نیمه ساخته ۶ میلیارد دلار بوده که ۱۰ درصد افزایش نسبت به دوره مشابه سال گذشته را نشان می‌دهد.

مجموعاً ارزش تجارت خارجی ایران در این دوره ۱۴ میلیارد و ۴۰۰ میلیون دلار بوده که ۱۰ درصد افزایش نسبت به دوره مشابه سال گذشته را نشان می‌دهد. این رقم به دلیل افزایش صادرات و کاهش واردات به نسبت دوره مشابه سال گذشته افزایش یافته است. بر اساس آمارهای گمرک، ارزش صادرات ایران در این دوره ۱۲ میلیارد و ۲۰۰ میلیون دلار بوده که ۲۰ درصد افزایش نسبت به دوره مشابه سال گذشته را نشان می‌دهد. در حالی که ارزش واردات ۲ میلیارد و ۲۰۰ میلیون دلار بوده که ۱۰ درصد کاهش نسبت به دوره مشابه سال گذشته را نشان می‌دهد.



۵۳
شنگام
مجله تخصصی اقتصاد
مهر ۱۳۹۷

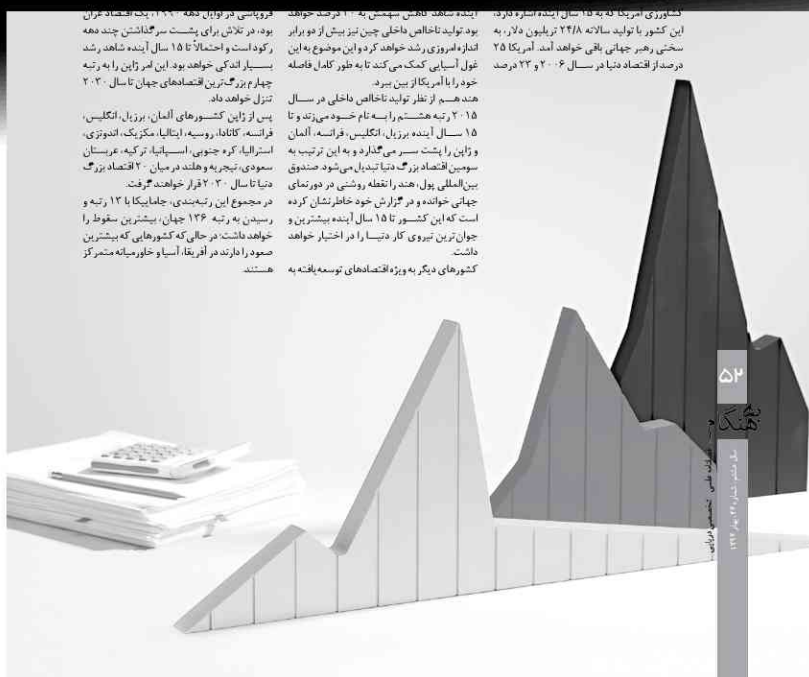
۲۰ اقتصاد برتر دنیا در ۵ سال آینده رابشناسید

در ۵ سال آینده رابشناسید

کشورهای آمریکا، چین، هند، برزیل، انگلیس، فرانسه، آلمان، روسیه، ایتالیا، ترکیه، استرالیا، کره جنوبی، اسپانیا، تایوان، هند، و ژاپن در ۵ سال آینده رابشناسید. این کشورها به دلیل رشد اقتصادی و نوآوری در فناوری و خدمات در رتبه‌های برتر قرار خواهند گرفت. این کشورها به دلیل رشد اقتصادی و نوآوری در فناوری و خدمات در رتبه‌های برتر قرار خواهند گرفت.

کشورهای آمریکا، چین، هند، برزیل، انگلیس، فرانسه، آلمان، روسیه، ایتالیا، ترکیه، استرالیا، کره جنوبی، اسپانیا، تایوان، هند، و ژاپن در ۵ سال آینده رابشناسید. این کشورها به دلیل رشد اقتصادی و نوآوری در فناوری و خدمات در رتبه‌های برتر قرار خواهند گرفت. این کشورها به دلیل رشد اقتصادی و نوآوری در فناوری و خدمات در رتبه‌های برتر قرار خواهند گرفت.

کشورهای آمریکا، چین، هند، برزیل، انگلیس، فرانسه، آلمان، روسیه، ایتالیا، ترکیه، استرالیا، کره جنوبی، اسپانیا، تایوان، هند، و ژاپن در ۵ سال آینده رابشناسید. این کشورها به دلیل رشد اقتصادی و نوآوری در فناوری و خدمات در رتبه‌های برتر قرار خواهند گرفت. این کشورها به دلیل رشد اقتصادی و نوآوری در فناوری و خدمات در رتبه‌های برتر قرار خواهند گرفت.

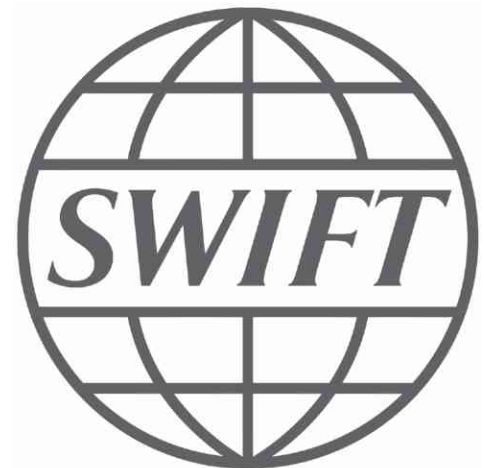


۵۴
شنگام
مجله تخصصی اقتصاد
مهر ۱۳۹۷

بانکداران و فعالان بازار پولی از کاهش هزینه‌ها و تسرعت در تبادلات مالی بین‌المللی مستفید می‌شوند و فعالان بازار سرمایه نیز با اطلاع از اینکه رفع تحریم‌ها تأثیر زیادی بر کاهش هزینه‌های عملیات بین‌المللی بانکها و نیز افزایش سودآوری آنها خواهد داشت، به خرید سهام این گروه، روی آورده و موجب شده‌اند که معامله سهام این گروه به شدت رونق یابد.

با وجود رنجی کل بانک مرکزی مبنی بر اخبار خوش برای بانک‌ها بعد از رفع تحریم، شرایط بانک‌های تحریم شده هم تغییر کرده است.

از طرف دیگر، فعالان اقتصادی و بازرگانان نیز از رفع تحریم سوئیفت ابراز خوشحالی کرده‌اند و از تسهیل تبادلات مالی با بانک‌های خارجی در واردات و صادرات سخن می‌گویند. فارغ از تأثیرات تحریم در شرایط کلی بانک‌ها، می‌توان گفت که یکی از خدمات اصلی این بانک‌ها به بخش تجارت بین‌المللی، تراکنش‌های ارزی است که با وضع تحریم‌های بین‌المللی انجام این



رفع تحریم سوئیفت

چه تأثیری بر اقتصاد ایران دارد؟

تراکنش‌ها با مشکلاتی مواجه شد.

سوئیفت چیست؟
واژه سوئیفت (SWIFT) که مخفف (Society for Worldwide Interbank Financial Telecommunication) یا همان جامعه جهانی ارتباطات مالی بین‌بانکی است با تعام و توافق ۲۳۹ بانک از ۱۵ کشور اروپایی و آمریکای شمالی در ماه مه سال ۱۹۷۴ میلادی راه‌اندازی شد. اولین هدف سوئیفت، جایگزینی یک روش یکپارچه و استاندارد بین‌المللی برای تبادل مالی و حذف روش‌های ارتباطی غیراستاندارد کاغذی و پاپر بود. در حال حاضر بیش از هفت هزار مؤسسه در ۱۹۷ کشور جهان عضو آن می‌باشند. در سال ۲۰۰۱ بیش از ۱۵ میلیارد پیام از طریق سیستم سوئیفت در سطح جهان مبادله شده است.

مرکز اصلی شبکه سوئیفت در کشور بلژیک است و به همین دلیل طبق قوانین آن کشور عمل می‌کند و کشورهای آمریکا، هند، انگلیس و هنگ کنگ به عنوان مراکز پشتیبان اقتصادی آن فعالیت دارند. سوئیفت در هر کشوری دارای یک SAP یعنی نقطه دسترسی به سوئیفت است که توسط مؤسسه سوئیفت کنترل می‌شود. در ایران SAP در بانک مرکزی قرار دارد. سیستم سوئیفت جهت ارسال و دریافت هرگونه پیام ارزی در بین واحدهای ارزی بانک‌های داخلی و خارج از کشور مورد استفاده قرار می‌گیرد. در حال حاضر تمام بانک‌های داخلی ایران از طریق خطوط Teased و با ماهواره به مرکز SAP در بانک مرکزی متصل هستند و از طریق سیستم ماهواره‌ای پیام‌ها را برای بانک‌های خارج از کشور ارسال می‌کنند.

این سیستم جهت سرعت بخشیدن به انجام معاملات ارزی و جلب رضایت مشتریان و همچنین هماهنگی تمام عملیات ارزی در سطح جهانی با استفاده از یک ترافیک استاندارد مورد توجه واقع شده است. بدون سوئیفت تجارت جهانی و سرمایه‌گذاری کندتر، هزینه‌ها نیز افزایش می‌یابد و تأثیرات منفی آن بر اقتصاد جهانی و سرمایه‌های بین‌المللی تدریجاً گسترده می‌شود.

ایران چه زمانی به عضویت سوئیفت درآمد؟
در سال ۱۳۶۴ کارشناسان بانک مرکزی بر سر راه‌های اولیه را برای عضویت بانک‌های ایرانی در سوئیفت انجام دادند ولی این امر با توجه به وقوع جنگ تحمیلی و اولویت‌های اساسی تر، به تعویق افتاد. پنج سال بعد و با اتمام جنگ تحمیلی در سال ۱۳۶۹ بانک مرکزی، هیأتی را مأمور هماهنگی با بانک‌های تجاری به منظور عضویت در سوئیفت کرد. با گذراندن دوره بررسی عضویت، در اواخر سال ۱۳۷۰ پس از هماهنگی‌های لازم با بانک‌های تجاری تقاضای عضویت سیستم بانکی ایران توسط بانک مرکزی به سوئیفت ارائه شد. در سال ۱۳۷۱ پس از ارائه سه پیش‌شرط عضویت به سوئیفت، عضویت بانک مرکزی به همراه پنج بانک صادرات، ملی، تجارت، ملت و سپه در آفریقا پذیرفته شد.

تحریم سوئیفت ایران در سال ۱۳۹۰ با بالا گرفتن اختلاف نظر‌های بین‌المللی درباره مسائل هسته‌ای کشور، روز شنبه ۲۷ اسفند ۱۳۹۰ در پایان ساعات اداری رسمی کشور، سیستم سوئیفت بانک مرکزی ایران در راستای تحریم‌های اروپایی قطع شد. هر چند تحریم‌ها سرواژه بین‌المللی بانک‌های ایرانی را متوقف نکرد، اما هزینه‌های زیادی در عملیات ارزی و بانکی سیستم بانکی کشور تحمیل کرد. اگرچه برخی از بانک‌های محروم از خدمات سوئیفت، توانستند با اجاره خطوط تلفن و فکس از همسایان خود در دبی، ترکیه و چین به انتقال وجه و بریزند یا طبق گزارش دادستانی ترکیه، بانک‌های تحریم‌شده ایرانی را واسطه قرار دهند، اما پس از کار با کندی و صرف هزینه فراوان صورت می‌گرفت. علاوه بر این، صدور حکم تحریم بانک‌های ایرانی، بانک‌های غربی را وادار کرد تا از انجام سایر کارهای بانکی با بانک‌های تحریم‌شده خودداری کنند. با این همه پس از صدور بیانیه اورژان و با رسیدن به توافق جامع هسته‌ای و لغو تحریم‌ها، می‌توان انتظار داشت یکی از گروه‌هایی که بیشترین تأثیر مثبت را از این اتفاق خواهد داشت، شبکه بانکی است زیرا لغو تحریم‌ها تأثیر قابل توجهی در فعالیت و سودآوری آنها خواهد داشت. اکنون در بازار سرمایه اثر این خبر خوش به صورت کلی‌تر محسوس مشاهده شده است.

اقتصادی

تراکنش‌ها با مشکلاتی مواجه شد.

اگرچه برخی از بانک‌های محروم از خدمات سوئیفت توانستند با اجاره خطوط تلفن و فکس از همسایان خود در دبی، ترکیه و چین به انتقال وجه و بریزند یا طبق گزارش دادستانی ترکیه، بانک‌های تحریم‌شده ایرانی را واسطه قرار دهند، اما این کار با کندی و صرف هزینه فراوان صورت می‌گرفت.

پس از صدور بیانیه اورژان و وارد شدن به توافق جامع هسته‌ای و لغو تحریم‌ها، می‌توان انتظار داشت یکی از گروه‌هایی که بیشترین تأثیر مثبت را از این اتفاق خواهد داشت، شبکه بانکی است.

<p>حمل کننده مسئول فقدان یا خسارت ناشی از عدم قابلیت دریاوردی نخواهد بود، مگر اینکه در انجام وظایف خود طبق مقررات هیگ-ویزنی اهتمام کافی مبذول نکرده باشد. هرگاه فقدان یا خسارت وارده در نتیجه عدم قابلیت دریاوردی کشتی باشد، اثبات اعمال سستی و اهتمام کافی به عهده حمل کننده خواهد بود.</p> <p>حمل کننده مسئول فقدان یا خسارت ناشی از عمل مشروح ذیل نخواهد بود:</p> <ul style="list-style-type: none"> - غفلت و قصور و یا افعال فرمانده، کارکنان کشتی، راهنما و نماینده مجاز وی هنگام دریاوردی و اداره کشتی. - آتش سوزی که به سبب خطا و یا عمل عمدی یا تباهی یا تباهی حمل کننده نباشد. - خطرات و سوانح در دریا و در آبهای قابل دریاوردی. - بلای آسمانی، جنگ، عملیات اختلاسگران. - توقیف کشتی به دستور حکام یا مقامات قضایی. - تضییقات مربوط به قرنطینه. - عدل یا خطای فرستنده. - اعتصاب کلی یا جزئی، خودداری یا جلوگیری از کار. - شورش و بلای. - نجات و مجاهدت برای نجات جان اشخاص و یا اموال در دریا. - کاهش وزن یا حجم کالا ناشی از عیب مخفی یا طبیعت و ذات کالا. - نقص بسته بندی کالا. - عیب مخفی کالا که با دقت کافی قابل کشف نباشد. <p>هر علت دیگری که از تقصیر و یا تباهی حمل کننده ناشی نشده باشد؛ البته اثبات این امر به عهده شخصی است که بخواهد از این تیری از مسؤلیت استفاده کند. باید ثابت شود فقدان یا خسارت به علت تقصیر و تباهی و یا غفلت و یا قصور حمل کننده یا افعال و یا نماینده مجاز او نبوده است. (ماده ۶)</p>	<p>۷- موارد تبری حمل کننده از مسؤلیت</p>
<p>حمل کننده مسئولیت صاحب کالا این باشد که خسارت در نتیجه عدم قابلیت دریاوردی کشتی و افعال در حال متناسب و دقیق کالا اتفاق افتاده است. حمل کننده باید عکس آن را اثبات کند. همچنین استثنائات بر عهده حمل کننده است. (ماده ۶)</p>	<p>۸- مسؤلیت اثبات تقصیر (قصور)</p>
<p>در صورتی که آتش سوزی به سبب خطا و یا عمل عمدی یا تباهی یا تباهی حمل کننده نبوده باشد، مسؤلیت ندارد. اگر آتش سوزی به علت عدم قابلیت دریاوردی کشتی اتفاق افتاده باشد، حمل کننده مسؤل است، مگر ثابت کند قبل و در شروع سفر کشتی اهتمام کافی به عمل آورده است. (ماده ۶)</p>	<p>۹- مسؤلیت حمل کننده در صورت آتش سوزی</p>
<p>حمل کننده از مسؤلیت میری است. برای حیوانات زنده مقررات دیگری نظیر COGSA حاکم است. (مشابه مقررات هیگ)</p>	<p>۱۰- حمل حیوانات زنده</p>
<p>حمل کننده از مسؤلیت میری است. برای حمل کالا روی غرشه مقررات دیگری نظیر COGSA حاکم است. (مشابه مقررات هیگ)</p>	<p>۱۱- حمل کالای روی غرشه کشتی</p>
<p>حمل کننده مسؤلیت نخواهد داشت، اگر با توافق و یا اطلاع او حمل کرده باشد، مگر نسبت به خسارات همگانی که ممکن است به وجود آید.</p> <p>در صورت بارگیری بدون اطلاع حمل کننده، در هر موقع و هر محلی که حمل کننده صلاح بداند نسبت به تخلیه یا تاوان و یا لادر کردن محموله اقدام خواهد کرد.</p> <p>اگر با اطلاع هم باشد، هر وقت خطری باشد، باید نسبت به تخلیه یا تاوان کردن اقدام کند. (مشابه مقررات هیگ)</p>	<p>۱۲- حمل کالاهای خطرناک</p>



