

شماره ۳۱

فصلنامه علمی - تخصصی دریایی

سال نهم / زمستان ۱۳۹۵ قیمت: ۵۰۰۰ تومان

بهنگام

گردشگری دریایی



تقویم آموزشی مؤسسه رده‌بندی آسیا (پاییز و زمستان ۹۵)

ردیف	کد دوره	عنوان دوره
۱	ACS-TC-001	آشنایی با آیین‌نامه بین‌المللی مدیریت ایمنی شناورها
۲	ACS-TC-002	ممیزی داخلی بر اساس آیین‌نامه بین‌المللی مدیریت ایمنی شناورها
۳	ACS-TC-003	تشریح وظایف شخص منتخب خشکی (DPA)
۴	ACS-TC-004	آشنایی با مقاوله‌نامه کار دریایی (MLC)
۵	ACS-TC-005	اصول بازرسی فنی و ایمنی تجهیزات بندری
۶	ACS-TC-006	اصول ایمنی و بازرسی فنی انواع جرثقیل‌ها - مقدماتی
۷	ACS-TC-007	اصول ایمنی و بازرسی فنی انواع جرثقیل‌ها - پیشرفته
۸	ACS-TC-008	اپراتوری انواع جرثقیل‌ها - مقدماتی
۹	ACS-TC-009	اپراتوری انواع جرثقیل‌ها - پیشرفته
۱۰	ACS-TC-010	اصول باربندی و ریگری



جهت کسب اطلاعات بیشتر و ثبت نام از طرق زیر با مرکز آموزش تماس حاصل فرمایید:

♦ تلفن: ۰۲۱-۸۴۳۹۷۰۰۷

♦ پست الکترونیکی: training@asiaclass.org

♦ دورنگار: ۰۲۱-۸۸۰۲۵۵۵۸

بهنگام

فصلنامه علمی-تخصصی دریایی



فصلنامه به‌هنگام آماده دریافت و چاپ مقالات و دیدگاه‌های صاحب‌نظران و کارشناسان است. فصلنامه در ویرایش و تلخیص مطالب آزاد است. دیدگاه نویسندگان لزوماً نظر فصلنامه نیست.

سال نهم / شماره ۳۱ / زمستان ۱۳۹۵
روش: آموزشی، پژوهشی، تحلیلی
صاحب امتیاز و مدیرمسئول: ملکرضا ملکپور قربانی
سر دبیر: سعید کاظمی
امور اجرایی: ژاله صداقتی منور
امور مالی: محمدحسین ذوقی
نشانی: تهران، خیابان کارگر شمالی، خیابان پنجم، پلاک ۳۱، کدپستی ۱۴۳۹۶-۳۴۵۶۱
تلفن: ۰۲۱-۸۴۳۹۷۰۰۵
نمبر: ۰۲۱-۸۸۰۲۵۵۵۸
پست الکترونیک: update@asiaclass.org

شمارگان: ۱۰۰۰ نسخه
توزیع: بین‌المللی و داخل کشور
عضو بانک اطلاعات نشریات کشور
www.magiran.com



نشر ترابیر

مجری طرح: موسسه نشر ترابیر
طراح و گرافیک: وحید وقفی محبی
طرح روی جلد: الهام زرقانی
چاپ و لیتوگرافی: خاتم‌نو



- ■ سخن سردبیر / ۴
- ■ بازرسی و رده بندی:
- ■ چارچوب مقرراتی رده بندی سکوه‌ای فراساحلی / ۶
- ■ مقالات:
- ■ جنبه اثرگذاری برجام بر گردشگری ایران / ۸
- ■ نگاهی به کارنامه گردشگری ایران پس از برجام / ۱۲
- ■ کاهش آلودگی ناشی از کشتی‌ها با به کارگیری کشتی‌های برقی / ۱۴
- ■ تأثیر مبارزه با مفاسد اقتصادی در حمل و نقل دریایی / ۱۸
- ■ بحران آب ایران / ۲۱
- ■ جهانی شدن، اقتصاد را در برابر تغییر اقلیم آسیب پذیر می سازد / ۲۶
- ■ نقش و جایگاه عامل آمیخته بازاریابی (بسته بندی) در بازاریابی کالاهای صادراتی (۲) / ۲۸
- ■ مصاحبه:
- ■ تشکیل شرکت ملی سالویج / ۳۳
- ■ صنعت بازیافت کشتی مناسب ایران نیست / ۳۴
- ■ راز درمان سرطان در اعماق دریا / ۳۵
- ■ قوانین و مقررات:
- ■ موافقت دولت با یک لایحه دریایی / ۳۹
- ■ افزایش سهم ایران در صندوق بین المللی پول / ۳۹
- ■ بیمه و حقوقی:
- ■ آشنایی با بیمه دریایی (۳۰) / ۴۰
- ■ حمل و نقل:
- ■ در سال ۲۰۱۷ چه بر سر اوراق گران کشتی خواهد آمد؟ / ۴۳
- ■ افزایش آدم ربایی دریایی در سال ۲۰۱۶ / ۴۴
- ■ کاهش ترافیک کانال سوئز در سال ۲۰۱۶ / ۴۵
- ■ محیط زیست:
- ■ پیش بینی رویدادهای زیست محیطی در سال ۲۰۱۷ / ۴۶
- ■ همه چیز درباره بزرگترین منطقه حفاظت شده دنیا / ۴۸
- ■ اقتصاد:
- ■ پایان مأموریت کارشناسان صندوق بین المللی پول در ایران / ۴۹
- ■ سهم اقتصادهای دنیا از رشد ۲۰۱۷ / ۵۱
- ■ بررسی آینده اقتصاد ایران در پروژه «ایران ۲۰۴۰» استنفورد / ۵۲
- ■ بزرگترین اقتصادهای بیمار در سال ۲۰۱۶ / ۵۳
- ■ مدیریت:
- ■ چگونه یک مدیرعامل موفق باشیم؟ / ۵۴
- ■ چطور می توان یک برند موفق داشت؟ / ۵۶
- ■ خواندنی‌ها:
- ■ قاره‌ها در حال حرکت هستند / ۵۸
- ■ لذت هنر معاصر در اعماق آب / ۵۸
- ■ سال ۲۰۱۷ سردتر از ۲۰۱۶ خواهد بود / ۵۹
- ■ گوناگون:
- ■ کارمندان در کشورهای مختلف چند ساعت کار می کنند؟ / ۶۰
- ■ استاد اصولاً منطق چیست؟ / ۶۲
- ■ آداب شوخی کردن! / ۶۱
- ■ معرفی کتاب:
- ■ اصول طراحی کشتی‌ها و سازه‌های دریایی / ۶۳
- ■ اعلام آمادگی چاپ مقالات در به هنگام / فرم اشتراک فصلنامه / تعرفه چاپ آگهی / ۶۴
- ■ اخبار / ۶۶
- ■ بخش انگلیسی / ۹۰



این دریای هفت گنج

سعید کاظمی

saeid.kazemi@hotmail.co.uk



فاطمی اداره قسمت خراسان بدو واگذار شد که به علت آزار و اذیت مخالفان در نهایت در میان کوه‌های بدخشان رخت عزلت گزید. پس از مرگ پیکرش را در یمگان در ناحیه بدخشان به خاک سپردند و مزار وی در شمار زیارتگاه‌های معروف اسماعیلیان در آمد.

سفرنامه در شرح مسافرت هفت‌ساله وی و به نثری ساده و حاوی اطلاعات دقیق جغرافیایی و تاریخی و بیان عادات و آداب مردمی است که ناصر خسرو در سفرهای طولانی و در ممالک مختلف دیده است.

ایران یکی از ده کانون مهم شکل‌گیری تمدن بشری در جهان به حساب می‌آید. قدمت اولین آثار مدنیت که در این سرزمین کشف شده‌اند، به هزاره پنجم پیش از میلاد مسیح می‌رسد. ایران از قرن هفدهم میلادی در دوران حکومت صفویان به عنوان یک کشور مورد توجه جهانگردان قرار گرفت و اروپاییان را به سوی خود کشاند. از این لحاظ می‌توان قرن هفدهم میلادی به ویژه زمان سلطنت شاه عباس اول را نقطه آغازی برای جلب توجه گردشگران خارجی به ایران دانست؛ بطوریکه ایران در طی قرون ۱۷ و ۱۸ میلادی به لحاظ تعداد گردشگران در صدر کشورهای آسیایی قرار داشت.

از دیگر سو و خیلی قبل‌تر از ورود جهانگردان خارجی به ایران، شاعران و نویسندگان ایرانی نیز به سوی سرزمین‌های اسلامی و حتی دورتر رفتند و جغرافیا،

در احوال وی آورده شده است که در خانواده‌ای با شغل دیوانی در بلخ به دنیا آمد. از کودکی به فراگیری دانش‌ها و فنون و ادبیات پرداخت و قرآن را از بر کرد و کمابیش در همه دانش‌های متداول مانند ریاضیات و طب و موسیقی و فلسفه استادی یافت. در جوانی به دربار شاهان و امیران راه یافت و به قصد آشنایی با ملل و ادیان و مذاهب گوناگون به هند و سند و ترکستان سفر کرد. از جوانی شعر می‌سرود و شاعر و دبیر ملازم دربار بود. رفته‌رفته از این نوع زندگی سرخورد و در پی یافتن حقیقت برآمد ولی پاسخ‌هایی که به پرسش‌های بی‌شمار وی درباره راز خلقت و حکمت داده می‌شد وی را قانع و مجاب نساخت. یکبار پس از آن که یک ماه پیوسته به میگزاری مشغول بود شبی در خواب دید که یکی وی را گفت: «چند خواهی خوردن از این شراب که خرد از مردم زایل کند اگر بهوش باشی بهتر، من جواب گفتم که حکما جز این چیزی نتوانستند ساخت که اندوه دنیا کم کند، جواب داد که بیهودی و بیهوشی راحتی نباشد، حکیم نتوان گفت کسی را که مردم را به بیهوشی رهنمون باشد، بلکه چیزی باید طلبید که خرد و هوش را به افزایش دهد. گفتم که من این را از کجا آرم؟ گفت: جوینده یابنده باشد و پس سوی قبله اشارت کرد و دیگر سخن نگفت.» پس از این خواب، ناصر خسرو دستخوش تحول روحی شدیدی شد و ترک شراب گفت و از شغل دیوانی کناره گرفت و آنگاه رهسپار سفر حج که آغازی بر مسافرت هفت‌ساله وی بود، شد. سه سال در مصر بسر برد و به مذهب اسماعیلی گروید. به درجه حجتی اسماعیلیان رسید و از سوی امام

فرهنگ و تمدن آن روزگار را در سفرنامه‌هایشان به تصویر کشیدند. ناصر خسرو شاعر، فیلسوف و سفرنامه‌نویس قرن پنجم یکی از همین جهانگردان است.

سهم دریا از تولید ناخالص ملی کشورهای توسعه یافته در سال ۲۰۱۴، بیشتر از ۱۰ درصد است که سهم ایران از این میان تنها ۱/۴ درصد اعلام شده است. سال گذشته استرالیا، تنها از گردشگری دریایی خود ۲/۵ میلیارد دلار کسب درآمد کرده که این رقم برای ایران تقریباً صفر است! در حالی که براساس آمار بانک جهانی درآمد کشور آمریکا از صنعت گردشگری در سال ۲۰۱۴ میلادی ۲۲۰ میلیارد دلار بوده، هیچ آماری برای کشور ایران به ثبت نرسیده است.

بر اساس گزارش سازمان جهانی گردشگری وابسته به سازمان ملل متحد (UNWTO)، کشور فرانسه در سال ۲۰۱۵ میلادی با جذب ۸۳/۶ میلیون گردشگر رتبه نخست را از آن خود کرده است. ایالات متحده آمریکا و اسپانیا در رتبه‌های بعدی قرار دارند.

بخش قابل ملاحظه‌ای از صدها میلیون گردشگر دنیا را گردشگران دریایی تشکیل می‌دهند. تنها در سال ۲۰۱۳ میلادی، بیش از ۲۰ میلیون نفر از طریق گردشگری دریا مسافرت کرده که این امر، گردش مالی ۳۴ میلیارد دلاری را به همراه داشته است.

۵۱ درصد از ظرفیت هتل‌ها در کشورهای اروپایی متعلق

به هتل‌های مناطق ساحلی است. ۲/۳۶ میلیون نفر در صنعت گردشگری دریایی اروپا مشغول به فعالیت می‌باشند. با وجود مجاورت ایران با سه آبراهه مهم دریایی، از ۲۰ شهر بزرگ ایران هیچ شهر بندری دیده نمی‌شود، در حالی که از ۲۰ شهر بزرگ دنیا تنها ۲ شهر کنار آب قرار ندارند! براساس اعلام مرکز آمار، متوسط تراکم جمعیت در کشور ۴۸ نفر در هر کیلومتر مربع و در تهران ۹۲۱ نفر در هر کیلومتر مربع می‌باشد؛ به عبارت دیگر تراکم جمعیت در تهران ۲۰ برابر میانگین کشور است و ۱۶ درصد جمعیت ایران در کمتر از یک درصد مساحت کشور ساکن شده‌اند. تراکم جمعیت در سواحل جنوبی کشور گاهی به ۵ نفر در یک کیلومتر مربع می‌رسد. سواحل برای کار و زندگی جذابیتی ندارند و در عین حال گردشگری دریایی ایران نتوانسته است سهمی در اقتصاد کشور ایفا کند. حتی در صورت جذب گردشگر در مناطق ساحلی کمبود هتل و مهمانسرای استاندارد و قابل قبول در اکثر شهرهای ساحلی جنوب کشور به وضوح قابل لمس است. به عنوان نمونه از شرایط زیرساخت‌های صنعت گردشگری دریایی در کشور اینکه در خبرها آمده بود که تنها کشتی مسافربری دریای خزر به علت نبود اسکله مسافری مناسب امکان ادامه فعالیت ندارد!

با این آمار و ارقام و اخبار، دیگر چه نیاز به بحث و تفسیر که: تو خود حدیث مفصل بخوان از این مجمل!



چارچوب مقرراتی رده‌بندی سکوه‌های فراساحلی

سعید کاظمی

saeid.kazemi@srbiau.ac.ir

عضو هیئت علمی دانشکده علوم و فنون دریایی، واحد علوم و تحقیقات تهران

صدور گواهینامه برای این نوع سکوها مطابق کنوانسیون‌های SOLAS و MARPOL انجام می‌شد. اما نکته مهم آن بود که این کنوانسیون‌ها برای این نوع سکوها پیش‌بینی نشده بودند، از این رو خیلی از مقررات قابل اجرا نبوده و در عین حال گواهینامه‌های صادره دارای اعتبار قانونی نبودند. آیین‌نامه MODU Code برای حل این مشکل به وجود آمد. به استثناء بخش مربوط به تجهیزات ایمنی رادیویی در SOLAS، در این آیین‌نامه قسمت‌ها و بخش‌های مرتبط از کنوانسیون‌های SOLAS و MARPOL با هم ترکیب و به صورت یک مجموعه مقررات گردآوری شد.

توجه به این نکته ضروری است که این آیین‌نامه از نوع غیراجباری بوده و هیچ الزامی برای کشورها به منظور پذیرش و اجرای آن وجود ندارد. کنوانسیون دیگری که به این نوع سکوها اعمال می‌شود، کنوانسیون بین‌المللی خط شاهین بارگیری ۱۹۶۶ است. این کنوانسیون قابلیت انعطاف کافی برای کاربرد در سکوه‌های متحرک را داشته، سیستم بازرسی نیز عیناً مشابه سیستم بازرسی آن برای کشتی‌ها اجرا می‌شود. به محض آنکه سکوی متحرک فراساحلی در محل خود برای اکتشاف و یا استخراج مستقر شد، تحت قوانین کشور ساحلی که در آب‌های آن کشور مشغول به فعالیت است، قرار می‌گیرد. این در حالیست که برای این نوع سکوها همچنان سیستم بازرسی‌های قانونی و رده‌بندی و گواهینامه‌های مرتبط حفظ شده تا در زمان جابه‌جایی مجدد سکو، با مشکلات کمتری جهت تطبیق با قوانین و کنوانسیون‌ها مواجه شوند.

در مبحث رده‌بندی سکوه‌های فراساحلی (Offshore Structures) دو رویکرد در ارتباط با کاربرد قوانین و مقررات ملی و بین‌المللی وجود دارد: کاربرد و اعمال کنوانسیون‌های دریایی به سکوه‌های متحرک دریایی (Mobile Offshore Units) که نظیر کشتی‌ها در آب‌های بین‌المللی تردد می‌کنند؛ سکوه‌های ثابت دریایی (Fixed Offshore Structure) که صرفاً قوانین و مقررات کشور ساحلی (Coastal State) که سکو در آب‌های آن کشور در حال فعالیت است، اعمال می‌شود.

سکوه‌های متحرک دریایی (Mobile Offshore Units)

بیشتر سازمان‌های متولی دریایی (Maritime Authorities) سکوه‌های متحرک دریایی را ملزم به رعایت استانداردهای ایمنی بین‌المللی می‌کنند و به همین دلیل و در تشابه با رویه جاری در کشتی‌ها، مؤثرترین راه تطبیق و تصدیق با این قوانین، تحت رده‌بندی قرار دادن این سکوها و صدور گواهینامه‌های مرتبط و ضروری توسط مؤسسات رده‌بندی می‌باشد. از این رو مؤسسات رده‌بندی مجموعه‌ای کامل از مقررات ساخت و رده‌بندی سکوه‌های متحرک دریایی را تدوین و منتشر کرده‌اند. از نقطه نظر مقررات قانونی، استاندارد ایمنی غالب برای این نوع سکوها آیین‌نامه ایمنی IMO برای سکوه‌های حفاری متحرک فراساحلی (MODU Code) می‌باشد.

قبل از معرفی MODU Code در سال ۱۹۷۹، بازرسی‌ها و

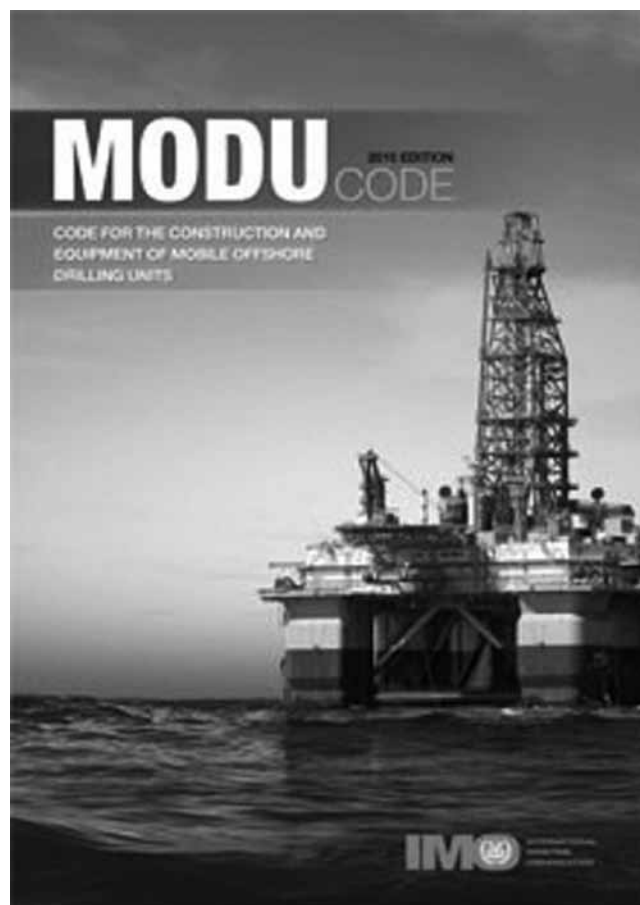
این نوع سکوها وضع نشده، در حالی که در بعضی کشورهای دریایی مترقی نظیر بریتانیا، روش‌ها و متدهای نظارتی و بازرسی جدیدی نظیر Goal Setting & Safety Case Based Regulations در حال حاضر به مورد اجراء گذارده می‌شوند.

ساختار قوانین کشورهای ساحلی به گونه‌ای است که اپراتورهای سکوهایی ثابت دریایی را به ندرت به سمت رده‌بندی سکوها هدایت می‌کنند. اما در عین حال بیشتر مؤسسات رده‌بندی، قوانین و مقررات برای ساخت و رده‌بندی سکوهایی ثابت را تدوین و منتشر کرده‌اند.

در بریتانیا ضرورت تشکیل سازمان‌های گواهی‌دهنده (Certifying Authorities) به منظور بررسی و تأیید نقشه‌های ساخت و انجام بازرسی‌های حین ساخت و حین فعالیت از سکوهایی ثابت دریایی، صاحبان و اپراتورهای این نوع سکوها را به سمت مؤسسات رده‌بندی سوق داد و از این رو ساختار اولیه در انگلستان را می‌توان رده‌بندی قانونی (Class by Statute) نامید.

اما در ابتدا اپراتورهای سکوهایی دریایی عموماً این قوانین و مقررات رده‌بندی را خیلی توصیه‌ای دانسته که تمام مخاطرات و ریسک‌های مرتبط را پوشش نداده، در بعضی موارد بیش از حد سختگیرانه و در بعضی موارد ناکافی بودند. فاجعه Piper Alpha در سال ۱۹۸۸ باعث تشدید این انتقادات شد؛ چرا که رعایت قوانین متداول در آن سال باعث عدم وقوع این حادثه نشد.

متعاقب این حادثه و بعد از سال ۱۹۸۸، قوانین جدید مبتنی بر روش‌های خطر-محور به عنوان ابزاری پیشگیرانه و نه منفعلانه - آنگونه که تا قبل از این تاریخ رایج بود - معرفی و به مورد اجراء گذارده شد. این روش‌های مدرن تحت عنوان Risk-Based Goal Setting Approach و بازرسی‌های مبتنی بر آنها (RBI) هم‌اکنون با اقبال روزافزونی در صنعت فراساحل روبه‌رو شده است؛ به گونه‌ای که مؤسسات رده‌بندی با سابقه و شرکت‌های بازرسی فنی و ایمنی معتبر از این روش‌ها برای مواجهه با چالش‌های طراحی، عملکردی و تعمیر و نگهداری این نوع سازه‌ها بهره می‌برند.



سکوهایی ثابت دریایی (Fixed Offshore Structures)

سکوهایی ثابت دریایی همانگونه که از اسمشان مشخص است، در محل استقرار خود ثابت بوده و بنابراین دامنه فعالیت آنها دارای ابعاد بین‌المللی نیست. از نقطه نظر قوانین، این نوع سکوها صرفاً به رعایت قوانین و مقررات کشور ساحلی که در آب‌های آن در حال فعالیت هستند، ملزم می‌باشند. محدوده و نوع قوانین کشورهای ساحلی برای سکوهایی ثابت دریایی متفاوت است؛ به گونه‌ای که در بعضی کشورها اصلاً قوانین و مقرراتی برای

North Sea Nightmare

The 1988 explosions and fire on the Piper Alpha oil rig claimed 167 lives



The remains of the Piper Alpha oil rig burn following the explosions and fire that destroyed most of the platform on the night of July 6, 1988. Inset, Piper Alpha before the accident.



جنبه اثرگذاری برج‌جام بر گردشگری ایران



شفاف‌سازی قوانین و جدی گرفتن بخش خصوصی و بهره گرفتن از ظرفیت‌های آن در تمام زمینه‌های این صنعت است که لازمه آن تدوین مصوبه‌ها و آیین‌نامه‌های ویژه برای توسعه زیرساخت‌های سیاسی، فرهنگی و اقتصادی و قوانین مورد نیاز مربوطه از طرف دولت است. از سوی دیگر، در مقطع پساتحریم و نشان دادن روی خوش ایران به جهانیان، لازم است ایران را آن چنان که شایسته است، معرفی کنیم. بنا به گفته مقامات، برخلاف باور عامیانه‌ای

طریق سیاست‌هایی مانند صدور روادید فرودگاهی است؛ نوعی ویزا که از آن با عنوان «برادرخوانده لغو روادید» یاد می‌شود. صدور روادید خانوادگی، تخفیف برای تورهای گروهی و محاسبه نصف قیمت برای تورهای سلامت، اتوماسیون شدن صدور روادید و امکان پیگیری و ردیابی از طریق این سامانه نیز از دیگر تسهیلات ورود به کشور است که گزارش اتاق ایران به آنها اشاره می‌کند. با این همه برخی آژانس‌داران از صدور روادید فرودگاهی برای

بین‌المللی تأثیر می‌پذیرد. بعد از توافق و در پی تغییر نگاه دنیا به ایران، انتظار دوستداران سفر به این سرزمین پس از چند سال وقفه و انزوا پایان یافته و کشور با روند رو به رشد متقاضیان سفر به کشور مواجه شده است. همچنین چندی پس از لغو تحریم‌ها، ۱۰ وزیر و مقام عالی‌رتبه گردشگری از کشورهای مختلف از جمله فرانسه، ایتالیا، اسپانیا و صربستان پس از بررسی دقیق بازار گردشگری ایران، آمادگی خود را برای حضور در این بازار اعلام کردند.

کارشناسان معتقدند که برجام فصل جدیدی را در صنعت گردشگری ایران گشوده است؛ فصلی که می‌تواند به سکوی پرتابی برای توسعه واقعی گردشگری در همه ابعاد تبدیل شود. پس از توافق ژنو و به دنبال آن آب شدن یخ روابط دیپلماتیک غرب و ایران، بازار گردشگری ایران پویاتر شده است. آمارها از افزایش ورود گردشگران خارجی به کشور خبر می‌دهند و پیش‌بینی‌ها هم از رونق این صنعت حکایت می‌کنند.

رفع تحریم‌ها، دستاوردهای بسیاری در بخش گردشگری داشته که افزایش گردشگران خارجی، ورود سرمایه‌گذاران خارجی به کشور برای مشارکت در پروژه‌های گردشگری، توسعه اشتغال پایدار در این بخش، کاهش وابستگی به نفت و امکان استفاده از کارت‌های اعتباری خارجی در کشور از جمله آنها است. با این‌همه برخی فعالان این صنعت بر این باورند که ایران همان‌طور که یک توافق خارجی را پشت سر گذاشته، باید یک توافق داخلی را نیز پشت سر بگذارد؛ تفاهم بین بخش خصوصی گردشگری با همه بخش‌ها و سازمان‌ها، به گزارش «دنیای اقتصاد» در چنین شرایطی کمیسیون گردشگری اتاق ایران در یک گزارش که از سوی محمود حسن‌پور و مرضیه شاهی سوندی صورت گرفته، به بررسی و تحلیل وضعیت صنعت گردشگری ایران در دوران پساتحریم پرداخته است. براساس این گزارش، برجام در ۴ بعد سیاسی، اقتصادی، اجتماعی و فناورانه بر گردشگری ایران اثر گذاشته و البته در همین راستا ضعف‌هایی نیز موجود است که باید برطرف شود.

بعد سیاسی

براساس این گزارش، گردشگری حوزه‌ای است که هم به صورت مستقیم و هم غیرمستقیم از جایگاه سیاسی کشورها در مناسبات

که درباره موانع توسعه و جذب گردشگر خارجی در ایران وجود دارد، مسائلی مانند الزامات دینی همچون حجاب در صدر نیست؛ بلکه چهره منفی و ناامن نشان داده شده از ایران را می‌توان اصلی‌ترین مانع دانست. چند پژوهش علمی و دانشگاهی نیز تاکنون انجام شده که نشان می‌دهد گردشگران خارجی دیدگاه‌شان درباره امنیت ایران پیش و پس از سفر کاملاً دگرگون شده؛ اهمیتی که

گردشگران به دلیل طولانی بودن صف و کند بودن روند آن و در نتیجه نارضایتی گردشگر در بدو ورود، ابراز ناراحتی می‌کنند؛ امری که لزوم بررسی چنین جوانبی از صدور ویزای فرودگاهی را نشان می‌دهد. این گزارش خاطر نشان می‌کند که در بحث خط‌مشی‌های داخلی، آنچه پس از برجام از سوی مسؤلان گردشگری زیاد به گوش می‌رسد انحصارزدایی، اصلاح و

از سوی دیگر، آمارها گویای آن است که درخواست آمریکایی‌ها برای سفر به ایران در سال ۲۰۱۶ به بیش از ۲ برابر افزایش یافته و افزایش تقاضای سفر به کشور از سوی برخی کشورها ۳ تا ۴ برابر شده که این افزایش به‌رغم وجود مصوبه کنگره آمریکا و ممانعت ورود گردشگران به ایران است. در همین حال، راهکار وزارت امور خارجه در شرایط کنونی، تسهیل در اعطای روادید از



به لحاظ سیاسی بر گردشگری پس از
برجام اثر گذاشته است.