مقررات هیگ-ویزنی

سال ۱۹۶۸ میلادی (۱۳۴۶ شمسی)

<p>۱- کدام سفرهای دریایی را پوشش می دهد؟</p> <p>سفرهای دریایی که حمل کالا را بین بنادر دو کشور مختلف تحت بارنامه صادره به شرح زیر پوشش دهد:</p> <ul style="list-style-type: none"> - بارنامه ای که در کشور ملحق شده به مقررات هیگ-ویزنی صادره شده باشد و - حملی که از یک بندر متعلق به کشور ملحق شده به مقررات صورت پذیرفته باشد. - بارنامه ای که بر مبنای قرارداد حملی که مقررات حاکم بر آن هیگ-ویزنی بوده باشد. (ماده ۱۰) 	<p>۱- کدام قرارداد حمل را تحت پوشش قرار می دهد؟</p> <p>قراردادهایی که بر اساس بارنامه دریایی یا اسناد مشابه دیگری برای حمل کالا از طریق دریا تنظیم شده باشند.</p> <p>هر بارنامه دریایی یا اسناد مشابه دیگری که به استناد قرارداد اجاره کشتی رابطه بین حمل کننده و صاحب بارنامه یا اسناد مذکور از زمان صدور تعیین می کند. (ماده ب یک)</p>
<p>۲- دوره زمانی مسؤلیت حمل کننده محدود جغرافیایی چیست؟</p> <p>شامل مدتی است از زمان بارگیری کالا به کشتی تا زمان تخلیه آن از کشتی. (ماده ۱۲)</p>	<p>۲- دوره زمانی مسؤلیت حمل کننده محدود جغرافیایی چیست؟</p> <p>حمل کننده به طور کلی به صاحب کشتی یا اجاره کننده کشتی که به فرستنده محموله قرارداد حمل متعقد می کند، اطلاع می شود. (ماده الف یک)</p>
<p>۳- ادعاهای قراردادی و غیر قراردادی (مسؤلیت مدنی)</p> <p>دعای قانونی و قراردادی بر علیه حمل کننده در صورت فقدان یا خسارت وارده بر محموله وفق قرارداد حمل منگی بر مقررات هیگ-ویزنی صورت می گیرد. حمل کننده یا مجری اجیران تعیین شده از سوی وی از تحدید مسؤلیت مندرج در این مقررات بر خوردارند.</p> <p>هرگاه بارنامه به شخص سوم منتقل شده باشد که قراردادی یا حمل کننده ندارد، ادعای غیر قراردادی به وجود می آید. (ماده چهار مگر)</p>	<p>۳- ادعاهای قراردادی و غیر قراردادی (مسؤلیت مدنی)</p> <p>حمل کننده متکلف است قبل و در شروع هر سفر مراقبت های لازم را به شرح زیر به عمل آورد:</p> <ul style="list-style-type: none"> - کشتی را قابل دریاوردی کند. - کار کانتینر و تجهیزات و تدارک کشتی را به طور شایسته تهیه و تدارک کند. - انبارها، بچالها، سردخانه ها و همه قسمت های دیگر کشتی را که کالای در آن حمل می شود، جهت نگهداری و حمل کالا مناسب و بی خطر سازد. - حمل کننده موظف است به طور شایسته و با دقت محمولات را بارگیری، چابچا، انبار، حمل، محافظت، مواظبت و تخلیه کند. (مشابه مقررات هیگ)

<p>۱۲- محدودیت مسئولیت حمل کننده در صورت فقدان، یا خسارت وارده به کالا یا تأخیر در تحویل محموله</p>	<p>برای تأخیر در تحویل کالا در مقررات هیگ - ویزی، موردی پیش بینی نشده است. ۱۰۰۰۰ فراتر از طلا به ازاء هر بسته یا ۲ فراتر از طلا به ازاء هر کیلوگرم وزن ناخالص در صورت فقدان یا خسارت وارده به کالا هر کدام که بیشتر باشد. (ماده چهارم) هر فراتر طلا ۶۵/۵ بیلی گرم طلا یا غیر ۱۸ است. به استثناء پروتکل حتی برداشت ویژه (SDR) هر سال ۱۹۷٪ سسی فراتر طلا برابر است با SDR ۲ و SDR ۶۶۶۶۷ (فراتر طلا برابر است با SDR ۶۶۶۶۷)</p>
<p>۱۳- سلب حق استفاده از محدودیت مسئولیت حمل کننده.</p>	<p>اگر ثابت شود خسارت در نتیجه فعل یا ترک فعل حمل کننده و مستخدمین یا قصد ایجاد خسارت یا کوتاهی در انجام وظایف یا آگاهی از احتمال بروز خسارت رخ داده است، حمل کننده و کشتی از حق محدودیت مسئولیت مندرج در مقررات هیگ - ویزی محروم می شود. (ماده ۶)</p>
<p>۱۵- کاهش میزان محدودیت مسئولیت</p>	<p>فقط شامل محمولاتی می شود که نوع و وضع آنها شرایط حمل ویژه ای را طلب می کند و یا اوضاع و شرایطی که به موجب آن عمل حمل باید صورت گیرد، قرارداد خاصی را طلب کند. (ماده ۶)</p>
<p>۱۶- افزایش میزان محدودیت مسئولیت حمل کننده.</p>	<p>با توافق طرفین (حمل کننده و فرستنده کالا) مسئولیت حمل کننده قابل افزایش است و در صورت فرج ارزش کالا در برارنامه به همان میزان افزایش می یابد. (ماده هفت)</p>
<p>۱۷- تغییر مسیر حرکت کشتی (انحراف)</p>	<p>هر گونه انحراف در دریا برای نجات و مصلحت در حفظ جان اشخاص و اموال و یا هر گونه تغییر مسیر معمول کشتی، تقصیر و تخلف از مقررات هیگ - ویزی تلقی نمی شود و حمل کننده مسئول فقدان و یا خسارت وارده ناشی از آن نخواهد بود. انحراف ممکن است بر حق تبری از مسئولیت و یا حق محدودیت مسئولیت حمل کننده اثر نگذارد. (ماده ۶)</p>
<p>۱۸- تأثیر اطلاعات مندرج در سند حمل</p>	<p>شاهدی است در دست فرستنده کالا به معنی دریافت محموله در وضع و حالت ظاهری خوب به وسیله حمل کننده. قطعییت وضع و حالت خوب ظاهری محموله برای شخص ثالث (گیرنده کالا). (ماده ۶)</p>
<p>۱۹- جاهای اعلامی باید در سند حمل درج شود؟</p>	<p>الف - علائم مشخصه کالا جهت شناسایی ب - تعداد بسته ها و تگله ها یا مقدار با وزن کالا بر حسب مورد. ج - خوب بودن وضع و حالت ظاهری کالا مگر آنکه حمل کننده دلیلی موجهی برای ایهام موارد فوق داشته باشد و راهی برای کنترل آنها جهت رفع ایهام وجود نداشته باشد. درج عبارت "محموله بارگیری شده" در روی سند حمل به تقاضای فرستنده. (مشابه مقررات هیگ)</p>
<p>۲۰- وظایف فرستنده کالا در ارائه اطلاعات مربوط به بار به حمل کننده</p>	<p>ضمائم صحت اطلاعات اظهار شده شامل: تعداد، مقدار، معیار و وزن محموله. پرداخت غرامت به حمل کننده در صورت فقدان، خسارت و هزینه های ناشی از عدم صحت اطلاعات. (ماده ۶)</p>

حمل و نقل

<p>۲۱- تأثیر نامه T.OI برای صدور سند حمل بدون فید</p>	<p>در مقررات هیگ ویزی پیش بینی خاصی نشده است. (مشابه مقررات هیگ)</p>
<p>۲۲- اختلال به مربوط به خسارت (موروز زمان)</p>	<p>اختلال همزمان به حمل کننده برای خسارات آشکار. اختلال به طرف سه روز پس از تحویل محموله به حمل کننده، برای خسارات غیر آشکار. در صورتی که هنگام دریافت محموله به وضعیت کالا از طریق بازرسی مشترک مورد تأیید طرفین، رسیدگی شود تسلیم خطایه کتبی ضرورتی ندارد. (ماده ۶)</p>
<p>۲۳- نتیجه کوتاهی در تسلیم خطایه مربوط به فقدان، خسارت دیدن کالا و یا تأخیر در تحویل</p>	<p>دلیل بر تحویل کالا طبق مندرجات سند حمل به گیرنده از طرف حمل -کننده است. در مقررات هیگ ویزی برای تأخیر در تحویل پیش بینی نشده است. (ماده ۶)</p>
<p>۲۴- مهلت لازم برای ارائه دعوی (موروز زمان)</p>	<p>چنانچه طرف یکسال پس از تحویل محموله و یا تاریخی که باید محموله تحویل داده می شد، اقامه دعوی صورت نگیرد، حمل کننده از مسئولیت های مربوط به تود و خسارت بر کالا، بری خواهد بود. اقدام قانونی علیه شخص ثالث می تواند بعد از گذشت یکسال به شرح فوق هم صورت گیرد، مشروط بر اینکه در وقت قانونی دادگاه محل رسیدگی به اختلاف، انجام شده باشد. در هر صورت شخصی که برای تأمین دلیلی و دفاع طرف مقابل از خودش، تقاضای غرامت می کند، حداقل باید از تاریخ دادخواست سه ماه مهلت داده باشد. (ماده ۶)</p>
<p>۲۵- قلمرو قضایی صاحب کالا در کجا می تواند اقدام قضایی به عمل آورده؟</p>	<p>مقررات هیگ - ویزی در این مورد ساکت است. (مشابه مقررات هیگ)</p>
<p>۲۶- حکمیت از طریق داوری</p>	<p>مقررات هیگ - ویزی در این مورد ساکت است. (مشابه مقررات هیگ)</p>
<p>۲۷- خسارات همگانی</p>	<p>هیچ یک از معامه مقررات هیگ - ویزی مانع آن نیست که حمل کننده در سند حمل صافه شرایط مجاز مربوط به خسارات همگانی را درج کند. (مشابه مقررات هیگ)</p>
<p>۲۸- اعتبار شرایطی که در قرارداد حمل درج می شود.</p>	<p>درج هر شرطی در قرارداد حمل که حمل کننده را از مسئولیت در مورد فقدان یا خسارت وارده به کالا ناشی از تعصیر یا اعمال یا لغت در انجام وظیفه تمهیدات مندرجه در این مقررات منبری ساخته و یا کاهش دهد، کالاً بکن و بلائیر خواهد بود. (ماده ۶)</p>

ادامه در شماره بعدی



رتبه بیست و سوم ایران در بین غول‌های کشتیرانی دنیا

فهرست شرکت‌های کشتیرانی برتر دنیا تا ژانویه ۲۰۱۵ با صفر کشتی «مرسک» دانمارک منتشر شد. در این فهرست شرکت ایرانی «حقیقت دریایا» با ظرفیت حمل حدود ۸۸ هزار TEU کانتینر در رده بیست و سوم قرار گرفته است.

جدیدترین گزارش یک شرکت تحقیقاتی اروپایی حکایت از آن دارد که شرکت مرسک دانمارک همچنان با داشتن ۶۰۹ فروند کشتی به ظرفیت جابه‌جایی دو میلیون و ۹۶۲ هزار و ۴۰۸ TEU کانتینر، برترین شرکت کشتیرانی کانتینری دنیا در سال ۲۰۱۵ میلادی است. شرکت MSC سوئیس (Mediteranean Ship Co) با ۳۸۵ فروند کشتی با دو میلیون و ۵۳۳ هزار و ۶۳۲ TEU ظرفیت در جایگاه دوم قرار گرفته است. بعد از این شرکت سوئیس، شرکت CMA CGM فرانسه با داشتن ۳۵۲ فروند کشتی و ظرفیت یک میلیون و ۶۶۷ هزار و ۳۶۱ TEU کانتینر توانسته در رده سوم برترین شرکت‌های کشتیرانی کانتینری قرار بگیرد. در رده چهارم، شرکت آلمانی هپاگ اوبد با ۱۸۶ فروند کشتی و ۹۸۲ هزار و ۲۱۷ TEU ظرفیت قرار دارد.

شرکت تایوانی اور گرین با ۱۹۶ فروند کشتی و ظرفیت حمل ۹۵۲ هزار و ۲۲۸ TEU کانتینر، شرکت کاسکو چین با ۱۶۲ فروند کشتی و ۸۲۰ هزار و ۷۸۹ TEU کانتینر ظرفیت و دیگر شرکت چینی یعنی COSCO نیز با ۱۴۱ فروند کشتی و ۷۰۹ هزار و ۸۱۴ TEU کانتینر ظرفیت در رده‌های پنجم تا هفتم قرار دارند.