بعد اقتصادی

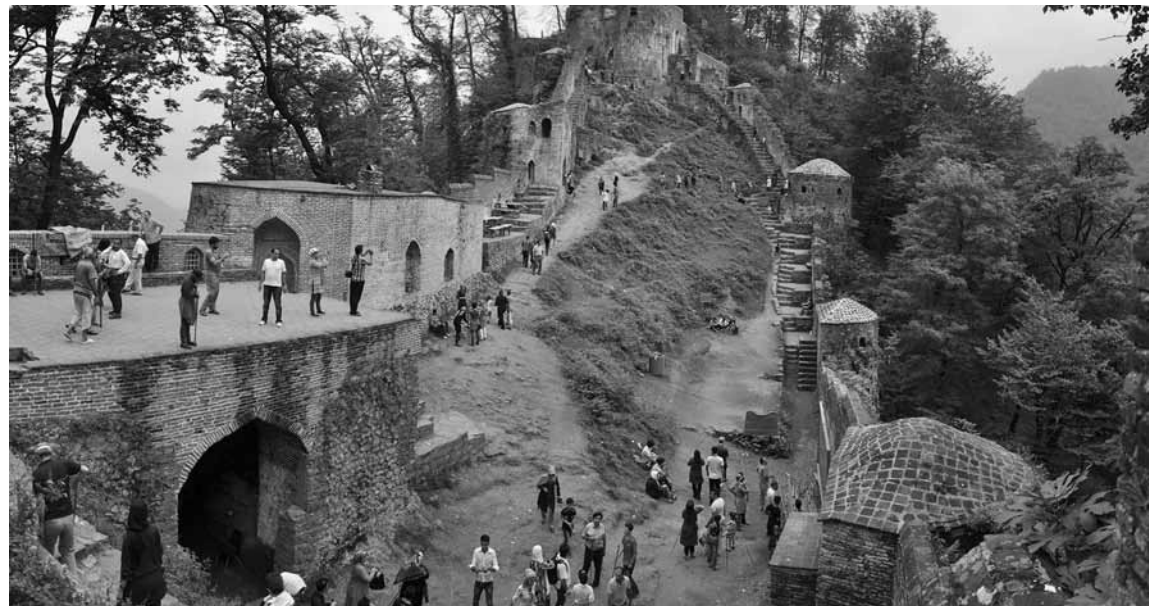
براساس گزارش اتاق ایران، به گفته روزنامه فایننشال تایمز هرچند تحریم‌ها، به طور مستقیم صنعت گردشگری را هدف قرار نداده بود، اما مانع از انتقال پول به داخل و خارج از ایران می‌شد. حالا پس از تحریم‌ها نگاه همه به سمت رشد اقتصادی حاصل از چرخیدن چرخ گردشگری کشور است. به باور رئیس سازمان گردشگری، دولت نگاه صنعتی به

می‌دهند از ابزارهای محدودکننده یا ابزارهای بازاریابی معکوس نظیر عدم اعطای روادید یک ماه به گردشگران، توزیع و تعریف بسته‌های سفر در سطح و ابعاد ملی و استانی و ترغیب تورهای گروهی به حضور در ایران در فصل‌های غیرپیک سفر بهره گرفته شود تا بین عرضه و تقاضا تعادل برقرار شود. با این حال اگر گردشگری را موتور محرکه اقتصادی کشور و راه فرار از رکود بدانیم، استفاده از ابزارهای محدودکننده در بلندمدت تقاضا را به سمت مقاصد رقیب می‌کشاند. پس آنچه مهم و ضروری

برای سرمایه‌گذاران خارجی و داخلی به شمار می‌رود. به باور کارشناسان بهتر است شرایط برای سرمایه‌گذاری آنها مهیا شود تا به این وسیله هم گردشگران با خیالی راحت به ایران سفر کنند و هم دانش روز هتلداری به ایران منتقل و فضای صنعت هتلداری کشور رقابتی شود. حالا به گفته مسئولان مذاکرات با طرف‌های غربی و کشورهای که دارای فرهنگ فراگیر گردشگری هستند، متمرکز بر ۲ محور بوده است؛ یکی افزایش تعداد تورها و گردشگران اعزامی به ایران و دیگری، بحث

شد که ساخت تعداد زیادی هتل ۳، ۴ و ۵ ستاره، سرمایه‌گذاری در برخی مناطق نمونه گردشگری، احیا و مرمت اماکن تاریخی و ایجاد بازارچه‌های صنایع دستی در این بسته گنجانده شده است. با لغو تحریم‌ها، شرکت‌های معتبر هتل‌سازی در دنیا به بازار ایران وارد شدند. از حدود مهرماه سال گذشته گروهی از هتل‌های زنجیره‌ای فرانسوی آکور، دو هتل نووتل و ایبیس را در محوطه فرودگاه بین‌المللی امام خمینی تهران دایر کرد. هتل روتانا نیز که مقر آن در امارات است، ۴ هتل در حال احداث در ایران دارد که دو مورد از آنها در تهران و دو مورد دیگر هم در شهر مشهد دایر خواهند شد. بعد از گروه هتل‌های آکور و روتانا، جمیره و ملیا هم به ایران آمدند. گروه هتل‌های اسپانیایی ملیا از جمله هتل‌های زنجیره‌ای است که با نام گراندملیاقو در سلمان‌شهر واقع در سواحل دریای خزر در دست احداث است.

شرکت هواپیمایی ایرفرانس نیز از اواخر فروردین‌ماه ۹۵، پروازهای خود از پاریس به تهران را برای نخستین بار پس از سال ۲۰۰۸ از سر گرفت و شرکت هواپیمایی بریتیش‌ایرویز نیز قرار است از ماه‌های آینده همین رویه را دنبال کند. توافق برای خرید ۱۱۸ هواپیمای مسافربری تجاری نیز با ایرباس به امضا رسیده است. همچنین توافق برای توسعه فرودگاه امام‌خمینی (ره) با شرکت فرانسوی ADP بین رئیس سازمان هواپیمایی کشور و مدیرعامل شرکت فرودگاهی امام خمینی (ره) با رئیس هیأت‌مدیره و مدیرعامل این شرکت امضا شد. این روند نشان می‌دهد که تنوع پتانسیل‌های جذب سرمایه‌گذاری ایران در حوزه‌های مختلف اقتصادی بر کشورهای جهان پوشیده نیست و سفرها و مذاکرات از سراسر جهان و



سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های گردشگری کشورمان. از سوی دیگر، سرمایه‌گذاران خارجی به دو صورت عمده با هتل‌های ایران همکاری خواهند کرد؛ یکی همکاری زنجیره‌های هتل‌سازی خارجی به صورت مجزا یا مشارکتی و دیگری افزایش سطح کیفی خدمات و آموزش نیروی انسانی.

در راستای لزوم سرمایه‌گذاری‌های گردشگری یک بسته پیشنهادی سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی مشتمل بر ۱۰۲۰ پروژه در حوزه‌های گردشگری و صنایع دستی نیز تهیه

است تجهیز هرچه بیشتر و سریع‌تر زیرساخت‌ها و امکانات، مطابق با استانداردهای بین‌المللی است که دستیابی به آن نیاز به برنامه‌های جدی و بلندمدت دارد و لازمه آن سرمایه‌گذاری‌های بخش خصوصی و همراهی بخش دولتی است.

معطوف به همین موضوع، از زمان امضای توافق هسته‌ای در تیرماه سال گذشته و پس از اجرای برجام، گروه‌ها و شرکت‌های بزرگ هتل‌سازی جهان برای ورود و سرمایه‌گذاری در ایران بسیار اشتیاق نشان دادند؛ چرا که ایران یک بازار رو به ترقی و پیشرفت

گردشگری دارد؛ نگاهی که حاصل آن، ایجاد محیط برد-برد برای همه است. مسئولان دیگر نیز مسیر گردشگری را مسیر توسعه اقتصادی کشور دانسته‌اند.

با این‌همه کارشناسان معتقدند به‌رغم این خوشحالی‌های پس از توافق، نگرانی‌هایی نیز برای مواجه با سونامی ورود گردشگر و افزایش تعداد تورهای ورودی وجود دارد؛ زیرا تسهیلات و زیرساخت‌های گردشگری ما برای تعداد گردشگر بیشتر، مناسب و کافی نیست. اما در پاسخ به این مشکل، برخی پیشنهاد

به‌ویژه از قاره اروپا همچنان رو به فزونی است.

بعد اجتماعی

اما گزارش اتاق ایران تأکید کرده که همه اثرات برجام بر گردشگری در اثرات اقتصادی و سیاسی خلاصه نمی‌شود. اگر ابعاد اقتصادی را به عنوان بعد کمی گردشگری ارزیابی کنیم، ابعاد اجتماعی را می‌توان به عنوان بعد کیفی آن مورد تحلیل قرار داد. با رشد قابل پیش‌بینی ورود گردشگران به کشور، باید منتظر نقش پررنگ گردشگران و جامعه میزبان در تعاملات بین‌فرهنگی و همچنین آسیب‌های احتمالی ناشی از آن باشیم. ایران در دوران پست‌تحریم تجربه متفاوتی از گردشگری و گردشگر را تجربه خواهد کرد. چنانچه برخی معتقدند توافق هسته‌ای نقطه‌عطفی در تاریخ ۲۰۰ ساله اخیر ایران است و اثرات فرهنگی و اجتماعی آن را در مقایسه با اثرات اقتصادی و سیاسی عمیق‌تر می‌دانند. کارشناسان دیگر نیز نگاه کاملاً اقتصادی به گردشگری را اشتباه می‌دانند و معتقدند از نظر همخوانی با ارزش‌های اجتماعی و فرهنگی ایران، اصلی‌ترین نوع گردشگری در ایران که سود اقتصادی و اجتماعی به دنبال دارد، گردشگری فرهنگی، مذهبی و گردشگری مبتنی بر طبیعت است. طبق گفته آنها استفاده از انواع رویدادهای بین‌المللی یا همان گردشگری رویداد، انتخابی است که هم سریع به درآمدزایی منجر می‌شود و هم نگاه جامعه جهانی به ایران را به عنوان یک مقصد امن و جذاب برای گردشگری تغییر می‌دهد.

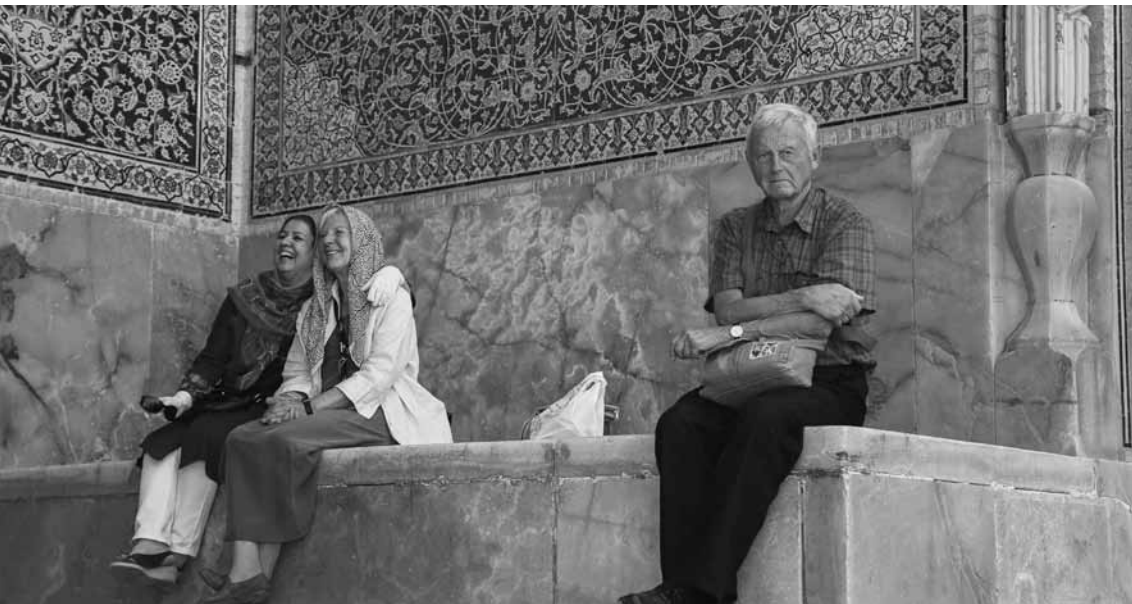
در همین حال طی دوران پیش رو، پیش‌بینی می‌شود با وجود روحیه‌ای که در مردم دمیده شد و همچنین به سبب ناامنی‌های منطقه‌ای، سفرهای داخلی پربارتر از قبل باشد. برخی کارشناسان یکی

از دلایل رشد سفرهای داخلی را ناامنی منطقه و کاهش تقاضا برای سفر به کشورهای همسایه خارجی از جمله ترکیه عنوان می‌کنند. در واقع آنها معتقدند در پی استقبال از کمپین مردمی تحریم سفر به کشورهای حامی داعش، مردم میزان سفرهای خود را به این کشور و دیگر کشورهای خارجی محدود کردند.

این گزارش تأکید کرده که باید با توجه به افزایش روزافزون گردشگران و تقاضای رو به رشد آنها برای ورود به کشور، لزوم ترویج گردشگری پایدار و

رفع تحریم‌ها درست خواهد شد، اما نمی‌شود در یک شب نیروی انسانی خوب تربیت کرد. از این رو، نیروی انسانی را معضلی می‌دانند که با آن مواجهیم. مسئولان گردشگری کشور نیز عنوان می‌کنند از جمله مشکلاتی که در شرایط پس از تحریم خواهیم داشت بخش آموزش نیروی انسانی در بخش گردشگری است؛ بنابراین در بحث نرم‌افزاری تلاش ویژه‌ای برای آموزش نیروی انسانی باید صورت گیرد تا افراد متخصص مورد نیاز در ابعاد مختلف با استفاده از امکانات مراکز آموزش عالی کشور تربیت و تأمین

گردشگران در ایران محدودیت‌های بانکی در حوزه گردشگری خارجی است که انتظار می‌رود با تحولات بانکی رخ داده و وصل شدن به جامعه جهانی و به کارگرفتن کارت اعتباری بین‌المللی این مشکل نیز حل شود. در صورت حل این مسئله، هزینه مربوط به مبادلات و نقل و انتقال پولی و مالی به حداقل ممکن خواهد رسید. در همین راستا سازمان میراث‌فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری کشور به ساماندهی و اجرای طرحی پرداخته که بر اساس آن، برای گردشگران خارجی



اهمیت جامعه محلی را جدی گرفت. همچنین توجه به توزیع عادلانه درآمدهای گردشگری و شریک کردن جامعه محلی از سودهای حاصله از گردشگران، اقدام دیگری است که نیازمند توجه روزافزون دولت است. برنامه‌ریزی برای کنترل پیامدهای فرهنگی-گردشگری ضمن توجه به ظرفیت قابل تحمل فیزیکی، روانی و اجتماعی مقصدهای گردشگری نیز باید در صدر اولویت‌های اجرایی مدیران گردشگری باشد. در عین حال، برخی تأکید می‌کنند که زیرساخت‌های گردشگری با پول و

شود. اما از سوی دیگر، پس از برجام، ایران تبدیل به یکی از کشورهای جهان شده که نقل محافل رسانه‌های جهان است؛ تا جایی که کشورمان از سوی بسیاری از سازمان‌ها، مراکز و نشریات معتبر گردشگری دنیا به عنوان یکی از مهم‌ترین مقاصد گردشگری جهان در سال ۲۰۱۶ معرفی شد. سی‌ان‌ان، گاردین، نشنال جئوگرافیک، دیلی میل، نیویورک تایمز و... تنها بخشی از رسانه‌های معرفی‌کننده ایران بوده‌اند.

بعد فناوریانه

یکی از چالش‌های پیش روی

کارت اعتباری متصل به شبکه شتاب صادر کند. حالا شواهد نشان می‌دهد مسئولان، صنعت گردشگری را مکمل راهبرد سیاست خارجی دولت یازدهم معرفی کردند که این از اهمیت این صنعت در سیاست‌های کلان کشور حکایت دارد. با این حال، هنوز این امر از حرف به عمل تبدیل نشده و به گفته کارشناسان در حال حاضر بزرگ‌ترین مشکل نداشتن سیاست کلی گردشگری و یک برنامه‌ریزی و نظام جامع گردشگری در دولت است.

منبع: پایگاه خبری انتخاب



نگاهی به کارنامه گردشگری ایران پس از برجام

مریم حسینی



که افزایش گردشگران خارجی، ورود سرمایه‌گذاران خارجی به کشور برای مشارکت در پروژه‌های گردشگری، توسعه اشتغال پایدار در این بخش، کاهش وابستگی به نفت و امکان استفاده از کارت‌های اعتباری خارجی در کشور از جمله آنها است.

در واقع صنعت گردشگری ایران پس از اجرای برجام، به

ایران، بازار گردشگری ایران پویاتر شده است. آمارها از افزایش ورود گردشگران خارجی به کشور خبر می‌دهند و پیش‌بینی‌ها هم از رونق این صنعت حکایت می‌کنند.

گردشگری ایران پس از برجام

رفع تحریم‌ها، دستاوردهای بسیاری در بخش گردشگری داشته

خارجی هموار شد. این گشایش در نتیجه لغو تحریم‌های کمرشکنی بود که در طول سالیان گذشته علیه ایرانیان به تصویب رسیده بود و حال با اجرای برجام در دی ماه سال گذشته جان تازه‌ای به کالبد گردشگری کشور دمیده شد و امید در دل فعالان گردشگری خانه کرد. پس از توافق ژنو و به دنبال آن آب شدن یخ روابط دیپلماتیک غرب و

صنعت گردشگری ایران پس از لغو تحریم‌ها و اجرای برجام، تحولات چشمگیری را پشت سر گذاشته و این در حالی است که چینی‌ها نیز برای ورود به این عرصه در ایران، از هیچ کوششی دریغ نکرده‌اند.

طی یکسال گذشته، درهای جدیدی به روی گردشگری ایران گشوده و راه برای ورود گردشگران

ایجاد ۱۴۰ هزار شغل با استفاده از ظرفیت صنعت گردشگری و ظرفیت صنایع دستی در کنار اجرای سه طرح و پروژه مهم در حوزه تبیین اقتصاد مقاومتی از سوی سازمان میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری در حال اجراست.

به گفته رئیس سازمان میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری، در حال حاضر نیز ۱۷۵۰ پروژه در بخش گردشگری با سرمایه‌گذاری ۴۰ هزار میلیارد تومان توسط بخش خصوصی در دست اجراست و در این میان ۸۲۰ هتل یک تا پنج ستاره ساخته خواهد شد که از این تعداد نیز ۱۷۰ هتل چهار و پنج ستاره خواهد بود.

جای پای چشم‌بادامی‌ها در گردشگری ایران

در حالی که صنعت گردشگری ایران روزهای نسبتاً خوبی را پشت سر می‌گذارد ظاهراً چشم‌بادامی‌ها که هیچ بازار پرسودی را از دست نمی‌دهند به این وادی هم وارد شده‌اند. در حال حاضر گفته می‌شود شمار زیادی چینی در داخل ایران زندگی می‌کنند که به بهانه‌های مختلف وارد کشور شده‌اند و در بازار گردشگری ایران رخنه کرده‌اند.

این حضور نه تنها در قالب راهنمایان تور بدون کارت، بلکه در قالب فعالیت مراکز اقامتی غیرمجاز و حتی آژانس‌های مسافرتی نیز گسترش یافته و از ایرانی‌ها به طرق مختلف کلاهبرداری می‌کنند.

عدم پیگیری و جلوگیری از حضور راهنمایان چینی سبب گسترش فعالیت چینی‌ها در بازار گردشگری ایران شده است، چنانکه ریشه دواندن چینی‌ها به تنها حوزه اقامت محدود نمی‌شود و آنها در حوزه رستوران، توریسم، تورگردانی و سایر بخش‌های گردشگری ایران نیز نفوذ کرده‌اند.

منبع: شمانیوز



حال ساخت را سرعت ببخشد و به همین واسطه چشم‌انداز آینده این صنعت را روشن‌تر کند.

افتتاح هتل‌های «اسپیناس پالاس» و هتل فرودگاه امام در تهران، هتل دریایی «ترنج» در کیش و هتل «گوت که مال» در سمنان و افتتاح و بازسازی چند هتل از دیگر دستاوردهای برجام است؛ در همین حال، ورود گروه هتل‌های زنجیره‌ای مطرح دنیا به ایران که می‌تواند صنعت هتل‌داری کشور را متحول سازد نیز بعد از چهار دهه توقف، در همین دوران پس از برجام رقم خورد.

پس از لغو تحریم‌ها و با توسعه صنعت گردشگری همچنین طرح



در سال گذشته به کمک صندوق توسعه ملی، صنعت گردشگری موفق شد بیش از پیش تأمین منابع داشته باشد و فرآیند ساخت و تکمیل بسیاری از پروژه‌های در

کانون توجهات تبدیل شده است و علی‌رغم نبود زیرساخت‌های مناسب اما میزان ورود گردشگران و سرمایه‌گذاران خارجی به کشور، از رونق این صنعت حکایت دارد.



کاهش آلودگی ناشی از کشتی‌ها با به کارگیری کشتی‌های برقی

علی‌اکبر عیسی‌زاده

کارشناس اداره کل بنادر و دریانوردی استان کیلان (بنادر انزلی)



مقدمه

در حال حاضر صنعت حمل و نقل دریایی در جهان از کشتی‌هایی استفاده می‌کند که سوخت عمده آنها، سوخت‌های فسیلی است. با گسترش روزافزون تقاضا برای حمل و نقل دریایی، شرکت‌های کشتیرانی به سمت استفاده از کشتی‌های بزرگ و بزرگتر روی آوردند تا دامنه سود خود را گسترش دهند. این موضوع از سال ۱۹۷۴ با تولید نسل اول کشتی‌ها با ظرفیت ۲۴۰۰ TEU کانتینر شروع شده است و به نظر می‌رسد با تولید کشتی‌های نسل هشتم تا ظرفیت ۲۴ هزار TEU کانتینر به پایان خواهد رسید؛ چرا که این کشتی‌ها حتی ابعاد کانال سوئز را به چالش خواهند کشید. در این سیر تطور کشتی‌ها، چیزی که در بین همه آنها مشترک است، استفاده از سوخت‌های فسیلی می‌باشد و طبیعی است هر چقدر کشتی بزرگتر باشد به همان اندازه

به موتور بزرگ‌تر برای حرکت نیازمند است و هر چقدر موتور یک کشتی بزرگ‌تر، نیاز به سوخت فسیلی بیشتر دارد و استفاده از سوخت فسیلی بیشتر یعنی تولید آلودگی بیشتر که از جمله مهم‌ترین آلودگی‌ها، آلودگی‌های هواست. در این مقاله سعی شده است ضمن بیان تاریخچه کشتی‌های برقی، اهمیت به کارگیری کشتی‌های برقی برای جهان از جنبه‌های مختلف به تفصیل بیان و بررسی شود.

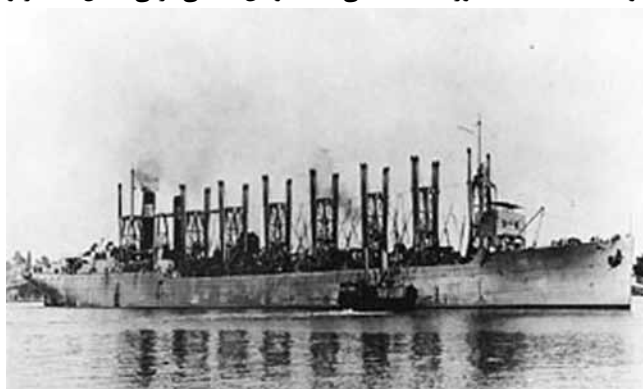
تاریخچه کشتی‌های برقی

کشتی ۱۹ هزار و ۳۶۰ تنی یواس. اس ژوپیتر (شکل ۱) اولین نتیجه علاقه نیروی دریایی آمریکا به نیروی محرکه الکتریکی بود. ژوپیتر دارای یک پیشران آزمایشی بود که بعدها به صورتی گسترده در نبردناوی ساخته شده در دهه‌های ۱۹۱۰ و ۱۹۲۰ به کار گرفته شد. به عنوان مثال، نبردناو ۳۶ هزار تنی یواس.

یا باید از یک جعبه‌دنده کاهنده و یا یک موتور الکتریکی استفاده کرد. با آغاز دهه ۱۹۷۰ میلادی توانایی ساخت قطعات الکترونیکی و کلیدهای حالت جامد سریع‌تر و موتورهای جریان متناوب سنکرون پرقدرت سبب شد تا نیروی دریایی آمریکا دوباره به کشتی‌های تمام برقی علاقمند شود. شکل ۲ نمونه‌ای از کشتی جنگی تمام برقی را نشان می‌دهد. (شکل ۲)

اولین کشتی برقی حمل مسافر و

اس نیومکزیکو، که در سال ۱۹۱۸ به خدمت پیوست، اولین نبردناو از سه فروند نبردناوی بود که از موتور برقی استفاده می‌کردند که سرعت تا ۲۱ گره دریایی را داشتند. علاقه به این موتورها پس از پایان جنگ به دلیل توسعه پیشران هسته‌ای و توربین‌های گازی کاهش یافت. تولید توربین‌های بخار با دور بالا در ابتدای قرن بیستم به این معنی بود که برای انتقال نیروی تولید شده به محورهای کشتی



شکل ۱: یواس. اس ژوپیتر یا لانگلی، اولین شناور نیروی دریایی آمریکا با موتور برقی



شکل ۳: کشتی ZeroCat ۱۲۰ اولین کشتی برقی حمل مسافر و خودرو

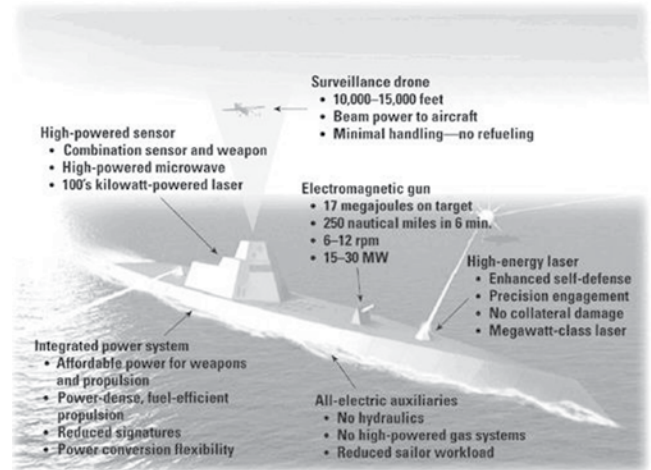


شکل ۴: اولین کشتی گازبر برقی با نام بیشومارو

منظور بخشی از عمده‌ترین مضرات استفاده از کشتی‌های با سوخت فسیلی در ذیل تشریح می‌شود:

از نظر زیست‌محیطی، مطالعات و تحقیقات انجام شده نشان می‌دهد یک کشتی بزرگ باربری در طول یک سال، معادل ۵۰ میلیون خودرو، گازهای آلاینده تولید می‌کند که می‌تواند زمینه‌ساز ابتلا به بیماری‌های آلرژیک باشد و احتمال ابتلا به بیماری‌های سرطانی را افزایش دهد. میزان گوگرد موجود در سوخت مصرفی کشتی‌های باربری و مسافربری دوهزار برابر گوگرد موجود در سوخت‌های دیزلی است که در خودروهای سبک و سنگین مصرف می‌شود. برآوردها نشان می‌دهد امروز بیش از ۷۶۰ میلیون خودرو در سطح دنیا در تردداند که سالانه حدود ۷۸ هزار و ۵۹۹ تن اکسید گوگرد در هوا منتشر می‌کند و این در حالی است که ناوگان حمل و نقل دریایی هر سال ۳۷۰ میلیون

هیدروکربن‌های سنگین می‌باشد که در نهایت باعث تولید اکسیدهای نیتروژن، اکسیدهای گوگرد، اکسیدهای کربن، هیدروکربن‌های نسوخته دوده و ذرات معلق شده و در نهایت به محیط دریا راه می‌یابند. دانستن این موضوع که استفاده از کشتی‌های با سوخت فسیلی به چه میزان باعث آلودگی محیط از جمیع جهات خواهد شد و در مقابل استفاده از شناورهای با سوخت برق به چه میزان در جهت کاهش آلودگی محیط مؤثر خواهد بود، اهمیت به کارگیری کشتی‌های برقی را بیش از پیش نمایان می‌سازد. به همین



شکل ۲: کشتی جنگی تمام برقی

خودرو که در کارخانه نیروی ساخته شده در نمایشگاه دریایی هامبورگ به عنوان کشتی سال برگزیده شد. کشتی ZeroCat ۱۲۰ (شکل ۳) که برای تردد در دریا به جای سوخت فسیلی از باتری استفاده می‌کند، هیچگونه آلودگی محیط زیست ندارد. این کشتی که به سفارش شرکت کشتیرانی Norled در کشتی‌سازی Ejlstrand نیروی ساخته شده است، در سال ۲۰۱۵ میلادی حرکت خود را آغاز کرد و ظرفیت حمل ۳۶۰ مسافر و ۱۲۰ خودرو را دارد. هدف از ساخت این کشتی، خلق سیستم جدیدی برای مصرف کمترین میزان انرژی در هنگام گذر از آبدرها و در عین حال انجام عملیات با امنیت بالا و سرعت پایین در محدوده بندرگاه و نزدیک ستون‌ها اعلام شد.