هانجین کره جنوبی نیز با ۹۹ فروند کشتی و ظرفیت حمل ۶۱۰ هزار و ۱۸۹ TEU کانتینر، MOL ژاپن با ۱۱۲ کشتی و ۶۰۴ هزار و ۳۲ TEU کانتینر ظرفیت، APL سنگاپور با ۹۲ کشتی و ظرفیت حمل ۵۶۱ هزار و ۶۶۸ TEU کانتینر و Hapag-Lloyd آلمان با در اختیار داشتن ۱۱۱ فروند کشتی و ظرفیت حمل ۵۳۳ هزار و ۷۸۵ TEU کانتینر و به ترتیب در رده‌های هشتم، نهم، یازدهم و برترین شرکت‌های کشتیرانی کانتینری جهان نشسته‌اند. شرکت‌های OOCI چین، NYK Line

ژاپن، یانگ مینگ تاسوان، K Line آمریکا، FTL آلمان، Hyundai M.M. کره جنوبی و UASC امارات نیز به ترتیب در رده دوازده تا هجدهم برترین شرکت‌های کشتیرانی کانتینری جهان جای گرفته‌اند. شرکت Wan Hai نیز به عنوان یکی از اولین شرکت‌های کشتیرانی خارجی که پس از لغو بخشی از تحریم‌ها در بندر شهیدرجانی پهلو گرفت، با داشتن ۸۶ کشتی و ۲۰۰ هزار و ۲۸۸ TEU کانتینر ظرفیت، رتبه بیستم شرکت‌های

برتر کشتیرانی دنیا را کسب کرده است. شرکت X-Press Feeders Group آلمان با ۷۷ کشتی و ظرفیت حمل ۱۱۲ هزار و ۹۸۰ TEU کانتینر و KMTC سنگاپور با ۵۲ کشتی به ظرفیت جابه‌جایی ۸۹ هزار و ۶۸۲ TEU کانتینر، در رده‌های ۲۱ و ۲۲ قرار دارند. شرکت ایرانی HPLines (حقیقت دریایا) نیز با در اختیار داشتن ۲۲ فروند کشتی و ظرفیت حمل ۸۸ هزار و ۶۰۸ TEU کانتینر رتبه بیست‌وسوم برترین شرکت‌های کشتیرانی جهان را به دست آورده است.

شرکت ایرانی حقیقت دریایا در اختیار داشتن ۲۲ فروند کشتی رتبه بیست‌وسوم برترین شرکت‌های کشتیرانی جهان را به دست آورده



لنگر می‌انداخت، کالاهای باستانی با طناب، تور، پالت، چرتقیال و زحمت بسیار از درون کشتی به بیرون تخلیه می‌شد. در دهه ۳۰ میلادی مالکوم مک‌کین، مالک آمریکایی یک شرکت حمل‌ونقل ایده ساخت یک جعبه استاندارد برای حمل‌ونقل کالا را ارائه کرد، اما این ایده تازه در دهه ۶۰ میلادی عملی شد.

کانتینرهای اولیه شش متر و ۱۰ سانتیمتر طول، دو متر و ۴۴ سانتیمتر عرض و بین دو متر و ۴۴ تا دو متر و ۹۰ سانتیمتر ارتفاع داشتند. اما استاندارد کانتینرهای امروزی دو برابر شده است. در بعضی از اسکله‌های جهان تخلیه کانتینر از داخل کشتی به صورت کاملاً اتوماتیک توسط چرتقیال‌های مخصوص صورت می‌گیرد. کشتی «ام‌اس سی اسکار» ۲۵ نفر خدمه دارد. در کنار فرمانده و مأموران او، دو افسر و ۲۴ نفر دیگر این کشتی غول‌اسرار هدایت می‌کنند. با توجه به عظمت این کشتی تمام خدمه کم به نظر می‌رسد، زیرا سیستم‌های الکترونیکی هدایت‌گر و رهیاب بخش عمده‌ای از کار را بر عهده دارند. حجم باری را که در درون کشتی «ام‌اس سی اسکار» جای می‌گیرد می‌توان با ۲۹ هزار اتومبیل یا ۱۱۷ میلیون جعبه کفش به تصویر کشید. اما واقعیت این است که بار این کشتی، بسیار متنوع است و با پیلوگری در اسکله‌های مختلف فقط بخشی از آن را تخلیه می‌کنند.

هرچه کشتی «ام‌اس سی اسکار» با قابلیت حمل ۱۹ هزار و ۲۴۴ کانتینر، بزرگ‌ترین کشتی جهان محسوب می‌شود و قرار است در اوایل سال ۲۰۱۵ «خوهر خوانده» آن «ام‌اس سی اوایو» به دریا انداخته شود. اما بعزودی کشتی‌های بزرگ‌تر و غول‌پیکرتری نیز وارد خواهند شد. این در حالی است که متخصصان در دهه ۹۰ میلادی سقف حمل بار توسط کشتی‌های باری را ۱۲ تا ۱۰ هزار کانتینر، می‌دانستند.

دریایی (۴۲ کیلومتر) در ساعت سرعت دارد و روزانه بین ۲۲۰ تا ۲۵۰ تن گازوئیل (۲۸۰ هزار لیتر) مصرف سوخت آن است که البته در مقایسه با کشتی‌های دیگر با صرفه‌تر است. «ام‌اس سی اسکار» در شبانه‌روز تقریباً هزار کیلومتر با طی می‌کند. بدین ترتیب این کشتی برای هر ۱۰۰ کیلومتر ۲۸ هزار لیتر گازوئیل مصرف می‌کند که اگر بر مقدار کانتینرهای همجایش آن تقسیم شود، برای هر کانتینر یک و نیم لیتر گازوئیل در صد کیلومتر مصرف کرده است. این درحالی است که یک کلمیون برای جابه‌جایی یک کانتینر در ۱۰۰ کیلومتر چند برابر این میزان مصرف گازوئیل دارد. اما وقتی صحبت از کانتینر می‌شود، این به چه معناست؟ تا سال‌های دهه ۵۰ میلادی وقتی یک کشتی باری در اسکله برای تخلیه بار

است. بعد از بارگیری «اسکار» به ارتفاع یک ساختمان پنج طبقه به درون آب فرو می‌رود. «ام‌اس سی اسکار» توسط «Daewoo Shipbuilding Company» در پوسان کره ساخته شده است. تقریباً شش ماه طراحی و در کمتر از یک سال چوکسازی بدنه آن با ۲۵ هزار تن فولاد طول کشیده است. موتور کشتی «ام‌اس سی اسکار» با ۱۲ متر طول ۸۲ هزار اسب بخار قدرت دارد. موتور این کشتی ۱۱ سیلندر دارد که قطر هر سیلندر آن ۹۰ سانتیمتر است. انرژی تولید شده توسط این موتور غول‌آسا به طور مستقیم به پروانه کشتی منتقل می‌شود. پروانه کشتی «ام‌اس سی اسکار» که در آلمان ریخته‌گری شده، دارای پنج پره است که طول هر پره به ۱۰ متر و ۲۰ سانتیمتر می‌رسد. کشتی «ام‌اس سی اسکار» تقریباً ۲۲ هزار



کشتی‌هایی که هر روز غول پیکرتر می‌شوند

در حالی که گریسلف کلمب با یک کشتی ۲۴ متری با بر قاره آمریکا گذاشت اما امروزه کشتی‌ها ابعاد و قدرتی دارند که غیر قابل تصور است. بزرگ‌ترین کشتی باری دنیا در ۵۴ سال پیش، ۱۵۹ متر طول داشت این کشتی هم اکنون به موزه بیوسه است. اما امروز، کشتی «ام‌اس سی اسکار» به عنوان بزرگ‌ترین کشتی باری جهان ۲۹۵ متر طول و ۶۰ متر عرض دارد.

جهان محسوب می‌شود. اما همجایش آن فقط ۱۵ هزار و ۵۵۰ TEU است. برای اینکه بفهمیم ابعاد و ارقام ارائه شده به چه معناست، نیاز به چند مقایسه هست. گریسلف کلمب با «کشتی بادبانی سانتا مارا» در سال ۱۴۹۲ با بر قاره آمریکا گذاشت. این کشتی ۲۴ متر طول و ۲۹ نفر خدمه داشت.

عنوان بزرگ‌ترین کشتی در اختیار داشت. این رکورد، فقط ۵۲ روز بیشتر دوام نیاورد و بسزودی با ورود «ام‌اس سی اسکار» در روز هشتم ژانویه سال ۲۰۱۵ شکسته شد. کشتی «ام‌اس سی اسکار» که در سال ۲۰۰۶ به آب انداخته شد هنوز هم با ۲۹۸ متر طول، طول‌ترین کشتی

این کشتی که به تازگی برای تخلیه بار در بندر «برن هافن» لنگر انداخته است ۱۹ هزار و ۲۲۴ کانتینر (Twenty Foot Equivalent Unit) ظرفیت دارد. پیش از «ام‌اس سی اسکار» کشتی «ام‌اس سی ال گلوب» با همجایش ۱۹ هزار و ۱۰۰ TEU کانتینر رکورد جهان را به

نمونه دیگر کشتی باری کلمب سان دیگو در سال ۱۶۶۱ است که هرچه در آن زمان استاندارد جهانی کانتینر وجود نداشت، اسباب با ۱۵۹ متر از بزرگ‌ترین کشتی‌های دوران خود بود. این کشتی حالا به موزه بیوسه است. نگاهی به اطلاعات جانب کشتی «ام‌اس سی اسکار» ابعاد غیر قابل تصور آن را روشن می‌کند. وزن خالص این کشتی (بدون بار) ۶۰ هزار تن





جزئیاتی درباره بزرگ‌ترین زیردریایی جهان

بزرگ‌ترین زیردریایی جهان که روسیه آن را در اختیار دارد می‌تواند با موشک‌های بالستیک هسته‌ای خود، ایمنی از آمریکا و همه اروپا را نابود کند. طول زیردریایی روسی اکولا (کوسه) یا تیفون (تمنداه) از زمین فوتبال بیشتر است و ۱۷۰ طول و ۲۲ متر عرض دارد.

این زیردریایی که بزرگ‌ترین زیردریایی جهان محسوب می‌شود اگر همه موشک‌هایش را شلیک کند، می‌تواند نیمی از آمریکا یا همه اروپا را نابود کند.

این زیردریایی برای حمل ۲۰ فروند موشک بالستیک هسته‌ای سه مرحله‌ای از نوع «آر-۴۹» طراحی شده است.

بدنه خارجی آن از فولاد سبک و قسمتهای داخلی آن از تیتانیوم ساخته شده است. طوری طراحی شده است که می‌تواند زیر یخبها حرکت کند و به مدت ۱۸ روز پیای زیر آب بماند.

بخش جنگی زیردریایی از ۱۰ کلاک خودهدیاتی و شش سامانه از ۵۳۲ میلی‌متر و هفت سامانه دفاع هوایی ایکلا تشکیل شده است. ناوگان دریایی جنگی روسیه اکنون سه فروند زیردریایی از این نوع دارد.

شش فروند زیردریایی از این نوع در زمان شوروی سابق بین سال‌های ۱۹۷۷ میلادی تا ۱۹۸۹ میلادی ساخته شده است اما بر اساس متنی یکی از توقیف‌نامه‌های خارج سلاح اعضاه شده بین روسیه و آمریکا در اوایل دهه ۱۹۹۰ میلادی در دوره جورجیاچف، مسکو می‌باشد سه فروند زیردریایی از نوع اکولا یا اکولا را از راه خارج کند.

راکتورهای هسته‌ای این زیردریایی که با سوخت هسته‌ای کار می‌کند، از آنها برچیده شده و چندین دهه است در بنادر بدون استفاده لنگر انداخته‌اند.

این نوع زیردریایی به سیستم صوتی هیدرولیکی مجهز است که از چهار ایستگاه تشکیل و در زیردریایی نصب شده است و این امکان را می‌دهد که زیردریایی همچون ۱۲ کشتی دشمن را دریایی کند. همچنین روسیه دو مجموعه از راه‌آبادهای

در جستجوی راز پیدایش آب در زمین

حدود ۵/۴ میلیارد سال پیش خورشید و زمین تازه به وجود آمده بودند و منطقه شش‌ماه هم‌چنان داغ بود. به احتمال فراوان این میزان گرما، آب موجود در سطح زمین را تبخیر کرده بود. اکنون این پرسش مطرح می‌شود که آب فعلی در زمین چگونه و از کجا آمده است؟

ایستادن و دانشمندان بسیار کها و شهاب‌سنگ‌ها را عامل اصلی پیدایش آب در سیاره مادر می‌دانند. اگر چه در ظاهر به نظر می‌رسد که سیاره‌ها خشک و صخره‌ای باشند اما به احتمال فراوان در زمان جوانی، حاوی مقادیر قابل توجهی آب بوده‌اند. دانشمندان برای تشخیص اینکه آب موجود در زمین از کجا آمده است، ترکیبات مولکولی این منابع حیاتی‌بخش را به دقت مورد بررسی قرار داده‌اند. آب مشکلات از آنجایی رایج هیبروزن است که تنها حاوی یک اکترون و یک پروتون است؛ اما بعضی مواقع یک اتم هیبروزن حامل یک نوترون اضافی است که در این صورت به آن دوتریوم گفته می‌شود. دوتریوم دقیقاً مثل هیبروزن عموماً می‌کند، با این تفاوت که سنگین‌تر از آن بوده و در عین حال در زمین هم، بسیار نادر است.

اکنون کولوشگر روزتا پس از سفری که ۱۰ سال به طول انجامیده است و در حالی که در فاصله پیش از نیم میلیارد کیلومتر زمین قرار دارد، نسبت دوتریوم به هیبروزن در ستاره دنباله‌دار ۲P/199۷، بررسی کرده است. یافته‌های این کولوشگر نشان می‌دهد که ترکیب آب موجود در این دنباله‌دار با ترکیب آب موجود در زمین، بسیار متفاوت است. اندازه گیری‌های دقیق این کولوشگر همچنین نشان می‌دهد آب سنگین موجود در این دنباله‌دار تقریباً سه برابر آب سنگین موجود در زمین است.

قلعه دریایی متروکه ای که هتل شد



سه قلعه دریایی که برای مدت‌های طولانی متروکه بودند، اکنون به هتل‌های بسیار شیک تبدیل شده‌اند.

این قلعه‌های دریایی در اصل برای حمایت بریتانیا از نیروی دریایی تایلین سوم در قرن ۱۸ میلادی ساخته شده‌اند. هر کدام از سه قلعه، کاربری متفاوتی دیگری دارد. به طور مثال، قلعه Eforse Sands به قلعه Spitbank به هتل با هشت سوئیت لوکس تبدیل شده است. قلعه No Man's Land نیز قرار است به هتل بزرگ‌تری تبدیل شود تا پذیرای مهمانان بیشتری باشد. برای اینکه شکل تاریخی این قلعه‌ها همچنان حفظ شوند، هر کدام از سوئیت‌ها با یکی

هفت اشتباه متداول مدیران تازه کار

مدیر شدن برای نخستین بار بسیار هیجان انگیز اما سخت و طاقت فرسا است زمانی که یک مدیر هستند قدرت انرجی تغییرات، تأثیر گذاری و راهمناهی کارکنان برای رسیدن به چیزهای بزرگ تو در اختیار تان قرار دارد اما باید چگونگی انجام دقیق این کارها را نیز کشف کنید. احتمالاً در این روند ممکن است اشتباه‌های کوچکی نیز داشته باشید. رسیدن به سطح مدیریت فقط یک ترفی و ارتقاء محسوب نمی‌شود، بلکه نقش و وظیفه جدید است که نیازمند مجموعه‌ای از مهارت‌های جدید است. در نتیجه زمانی که این وظیفه جدید را برعهده گرفتید، مراقب این اشتباه‌های رایج باشید.



رسیدن به سطح مدیریت فقط یک ترفی و ارتقاء محسوب نمی‌شود بلکه نقش و وظیفه جدید است که نیازمند مجموعه‌ای از مهارت‌های جدید است. در نتیجه زمانی که این وظیفه جدید را برعهده گرفتید مراقب این اشتباه‌های رایج باشید.