اولین کشتی گازبر برقی با نام بیشومارو (شکل ۴) به سفارش شرکت کشتیرانی K Line ژاپن، در کشتی‌سازی ساکائید کاواساکی امروزه سوخت عمده کشتی‌ها،

اهمیت کشتی‌های برقی برای جهان

امروزه سوخت عمده کشتی‌ها،

خودرو که در کارخانه نیروی ساخته شده در نمایشگاه دریایی هامبورگ به عنوان کشتی سال برگزیده شد. کشتی ZeroCat ۱۲۰ (شکل ۳) که برای تردد در دریا به جای سوخت فسیلی از باتری استفاده می‌کند، هیچگونه آلودگی محیط زیست ندارد. این کشتی که به سفارش شرکت کشتیرانی Norled در کشتی‌سازی Ejlstrand نیروی ساخته شده است، در سال ۲۰۱۵ میلادی حرکت خود را آغاز کرد و ظرفیت حمل ۳۶۰ مسافر و ۱۲۰ خودرو را دارد. هدف از ساخت این کشتی، خلق سیستم جدیدی برای مصرف کمترین میزان انرژی در هنگام گذر از آبدرها و در عین حال انجام عملیات با امنیت بالا و سرعت پایین در محدوده بندرگاه و نزدیک ستون‌ها اعلام شد.

اولین کشتی گازبر برقی با نام بیشومارو (شکل ۴) به سفارش شرکت کشتیرانی K Line ژاپن، در کشتی‌سازی ساکائید کاواساکی





کیلوگرم) ذرات معلق در روز را دارد. انتشار پلی‌ارماتیک هیدروکربن از این نوع کشتی ۴۰ برابر یک تریلی است و میزان تولید آن ۳۰ برابر واحد انرژی است. در نتیجه از این نوع کشتی که وارد بندرگاه می‌شود ۱۲ هزار برابر یک تریلی، پلی‌ارماتیک هیدروکربن به هوا منتشر می‌شود. آلاینده‌های هوا همچون اکسیدهای نیتروژن، اکسیدهای گوگرد، اکسیدهای کربن در اثر ترکیب با رطوبت هوا تولید ترکیبات اسیدی کرده که در نتیجه بسیار خورنده می‌باشند و از طرفی

طوری که محاسبات حاکی از آن است که ۲ هزار تا ۸۰۰ هزار کیلومتر مربع از اکوسیستم‌های حساس اروپا با این پدیده روبه‌رو شده‌اند. آلودگی هوا توسط یک نفتکش برابر با رفت و آمد ۱۲ هزار خودرو در روز است. کشتی با این ظرفیت قابلیت انتشار ۱/۵ تن اکسیدهای نیتروژن و ۱/۳ تن اکسیدهای گوگرد (برابر با یک کارخانه بزرگ سیمان)، ۳۵۲ پوند (تقریباً ۲۰۶ کیلوگرم) اکسیدهای کربن، ۱۰۰ پوند (۴۵/۳ کیلوگرم) بخار ترکیبات آلی و ۷۵ پوند (۳۴

اروپا (دریای بالتیک، سیاه، مدیترانه) نشان می‌دهد که ۲/۶ میلیون تن اکسیدهای گوگرد و ۳/۶ میلیون تن اکسیدهای نیتروژن از طریق آگروز و دودکش کشتی‌ها وارد هوا شده است و این حجم آلاینده هوا سمی برابر با ۲۰ تا ۳۰ درصد آلاینده کل اروپا را به خود اختصاص داده است. ورود اکسیدهای نیتروژن در دریای مدیترانه ۱۶ تا ۲۰ میلی‌گرم بر مترمکعب برآورد شده است. این آلاینده در محیط‌های دریایی باعث ایجاد پدیده یوتریفیکاسیون شده، به

تن سوخت مصرف می‌کند که به آزاد شدن ۲۰ میلیون تن اکسید گوگرد در هوا منجر می‌شود. با یک محاسبه ساده می‌توانیم بگوییم ناوگان حمل و نقل دریایی در مقایسه با حمل و نقل زمینی بیش از ۲۶۰ برابر در انتشار گاز آلاینده دی‌اکسید گوگرد در سطح دنیا نقش دارند. همین مقایسه کافی است تا کشتی‌ها را به عنوان بزرگ‌ترین متهم آلودگی هوا معرفی کنیم.

- مطالعات انجام شده دیگری طی سال ۲۰۰۰ میلادی در دریاهای



بشر امری بدیهی و مقرون به صرفه خواهد بود.

نتیجه گیری

با توجه به موارد و دلایل بیان شده در مورد مضرات استفاده از کشتی‌های با مصرف سوخت فسیلی، استفاده از شناورهای برقی به جای شناورهای با سوخت فسیلی تا حد بسیار زیادی باعث کاهش زیان‌های زیست‌محیطی و کاهش انتشار گازهای گلخانه‌ای خواهد شد. از طرفی ضربه ایمنی کشتی‌های برقی در مقایسه با کشتی‌های فسیلی بسیار بیشتر است که یک مورد آن در متن تحلیل ارائه شد. میزان صرفه‌جویی ناشی از ۲۰ تا ۳۰ درصد کاهش آلایندگی‌ها در اثر جایگزینی کشتی‌های برقی با کشتی‌های با سوخت فسیلی بسیار بیشتر از میزان هزینه‌کرد ۲۰ تا ۲۴ درصدی ساخت کشتی‌های برقی در مقایسه با کشتی‌های با سوخت فسیلی خواهد بود. بنابراین در آینده‌ای نه‌چندان دور به منظور کاهش آلودگی ناشی از صنعت کشتیرانی برای جهان، استفاده از شناورهای برقی عمومیت پیدا خواهد کرد. بدیهی است که ارزش برق‌رسانی برای کشتی‌ها در بنادر در آینده‌ای نزدیک همانطور که بررسی شد چشمگیر و قابل ملاحظه بوده و بنادر به خصوص بنادر ایران نیازمند سرمایه‌گذاری در این زمینه در آینده خواهند بود.

مشترک مؤسسه رده‌بندی DNV GL، شرکت کشتیرانی CMA CGM و شرکت ساخت مخازن GTT، استفاده از کشتی‌هایی که تماماً با سوخت‌های ترکیبی گاز LNG و برقی استفاده می‌کنند، دارای بهره‌وری بیشتری نسبت به کشتی‌های با سوخت‌های ترکیبی گاز با سوخت‌های فسیلی است؛ لیکن هزینه‌ای بین ۲۰ تا ۲۴ درصد بیشتر از کشتی‌های معمولی با سوخت زیاد دارند. از طرفی حجم کشتی‌ها نسبت به کشتی‌های با سوخت فسیلی بالاتر خواهد بود و انرژی برق به مرکز تولید انرژی کشتی این امکان را می‌دهد تا موتورهای پروانه‌های جداگانه‌ای داشته باشند و موتورهای برقی این کشتی کاملاً جدا از یکدیگر عمل می‌کنند و توربین‌های تولید برق با استفاده از سوخت LNG و پروانه‌های برقی، سیستم نیرو محرکه کشتی را ساده و در عین حال تقویت می‌کنند.

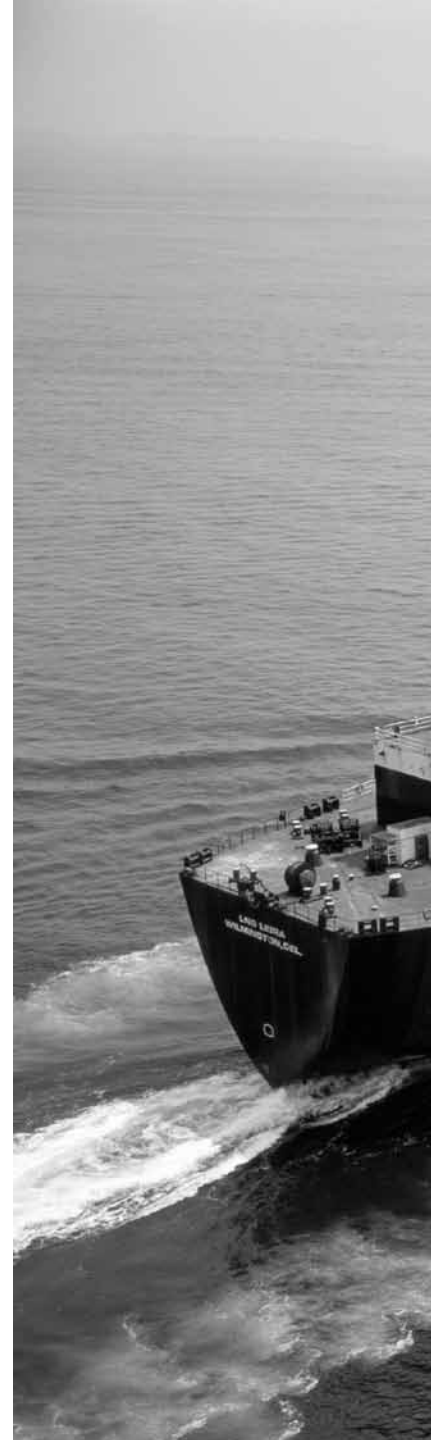
- از نظر اقتصادی با افزایش ۲۰ تا ۲۴ درصدی قیمت کشتی‌های برقی نسبت به کشتی‌های با سوخت فسیلی و به همین میزان افزایش قیمت سوخت باعث خواهد شد تا آلایندگی‌های هوا به میزان ۲۰ تا ۳۰ درصد کاهش و متعاقب آن با کاهش بیماری‌های آلرژیک و سرطان‌های مواجه خواهیم شد. ضمن اینکه باعث کاهش ۶۰ درصدی آتش‌سوزی در موتورخانه کشتی‌ها خواهد شد. بنابراین پرداخت هزینه بیشتر در ازای آلودگی کمتر و سلامتی بیشتر

دی‌اکسید کربن ۳ درصد، برای اکسیدهای نیتروژن ۱۵ تا ۱۹ درصد و برای اکسیدهای گوگرد ۴ تا ۹ درصد است. این در حالی است که بر اساس قوانین جدید و کنوانسیون جلوگیری از آلودگی ناشی از کشتی‌ها (MARPOL)، مقدار ترکیبی گوگرد موجود در سوخت‌های مصرفی کشتی‌ها در مناطق حفاظت شده انتشار گاز، از ابتدای سال ۲۰۱۵ میلادی به کمتر از یک دهم درصد کاهش پیدا کرد. از سوی دیگر میزان اکسیدهای نیتروژن حاصل از احتراق نیز از ابتدای سال ۲۰۱۶ میلادی کاهش یافته است. با توجه به توضیحات فوق استفاده از شناورهای گازی و برقی به عنوان یک راه‌حل مناسب در کاهش ایجاد گازهای گلخانه‌ای حاصل از کشتیرانی مدنظر است.

- از نظر ایمنی، در کشتی‌های با سوخت فسیلی، برابر آمار منتشره بیش از ۶۰ درصد آتش‌سوزی‌های موتورخانه کشتی‌ها به علت پاشیدن روغن و سوخت روی قطعات داغ بروز می‌کند. بنابراین لوله‌کشی‌های سوخت و روغن و اتصالات مربوطه همواره باید در شرایط سالم و مطلوب بوده و از طرفی کلیه قطعات داغ موتورها، آب‌شیرین‌کن‌ها، بویلرها و سایر دستگاه‌هایی که داغ کار می‌کنند بایستی از عایق‌بندی صحیح برخوردار باشند؛ در حالی که در شناورهای برقی این موضوع کاملاً منتفی است. - از نظر قیمت، بر اساس تحقیقات

در اثر رسوب بر سطح دریا باعث افزایش pH محیط‌های دریایی و به خصوص لایه سطحی می‌شوند که در محیط زیست دریایی از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است. این آلایندگی‌ها در نتیجه با عوامل پدیده گرم شدن جهانی عامل تغییر اقلیم نیز محسوب می‌شوند و سهمی حدود ۲ درصد را در این خصوص به خود اختصاص داده‌اند.

- از نظر انتشار گازهای گلخانه‌ای، هم‌اکنون سهم صنعت کشتیرانی در تولید گازهای گلخانه‌ای برای



فساد در معانی یاد شده، پدیده‌ای است که می‌توان در همه جوامع اعم از توسعه یافته یا در حال توسعه، یافت. پیامدهای مخرب و زیانبار فساد حد و مرز نمی‌شناسد، اما می‌توان گفت تأثیرهای منفی آن در کشورهای در حال توسعه به مراتب بیشتر از کشورهای توسعه یافته است. در بسیاری از کشورهای در حال توسعه، به خصوص کشور ما فساد هزینه‌های اقتصادی-سیاسی سنگینی به بار آورده است. در حقیقت بخشی از هزینه‌های خانواده‌ها، هزینه فساد اقتصادی است.

فساد اقتصادی باعث کندی روند توسعه اقتصادی می‌شود و توانایی نهادها و دستگاه‌ها را در

تاکنون تعاریف متعددی از فساد بیان شده است و فساد انواع مختلفی دارد. فساد می‌تواند اخلاقی باشد که می‌توان جلوه‌های آن را در انحراف یا تباهی سلامت در ایفای وظایف به دلیل رشوه‌خواری یا جانب‌داری یا وجود اعمال فسادآلود مشاهده کرد.

فساد می‌تواند سیاسی باشد؛ فساد سیاسی (به دلیل اشتراک در نتایج می‌توان فساد سیاسی را فساد اقتصادی نیز در نظر گرفت) عبارت است از سوءاستفاده از قدرت عمومی برای مقاصد خصوصی؛ و از دیدگاه دیگر، فسار سیاسی انحراف در ملاک تصمیم‌گیری حکومت از مصالح عمومی برای منافع شخصی، تبانی گروهی و خارجی است.

تأثیر مبارزه با مفسد اقتصادی در حمل و نقل دریایی



ارائه خدمات مورد نیاز مردم کاهش می‌دهد. طبیعی است که کشتیرانی و حمل و نقل دریایی و فعالیت‌های بندری از این روند متأثر شود. فساد اقتصادی علاوه بر دامن زدن به شکاف طبقاتی، تلاش‌های صورت گرفته برای مبارزه با فقر را تا حد زیادی بی‌اثر می‌کند. گفته می‌شود فساد روندی است که باعث شکل‌گیری طبقه نوکیسه در بسیاری جوامع، به ویژه در دنیای در حال توسعه شده است.

به طور کلی فساد منابع مالی و نیروی انسانی را هدر می‌دهد، آن هم درست در زمانی که این منابع باید به شیوه‌های صحیح بهره‌برداری و در راه رشد و توسعه اقتصادی به کار گرفته شوند.

بنابراین، می‌توان گفت، فساد هزینه‌های توسعه را افزایش می‌دهد. شاخص‌های توسعه انسانی، اجتماعی و اقتصادی هر کدام همبستگی بالایی با میزان فساد دارند. در بیشتر کشورهای توسعه یافته قوانینی در فرآیند توسعه شکل گرفته است، که مانعی برای رفتارهای فسادآمیز می‌شوند. باز بودن اقتصاد، رقابتی بودن فعالیت‌های بازرگانی و شفافیت اقتصادی در کشورهای توسعه یافته مانع بروز فساد می‌شود و در طرف مقابل، اقتصاد متمرکز و گسترده بودن بخش عمومی و دولتی و پایین بودن شفافیت اقتصادی از عوامل بروز فساد در کشورهای توسعه نیافته هستند.