کارها مواجه می‌شوند که می‌تواند سخت باشد. به‌عنوان یک مدیر نمی‌توانید روی وظایف فردی تمرکز کنید بلکه باید روی تلاش خود جهت کمک به تیم کاری تان تمرکز کنید تا تیم کاری شما بتواند وظایف خود را به انجام برساند. حال موفقیت شما به موفقیت تیم کاری تان بستگی دارد بنابراین تمایل ندارید که بیشتر وقت روز کاری به انجام آنها بپردازید، یا یک تغییر در

۱) هر روز در حال تلاش برای انجام کارهای

جدید هستید.

زمانی که به‌عنوان یک کارمند مشغول به کار بودید، باید فهرستی از وظایف را که مسؤلیت آنها را بر عهده داشتید انجام می‌دادید. بنابراین زمانی که این فهرست وجود ندارد تا شما در یک روز کاری به انجام آنها بپردازید، یا یک تغییر در



بازسازی کشتی نوح (ع)

ماکت کوچکی از کشتی مدور نوح با توجه به دستور العمل دقیقی که بر روی لوح گلی بدست آمده از بین‌النهرین باستان ذکر شده، در هند بازسازی شده است.



این کشتی کوچک و مدور با استفاده از مواد و روش‌های سنتی در حدود یک پنجم از اندازه‌های توضیح داده شده بر روی لوح گلی، ساخته شده است. ابروینگ فینکل (Living Finkel) دستیار محافظ بخش خاورمیانه از موزه بریتانیا گفته است که این نسخه کوچک مدور فقط می‌تواند چند جفت از حیوانات آرام را در داخل خود، جای دهد.

سال گذشته، متخصصان و باستان‌شناسان این نقشه را از این لوح ۴۰۰۰ ساله به دست آوردند و با نظریه خود که کشتی افسانه‌ای مدور و از نی ساخته شده است، چنانچه به پاگردند. دکتر فینکل توضیح می‌دهد که کشتی دارای دو سطح و طبقه بوده است. یک طبقه در بالا و فضای زیرینی که برای حیوانات طراحی شده بوده است. او

خود را صرف هنجار کارخانه کنید زیرا شما یک مریخ پرورش یافته و فرهنگهای تیم کاریتان خواهید بود.

۱۲ بهای اهداف روزی جزئیات نمی‌گردد

ممکن است معنویان یک کارمند که دارای نقش و وظایف مشخصی است، این عادت وجود داشته باشد که به جزئیات و وظایف توجه بیشتری کند. مثلاً نگهداری ایمل‌ها که به افراد مختلف ارسال می‌کنند، تماس‌هایی که نیاز به پاسخ و پیگیری دارند یا تنظیم و مرتب‌سازی یادداشت‌ها. اما به عنوان یک مدیر ممکن است نتوانید به تمامی این جزئیات که در هر کدام بسیار مهم و حیاتی است که اعضای تیم کاری‌تان روی آن کار می‌کنند، بپردازید. اگر دائماً تلاش کنید تا به جزئیات و وظایف و کارها توجه داشته باشید، در نتیجه شما تبدیل به یک «مدیر کوچک» (Micromanager) خواهید شد که بیش از همه روی جزئیات کار کارکنان و وظایف آنها تمرکز می‌کند که این برای شما و تیم کاری‌تان سودمند نیست.

این نکته برای مدیران تازه‌کار بسیار مهم است تا به نظارت بر پروژه‌های فردی نیز بخشی از اهداف مهم است اما مدیران باید نظارت بر پی‌بردن، نظارت بر گزارش بر موارد و اهداف بزرگ‌تر از اهداف مهم است اما مدیران باید نظارت بر پیشرفت اعضای تیم کاری خود را به‌طور مؤثر و کارآمد پی‌بازند تا کار تیم را به سمت دستیابی به اهداف بلندمدت سوق دهند.

۱۳ از درگیران تقلید می‌کنند

زمانی که فقط عنوان «مدیر» را در نظر بگیرید، هم‌تراز و تومسه‌سنگ مدیریتی‌تان به صورت چادویی و شگفت‌انگیز اتفاق نمی‌افتد. بنابراین دور از انتظار نیست که مدیران تازه‌کار اقدام به تقلید از مدیریت‌های پیشین کنند. که قبلاً دیده‌اند یا در هم‌ترازانشان بوده‌اند. و به همین دلیل ممکن است از همان سبک‌ها و شیوه‌های مدیریت‌های پیشین استفاده کنند. البته ممکن است شما یک کارمند یا یک مدیر جوان باشید اما تقلید در شیوه‌های مدیریت‌های پیشین وضع موجود، افزایش توانایی‌ها و اثرگذاری را یک سازمان را نمی‌دهد.

۱۴ کارهایی که در جهت اهداف عملی کردن

بدر اینها را یاد کنید

مدیران جدید، مشتاقانه تلاش می‌کنند تا به عنوان یک مدیر و راه‌های اثرگذار و مفید، تیم کاری جدیدشان را خشنود کنند که البته این قابل تحسین است. این مدیران اغلب با دادن قول‌ها و وعده‌های بزرگ سعی می‌کنند کارکنان خود را خوشحال کنند. مثلاً تغییر و ایجاد هم‌تراز همی در سیستم، افزایش شرکت یا ایجاد تغییرات فوری

در روند انجام کارها را وعده می‌دهند. به همان میزان که این وعده‌ها و قول‌ها بزرگ هستند، مدیران جدید برندها نیز ممکن است کاملاً درک نکنند که چه چیزی برای ایجاد تغییرات لازم است تا این فرآیند دقیقاً به انجام برسد. بنابراین ممکن است مشکلاتی بزرگ‌تر از آنچه تصور می‌کردید، پیرامون آن به وجود بیاید. در نهایت قول‌ها و وعده‌های بیش از حد شاید در ابتدا باعث محبوبیت و مطلوب بودن مدیران تازه‌کار شود، اما اگر این وعده‌ها عملی نشود، تضعیف اعتماد کارمندان را به مدیر رقم می‌زند.

۱۵ ناهماهنگی در موفقت‌های اولیه

اگر در سازمان یا مؤسسه‌ای که مدیر شده‌اید، تغییراتی مثل حذف جلسات بی‌نتیجه و بی‌فایده که فقط موجب اتلاف وقت می‌شود یا مثلاً حذف یک مرحله تکراری اسنادسازی وجود دارد که می‌تواند خیلی سریع و فوری آنها انجام دهید، به سرعت دست به کار شوید و از این راه به یک موفقیت اولیه دست یابید. زیرا این تغییرات فوری باعث می‌شوند که شما به عنوان یک فرد مشتری‌گرا برای ایجاد اثرگذاری آماده‌تری دارید به چشم بیایید.

۱۶ عدم تصمیم‌گیری

مدیران جدید و تازه‌کار معمولاً دچار عدم توانایی در تصمیم‌گیری می‌شوند. این عدم توانایی در تصمیم‌گیری زمانی است که فرد بیش از اندازه به موضوعی فکر می‌کند، در نتیجه هرگز نمی‌تواند تصمیم مشخصی بگیرد و این وضعیت جدید، انتخاب‌هایی که در این لحظه روی شما تأثیر ندارند بلکه روی کار تیم و حوزه کاری‌تان تأثیر می‌گذارد. به دلیل اینکه مدیران تازه‌کار نمی‌خواهند تصمیمات اشتباهی بگیرند بنابراین اغلب در تصمیم‌گیری‌های خود متامل می‌کنند و تا آخرین روزهای زیادی دارند و حتی ممکن است تصمیمی بگیرند.

۱۷ توقف و عقب‌نشینی کردن

مدیران تازه‌کار یا دانش‌آموزان نقش جدید، اغلب نمی‌خواهند به عنوان یک فرد بسیار مقتدر جلوه کنند. آنها سعی خواهند نمود در نظر گرفتن دانش و حرف کارکنان، اهداف سازمان و نیازهای تیم کاری، تغییر را شروع کنند و با عقب‌نشینی و طولانی کردن شروع مدیریت خود، نتیجه مطلوبی نمی‌گیرند. بدون اعتماد و دستورالعمل، تیم کاری شما خیلی زود دچار مشکل خواهد شد. تلاش آنها بی‌نتیجه خواهد ماند و احتمالاً تیم کاری‌تان فرار خواهد کرد. شهرت و توانایی شما در انجام امور در مدتی خواهد شد.

۱۸ بهای اهداف روزی جزئیات نمی‌گردد

ممکن است معنویان یک کارمند که دارای نقش و وظایف مشخصی است، این عادت وجود داشته باشد که به جزئیات و وظایف توجه بیشتری کند. مثلاً نگهداری ایمل‌ها که به افراد مختلف ارسال می‌کنند، تماس‌هایی که نیاز به پاسخ و پیگیری دارند یا تنظیم و مرتب‌سازی یادداشت‌ها. اما به عنوان یک مدیر ممکن است نتوانید به تمامی این جزئیات که در هر کدام بسیار مهم و حیاتی است که اعضای تیم کاری‌تان روی آن کار می‌کنند، بپردازید. اگر دائماً تلاش کنید تا به جزئیات و وظایف و کارها توجه داشته باشید، در نتیجه شما تبدیل به یک «مدیر کوچک» (Micromanager) خواهید شد که بیش از همه روی جزئیات کار کارکنان و وظایف آنها تمرکز می‌کند که این برای شما و تیم کاری‌تان سودمند نیست.

این نکته برای مدیران تازه‌کار بسیار مهم است تا به نظارت بر پروژه‌های فردی نیز بخشی از اهداف مهم است اما مدیران باید نظارت بر پی‌بردن، نظارت بر گزارش بر موارد و اهداف بزرگ‌تر از اهداف مهم است اما مدیران باید نظارت بر پیشرفت اعضای تیم کاری خود را به‌طور مؤثر و کارآمد پی‌بازند تا کار تیم را به سمت دستیابی به اهداف بلندمدت سوق دهند.

۱۹ از درگیران تقلید می‌کنند

زمانی که فقط عنوان «مدیر» را در نظر بگیرید، هم‌تراز و تومسه‌سنگ مدیریتی‌تان به صورت چادویی و شگفت‌انگیز اتفاق نمی‌افتد. بنابراین دور از انتظار نیست که مدیران تازه‌کار اقدام به تقلید از مدیریت‌های پیشین کنند. که قبلاً دیده‌اند یا در هم‌ترازانشان بوده‌اند. و به همین دلیل ممکن است از همان سبک‌ها و شیوه‌های مدیریت‌های پیشین استفاده کنند. البته ممکن است شما یک کارمند یا یک مدیر جوان باشید اما تقلید در شیوه‌های مدیریت‌های پیشین وضع موجود، افزایش توانایی‌ها و اثرگذاری را یک سازمان را نمی‌دهد.

۲۰ کارهایی که در جهت اهداف عملی کردن

بدر اینها را یاد کنید

مدیران جدید، مشتاقانه تلاش می‌کنند تا به عنوان یک مدیر و راه‌های اثرگذار و مفید، تیم کاری جدیدشان را خشنود کنند که البته این قابل تحسین است. این مدیران اغلب با دادن قول‌ها و وعده‌های بزرگ سعی می‌کنند کارکنان خود را خوشحال کنند. مثلاً تغییر و ایجاد هم‌تراز همی در سیستم، افزایش شرکت یا ایجاد تغییرات فوری

آیا واقعاً زنان،

مدیران بهتری هستند؟

از دیرباز تا چند دهه پیش حضور زنان در پست‌های مدیریتی، چه در بخش خصوصی و چه در بخش دولتی، بسیار ناچیز بود و جوامع بشری از این سرمایه عظیمی که داشته‌اند به خوبی بهره‌بردار نشده‌اند.

زنان برای پیشرفت و بالا رفتن از پلکان ترقی و رسیدن به بخش‌های مهم‌تر و مسئولیت‌های مهم‌تری می‌شوند و در حقیقت تمیض جنسیتی برای آنان نسبی تعیین کرده که بیشتر مواقع نمی‌توانند پست‌های مدیریتی داشته باشند؛ پدیده‌ای که به «سقف شیشه‌ای» معروف است.

خوشبختانه جامعه بین‌المللی از دو-سه دهه گذشته تاکنون برای رسیدن به نوعی برابری جنسیتی، بسیار تلاش کرده و امروزه در جوامع مختلف به ویژه جوامع پیشرفته، راه‌زنان به سوی پست‌های مدیریتی سهولت‌تر شده‌اند. دنیای مدرن امروز دیگر نمی‌تواند مانند گذشته با روش مدیریتی، دست‌ور دادن و کنترل کردن کارکنان که روش عمده مدیران مرد است، پیش‌روی و به شکوفایی خود ادامه دهد و باید برای رسیدن به نتیجه بهتر، به روش‌های مدیریتی تازه‌ای بیندیشد. در حقیقت زن‌ها می‌توانند مدیریتی به مراتب بهتر از مردها داشته باشند. مگر چند در عملکردهای مدیریتی زن و مرد، ویژگی‌های متفاوت فردی، شیوه تفکر و احساسات ارزش‌ها و انگیزه‌ها، محیط فرهنگی و تجربه‌های دوران کودکی‌شان بسیار مؤثر هستند، اما شواهد علمی نشان داده است که زن و مرد در مسائل مدیریتی غیر از ویژگی‌های محیطی، از نظر بیولوژیکی کاملاً متفاوت از یکدیگر عمل می‌کنند.

نوع اندیشیدن

زنان، هنگام اندیشیدن به مسائل مختلف تا

جدی متفاوت از مردان عمل می‌کنند. آنها به سرعت تمام جزئیات اطلاعات در دسترس را دریافت و در ذهن مرتب کرده و به شکل ساختارهای پیچیده‌ای در می‌آورند. این ویژگی در تصمیم‌گیری‌های گروهی، بسیار به کارشان می‌آید زیرا می‌توانند با دریافت جزئیات موضوع مورد نظرشان، به گزینه‌های متفاوتی فکر کنند و برای یک مشکل چند راه‌حل پیشنهاد دهند. آنها هنگام برخورد با مسائل گروهی، خیلی فکر نمی‌کنند، بلکه نوع تفکرشان را می‌توان به شکلی از تازهای تئیه بهم تشبیه کرد و به واسطه این خاصیت می‌توانند در آن واحد به چند موضوع بیندیشند. این توانایی در دنیای رقابتی امروز از اهمیت زیادی برخوردار است.

همچنین توانایی حفظ چند موضوع متفاوت در ذهن در لحظه، باعث می‌شود که زن‌ها بتوانند به راحتی موضوعات مهم را درک و با شم درونی‌شان ارتباط مستقیم برقرار کنند. این ویژگی تأثیر بسیار مهمی در تصمیم‌گیری‌ها دارد. آنها تحت تأثیر این تفکر می‌توانند بر نامه‌های طولانی‌مدت در ذهن داشته‌اند و برای رسیدن به اهدافشان بسیار بویهای مختلفی را در نظر بگیرند.

انعطاف‌پذیری ذهنی

شیوه تفکر زنان موجب شده که از هوش و استعداد طبیعی دیگری به نام انعطاف‌پذیری ذهنی بهره‌مند شوند. انعطاف‌پذیری ذهنی، ویژگی ضروری مدیریت در دنیای اقتصادی

مدیریت



۱۹ از درگیران تقلید می‌کنند

هر چند در عملکردهای مدیریتی زن و مرد ویژگی‌های متفاوت فردی، شیوه تفکر و احساسات، ارزش‌ها و انگیزه‌ها، محیط فرهنگی و تجربه‌های دوران کودکی‌شان بسیار مؤثر است. اما شواهد علمی نشان داده که زن و مرد در مسائل مدیریتی غیر از ویژگی‌های محیطی، از نظر بیولوژیکی کاملاً متفاوت از یکدیگر عمل می‌کنند.