به این قضیه در حمل و نقل دریایی توجه فرمائید

خط کشتیرانی با یکی از تولیدکنندگان خودرو در ایران تفاهمی داشته است که هر وقت نیاز به تأمین کانتینر برای واردات قطعات یدکی و CKD بود، کشتیرانی کانتینر مناسب در

اختیار فرستنده قطعات برای مسیر از ایتالیا به ایران قرار دهد.

سال‌ها این تفاهم برقرار بوده است؛ ولی در سال ۱۳۸۹ به علت ظاهر شدن آثار تحریم در اقتصاد کشور، فرستنده قطعات یدکی و CDK در ایتالیا به خودروساز ایرانی اعلام می‌کند به علت گسترش جرایم مربوط به همکاری با ایران در شرایط تحریم، دیگر قادر نیست سفارشات خودروساز ایرانی را تأمین کند.

در همین اثنا تردد کشتی‌های خط کشتیرانی ایرانی نیز به اروپا ممنوع می‌شود. در نتیجه تعدادی از کانتینرهای خط کشتیرانی در جنوا ایتالیا باقی می‌ماند.

کشتیرانی در سال ۱۳۹۱ بر مبنای تفاهم اولیه، باقی ماندن طولانی کانتینرهای خود در جنوا ایتالیا را در نتیجه قرارداد حمل قطعات خودروساز ایرانی قلمداد کرده و صورتحسابی معادل ۱/۷ میلیون یورو بابت معطلی کانتینرها به خودروساز ایرانی می‌دهد.

خودروساز ایرانی مدعی می‌شود کانتینرهایی که در جنوا ایتالیا باقی مانده‌اند تحویل فرستنده قطعات نشده است که بر مبنای آن بتوان ادعای تأخیر در استرداد کانتینرها را ثابت کرد. پس از صرف زمانی طولانی، این اختلاف (در نتیجه فقدان شفافیت لازم در قرارداد شفاهی اولیه) به دادگاه کشیده می‌شود.

قضیه پس از سه سال در سال ۱۳۹۳ به دادگاه تجدید نظر ارجاع می‌شود. وجود فساد اقتصادی حاکم در ایران، باعث می‌شود یکی از کارشناسان رسمی دادگستری با ایجاد ابهام، دادگاه تجدید نظر را از صدور رأی نهایی باز دارد.

این کارشناس رسمی دادگستری عضو هیأت ۵ نفره، موفق می‌شود به طور انفرادی

دادگاه را قانع کند که برای تهیه گزارش نهایی باید "معاینه محلی" صورت گیرد. "معاینه محلی" یعنی سفر هیأت کارشناسی به جنوا. تردید دادگاه به صحت این نظر کارشناسی و ارجاع کار به هیأت‌های کارشناسی ۵ نفره و ۷ نفره بعدی باعث می‌شود تصمیم‌گیری و رسیدگی در مورد پرونده به انتهای سال ۱۳۹۵ منتقل شود.

در انتهای سال ۹۵، کارشناس اولیه پیشنهاددهنده به دادگاه تجدید نظر موفق می‌شود سفر به ایتالیا را قطعی کند. لیکن دستور قاضی برای سفر به ایتالیا را فقط به عنوان خود می‌گیرد!!

طرف دیگر دعوی به دادگاه مراجعه می‌کند و چگونگی سپردن کار بعد از ۶ سال به دست احدی از کارشناسان رسمی دادگستری را سؤال می‌کند.

دادگاه برای رفع ابهام دستور می‌دهد هیأت کارشناسی به جنوا ایتالیا بروند. هیأت کارشناسی اولاً سفر خود را حداقل "۱۰ روزه" تعریف می‌کنند تا به ازاء هر روز فوق‌العاده سفر ارزی دریافت کنند. ثانیاً درخواست می‌کنند کل فوق‌العاده مأموریت ارزی قبل از سفر به تمام اعضاء هیأت کارشناسی پیش‌پرداخت شود.

در این راستا اصحاب دعوی با هم مسابقه می‌گذارند که هر کدام رقم بیشتری را به کارشناسان پرداخت کنند تا به نحوی جهت‌گیری مدنظر آنها فراهم شود!! در این مقطع یکی از کارشناسان فوق‌العاده سفر روزانه ۵ هزار دلار را به زبان می‌آورد؟

این در حالی است که تمامی اعضاء هیأت کارشناسی مطمئن بودند سفر به جنوا بعد از گذشت ۶ سال از اتفاق رخ داده در ایتالیا و فقدان مدارک قابل استناد، اصلاً دستاوردی نخواهد داشت. ولی

وجود فساد سازمان یافته اداری باعث می‌شود دادگاه سفر به ایتالیا را تجویز کند!!

ملاحظه می‌کنید عدم شفافیت در تفاهم اولیه بین کشتیرانی و خودروساز ایرانی و وجود فساد قضایی و اداری حاکم در سلسله مراتب رسیدگی به این پرونده، نه تنها منابع مالی اصحاب دعوی را به هدر داده است، بلکه خودروساز ایرانی را وادار کرده است از خط کشتیرانی ایرانی سلب اعتماد کرده و قرارداد سالیانه خود را با کشتیرانی دانمارکی منعقد کند.

تأثیر فساد بر فرصت‌های اقتصادی کشورهای در حال توسعه و آثار آن بر رشد و توسعه اقتصادی، موضوع بسیاری از تحقیقات سال‌های اخیر بوده و چگونگی جلوگیری و مبارزه با آن به یکی از مهم‌ترین دغدغه‌های اصلی کشور و نظام ما تبدیل شده است. در این بین، شفافیت اقتصادی از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است، زیرا مهم‌ترین عامل برای مبارزه و پیشگیری از مفاسد اقتصادی به شمار می‌آید.

آیا قوانین مربوط به شفافیت و مبارزه با مفاسد اقتصادی وجود دارد؟

مقررات بین‌المللی و ملی فراوانی در ارتباط با شفافیت اقتصادی وجود دارد که نشان‌دهنده اهمیت آن در مبارزه با مفاسد اقتصادی است.

در کنوانسیون مبارزه با فساد سازمان ملل متحد (که ایران هم به آن ملحق شده است) بارها به نحوه مبارزه با فساد اشاره شده است. برای مثال، در بند ۱ ماده ۵ و بند الف ماده ۱۰ این کنوانسیون، از کشورهای عضو خواسته شده که به طور کلی در راستای افزایش شفافیت عمومی تلاش کنند.

● در اصل ۱۴۲ قانون اساسی کشورمان آمده است: به دارایی رهبر، رئیس جمهور، معاونان رئیس جمهور، وزیران، همسر و فرزندان آنان قبل و بعد از خدمت، توسط رئیس قوه قضائیه رسیدگی می شود که برخلاف حق افزایش نیافته باشد.

● در مقدمه قانون اساسی کشور، در راستای نفی انحصار (رانت) اقتصادی آمده است: با توجه به ماهیت این نهضت بزرگ، قانون اساسی تضمین گر نفی هر گونه استبداد فکری و اجتماعی و انحصار اقتصادی است.

البته بعضی از کارشناسان معتقدند ضمانت اجرای مفاد مندرج در قانون اساسی، برپایی دادگاه ویژه قانون اساسی است تا خروجی تمامی این الفاظ زیبا آن نباشد که پس از گذشت ۳۷ سال از انقلاب اسلامی، نام ایران در زمره یکی از کشورهای دارای فساد اقتصادی ذکر شده و در جدول "شفافیت بین المللی" ردیف ۱۳۸

در سال گذشته نصیب ایران شود.

سازوکار تعریف شده بین المللی در ریشه کن کردن کالای قاچاق

یکی از موضوعاتی که در آمارهای اقتصادی به آن اشاره می شود، این حقیقت است که میزان قاچاق کالا در ۳۷ سال گذشته پیوسته سیر صعودی داشته است. هر وقت هم در گمرکات کشفی صورت می گیرد، موضوع رسانه ای می شود ولی بعد از آن اتفاقی نمی افتد. خیلی از مدیران معتقدند ورود کالا از طریق مرزهای دریایی غیرمجاز و یا حتی از مناطق آزاد و ویژه اقتصادی دریایی به داخل کشور صورت می گیرد و البته وزارت کشور و نیروی انتظامی تلاش می کنند با ورود کالای قاچاق مجدانه مبارزه کنند؛ ولی سابقه ۳۷ سال گذشته مؤید آنست که میزان کالای قاچاق کمتر نشده، بلکه سیر صعودی داشته است. حال سؤال این است که این امر فقط در ایران

حاکم است یا ورود کالای قاچاق به کشورهای همسایه ایران هم سیر صعودی داشته است؟

اگر قدری به سازوکار بین المللی مبارزه با فسار و ورود کالای قاچاق بپردازیم معلوم می شود اقدام کشورهای دیگر، اصلاً "اقدام اصلاحی" نبوده؛ بلکه "اقدام پیشگیرانه" بوده است. یعنی کاری کرده اند که ریشه قاچاق و زمینه پرورش آن کنده شود. برای اینکار ۱۱۰ کشور جهان از سال ها پیش طرح "موافقتنامه تسهیل تجارت" را در بخش بازرگانی خود جاری کرده اند که این طرح ابزاری بین المللی است و در ماده ۱۲ آن، به کشورهای اجراءکننده موافقتنامه اجازه داده است سیستم گمرکی خود را به صورت "دیجیتال" به هم وصل کنند. یعنی اگر این سازوکار در ایران اجراء می شد، به محض اینکه تاجری در ترکیه یا چین کالا یا منسوجات خرید می کرد تا به ایران از مبدأ ترکیه یا چین وارد شود، سازمان

گمرک ترکیه یا چین به سازمان گمرک ایران مقدار کالا، مشخصات کالا، ارزش کالا، HS Code کالا را گزارش می کرد. لذا ظرفیتی باقی نمی ماند که در مرزهای دریایی دنبال ورود غیرقانونی منسوجات به ایران باشند. از قبل مقامات گمرکی در جریان تمامی اطلاعات کالا بوده و چه بسا با توجه به تولید داخلی یا میزان ذخیره شده در انبارهای عمومی و گمرکی، مانع خرید و حمل کالا و منسوجات از مبدأ چین یا ترکیه به ایران گردیده و با اعمال تعرفه های متنبه کننده، تقاضای چنین معاملات غیرقانونی را در شبکه تجارت بین المللی و حمل و نقل ترکیبی/ دریایی کالا از بین برده و در عوض به تولید داخلی و اشتغال کمک شود. تولید داخلی و اشتغال یکی از مؤثرترین اهرم هایی بوده است که باعث شد حتی در کشور آمریکا "ترامپ" به عنوان طرفدار این خط مشی به رقیب خود پیروز شود.



مسئله‌ای که اکنون بر این مشکل سایه افکنده است مناسبات سیاسی و مسائل هسته‌ای ایران است. فضای متلاطم بحران آب چالشی ترسناک ایجاد کرده است.

منابع طبیعی

ایران در یکی از مناطق خشک جهان قرار دارد. میانگین بارندگی در این کشور ۲۵۲ میلیمتر است که یک سوم میانگین جهانی می‌باشد. مسئله‌ای که چالش کمبود آب را وخیم‌تر می‌کند اینست که ۷۰ درصد از بارش به صورت تبخیر از دست می‌رود. ارزیابان بیان کرده‌اند که میزان بارش در سال ۲۰۱۳ نسبت به قبل ۳۰ درصد کاهش داشته است. این بدین معنی است که حجم ذخیره آب پشت سدها ۳۰ درصد در این کشور کاهش یافته است و فقط ۵ سد با ۹۰ درصد ظرفیت فعال‌اند. براساس آمار سازمان جنگل‌ها و مراتع ایران، سطح آب زیرزمینی در سال ۲۰۱۴ به ۲ متر افت در ۷۰ دشت کاهش داشته است که وسعت این دشت‌ها به بیش از ۱۰۰ میلیون هکتار می‌رسد. براساس برنامه توسعه‌ای سازمان ملل، سرانه آب برای هر فرد ایرانی به میزانی بسیار کمتر از ۸۱۶ مترمکعب در سال ۲۰۲۵ خواهد رسید که در سال ۱۹۹۰ به میزان ۲۰۲۵ مترمکعب، بوده است. ایران به ۶ حوضه آبریز اصلی و ۳۱ حوضه آبریز فرعی تقسیم‌بندی شده است. از طرفی خلیج فارس و دریای عمان در پایین و همه دشت‌های ایران بالاتر از این دو خلیج عظیم قرار دارند. جایی که منابع آبی تازه و شیرین محدود است. به طور کلی تقریباً نیمی از منابع آبی تجدیدپذیر ایران در حوضه آبریز خلیج فارس و دریای عمان قرار دارند که این یک سوم از کل مساحت اراضی را شامل می‌شود و نیمی از دشت‌های



بحران آب ایران

خلاصه

در سال ۲۰۱۳، ایران با کمبودی حیاتی در ذخیره آب مواجه شد. دولت فراخوان عمومی برای صرفه‌جویی آب و حفاظت از آب را به صورت ملی اعلام کرد. علی‌رغم هشدار جدی در خصوص کم‌آبی قریب‌الوقوع، همچنان مصرف آب به صورت بی‌بازده در حال انجام است. مصرف آب در خانه‌ها بیش از ۷۰ درصد مصرف جهانی است. ایران دارای جمعیتی بالای ۷۵ میلیون نفر است که

۱۲ میلیون آن در پایتخت ساکن

هستند. تقاضا برای آب به طور فزاینده‌ای در حال افزایش است. حتی دریاچه‌های اصلی و منابع آب زیرزمینی شروع به کوچک شدن و سیرنزولی دارند. رشد جمعیت و از همه مهم‌تر خشکسالی‌های پی‌پای و تأثیر تغییر اقلیم یک فضای "طوفانی مطلوبی" برای عدم پایداری و امنیت منابع آبی برای آینده به وجود آورده است. حال ما با این سؤال مواجه‌ایم که این تغییرات تا کجا پیش خواهد رفت

و چه میزان؟

نظر

امنیت در کشورهای خاورمیانه بر اولویت‌های سیاسی و ژئواستراتژیکی تمرکز دارد؛ اما چالش مهم‌تری اکنون در قالب کم‌آبی منابع طبیعی و آسیب‌پذیری منابع آبی در این منطقه خودنمایی می‌کند. اسحاق کلانتری وزیر سابق کشاورزی در مصاحبه‌ای بیان کرد که بحران آب در ایران بزرگ‌ترین تهدید برای این منطقه است.

مرکزی در جهت عکس این آبریزها قرار دارند، که کمتر از یک سوم آب شیرین در دسترس این دشت‌ها قرار دارد.

بیش از ۸۴ درصد از ایران خشک یا نیمه‌خشک می‌باشد. بیش از ۵۰ درصد این کشور یا بیابان است یا کوهستان. ۱۶ درصد از اراضی ایرانیان دارای ارتفاعی بالای ۲ هزار مایلتر یا بیشتر از سطح دریا می‌باشد. دریاچه‌ها فصلی هستند؛ در نتیجه وقوع سیلاب‌ها در فصل بهار و در طول تابستان منجر به آسیب‌های شدیدی در منابع آبی در دسترس برای افرادی که متکی به این منابع آبی برای معاش هستند می‌شود. به خاطر تبخیر بالای منابع آب سطحی، ایرانیان از سالیان متمادی و برای قرن‌ها از روش‌های سنتی انتقال آب و دستیابی به منابع آب شیرین استفاده می‌کرده‌اند. بیش از ۲ هزار سال قبل، "قنات" در ایران مورد استفاده قرار می‌گرفته است. این ابزار در جهت انتقال آب بدون استفاده از ابزار و ادوات طراحی و مورد استفاده قرار می‌گرفته است. قنات به صورت دیواره‌ای استوانه‌ای و به عمق ۲۰ تا ۵۰ متر به صورت سیستمی و استوانه‌های ممتد در زمین حفر و بهم پیوسته می‌شود و یک تونل این چاه‌ها را در جهت شیبی از بالا به سمت پایین به هم وصل می‌کند تا روی زمین در دسترس قرار گیرد. جریان آب زیرزمینی معمولاً در آخرین تونل در پایان به نقطه سطح زمین می‌رسد و به شهرها یا روستاها می‌رسد؛ یا بیابانی را به یک منطقه آباد دست‌ساز تبدیل می‌کند.

قنات شاهکار مهندسی قابل توجه‌ای در ایران است که دارای نظم مدیریتی سیاسی و اجتماعی بوده است. جایی که ساخت و مراقبت آن اشتراکی بوده است و میزان اختصاص آب به هر فرد

براساس مشارکت او در ساخت قنات و میزان آب مورد نیاز او می‌باشد. حس مسئولیت همگانی در قبال آب قنات موجب می‌شده است تا افراد در استفاده از آب منصف باشند؛ در نتیجه استفاده پایدار آب موجب دسترسی تضمینی به آب و عدم آشفته‌گی در آن می‌شد. مقدار آب خروجی از قنات همیشه بیشتر از میزان ورودی آن به منبع تغذیه آب زیرزمینی نبود.

مدیریت مدرن آب

پس از انقلاب سفید رژیم سابق و انقلاب اسلامی در ایران، مدیریت منابع آبی از حالت عمومی و مردم به حالت مدیریت دولتی تبدیل شد. شروع روند مدرن‌سازی در منابع آبی به سال ۱۹۶۰ و ۱۹۷۰ میلادی برمی‌گردد. سیاست‌های آبی در ایران در این دوره تمرکز بر روی کنترل و ذخیره، استفاده از اصول مهندسی و ایجاد زیرساخت‌ها به جای مدیریت سنتی و عرفی و تثبیت شده و سازگار با منطقه در طی سالیان جایگزین شد. با این تغییر، و بدون کمترین نگرانی

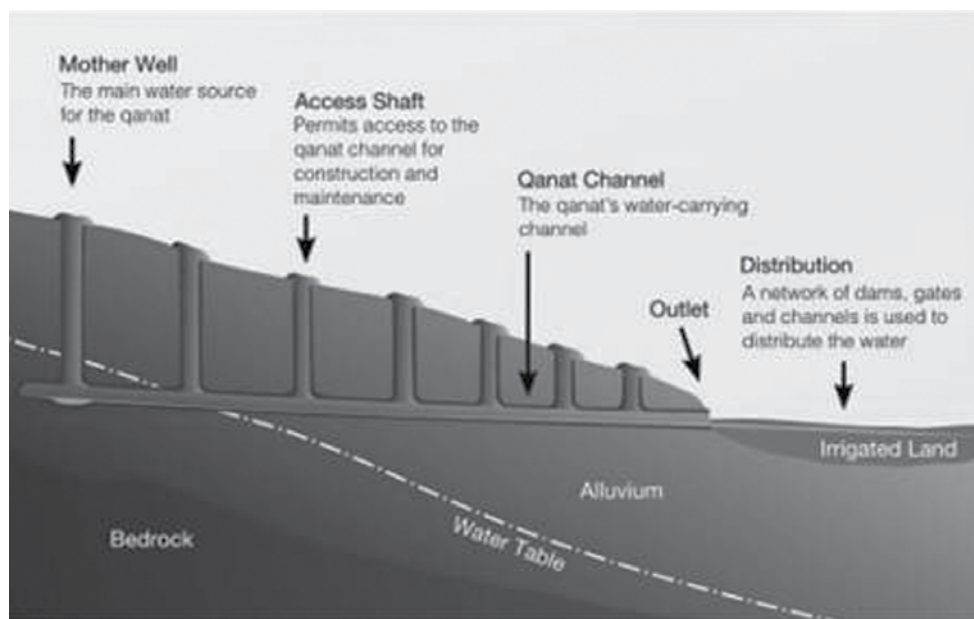
و یا هیچ نگرانی برای مدیریت منابع آبی به صورت پایدار و حفظ تمامیت اکولوژیک اکوسیستم کشور، ساخت صدها سد آغاز شد. انحراف رودخانه‌ها و جویبارها از حوضه اصلی به سمت دیگر به امری عادی مبدل گشت و دیواره‌ها، چاه‌ها و تونل‌های بیشتری برای دسترسی به منابع آب زیرزمینی ایجاد شدند. درک شهرنشینان ایران بدین صورت بود که آب وافر است پس شروع به ولخرجی در آب کردند.

در ایران از گذشته آب همیشه به صورت تهدیدی برای ساکنان مطرح بوده است و مدیر تقسیم‌کننده آب (میراب) وجود داشته است که آب را به صورت دوره‌ای و چرخشی بین مصرف‌کنندگان اختصاص می‌داده است. ولیکن در دوره مدرن (از سال ۱۹۷۰) امکان کشیدن آب زیرزمینی به صورت چاه به مردم واگذار شد. حقوق آب زیرزمینی مرتبط با مالکیت اراضی (خصوصی) است و مالک مزرعه مختار است تا به هر میزان از سفره آب زیرزمینی با پمپ، آب جهت اراضی‌اش برداشت

کند. آنها مجوز اصولی برداشت آب را از دولت دریافت می‌کنند. این مجوز امکان بهره‌برداری آب را برای مالکان فراهم می‌آورد. هیچگونه سنجش و اندازه‌گیری جهت ایجاد محدودیت یا کمترین محدودیتی در برداشت آب از چاه‌ها وجود ندارد. با استخراج آب زیرزمینی با این روش، اکنون ایران ۵۰ درصد از سفره‌های آب زیرزمینی خود را از دست داده است و به طور قابل توجه و فاحشی دچار شوری شده است و به نوعی فصل خزان جدول آبی شروع شده است.

سیاست‌های اقتصادی - دولتی ایران

سیاست‌های اقتصادی تمرکز بر احیاء اراضی، توسعه اقتصادی در بیابان و خرید و فروش آب در طی ۵۰ سال گذشته بوده است، که منجر به بدتر شدن و وخیم‌تر شدن کمبود آب در ایران شد. اصلاحات اراضی در دوره پهلوی و اختصاص اراضی به کشاورزان روستایی و پس از آن فعالیت‌های بعد از انقلاب اسلامی ایران منجر به تغییر سیستم



Cross-section of Qanat (Bailey, S. 2009)

کشاورزی ایران شد. سیستم‌های آبیاری به سرعت توسعه یافتند و کشت گسترده شد که منجر به افزایش استفاده از کودها و سموم گردید. این فعالیت‌ها منجر به افت شدید در مناطق تحت آبیاری و منجر به ایجاد سناریویی در زمینه گود کردن هر چه بیشتر چاه‌ها شد. اولویت اعطای مجوز بهره‌برداری منابع آبی ابتدا به ساکنان شهرها، سپس مصرف‌کنندگان تجاری بود. اینان اولین دسترسی به آب را داشتند، سپس صنایع و بعد کشاورزی و سرانجام جریانات زیست‌محیطی. مصرف‌کنندگان بالای رودخانه همیشه نسبت به پایین رودخانه اولویت داشتند و در نتیجه آبیاران پایین رودخانه و تهیه‌کنندگان مواد غذایی در زمان‌های خشکسالی از آب بی‌بهره می‌شدند. در طی سال‌های ۲۰۰۸ و ۲۰۰۹ ایران خشکسالی وخیمی را تجربه کرد که منجر به تخلیه ۵۰ روستا در استان کرمان به خاطر کم‌آبی شد. جابه‌جایی‌های داخلی در طی یک دهه افزایش یافت. عامل آن افزایش طول دوره خشکسالی، افزایش کمبود آب و تغییر اقلیم که این شرایط بحرانی را وخیم‌تر کرد.

استخراج سفره‌های آب زیرزمینی بزرگ (آکیفر) با استفاده از حفر چاه‌های عمیق، کلیدی‌ترین عامل در مجموعه عوامل کاهش منابع آبی ایران است. اسکندر فیروز کارشناس محیط زیست ایرانی معتقد است که رشد جمعیت ایران و توسعه بخش کشاورزی منجر به ناپایداری سفره‌های آب زیرزمینی شد. بیش از پانصد هزار چاه آب در ایران فعال است که بیشتر آن بدون مجوز و در حال فعالیت می‌باشند. به گفته حمید چیت‌چیان وزیر نیرو، بر اساس ارزیابی‌ها ۱۰۰ میلیون مترمکعب آب از سفره‌های آب زیرزمینی در

طی سال‌های اخیر استخراج شده است که این امر منجر به شوری چاه‌های مزارع کشاورزی و کاهش دسترسی به آب زیرزمینی شده است.

قیمت‌گذاری آب نقشی کلیدی برای موقعیت آبی ایران بازی می‌کند. آب زیرزمینی برای همه مصرف‌کنندگان رایگان است و بدون هیچ قیمتی شارژ می‌شود. علاوه بر این دولت تصمیم گرفت قیمت انرژی را کاهش دهد. این یعنی استخراج آب زیرزمینی ارزان که منجر به تشویق بیشتر در حفاری و استخراج منابع آب می‌شود. براساس گزارش مؤسسه صلح ایالات متحده، ایران هرساله ۴ میلیون مترمکعب آب را از منابع زیرزمینی پمپ می‌کند که مجدداً پر نمی‌شود.

از زمان شروع ریاست جمهوری آقای روحانی در اواخر سال ۲۰۱۳، ایشان به طور مکرر بر مسئله بحران آب ایران تأکید کرده‌اند. بیاناتی که نشان‌دهنده اینست که کشور با یک بحران کم‌آبی ملی مواجه است. در نتیجه اعمال مدیریت دولتی و فقدان برنامه‌ریزی بلندمدت ایران با کاهش فعلی منابع آبی مواجه است که نیاز به بازسازی و نظارت حکومتی قوی جهت شروع برطرف کردن بحران آب دارد.

زیرساخت‌های آب

ایران اکنون سومین کشور در جهان در زمینه سدسازی است. بیش از ۲۵۰ سد فعال اکنون در ایران وجود دارد که بیش از ۱۰۰ سد زیر ساخت و ۴۰۰ سد در مراحل مطالعه‌ای یا مراحل امکان‌سنجی هستند. اثرات این سدها در ایران مشخص و منفی است. آنها موجب انقباض منابع آبی و کاهش جریانات رودخانه‌ای پایین‌دست می‌شوند. براساس اظهارات اداره زیستگاه‌های سازمان ملی محیط

زیست ایران، سه دریاچه اصلی ایران شامل دریاچه مهارلو، دریاچه بختگان و دریاچه پریشان خشک و به بیابان تبدیل شده‌اند. همه این دریاچه‌ها جزء کنوانسیون رامسر می‌باشند که با تخریب اکوسیستم جبران‌ناپذیر مواجه شده‌اند. از طرفی دومین دریاچه بزرگ ایران، دریاچه بختگان به دلیل تأثیرات خشکسالی طولانی‌مدت و ساخت سد بر روی رودخانه کر به طور کامل خشک شده است. دریاچه ارومیه نیز وضعیتی مشابه دارد. ۷۰ درصد سطح آب این دریاچه در طی ۲۰ سال گذشته کاهش یافته است. وجود ۴۰ سد بر روی ۱۴ رودخانه منتهی به این دریاچه منجر به تخلیه آب دریاچه شد. از دست رفتن آب در دریاچه ارومیه منجر به افزایش شوری شده و بر بقای گونه‌های آبی و زیستگاه تأثیر گذاشته است. براساس گزارش ناسا، این دریاچه بزرگ‌ترین دریاچه خاورمیانه و سومین دریاچه آب شور جهان می‌باشد.

جدا از کاهش منابع آب سطحی، سدسازی منجر به زوال کیفیت آب در بالادست رودخانه و پایین‌دست رودخانه و موجب افزایش بیابان‌زایی و شوری خاک می‌شود. براساس گزارش سازمان جنگل‌ها، مراتع و آبخیزداری ایران در نیمه سال ۲۰۱۳، بیش از دو سوم از اراضی ایران به سرعت تبدیل به بیابان شدند. جدول منابع آب زیرزمینی، افت کرده است. ایجاد شوری آبی در منابع آبی منجر به شوری خاک می‌شود. این یک شمشیر دولبه است. سیستم‌های آبیاری منجر به افزایش محصولات کشاورزی شد و این امر موجب تشویق طراحان و سیاستمداران جهت تمرکز بر توسعه آبیاری از طریق ساخت سدها و تأسیسات مرتبط گردید. براساس گزارش مؤسسه تحقیقات آب و خاک ایران،

افزایش شوری منجر به قطعه‌قطعه شدن مزارع و کاهش شدید رشد و حتی سوختن برگ‌ها در مزارع با کیفیت آب ضعیف شده است.

کشاورزی

کشاورزی بیش از ۹۰ درصد آب ایران را مصرف می‌کند. سیاست‌های دولتی در زمینه خودکفایی غذایی و توسعه محصولات کشاورزی منجر به توسعه نرخ مصرف آب در صنایع شد. براساس اظهارات محمد درویش، اکولوژیست ایرانی، این فرآیند منجر به کاهش جدی در آب شد. کم‌آبی، توسعه را محدود و منجر به افزایش ناپایداری صنایع می‌شود که یکی از بخش‌های کلیدی اقتصاد ایران است. نتیجه آن اثرگذاری قابل توجهی بر اقتصاد ایران است. صنایع کشاورزی بالغ بر ۱۳ درصد از تولید ناخالص ملی و ۲۳ درصد از اشتغال را در برمی‌گیرد. بیشتر اراضی کشاورزی غیرقابل کشت هستند و صنایع جایگزین آن شده‌اند که منجر به مهاجرت اجباری به شهرها می‌شود و این امر یعنی افزایش مهاجرت شهری و فشار بر روی خدمات همگانی شهرها.