پویای امروز ماست. در تحقیقاتی که روی ۹۰۰ مدیر زن و مرد انجام شده است، معلوم شد مدیران زن در زمینه کار گروهی و به کار بستن خلاقیت نسبت به مردها بهتر و مؤثرتر عمل می‌کنند و در حقیقت این امر به دایره انتظاف ذهنی آنهاست.

مهارت کلایی
 زنان مهارت‌های دیگری نیز دارند که آنها را باعث شده که آنها از گذشته‌های دور تا امروز بتوانند مرئی‌های خوبی برای فرزندان شان باشند

کلمه‌های مناسب حین گفت‌وگو با دیگران هوشی استثنایی دارند مهارت‌های کلایی زنان از همان دوران کودکی شان شکل می‌گیرد. نوزادان دختر خیلی زود شروع به تولید اصوات می‌کنند و خیلی سریع جملات طولانی و با ساختارهای دستوری پیچیده را بیان می‌کنند. این توانایی کلایی به ساختار مغز زنان و هورمون استروژن مربوط است. زنان به دنیا آمده‌اند تا صحبت کنند. این ویژگی باعث شده که آنها از گذشته‌های دور تا امروز بتوانند مرئی‌های خوبی برای فرزندان شان باشند

و هر کجا که لازم است فرزندشان را تشویق یا به دلیل رفتاری غیرمسئولانه سرزنش کنند. کلمات ابزار زنان هستند.

در تحقیقاتی که روی ۹۰۰ مدیر زن و مرد انجام شده است، معلوم شد مدیران زن در زمینه کار گروهی و به کار بستن خلاقیت نسبت به مردها بهتر و مؤثرتر عمل می‌کنند و در حقیقت این امر به دلیل انتظاف ذهنی آنهاست

مهارت‌های اجتماعی اجرایی
 زنان چاره‌ای دارند که دانشمندان به آن «مهارت

اجتماعی اجرایی» می‌گویند. آنها در درک نکات ظریف حرکات و ژست و حالت دیگران توانایی بسیاری دارند و می‌توانند به راحتی احساسات دیگران را از روی چهره‌شان متوجه شوند و حتی تغییرات اندک لحن صدای آنها را متوجهند. زنان به طور کلی از حواس چشایی، لامسه، بویایی و شنوایی شش‌پنجه‌تر استفاده می‌کنند. دید پیرامونسی بهتری دارند و در تاریکی بهتر اطراف‌شان را می‌بینند و انشعاب موجود را در محیط بهتر به ذهن می‌سپارند.

این مهارت‌ها زنان را در خواندن ذهن دیگران یاری می‌کند. مهارتی که پیگ مدبر لاین، بهتر است آن را داشته باشد.

همکاری و توجه به دیگران
 زنان در کنار مهارت‌های اجتماعی اجرایی شان، توانایی بسیاری در ایجاد شبکه ارتباطی، همکاری و شفقت و دلسوزی نسبت به اطرافیان خود دارند. آنها برخلاف مردها به راحتی می‌توانند قدرت‌شان را با دیگران تقسیم کنند. در این خصوص مردها به سلسله مراتبی بیشتر اکتفا می‌کنند و در هر مرحله برایشان بسیار مهم است، اما زن‌ها از محافل‌های کوچک گرفته تا شبکه‌های از ارتباطات وسیع و پشیمان تشکیل داده و به این صورت به دنبال قوی‌تر شدن هستند. البته این ویژگی‌ها نیز تا حدی به هورمون استروژن مربوط است.

در آزمایش‌های مختلف، محققان به برندگان و برخی از سیاستمداران هورمون مردانه - تستوسترون - تزریق کردند و آنها برای قدرت و جایگاه برتر با یکدیگر به جنگ و رقابت پرداختند و بعد از این که هورمون زنانه استروژن به آنها تزریق شد، رفتارشان تغییر کرد و به جای جنگ و دعوا، با یکدیگر از ارتباطات مسالمت‌آمیزی برقرار کردند. این تمایل زنانه به همکاری با یکدیگر و تشکیل گروه‌ها و شبکه‌های ارتباطی برای زنان قدیم که باید مراقب یکدیگر و فرزندان شان می‌بودند، بسیار مهم بوده و در دنیا امروز در محیط کاری بسیار مؤثر است.

در گذشته زن‌ها به سبب نرم و ملایم بودن بسیار سرزنش می‌شدند و این ویژگی پسندیده‌شان با ناتوانی در برخورد با دیگران اشتباه گرفته می‌شد. اما این قدرت روحی زنان است که باعث می‌شود با دیگران مضامنه برخورد کنند و در محیط کار بسیار به کارشان می‌آید. آنها به جای استفاده از سرزنش و توبیخ کارکنان از روش‌های تشویقی استفاده و در کارکنان ایجاد انگیزه می‌کنند و موجب پیشرفت واحد کاری‌شان می‌شوند.

استقامت و تولید بیشتر هر مدبری برای موفق شدن مجبور است از

مدیریت

چالش‌هایی بگذرد و راه برنامه‌هایش آن گونه که می‌خواهد پیش نمی‌رود. در واقع این چالش‌ها از فرد، یک مدیر لاین می‌سازد. مدیران باید مقاومت و پشتکار داشته باشند و هرگاه لازم باشد صبر و تحمل از خود نشان دهند و مدیران زن ثابت کرده‌اند که می‌توانند از خود مقاومت بسیار بالایی نشان دهند.

آنها هرگز تمام مشکلات را به دوش کارکنان خود نمی‌اندازند و باید پای آنها کار می‌کنند. همچنین مدیران زن در محال کار فقط به پیشرفت شخصی خود نمی‌اندیشند. کاری که بیشتر مدیران مرد انجام می‌دهند. آنها تمام انرژی‌شان را صرف تولید بیشتر می‌کنند و از موقعیت خود برای بهبود وضع کلی سازمان متشوع شان بهره می‌جویند.

جامعه موقی آینده
 تفکر و انتظاف ذهنی زنان، توانایی درک مسائل مبهم و قوه تخیل بالای آنها، علاقه وافر به برنامه‌های طولانی‌مدت، قدرت کلایی و مهارت‌های اجتماعی، توانایی همکاری با دیگران و داشتن روح و شفقت نسبت به هموعان خود، تمام ویژگی‌هایی است که پیگ مدبر لاین در بازار کار و اقتصاد جهانی فعلی باید داشته‌اند تا جامعه به پیشرفت واقعی خود برسد. البته این به آن معنا نیست که فقط زنان باید دنیا را اداره کنند. مردان بسیاری هستند که چنین ویژگی‌هایی از خود نشان می‌دهند و بسیار توانا هستند.

مردها مهارت‌های مهندسی و درک فضای بالایی دارند که در اثر هورمون تستوسترون به وجود آمده است. بسیاری از پیشرفت‌های فناوری حاصل توانایی آنها در این موارد است و مرد و زن مانند خود یا هستند که برای پیش رفتن به یکدیگر نیاز دارند.

با این حال، اگر دنیا به خود فرصت و اجازه بدهد، مردان از مهارت‌های زنان را بدهد، از سود کلایی بهره‌مند خواهند شد. در این سال‌ها زن‌ها نشان داده‌اند که می‌توانند برای پیشرفت جامعه‌شان از هوش طبیعی خود استفاده کنند.

آیرت بیشترین زمانی گفته بود: «مشکلات مهمی را که امروز با آن مواجه هستیم نمی‌توانیم با کمک افرادی که آنها را به وجود آورده است، حل کنیم.» و باید گفت که زنان با اندیشه‌های متفاوت از مردان، روح همکاری، مهارت‌های مذاکره، قوه تخیل بالا و علاقه به ایجاد محیط اجتماعی پیچیده می‌توانند آن تفکر لازم را برای حل مسائل و مشکلات دنیای امروز با خود بیاورند.

در واقع اگر دنیا تا به حال به زنان فرصت می‌داد که برای بشریت کاری انجام دهند، مسلماً شاهد قدرتی بود که هرگز تصورش را هم نمی‌کرده است.

پنج دلیل عالی برای تغییر شغل

ترک کردن پیوندهای شخصی گاه بسیار سخت است. ششانه تنها احتمالاً با همکاری با آنها کرده‌اید، اما انسان در برخی موقعیت‌ها ناگزیر از ترک آنها می‌شود.

ترک کردن کاری می‌تواند یکی از استرس‌نازترین موقعیت‌ها در زندگی افراد باشد. شما سال‌ها به عنوان بخشی از یک سازمان کار کرده‌اید و بخش جدایی‌ناپذیری از فرهنگ یک اداره شده‌اید. برنامه روزانه، عادات و جزئیات کوچک زندگی روزمره و ششما مثل اینکه چه زمانی قهوه بنوشید و کجا غذا بخورید، پشت سر گذاشتن محیط آشنا و همکاری که دوستانتان داشته‌اید، بسیار سخت است.

ترک کردن پیوندهای شخصی گاه بسیار سخت است. ششانه تنها احتمالاً با همکاری با پیوند شخصی دارید، بلکه مدت‌ها زمان صرف پرورش احساس همکاری با هم‌دلی با آنها کرده‌اید، اما انسان در برخی موقعیت‌ها ناگزیر از ترک آنها می‌شود.



دست آورده‌ید، به خاطر بیاورید. ماه‌های سخت شروع هر کاری همچون یک دانشگاه است، شما دانش‌آموزی. در ابتدا در یک دوره کوتاه و فالتسا می‌آموزید. در ابتدا در یک دوره کوتاه و سریع چیزهای زیادی می‌آموزید و با محیط متعلق می‌شوید. به تدریج و در ماه‌های بعدی تطبیق می‌دهید و دیگری را یاد می‌گیرید. اغلب این فرآیند با دست یافتن به مهارت یا خبرگی به پایان می‌رسد.

فصلب مشاغل (به جز مشاغل پژوهشی یا آکادمیک)، مشابه هستند که در آنها نطفه‌ای وجود دارد که در آن یادگیری تا حد زیادی متوقف و فرد به متخصص کار خود در سازمان خود بدل می‌شود. اما آیا شما ظرفیت بیشتر از این را دارید؟ آیا دوست دارید در بیشتر از یک امر مهارت عملی یا نظری را به دست آورید و به متخصص بدل شوید؟ شما می‌توانید دانش شغلی خود را با تکرار این فرآیند از آغاز در سمت یا شغلی تازه افزایش دهید.

متخصصان امور کاری معتقدند که یک فرد در یک شغل معمولی به زمانی در حدود سه سال برای دستیابی به تخصص و مهارت نیاز دارد. پس از این زمان یادگیری به شدت کاهش می‌یابد. تغییر شغل پس از این بازه زمانی می‌تواند همچون راهاندازی مجدد یک کامپیوتر باشد. امری که به شما این فرصت را می‌دهد تا رشد کنید و دوره پرسرعت جدیدی از یادگیری را تجربه کنید.

می‌توانید درآمدتان را افزایش دهید

شغلی یکسان در دو شرکت متفاوت درآمدی یکسان ندارد. یافتن موقعیت شغلی یکسانی با مزایای حقوق بیشتر در یک شرکت دیگر می‌تواند دلیلی بسیار موجه برای تغییر شغل باشد. ممکن است شرکت کوچکی را پیدا کنید که ساعات کاری کمتری دارد ولی وظایف بیشتری را بر دوش کارمندان اندک خود قرار داده است و حقوقی بیشتر نیز پرداخت می‌کند. با ممکن است شغلی مشابه شغل خود را در یک شرکت بزرگ بدون هرگونه تغییری در وظایف یا ساعات کار، حقوق بیشتری پرداخت می‌کند.

از طرف دیگر مهارت‌های شما ممکن است در هر شرکت ارزش متفاوتی داشته باشد. تصور کنید یک کارمند فروش هستید که آلمانی می‌داند ولی در شرکتی کار می‌کند که قافله هرگونه رابطه تجاری با آلمان است. مورد دومی شرکت خود می‌تواند میان مهارت‌های مورد توجه سازمان و توانایی‌هایش نوعی سازگاری ایجاد کند. تغییر در مهارت‌ها و آرج بهمان‌ها و میزان حقوق متناسب با مهارت‌های شما می‌تواند دلیلی خوبی برای تغییر کار باشد.

شغل فعلی شما چالش برانگیز نیست. شما از افراد بسیاری شنیده‌اید که به دنبال یک کار کم‌درسر هستند، کاری با وظایف مشخص، آسان با سرعت اندک و غیرچالشی. اینها مشاغلی هستند که می‌توانید در خلال آنها تاجایی که می‌خواهید جزئیات را بنویسید. البته همیشه مقداری کار وجود دارد که می‌توانید به نحوی تقسیم‌ش کنید که مشغول به نظر برسید.

آیا فکر می‌کنید این شغلی ایده‌آل است؟ نتایج تحقیقات پژوهشگران کار مقاله‌های متعددی را نشان می‌دهد. نتایج یک آزمون نشان می‌دهد که یک شغل کامل که می‌تواند سبب خوشبختی فرد شما شود باید چالش برانگیز باشد.

به نحوی که حداقل ۲۰ درصد از زمان کاری فرد خارج از دایره آراش باشد. ۷۰ درصد ساعات استرس آلود و پرچالشی می‌تواند هوشیاری، احساسات و خلاقیت شما را به صورت روزمره فعال کند. درحالی‌که یک شغل آسان، شما را به یک معناذابت‌زنی، یک خواب‌آلود خسته یا کنسی بدل می‌کند که فقط از بازی با موبایل یا کشتن وقت لذت می‌برد.

افراد که مشاغل آسانی دارند به تدریج در هر اجتماعی و اقتصادی ترقی می‌کنند. آنها برای به چنگ آوردن موقعیت‌ها ناآماده هستند. بنابراین اگر شغل‌تان برایتان به امری غیرچالشی بدل شده است، وقت آن است که ترکش کنید.

محیط کاری‌تان با شما سازگار نیست

هر اداره‌ای، فرهنگ و فضای خاصی خود را دارد. در یک شرکت ممکن است به تدریج فضایی حاکم شود که مرکز تمام مکالمات و رویدادهای ورزشی باشد. در این شرایط افراد می‌توانند از این موضوع استفاده کنند تا به هم متصل و با هم سرگرم شوند. ولی وقتی فضایی به این موضوع بی‌علاقه باشد برای همیشه نسبت به فضا فردی بی‌وفایی خواهد ماند و این مسئله می‌تواند افراد داشته باشد. اگر محیط کار‌تان باعث خلاقیت، شادی یا آسایش‌تان نیست، ریشه آن را بیابید. تا حد ممکن سعی کنید، مشاغل خود را با همکاری‌تان بیابید. در برخی محیط‌های کاری نوعی رقابت مسموم و مخرب رواج دارد. همه موارد بالا بسیار غیرقابل تحمل هستند بنابراین اگر محیط کاری شما این گونه است بهتر است گزینه تغییر را به صورت جدی در نظر بگیرید.

تغییرات عهدی‌های زندگی‌تان رخ داده است. تصور کنید ازواج کرده‌اید و باید با همسر‌تان به شهر جدیدی بروید، در چنین شرایطی تغییر

گو‌ناگون

مقاله علمی - تخصصی زنان

اگر محیط کار‌تان باعث خلاقیت، شادی یا آسایش‌تان نیست، ریشه آن را بیابید. در برخی محیط‌های کاری نوعی رقابت مسموم و مخرب رواج دارد بنابراین اگر محیط کاری شما این گونه است بهتر است گزینه تغییر را به صورت جدی در نظر بگیرید.



کتاب



دانشتهای دریایی جهان

WorldMaritime Information

مجله منتشر شده و در آن صدها نکته علمی و شگفتی‌های دریایی وجود دارد که باعث توجه بیشتر کشور به مقوله دریایی می‌شود. نویسنده در این کتاب تجربه بازدید حضوری از کشورمان نظیر بندر و جزایر استان هرمزگان، بندر باستانی سیراف، شهر در باغوردان کنگ، دریاچه ارومیه، تالاب انزلی، جزایر هنگام و لارک و هرمز و آشوراده، تالاب هلمون و شادگان، ساحل هیسوم و سیریک، همراهی با انجمن‌های صیدمیگو، کارگاه‌های لایح‌سازی، موزه‌های دریایی و... را در قالب تصاویر مستند در معرض دید علاقه‌مندان قرار داده و توضیحاتی را نیز در این خصوص منتشر کرده است.

رخدادهای مهم دریایی، طب دریا، دریانوردان، غوامی، ساختوسازهای دریایی، انواع کشتی‌ها، ذره دریایی، ایمنی دریانوردی، پیشرفته‌ترین فناوری‌های دریایی، محیط زیست دریایی، فرهنگ دریایی، رسوم و آیین‌های دریایی، تفریح‌های بستی دریایی و موزه‌های دریایی آشنا می‌شود. نویسنده کتاب «هنرهای صفتی» مشاغل در واحد عملیات بندری و منطقه ویژه اداره کل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان است که تاکنون سه کتاب دیگر شامل «توسعه دریانوردی، مرور بر صنعت دریایی جهان»، «مجموعه پرسش‌ها و پاسخ‌ها» و «توسعه صنعت حمل‌ونقل دریایی جهان» و «بررسی بازار بنادر کانستری جهان» از وی منتشر شده است. این کتاب به صورت تمام‌رنگی بر روی کاغذ

در اوایلین روزهای زمستان سال ۹۴ و در آستانه آغاز سال جدید، کتاب «دانشتهای دریایی جهان» که به قلم یکی از پژوهشگران بنابر شهید جایی به رشته تحریر در آمده، رونق بازار کتاب شد. این کتاب، شامل ۱۱۰ تصویر مستند دریایی ایران و جهان است که در زیر هر عکس، توضیحاتی به دو زبان فارسی و انگلیسی درج شده است. هدف نویسنده از انتشار این کتاب، آشنایی بیشتر مردم و به ویژه جوانان و نوجوانان با مباحث نظیر صنعت ساخت کشتی، حمل‌ونقل دریایی، کالاهای گردشگری دریایی، بنادر بازرگانی، صنعت شیلات، جانوران و گیاهان دریایی، غذاهای دریایی، جنگ‌های دریایی،



۲۰ شغل برتر دنیا کدامند؟

بالاترین حد درآمدی این شغل، سالانه ۹۰-۱۲۲ دلار به دست می‌آورد. با این حال، آن طور که پیش‌بینی شده، به دلیل رشد تجارت و رقابت بین شرکتها، تا سال ۲۰۲۲، درآمد این گروه شغلی تا حدود ۲۴۴۵ درصد رشد خواهد داشت.

زمانی که عصر از تعاملات و فناوری باشد، مشاغل مربوط به از تعاملات و فناوری هم مسلماً جزو بهترین و پردرآمدترین شغل‌های دنیا به حساب می‌آید و جایگزین مشاغل سنتی می‌شود. مهندسی می‌شود که سال‌ها و قرن‌ها، گوی سبقت را از دیگر مشاغل ربوده بودند.

- ۱- توسعه‌دهنده نرم‌افزار
- ۲- تحلیل‌گر سیستم‌های کامپیوتری
- ۳- دندانپزشک
- ۴- سرپرستار
- ۵- داروساز
- ۶- پرستار رسمی
- ۷- متخصص فیزیوتراپی
- ۸- پزشک متخصص
- ۹- توسعه‌دهنده وب
- ۱۰- متخصص بهداشت دهان و دندان
- ۱۱- تحلیل‌گر امنیت اطلاعات
- ۱۲- مدیر پایگاه داده‌ها
- ۱۳- دستیار پزشک متخصص
- ۱۴- کار درمانگر
- ۱۵- تحلیل‌گر پژوهش‌های بازار
- ۱۶- متخصص علوم آزمایشگاهی
- ۱۷- دستیار متخصص فیزیوتراپی
- ۱۸- مهندس عمران
- ۱۹- مهندس مکانیک
- ۲۰- فلزیازشک

البته شاید چنین جایگزینی در ایران و دیگر کشورهای در حال توسعه تا سالها بعد هم اتفاق نیفتد، اما براساس آخرین آمارهای که وزارت کار آمریکا اعلام کرده، ۲۰ شغل برتر دنیا در سال ۲۰۱۴ معرفی شده که توسعه‌دهنده نرم‌افزار یا همان برنامه‌نویسی در رتبه اول و تحلیل‌گر سیستم کامپیوتر در رتبه دوم قرار گرفته است. به این ترتیب، در صدر جدول برترین مشاغل دنیا، دیگر پزشکی دیده نمی‌شود و دندانپزشک‌ها هم به رتبه سوم نزول کرده‌اند. برنامه‌نویسی‌ها به طور متوسط ۹۰-۱۲۲ دلار در سال درآمد دارند. البته این فقط میانگینی از کل افراد شغل در این بخش است. به عبارتی ۱۰ درصد افرادی که درآمد بالایی در این شغل دارند، حدود ۱۳۸۸۸ دلار در سال به دست می‌آورند. این عدد شگفتی‌ناگ شغل برنامه‌نویسی و حاکمیت اینترنت تا جایی پیش رفته که پیش‌بینی می‌شود



شگفت‌انگیزترین رفتار انسان

از اقلاطون پرسیدند:
شگفت‌انگیزترین رفتار انسان چیست؟
پاسخ داد: آن کودکی خسته می‌شود برای بزرگ شدن عجله می‌کند و سپس دانگ دوران کودکی خود می‌شود
انتهای کار کسب مال ثروت‌آوستانی خود مایه می‌گردد سپس برای بازنشست شدن سلاستی از روش پول خود را خرج می‌کند

طوری زندگی می‌کند که گویی هرگز نخواهد مرد و بعد طوری که گویی هرگز زندگی نکرده می‌میرد
آنچنان زمان خود را صرف آماده شدن برای زندگی می‌کند که برای زندگی کردن وقت بینامتنی کند
آنگونه آینه فکر می‌کند که متوجه دست رفتن امروز خود نیست، هر حالی که زندگی داشته یا آینده‌ای بلکه تجربه مازال زمان است

قابل توجه اساتید، پژوهشگران و دانشجویان علوم و فنون دریایی

آمادگی برای چاپ مقالات در

فصلنامه تخصصی «به هنگام»

فصلنامه تخصصی «به هنگام» ضمن استقبال از تعامل سازنده با اساتید و متخصصان خبره و دانشجویان علوم و فنون دریایی و استفاده از دانش و تجربیات آنها و نیز در جهت ارتقاء سطح علمی دریایی و اعتلای فرهنگ دریایی در کشور، آمادگی خود را برای چاپ و نشر مقالات در زمینه‌های ذیل اعلام می‌کند:

ایمنی، امنیت و حفظ محیط زیست دریایی؛

قوانین، استانداردها و کنوانسیون‌های بین‌المللی؛

صنایع دریایی شامل کشتی‌سازی، فراساحل و زیر دریا؛

صنعت نفت و گاز، انرژی و اقتصاد دریایی؛

جوشکاری، مواد و تجهیزات در صنعت دریایی؛

حمل و نقل و بیمه دریایی؛

خدمات بندری، دریایی، کشتیرانی و لایروبی؛

اقیانوس‌شناسی و فیزیک دریا؛

خواهشمند است مقالات خود را به همراه مشخصات کامل نویسنده (نویسندگان) بر روی CD و به صورت فایل WORD ۲۰۰۷ به آدرس فصلنامه و پاپه صورت قابل الکترونیکی به آدرس update@asiaclass.org ارسال کنید.

سر دبیر فصلنامه «به هنگام»

تعارف چاپ آگهی

تشریح تخصصی به‌هنگام، هر سه ماه یکبار و به شماره‌های ۱۰۰۰ نسخه منتشر و برای مالکان کشتی، کشتی‌سازی‌ها، سازمان‌ها و نهادهای مرتبط با صنایع دریایی ارسال می‌شود.

آگهی رنگی		
نوع آگهی	تمام صفحه	هزینه (ریال)
صفحه پشت جلد	تمام صفحه	۸/۰۰۰/۰۰۰
صفحه دوم جلد	تمام صفحه	۴/۵۰۰/۰۰۰
صفحه داخل پشت جلد	تمام صفحه	۳/۵۰۰/۰۰۰
صفحات داخلی	تمام صفحه	۳/۰۰۰/۰۰۰
صفحات داخلی	نیم صفحه	۲/۰۰۰/۰۰۰
آگهی سیاه و سفید		
نوع آگهی	تمام صفحه	هزینه (ریال)
صفحات داخلی	تمام صفحه	۱/۵۰۰/۰۰۰
	نیم صفحه	۱/۰۰۰/۰۰۰

هزینه تهیه آگهی‌هایی که طراحی و تنظیم آنها به فصلنامه «به‌هنگام» ارجاع شود، بر اساس مبلغ اعلام شده محوری طرف قرارداد فصلنامه دریافت می‌شود.

فرم اشتراک

فصلنامه علمی - تخصصی «به‌هنگام»

سازمان درخواست‌کننده:

نام و نام خانوادگی:

نوع درخواست:

(الف) دریافت شماره‌های قبلی یا آرایز ۴۰۰/۰۰۰ ریال برای هر شماره/شماره‌های درخواستی:

(ب) اشتراک جدید تعداد شماره‌های درخواستی در هر نوبت جلد:

نوع اشتراک: سالانه: ۲۰۰,۰۰۰ ریال دوسالانه: ۴۰۰,۰۰۰ ریال

نشانی:

کد پستی:

تلفن:

کد پستی:

کد پستی:

کد پستی:

کد پستی:

کد پستی:

کد پستی:

کد پستی:

کد پستی:

کد پستی:

کد پستی:

کد پستی:

کد پستی:

کد پستی:

کد پستی:

کد پستی:

کد پستی:

کد پستی:

کد پستی:

کد پستی:

کد پستی:

کد پستی:

کد پستی:

کد پستی:

کد پستی:

کد پستی:

کد پستی:

قرارداد چاپ آگهی

قرارداد زیر فی‌مابین

و به شماره تماس

پنجم، پلاک ۳۱، کد پستی ۱۴۲۴۶-۲۲۵۴۱ و شماره تماس ۰۲۱-۸۸۲۵۵۸-۰۵ که «پیمانکار» خوانده می‌شود از طرف دیگر، به شرح ذیل منعقد شد.

* چاپ: نوبت آگهی شرکت، با کیفیت سیاه و سفید، رنگی، و فراتر از آن صفحه

* محل درج آگهی: تعیین شد.

* آگهی در شماره: فصلنامه «به‌هنگام» منتشر خواهد شد و هزینه آن به مبلغ: طی چک اقبالی بانکی به شماره

..... به حساب بانکی شماره ۰۲-۶۸۲۸۲۸۲۰۱-۰۱ تشریح «به‌هنگام» نزد بانک ملی پرداخت شد.

اعضای پیمانکار:

تعهدات پیمانکار:

- چاپ آگهی کارفرما مطابق نمونه مورد تأیید ایشان.

- ۱۵٪ تخفیف به مؤسسات آموزشی- پژوهشی و کسانی که بیش از یک بار سفارش آگهی داده‌اند.

- ۲۰٪ تخفیف به کارفرماهایی که به مدت دو بار یا بیشتر به طور متوالی سفارش آگهی داده‌اند.

نشانی دفتر فصلنامه: تهران، خیابان کارگر شمالی، خیابان پنجم، پلاک ۳۱
تلفن: ۰۲۱-۸۸۲۵۵۸-۰۵، فاکس: ۰۲۱-۸۸۲۵۵۸-۰۵، کد پستی: ۱۴۲۴۶۲۵۴۱
پست الکترونیک: update@asiaclass.org



پرداخت بدون محدودیت تسهیلات به شناورسازان

هیچ‌گونه محدودیتی برای پرداخت تسهیلات به شناورسازان در سال جاری وجود ندارد و میزان پرداخت تسهیلات به نوع پروژه بستگی دارد. مدیرعامل صندوق توسعه صنایع دریایی با بیان این که صندوق توسعه صنایع دریایی همانند گذشته حمایت از تعمیرات شناورها را در برنامه دارد گفت شناوردارانی که نیازمند وام تعمیرات هستند می‌توانند با مراجعه به صندوق توسعه صنایع دریایی از تسهیلات ارزان قیمت با نرخ ۱۴ تا ۱۵ درصد بهره‌مند شوند. حسین قاضی‌افزود: در صورتی که مالک شناور پیش از شروع تعمیرات به صندوق توسعه صنایع دریایی مراجعه کند بازرسان صندوق طی بازدید هزینه تعمیرات ارزیابی کرده و با انجام نظارت‌های لازم در حین تعمیرات تسهیلات پرداخت می‌شود. وی استفاده مالکان از اقدام و تجهیزات ساخت داخل جهت تعمیر شناورها را از الزامات اصلی صندوق در پرداخت تسهیلات عنوان کرد و گفت: البته این الزام در خصوص تجهیزاتی که در داخل کشور تولید نمی‌شوند، وجود ندارد. وی در ادامه با بیان این نکته که گاهی از نواقص مالکان شناور به دلیل نداشتن وثیقه مناسب و یا عدم تأیید صلاحیت اعتباری توسط بانک عامل برای دریافت وام پذیرفته نمی‌شوند تصریح کرد: صلاحیت فنی و تشخیص میزان پرداخت تسهیلات به عهده صندوق و صلاحیت اعتباری بر عهده بانک عامل است.

ورود صندوق به پرداخت تسهیلات ساخت شناور مدیرعامل صندوق توسعه صنایع دریایی با اشاره به ورود این صندوق به پرداخت تسهیلات ساخت شناور گفت: از سال گذشته طرحی آغاز شده است که به واسطه آن با همکاری بین صندوق توسعه صنایع دریایی، بانک صنعت و معدن و صندوق توسعه ملی برای ساخت شناورها تسهیلات پرداخت می‌شود وی در ادامه تصریح کرد: بر اساس این طرح، متقاضیان سفارش ساخت شناور به داخل، پس از تکمیل پرونده ترده صندوق به بانک صنعت و معدن معرفی می‌شوند و پس از طی فرآیند مربوطه، تسهیلات لازم به آنها پرداخت می‌شود. قاضی خاطر نشان ساخت، در بحث ساخت شناور هم محدودیت خاصی از نظر پرداخت تسهیلات وجود ندارد و در این خصوص علاوه بر صلاحیت اعتباری و فنی متقاضی، صلاحیت سازنده شناور نیز مطرح است. مدیرعامل صندوق توسعه صنایع دریایی وجود طرح توجیه فنی و اقتصادی مناسب را از الزامات تصویب طرح‌ها دانست و افزود: در بررسی توجیه فنی طرح‌های ساخت شناور علاوه بر بررسی‌های فنی در خصوص امکان پذیری انجام خود طرح، بررسی سوابق مثبت سازنده شناور در تحویل پروژه‌ها و همچنین امکان‌های فنی و نیروی انسانی او مدنظر قرار می‌گیرد. وی خاطر نشان کرد: در خصوص ساخت شناور نیز همانند تعمیرات، صندوق به عنوان متولی توسعه پایدار صنایع دریایی، به استفاده حداکثری از امکانات داخلی برای ساخت شناور تأکید دارد.

ساماندهی زنجیره تأمین فاضل سلماندهی زنجیره تأمین را از دیگر موضوعات صندوق توسعه صنایع دریایی مطرح کرد و افزود: در این طرح ضمن تکمیل بانک اطلاعات سازندگان اقلام و تجهیزات دریایی، سامانه‌های مطلوب در فضای مجازی راه‌اندازی می‌شوند تا در دسترس همگان قرار گیرد و ادامه داد: همچنین به منظور کمک به توسعه بازار تولیدکنندگان تجهیزات، از ابزارهای مالی مختلف مانند ایزینگ تجهیزات یا پرداخت سرمایه در گردش استفاده می‌شود.

ساخت داخل نیاز به علم مزای دارد مدیرعامل صندوق توسعه صنایع دریایی در خصوص شرایط پیش روی صنایع دریایی در صورت برداشته شدن تحریم‌ها گفت: به‌دور برداری مطلوب یا مطلوب از این شرایط کاملاً بستگی به خودمان دارد و تصمیم‌گیران صنعتی و بازرگانی کشور باید در شرایط جدید هوشیارانه عمل کنند تا فقط واردکننده نباشیم. وی گفت: قطعاً با برداشته شدن تحریم‌ها و برقراری ارتباط امکان بازگشت فناوری و کسبانی که می‌تواند فایده‌ای یا سرمایه‌گذاری انجام دهد، فراهم می‌شود که فرصت بسیار خوبی است. فاضل با بیان لزوم فرهنگ‌سازی میان تصمیم‌گیران دولتی و خصوصی یادآور شد: ما باید در استفاده از محصولات ساخت داخل به یک علم مزای برسیم و با وجود تمام نواقص و کاستی‌هایی که ممکن است ساخت داخل داشته باشد شرایط را به گونه‌ای ساماندهی کنیم که این صنعت در داخل کشور به صورت پایدار شکل بگیرد. مدیرعامل صندوق توسعه صنایع دریایی اظهار داشت: اگرچه برخی از پروژه‌های سفارش داده شده به داخل از نظر زمان و قیمت تمام شده موفقیت کمی داشته‌اند، اما غیر از این موضوعات همواره باید به عنوان یک ابزاری به شکل‌گیری و ساماندهی صنعت دریایی در داخل کشور کمک کنیم وی در ادامه افزود: اگر سفارش دهندگان به سمت کارخانه‌های داخلی گرایش پیدا کنند صندوق همه تلاش می‌کند تا شرایط فاینانسی مشابه به شرایط دیگر کشورها را در داخل ایجاد کند. فاضل دولتی بودن برخی از کارخانجات سازنده کشتی را از جمله مشکلات صنعت ساخت کشتی در داخل عنوان کرد و گفت: ساختار دولتی برای کشتی‌سازی مناسب نیست، و این مشکل باید مورد توجه مسئولین قرار گیرد. جرج ساریت خبری‌ها

خبر



کنوانسیون خارج سازی مغزوقه هالازم الاجراء شد

به دنبال تصویب قانون الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به کنوانسیون بین‌المللی ناپروبی ۲۰۰۷ بر اساس مصوبه جلسه علمی روز سه‌شنبه مورخ ۱۳۸۶/۲/۲۸ مجلس شورای اسلامی و تأیید مورخ ۱۳۸۶/۳/۱۲ شورای محترم نگهبان، پس از به حد نصاب رسیدن تعداد کشورهای عضو این کنوانسیون از تاریخ ۹۲/۱۲/۲۵ برابر با ۱۴ آوریل ۲۰۱۵ لازم‌الاجراء شد. بر این اساس سازمان بنادر و دریانوردی می‌تواند مطابق با الزامات کنوانسیون مذکور برای شناورهای تحت پرچم و شناورهای سایر کشورهایی که هنوز به کنوانسیون ملحق نشده‌اند، گواهینامه ای صادر کند مبنی بر تأیید تضمین مالی و یا بیمه نامه مربوطه در این خصوص که هزینه‌های مربوط به رفع ریسک‌های ایمنی و زیست محیطی مغزوقه مطابق تعاریف کنوانسیون توسط مؤسسه بیمه گر قابل پوشش است. این هزینه‌ها مربوط به شناسایی، نشانه‌گذاری (بویه‌گذاری) و خارج سازی مغزوقه و یا مغزوقه ناشی از تصادف با شناور تحت پوشش گواهینامه است. مدیرکل عملیات و ایمنی دریایی و سازمان بنادر و دریانوردی در این خصوص گفت: در راستای اجرای الزامات ناشی از ماده ۱۲ کنوانسیون مذکور مبنی بر صدور یا تصدیق گواهینامه موجود بیمه و یا سایر تضمین‌های مالی اداره کال عملیات و ایمنی دریایی پس از اعلام فرآیند به کلوپ‌های P&I و سایر شرکت‌های بیمه داخلی نسبت به بررسی مدارک و مستندات شرکت‌های متقاضی صدور تضمین‌های مالی مورد نیاز کنوانسیون اقدام کرده و در نهایت در مجموع به چهار شرکت بیمه و کلوپ‌های P&I مجوز مربوطه در این خصوص اعطاء شد.

سیلیکم صحرایی توضیح داد: از آنجایی که عموماً اجرائی کردن معاف کنوانسیون‌های بین‌المللی نیازمند تهیه قوانین ملی شامل دستورالعمل‌ها و روش‌های اجرائی مربوطه توسط واحدهای ذی‌ربط است؛ لذا اداره ثبت کشتی‌ها و صدور گواهینامه‌های دریایی در این خصوص نیز اقدام کرده و روش اجرائی صدور گواهینامه خارج سازی مغزوقه‌ها پس از تهیه و تصویب به مراجع ذی‌ربط ابلاغ شده است. خاطر نشان می‌شود بر اساس این روش اجرائی، از تاریخ لازم‌الاجراء شدن کنوانسیون تاکنون بالغ بر ۱۸۰ فقره گواهینامه خارج سازی مغزوقه‌ها برای شناورهای تحت پرچم ایران و سایر کشورهای غیرعضو به کنوانسیون صادر شده است. تأمین ابراه‌های ایمن به منظور ترده کشتی‌ها یکی از مهم‌ترین وظایف کنوانسیون صاحب‌بندر و صاحب‌ساحل است. وجود هرگونه مانع و یا لایحه کشتی‌های معزوف در مسیر ترده‌سایر شناورخاطری باالوو برای کشتیرانی و دریانوردی ایمن محسوب می‌شود و می‌تواند هزینه‌ها و تمهیدات زیادی را برای دولت‌ها، مالکین کشتی‌ها و سایر اشخاص ایجاد کند.

- شرکت‌های بیمه دارای مجوز صدور بیمه‌نامه برای گواهینامه‌های خارج سازی مغزوقه هالانپروبی ۲۰۰۷ عبارتند از:
 - بیمه ایزر
 - بیمه ملت
 - مؤسسه بیمه متقابل متحد اطمینان ششم
 - مؤسسه بیمه متقابل کیش

شرکت ملت مجوز صدور تضمین مالی مرتبط با ماده ۱۲ کنوانسیون خارج‌سازی مغزوقه (ناپروبی) را از سازمان بنادر و دریانوردی اخذ کرد.

بیمه ملت اعلام کرد تا توجیه به سوابق بیمه‌های دریایی این شرکت، سازمان بنادر و دریانوردی جمهوری اسلامی ایران، مجوز لازم برای صدور تضمین مالی در ارتباط با ماده ۱۲ کنوانسیون ناپروبی سال ۲۰۰۷ را به بیمه ملت اعطاء کرد. بر اساس ماده ۱۲ کنوانسیون بین‌المللی ناپروبی درباره انتقال لایحه کشتی‌های مغزوقه، مالک ثبت شده کشتی یا ظرفیت ناخالص ۲۰۰ تن و بالاتر که پرچم یک دولت عضو کنوانسیون را دارد، ملزم است بیمه یا تضمین مالی دیگری برای پوشش مسئولیت انتقال لایحه کشتی به همراه داشته باشد. پس از آنکه سازمان بنادر و دریانوردی اجراء کرد الزامات فوق‌رعایت شده است. گواهینامه‌های حاکی از آنکه بیمه یا تضمین مالی دیگر طبق این کنوانسیون دارای اعتبار است برای هر کشتی یا ظرفیت ناخالص ۲۰۰ تن و بالاتر صادر می‌کند.



بهبود سوخت کشتی‌ها در سال ۲۰۱۵

نواح اولیه نسبت سوخت کشتی‌ها حاکی از بهبود این سوخت از ابتدای سال جاری میلادی است. بر اساس گزارش انجمن بین‌المللی صنعت بکترینگ (BPIA) بنوعیه افزایش شده سوخت کشتی‌ها از ابتدای سال جاری میلادی از میزان هشت درصد ناخالصی حکایت میکند که بهبود دو درصدی را نسبت به ۱۰ درصد در سال ۲۰۱۴ نشان میدهد. به نظر می‌رسد کاهش بهای نفت باعث شده است تا پالایشگاه‌ها انگیزه کمتری برای کاهش کیفیت سوخت تولیدی داشته باشند. به علاوه افزایش شمار خریداران سوخت کشتی نیز از دیگر عوامل بهبود سوخت کشتی عنوان شده است.



LR issues guidance on emissions control

Lloyd's Register has published new emissions guidance and updated technical information.

This new guidance addresses operational and in-service considerations reflecting further accumulated experience from working closely with clients, industry groups and regulators.

As well as a focus on exhaust gas treatment (scrubbers), the guidance also examines the wider scope of options for SOx/NOx compliance beyond exhaust gas treatment.

Since an earlier version of this report was issued in 2012, early adopters of the technology, mainly passenger ship and ferry operators, have committed to fleet-wide scrubber implementation programmes. These early adopters gained valuable operational experience, as well as a head start in both understanding the technology and reaping any benefits.

In the majority of the tanker, bulk carrier and container segments, the uptake of scrubber technology remains slow. With shorter periods inside ECAs, lower fuel consumption (especially due to slow steaming) and typically lower asset residual values, the business case for installing scrubber technology on deeper tankers is not yet either strong enough or urgent enough.

Last year's bunker price collapse was another factor. While the price differential between heavy fuel and distillates remained relatively constant, the fuel costs inside ECAs reduced giving operators more time to consider their options.

Recently, several suppliers have released new hybrid fuel products for ECA compliance. These are aimed to address the operational risks of operating on distillates but they also present several challenges of their own.

Looking ahead, there are two key years - 2016 and 2018, LR said.

Ships constructed after the 1st January 2016 will need to comply with NOx Tier III when trading to US/Canada and some of the technological options are

explored. Other ECAs for NOx may be introduced in the future affecting, however, only newly constructed vessels.

In 2018, IMO will publish a fuel availability study determining whether the global 0.5% sulphur limit will enter into force in 2020 or 2025. If it is 2020, the implications will be widespread: a possible rapid uptake of scrubber technology (with a question mark on whether supply could cover the demand) and the potential for a dramatic increase in operational costs for those who choose to operate on distillate fuels.

Whether LNG will make the leap from niche fuel to mainstream is a big question. Early adopters of LNG-as-fuel could start seeing a real return on their investment and any 'LNG-ready' ships may start converting to LNG-fuelled, if and when the bunkering infrastructure develops sufficiently.

The time for decisions is fast approaching. If in 2012, the industry needed to start considering their options, in 2015, time is running out. The compliance options are clear. Ship operators need to evaluate compliance strategies specific to their ships, operation and risk criteria.

Source: Tanker Operator Newsletter 24 April 2015



Japan provides Iran oil cargo insurance

Last week, Japan started providing up to Yen 877.8 billion (\$7.98 billion) shipping insurance cover for tankers carrying Iranian crude for fiscal year 2015-16 (April-March).

According to Platts, this move came amid uncertainty over Western sanctions against Iran.

The insurance cover for Iranian oil has reached a record level, up almost 15% from Yen 764.4 billion (\$7.88 billion) in fiscal 2014-15, mainly due to a weaker yen against the dollar.

The Minister of Land, Infrastructure, Transport and Tourism Akihiko Ohta signed a contract last Wednesday with a Japanese shipowner to provide insurance to one of its VLCCs carrying Iranian oil, a ministry official said. Platts reported.

In order to get the government-funded shipping insurance scheme, Japanese shipowners need to sign contracts with the transport minister for every vessel the companies use to carry Iranian oil.

Japan introduced a supplementary insurance scheme in June 2012 to enable crude imports from Iran in the wake of a ban by the EU on P&I cover for tankers carrying Iranian oil.

Over January-February, Japan imported an average of 207,943

barrels per day of crude from Iran, down 22% from 234,390 barrels per day in same period of 2014, according to data compiled by the Ministry of Economy, Trade and Industry, Platts reported.

It was still not certain what the recent agreements between the P5+1 governments and Iran will mean for the shipping industry, most notably NITC, when this newsletter went to press.

However, Iran said the success of Iran and P5+1 to reach mutual understanding on solutions to move toward a final comprehensive nuclear agreement over Iran's nuclear energy program has already paved the way for Iranian oil tankers to resume visits to European ports.

Ali Akbar Safaei, NITC's managing director, said on Sunday that his company had started to negotiate with European countries over the return of Iranian tankers to their ports.

However, he emphasized, the resumption of visits by NITC tankers to Europe will only take place after Iran and P5+1 reach the final nuclear agreement and the sanctions on Iran are accordingly lifted, local newswires reported.

On Wednesday of this week, the European Union re-imposed sanctions on an Iranian bank and 32 Iranian shipping companies using new legal grounds.

The EU's second-highest court annulled an EU asset freeze on Bank Tejarat and 40 Iranian shipping companies in January, finding fault with the legal grounds given. The EU responded by re-listing Bank Tejarat and 32 of the Iranian shipping concerns.

Sanctions on Iran will only be lifted after a final agreement, which the P5+1 and Iran aim to sign by 30th June, according to newswires, quoting the EU.

In its reasons for restoring the asset freeze on Bank Tejarat, the EU reportedly said the bank «provides a significant support to the Government of Iran by offering financial resources and financing services for oil and gas development projects».

The shipping firms listed were allegedly owned by Islamic Republic of Iran Shipping Lines (IRISL), which was previously sanctioned.

Source: Tanker Operator Newsletter - 10 April 2015



IR class expands in the UAE

8

update

IACS member, IRClass (Indian Register of Shipping), has set up a senior level advisory committee in the UAE in an effort to increase activity and foster business links in the region.

The committee comprises of 11 senior representatives from the shipping industry in UAE and is headed by Leonard B. Culas, who is the chairman of the Transworld Group based in Dubai.

The committee will meet on a half yearly basis in order to give high level strategic advice to IRS on how

the organisation can deepen and strengthen its business links and activities in UAE.

In another move, the Maritime Administration of Malaysia recently authorised IRS to act as a 'Recognised Security Organisation' (RSO) towards verification and approval of ship security plan and issuance/ endorsement of ISPS certificates for ships operating under Malaysian flag.

This authorisation will allow IRClass to provide complete statutory

certification to Malaysian registered ships. Malaysia is one of the key flag administrations in the Southeast Asian region.

Besides Malaysia, IRClass is a recognised security organisation for 25 other flag administrations worldwide, which together account for around 50% of total international tonnage. This includes the Indian and Sri Lankan flags for which IRClass is also the RSO for port facilities.

Source: Tanker Operator Newsletter 27 Mar 2015



Six candidates for position of IMO Secretary-General

9

update

By the established deadline of 31 March 2015, the International Maritime Organization (IMO) has received the nominations of six candidates, nominated by their Governments for the position of Secretary-General of IMO. The election for the post will be held at the 114th session of the 40-Member strong IMO Council, which meets from 29 June to 3 July 2015. The decision of the Council will be submitted to the IMO Assembly, which meets for its 29th session from 23 November to 2 December 2015, for its approval.

The nominations received are listed below in alphabetical order by candidates' surname.

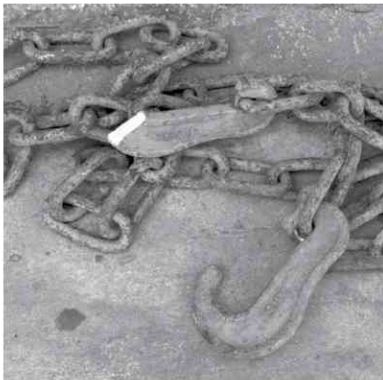
Candidate	Government
Mr. Andreas Chrysostomou	Republic of Cyprus
Mr. Vitaly Klyusov	Russian Federation
Mr. Ki-tack Lim	Republic of Korea
Dr. Maxim O. Mejia, Jr.	Republic of the Philippines
Mr. Andreas Nordseth	Kingdom of Denmark
Mr. Juvenal Situndu	Republic of Kenya

The present incumbent, Mr. Koji Sekimizu, ends his four-year term as Secretary-General on 31 December 2015.

Source: IMO Website

Real Life Accident: Stevedore gets hit by a broken chain in a near-fatal accident

Stevedores were securing containers on board a vessel with chain slings. During the securing of one container, the chain broke at the hook and hit a stevedore on the head. The stevedore's helmet took the brunt of the impact and was cracked in the process. The victim was treated with stitches and had to take 11 days medical leave. During the investigation the Master was asked to show the schedule of inspection/maintenance of the lashing equipment but none was available.



Lessons learned

Although inspecting chains and lashing equipment is an arduous task, it must be done and proper records kept on board.

Fortunately, the stevedore had his protective helmet on – yet still received stitches and many days of recuperative leave. Imagine the injury and lost time had he not had his helmet.

The contributor of this report suggests that one way inspection and maintenance of such gear on busy vessels can be adequately carried out is by leaving it to properly trained personnel at a shore workshop.

Source: www.marineinsight.com



ClassNK regains lead

ClassNK recently announced its official registration figures in addition to Clarkson's data, reveals that it has regained the No. 1 position in the league of the world's largest classification societies.

The latest figures show that over 366 mill dwt of vessels are now registered with the classification society, some 21% of the world's entire classed fleet, more than any other classification society, according to Clarkson's data. Despite a global decline in new orders, the number of newbuildings joining ClassNK continued to grow, with the society welcoming newbuildings totalling over 16 mill gt to its register in 2014, or more than 25% of all newly built tonnage last year. ClassNK Chairman and president,

Noboru Ueda, said: "At ClassNK, we believe that nationality is not relevant to our customers. Shipowners and operators around the world select their classification society on the basis of the services delivered. These figures represent not only the growth of our organisation, but also the trust we have gained from the maritime industry through consistently providing quality services."

As ClassNK's register grows increasingly international, so does its R&D activities. With significant contributions towards maritime R&D, ClassNK is working with industry partners throughout Asia, Europe, and the Americas on a wide variety of joint R&D projects, focusing on the safety of ships, protecting the

marine environment, and developing technologies that enhance efficiency for the benefit of the entire maritime community.

"As an independent, non-profit organisation we are able to invest all of our profits back into improving our services and providing the maritime industry with innovative solutions. We respond to our clients' needs and when these needs change, our strategy is to adapt and invest to meet that change. We are always looking for ways to address new challenges, as well as enhance and expand our existing range of services and the maritime community has responded to this by continuing to choose ClassNK," Ueda concluded.

Source: Tanker Operator Newsletter 20 Mar 2015



The Nairobi Wreck Removal Convention enters into force

The Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks enters into force on 14 April 2015. The Convention places strict liability on owners for locating, marking and removing wrecks deemed to be a hazard and makes State certification of insurance, or other form of financial security for such liability, compulsory for ships of 300 gt and above. It also provides States Parties with a right of direct action against insurers.

The Convention fills a gap in the existing international legal framework by providing a set of uniform international rules for the prompt and effective removal of wrecks located in a country's exclusive economic zone or equivalent 200 nautical miles zone. The Convention also contains a clause that enables States Parties to "opt in" to apply certain provisions to their territory, including the territorial sea.

The Convention provides a legal basis for States Parties to remove, or have removed, wrecks that pose a danger or impediment to navigation or that may be expected to result in major harmful consequences to the marine environment, or damage to the coastline or related interests of one or more States. The Convention also applies to a ship that is about, or may reasonably be expected, to sink or to strand, where effective measures to assist the ship or any property in danger are not already being taken.

Provisions in the Convention include:
a duty on the ship's master or operator to report to the "Affected State" a maritime casualty resulting in a wreck and a duty on the Affected State to warn mariners and the States concerned of the nature and location of the wreck, as well

as a duty on the Affected State that all practicable steps are taken to locate the wreck;
criteria for determining the hazard posed by wrecks, including depth of water above the wreck, proximity of shipping routes, traffic density and frequency, type of traffic and vulnerability of port facilities. Environmental criteria such as damage likely to result from the release into the marine environment of cargo or oil are also included;

measures to facilitate the removal of wrecks, including rights and obligations to remove hazardous wrecks, which set out when the shipowner is responsible for removing the wreck and when the Affected State may intervene;

liability of the owner for the costs of locating, marking and removing wrecks - the registered shipowner is required to maintain compulsory insurance or other financial security to cover liability under the convention, settlement of disputes.

The Convention was adopted by a five-day International Conference at the United Nations Office at Nairobi (UNON), Kenya, in 2007.

The States Parties to the treaty as at 14 April 2015 are: Antigua and Barbuda, Bulgaria, Congo, Cook Islands, Denmark, Germany, India, Iran (Islamic Republic of), Liberia, Malaysia, Marshall Islands, Morocco, Nigeria, Palau, and the United Kingdom.

The Convention came into force for Malta on 18 April 2015 and for Tuvalu on 17 May 2015.

Source: IMO website



Real Life Accident: small defect leads to a large collision of ships

A small container vessel was making a way in a restricted waterway under pilotage. Earlier that day there had been intermittent main engine problems due to a drop in lubricating oil pressure, but the exact cause of the reduced oil pressure was not yet known.

The vessel decided to overtake a much larger container vessel. As it was overtaking the lubricating oil problem occurred again, and main propulsion on the small container vessel automatically shut down. Hard starboard rudder was quickly applied, but the vessel became unmanoeuvrable and was driven to port towards the larger vessel due to hydrodynamic interactions.

The forecastle of the smaller ship rammed into the starboard side of the larger vessel's aft section at an angle of about 60°. The force of the collision caused 15 containers on the smaller vessel to fall overboard. Due to the ebb current and the loss of

manoeuvrability, the smaller vessel then ran aground outside the fairway. Both ships sustained material damage above the waterline and the fairway had to be temporarily closed to transiting shipping.

Lessons learned

1. The loss of main propulsion on the smaller container vessel caused a reduction in speed, among other things, and made the vessel unmanoeuvrable.

Hydrodynamic effects then took over and caused the smaller vessel to move unavoidably towards the larger.

2. Even after extensive investigations it was not possible to conclude, with absolute certainty, the cause of the oil pressure drop of the main engine.

However, seizure marks were found on the discharge piston of the pressure control valve of the lubricating oil system. The most probable theory is that this valve became blocked in

the fully open condition from time to time enabling a disproportionately large amount of lubricating oil to flow back into the retention tank.

3. Considering the vessel had several episodes of main engine problem during the day, it would appear that insufficient attention was given to the risk of an accident due to this anomaly during the time the vessel was in the restricted waterway.

4. VDR data for the time of the accident on the small container vessel was not available for the investigation. No technical faults were found on the VDR, it is likely that the data backup button was not depressed as per the manufacturer's specifications. It may have been held down for either less than the two seconds specified by the manufacturer, or longer than the maximum five seconds.

Source: www.marinsight.com



Legal Committee, 102nd session, 14-16 April 2015

2

up date

Volume 8, Issue 2, Spring 2015
maritime quarterly magazine

Addressing unsafe migration at sea. The Committee considered the issue of unsafe mixed migration by sea, following the inter-agency high-level meeting to address the issue, hosted by IMO on 4-5 March 2015. An inter-organizational discussion on the study of the current legal regime and gaps that needed to be addressed in order to remedy the drastic situation concerning migrants at sea is to be coordinated by Malta and Italy, with the support of Denmark. During discussion on the issue,

the views expressed included the following:

- the issue of mixed migration was a global problem and search and rescue systems maintained by the shipping community were not designed for rescuing hundreds of thousands of people drifting on small, unseaworthy boats left in shipping lanes;
- the Legal Committee should review the international legal regime dealing with the complex issue of migration by sea and identify gaps that needed to be addressed;

- the issue should also be referred to the Maritime Safety Committee (MSC), Facilitation Committee (FAL) and the Council as a matter of priority;
- the situation of migrants at sea and search and rescue services in the Mediterranean region was desperate, with urgent action needed;
- Promotion of the 2010 HNS Convention. **The Committee encouraged** Member States to ratify and bring into force, as soon as possible, the International Convention on Liability and Compensation for Damage in

Articles

Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 2010 (2010 HNS Convention), which to date has received no ratification. The 2010 HNS Convention would fill the remaining gap in the global liability and compensation regime for international shipping. The work of the HNS Correspondence Group and the IOPC Funds to support implementation was welcomed in particular, the creation of the HNS Protocol Blog (<http://hnsprotocol.wordpress.com>) as a forum for States and observer delegations to exchange ideas, best practices and collaborate on solutions to promote the Convention and facilitate its entry into force.

The HNS Correspondence Group was formally re-established, with a mandate to continue its work as a forum for exchange of information and to provide guidance and assistance on issues regarding the implementation and operation of the Convention. The Group was also asked to develop a user guide to the 2010 HNS Convention ("Understanding the HNS Convention"), HNS scenarios, and a draft resolution on implementation and entry into force of the 2010 HNS Convention.

Implementation of Guidelines on fair treatment encouraged

The Committee encouraged Member States, who had not yet done so, to give effect to the

2006 Guidelines on fair treatment of seafarers in the event of a maritime accident, adopted jointly by IMO and the International Labour Organization (ILO).

The Committee was informed of the analysis of replies from Member States to the survey circulated by Seafarers' Rights International (SRI) on behalf of the International Transport Workers' Federation (ITF) and the International Federation of Shipmasters' Associations (IFSMAs) concerning the 2006 Guidelines. The survey of replies analysed 45 responses, representing 26% of the Member States of IMO. Of those, 13 Member States (29% of the respondents), representing a wide range

of different legal systems stated that their existing laws already adequately protect the human and other legal rights of seafarers contained in the Guidelines and that, therefore, there was no need for the Guidelines to be passed into their existing laws. Seventeen Member States (38% of the respondents) have passed the Guidelines, either in whole or in part, into their national laws, either explicitly or implicitly. Fifteen Member States (33% of the respondents) requested assistance in the form of information regarding the meaning of the Guidelines and/or model legislation by the IMO for the purpose of giving effect to the Guidelines.

The Committee concluded that further consideration was needed regarding the progressive removal of legislation targeting seafarers and imposing criminal sanctions on them. It was also highlighted that seafarers should be given greater training and awareness of their rights. The Committee supported the speedy implementation of the guidelines and noted with gratitude the willingness of the shipping industry bodies to contribute financially towards work to support the wide implementation of the guidelines.

The view was expressed that IMO's technical cooperation programme could be used to support implementation while a number of States informed the Committee that they were ready to share their national legislation giving effect to the guidelines.

Proposed draft International Convention on Foreign Judicial Sale of Ships and their Recognition

The Committee took note of a draft convention developed by the Comité Maritime International (CMI), the purpose of which was to ensure international uniformity in relation to judicial ship sale procedures and to reinforce the principle that the purchaser of a ship in a judicial sale by a competent court should receive clean title to the ship, free of any pre-existing mortgages, liens or other encumbrances. It was proposed that this would make the judicial sale

of ships less disruptive to shipping and that the certainty brought by the draft convention would reduce the purchaser's risks, thereby ensuring a more realistic sale price. The Committee considered that this item might be included in its work programme, subject to it being co-sponsored by one or more Member States and agreed by the Committee. The CMI and interested States were invited to make submissions to its next session and the Secretariat was requested to liaise with other relevant UN agencies.

IMO's counter-piracy efforts

The Committee was updated on the current status of the Secretariat's counter-piracy initiatives in relation to piracy off the coast of Somalia and in the Gulf of Guinea, and was informed that piracy would remain contained, as long as merchant ships continued to implement IMO guidance and best management practices.

Following the expiration of the IMO Project Implementation Unit (PIU), the IMO Secretariat would continue to support the implementation of the Djibouti Code of Conduct. The main focus with respect to Somalia was to help develop the maritime sector through mainstream capacity-building under the auspices of the Technical Cooperation Committee (TCC), with a view to creating sustainable employment opportunities as an alternative to piracy.

It was noted that the capacity-building programmes of the United Nations Office on Drugs and Crime (UNODC), supported by IMO, had made significant progress in upgrading legislation and judicial capacity in Somalia and the wider region.

Member States were urged by the Committee to complete the Questionnaire on information on port and coastal State requirements related to privately contracted armed security personnel on board ships (annexed to MSC FAL.1/Circ.2) and to submit the information to the Organization at their earliest convenience.

Source: IMO website

3

up date

Volume 8, Issue 2, Spring 2015
maritime quarterly magazine

IN THE NAME OF GOD

update

marine quarterly magazine



Volume 8, Issue 24, Spring 2015

Address No 31,5th Street, North Kargar Avenue, Tehran, Iran

Postal Code: 14396-34561

Tel: 0098 21 84397005

Fax: 0098 21 88025558

E-mail: update@asiaclass.org

Legal Representative: Malek-Reza Malekpour Ghorbani

Chief Editor: Saeid Kazemi

Executive Affairs: Jaleh Sedaghati Monawar

Financial Affairs: Mohammad-Hossein Zoghi

Legal Committee, 102nd session	2
The Nairobi Wreck Removal Convention enters into force.....	4
Real Life Accident: Small defect leads to a large collision of ships.....	5
Real Life Accident: Stevedore gets hit by a broken chain in a near-fatal accident.....	6
News.....	7