مناطق پرباران ایران محدود به سطوح کوچکی در شمال غربی، غرب و نواحی ساحلی در امتداد دریاچه خزر می‌باشد که میزان کشت آنها محدود است. براساس ارزیابی فائو، سیستم‌های آبیاری ایجاد شده در ایران ۸۹ درصد تولیدات کشاورزی را پشتیبانی می‌کنند. علی‌رغم استفاده وسیع از آب در تولیدات کشاورزی، کارایی آبیاری بسیار پایین است. با توجه به برآورد فائو، بازدهی آبیاری در کشاورزی ۳۳ درصد به طور میانگین می‌باشد. این امر نیاز به ایجاد کارگروهی خاص برای بهبود از طریق کاهش استفاده از آب را می‌طلبد. عدم کارایی سیستم



آبیاری مزارع می‌تواند منجر به افزایش وقوع شوری و بدون صرفه بودن مزارع کشاورزی و منجر به کاهش حاصل‌خیزی و مشکلات بلندمدت در استفاده پایدار از سرزمین شود.

بر اساس گزارش سازمان بازرسی کشور، ایران به خاطر فقدان آبریزهای بارز بر روی آب‌های فسیلی و آب‌های وارد شده به حوضه وابسته است. این موجب وابستگی و اتکا به کالاهای اصلی وارداتی آبی، واردات محصولاتی که عمدتاً دارای آب فراوان هستند، شامل گوشت، میوه و سبزیجات می‌شود. کمبود آب افزایش یافته و خشکسالی تشدید شده است که این منجر به واردات بیشتر غذا و بنابراین افزایش آسیب‌پذیری و ایجاد شرایط حاشیه‌ای برای بازار شود. در سال‌های ۲۰۰۸ تا ۲۰۰۹ ایران ۳ میلیون تن گندم و جو را به دلیل کاهش حاصل‌خیزی مزارع و خشکسالی از دست داد. از دست

رفتن محصولات به روند عادی هرساله تبدیل شده است که این موجب می‌شود ایران هر ساله به امر واردات غذا بیشتر و بیشتر بپردازد. در سال ۲۰۱۳ ایران ۶۰ هزارتن گندم از کشور استرالیا وارد کرد. از طرفی دولت ایران با افزایش ساخت سیلوها در جهت ذخیره دانه‌های غلات سعی در کاهش اثرات خشکسالی‌های اخیر دارد.

بررسی سیاست‌های ایران در زمینه خودکفایی کشاورزی امری حیاتی است که مهم‌ترین عامل آن نیز مدیریت بر کارآیی استفاده از آب است. سرمایه‌گذاری‌های نادرست و عدم مدیریت از گذشته منجر به ناپایداری صنایع و تخلیه منابع آب در دسترس شده است. مدرن‌سازی سیستم آبیاری و نظارت شدید بر استفاده از منابع آب زیرزمینی گام‌های اولیه و حیاتی برای ایران در جهت پیشرفت در زمینه جلوگیری از هدر دادن آب کشاورزی می‌باشد.

تغییر اقلیم

تغییر اقلیم، اثرات مستقیم بر کم‌آبی فعلی منابع آبی ایران ندارد. در آینده تغییر اقلیم این کمبود را محسوس‌تر می‌کند و همچنین منجر به کاهش بارش و نزولات جوی می‌شود. براساس اظهارات معصومه ابتکار، ریاست سازمان حفاظت محیط زیست ایران، تغییر اقلیم ایجاد شده بر اثر اتصاع گازهای گلخانه‌ای منجر به گرم‌تر شدن ۱/۵ تا ۳ درجه نسبت به قبل شده است. ایران هفتمین تولیدکننده بزرگ گازهای گلخانه‌ای در جهان می‌باشد. در رتبه‌بندی کشورهای جهان در زمینه عملکرد زیست‌محیطی، ایران رتبه ۱۱۴ را بین ۱۳۲ کشور در سال ۲۰۱۲ کسب کرد. نگرانی اصلی، منابع آبی ایران و آلودگی هواست.

تغییر اقلیم به صورت بارزی موجب اثرگذاری بر دما و بارش شده و منجر به کاهش آب شیرین

در دسترس و افزایش عوامل ازدیاد شرایط خشکسالی می‌شود. سیستم سنتی قنات، بهترین روش برای ذخیره آب و جلوگیری از تبخیر می‌باشد؛ در حالی که اتکا به سدها و ذخیره‌کننده‌ها برای نگهداری آب منجر به از دست رفتن بیشتر منابع آبی سطحی از طریق تبخیر و کاهش ظرفیت نگهداری می‌شود. متخصصان پیشنهاد می‌دهند که آب در دسترس فعلی ایران تا سال ۲۰۵۰ به نصف میزان کنونی خواهد رسید. اگر این امر رخ دهد، ایران با وخامت شدیدی در عدم امنیت منابع آبی مواجه خواهد شد و تنش‌های فعلی آبی افزایش می‌یابد که منجر به درگیری‌های داخلی می‌شود و بالطبع افزایش مهاجرت گروهی داخلی و مهاجرت به شهرها فزونی می‌یابد و سیستم‌های کشاورزی به طور شدید تخریب می‌شود. اثراتی از چنین وقایعی در اقتصاد، محیط زیست، شهروندان و حکومت‌مداری منجر به



بی‌ثباتی در نواحی ناپایدار مستعد فعلی می‌شود.

منابع آب جایگزین

بررسی و مطالعات در ایران برای بحران کم‌آبی بر روی حوزه‌های منابع آب داخلی متمرکز شده است. شناسایی منابع آب که به صورت ناموزون پراکنده است اکنون از جمله فعالیت‌های کلیدی در جبران کم‌آبی است. انتقال‌دهندگان آب، در پی آنند که آب را از یک دریاچه یا سیستم آبی، با لوله به سیستم آبی دیگری که دچار کمبود است، انتقال دهند. این موضوع خالی از چالش و درگیری با مردم نیست. در اوایل سال ۲۰۱۳ مردم اصفهان، یک پمپ و خط لوله آبی که آب را از نزدیکی این شهر به یزد منتقل می‌کرد را شکستند که منجر به اعتراضات محلی و درگیری شد. انحراف آب منجر به کاهش آب برای کشاورزان منطقه شده بود و اعتراضات طولانی منجر شد؛ ولیکن

چرخه انتقال آب کامل شد. شهر یزد در ۳۰۰ کیلومتری اصفهان و در منطقه‌ای خارج از چرخه آب قرار دارد و از بی‌آبی رنج می‌برد. رقابت بر سر آب در حال افزایش و کم‌آبی در حال تداوم است. اولویت انتقال آب از منابع آبی دوردست و جوامع روستایی به شهرهاست.

اعتراضات سال ۲۰۱۰ و ۲۰۱۱ در خصوص کاهش آب و خشک شدن دریاچه ارومیه منجر به درگیری و دخالت قوه قهریه در جهت برقراری آرامش در این منطقه شد. در حال حاضر تلاش‌ها برای جلوگیری از خشک شدن کامل این دریاچه منجر به امضای تفاهم‌نامه‌هایی در خصوص انتقال آب از دریاچه خزر شده است. در ژوئن سال ۲۰۱۴ مجلس این پروژه را تصویب کرد. این پروژه شامل ایستگاه‌های تقویت هیدرولیک، پمپ‌های آب، ایستگاه‌های پمپ، تانک‌ها و مخازن و ماشین‌آلات می‌باشد. این طرح به حل مشکل خشک شدن دریاچه ارومیه کمک می‌کند. این پروژه منجر به خسارات اکولوژیکی هم در دریا و دریاچه می‌شود و منجر به حل ریشه‌ای از دست رفتن آب منطقه نخواهد شد. استفاده از آب‌های فاضلاب که هزینه‌ای را نیز ندارد مطلوب‌ترین گزینه برای جبران تقاضای آب بیشتر آیندگان است. استفاده ایران از آب فاضلاب بهترین راهکار برای آب جهت مناطقی که نیاز به کنترل و برنامه خاصی ندارند می‌باشد. هم‌اکنون در شماری از شهرهای جهان با اعمال فعالیت‌هایی در مواقع خشکسالی و با کمترین هزینه از آب‌های فاضلاب استفاده می‌کنند.

اکنون در ایران برای کشاورزی و آبیاری در شماری از اطراف شهرهای بزرگ آب‌های فاضلاب به طور مستقیم مورد استفاده قرار می‌گیرد. یک گزارش به وسیله مرکز تحقیقات زیست‌محیطی و آب

در دانشگاه شریف تهران، شماری از مصرف‌کنندگان غیرمستقیم را شناسایی کرده است که بدون قانون و مقررات و بدون تصفیه آب‌های فاضلاب، اقدام به آبیاری مزارع و مصرف داخلی آب فاضلاب به خاطر عدم وجود گزینه‌های جایگزین می‌کنند. عدم مدیریت جامع بر تصفیه فاضلاب‌ها و پتانسیل موجود برای استفاده مجدد، چه از لحاظ زیست‌محیطی و چه اقتصادی، منجر به استفاده دایم و مطمئن و پایدار این منبع آبی شده است. در حالی که در زمان کم‌آبی، مدیریت بایستی تمرکز بر روی پربازده کردن سیستم استفاده از آب در مصرف‌کنندگان داشته باشد.

آینده آب ایران

رئیس جمهور طرحی را به صورت خلاصه تحت عنوان حفاظت از منابع آب ملی ارائه کرده است که سازماندهی مجدد منابع آبی و ارزیابی مجدد پروژه‌های آبی هدف آن است. او با دیدی امیدوارانه بیان کرده است که موضوع کمبود آب را در اولویت کاری‌اش قرار داده است. نیازهای مصارف آب خانگی بایستی کاهش یابد، بازدهی بخش کشاورزی بایستی افزایش یابد، منابع آب زیرزمینی بایستی حفاظت شوند و استخراج آب از چاه‌ها بایستی تحت کنترل درآید. افزایش تنش‌ها در اثر کم‌آبی و افزایش ناپایدار منابع آبی شهرها از شهری به شهر دیگر، واکنش مردم به جیره‌بندی و محدودیت‌های آبی منجر به ناپایداری داخلی و رنجش مردم و کاهش یا عدم پیشرفت در زمینه حفاظت منابع آبی می‌شود. ایران با یک برنامه نظارتی قوی از سوی دولت و اعمال سهمیه‌بندی و ایجاد محدودیت بر آب و افزایش بازدهی صنعت، یقیناً موفق خواهد شد.

وقتی این فاکتورها با اثرات تغییر

اقلیم آینده بر روی منابع آب را با هم نگاه کنیم، واضح است که ایران با یک بحران آب مواجه خواهد شد، که ناشی از فعالیت‌های خود مردم است و به نحوی برداشت کشت خودشان است. کاهش بارش و رشد جمعیت به طور مداوم منجر به افزایش تقاضا برای ذخیره روبه کاهش شدید آب فعلی است. بررسی فوری کاهش آب به طور بارز نیازمند تلاش‌های متمرکز ایران و سرمایه‌گذاری حکومت بر شناسایی منابع آبی مستعد می‌باشد.

تصفیه آب‌های فاضلاب، ارزش قائل شدن بیشتر برای طرح‌های آبی ممکن است یکی از مفیدترین و قابل‌اجراترین گزینه به صورت واقعی با کمترین هزینه برای تضمین ذخیره آبی به صورت مداوم باشد.

حکومت از سال ۱۹۵۰ شروع به ساخت سد برای ذخیره آب در ایران کرد، اما این منجر به ایجاد یک فضای خالی زیاد بین میزان تقاضا و ذخیره شد. در فوریه سال ۲۰۱۳ مجلس ایران به پروژه انتقال آب از دریاچه خزر، چراغ سبز را نشان داد. انتقال آب حوزه‌های آبریز داخلی منجر به وقوع اثرات زیست‌محیطی بارز پایداری در سرزمین ایران می‌شود. تفکراتی مشابه این اکنون برای مسئله آب وجود دارد. بایستی تفکرات لحظه‌ای و مسکن را رها کنیم و تفکر خویش را به طور کامل به سمت برنامه‌های طولانی‌مدت جهت رفع کمبود آب تغییر جهت دهیم. تغییر واقعی نیازمند تجدید و نوسازی سیاست‌ها و برنامه‌ها، تغییر در اولویت‌های اختصاص آب و ایجاد تعهد و التزام در کاهش مصرف آب در همه بخش‌ها می‌باشد.

ترجمه: یوسف تقی ملایی
دانشجوی دکتری علوم جنگل - دانشکده کشاورزی و منابع طبیعی - دانشگاه ایلام
email: taghimollaei@yahoo.com

نویسنده: مرکز مستقل آتالیزهای
استراتژیک جهانی، ۲۰۱۴



جهانی شدن اقتصاد را در برابر تغییر اقلیم آسیب پذیر می سازد

یوسف تقی ملایی

دانشجوی دکتری علوم جنگل، دانشکده کشاورزی و منابع طبیعی،
دانشگاه ایلام

taghimollaci@yahoo.com



جهان می باشد. رخدادهای مشابه دیگر در این دوره نیز چنین پیامدهایی داشته اند، رخدادهای غیراقلیمی مانند سونامی و زلزله ژاپن در سال ۲۰۱۱ میلادی که منجر به نتایج گسترده ای بر روی تولید و صادرات صنایع ماشین شد. برخی از این بلایای طبیعی از زلزله مخرب تر هستند که شمارشان رو به افزایش است. انتشار گازهای گلخانه ای که گازهای ناشی از سوخت های فسیلی هستند منجر به ناپایداری سیستم اقلیمی ما شده است.

تغییر اقلیم جهانی شده: تأثیر خزنده

در عصر جهانی شدن، شبکه پیچیده ای از عرضه با گستره جهانی و زنجیره های مرتبط با آن، ضرورت دارد. یک کالای ساده ممکن است فرآیندی تولیدی و مواد اولیه ای مرتبط با سراسر جهان داشته باشد. در نتیجه، از دست رفتن اقلیم در یک مکان می تواند منجر به از دست رفتن بیشتر در جاهای دیگر به وسیله اثرات خزنده آن از طریق زنجیره عرضه باشد. بنابراین افزایش بلایای طبیعی در اثر تغییر اقلیم منجر به بروز این

این روزها در هر گوشه ای از جهان شاهد رخدادهای جوی شامل خشکسالی ها، امواج گرمایی، سیل ها یا طوفان ها هستیم که همه آنها ویران کننده هستند؛ اما هر کدام در سطوحی ویژه و در مواردی با فاصله های زیاد از ما رخ می دهند. وقایع دهه های اخیر شامل این رخدادهای هستند که به طور وافر رخ می دهند. با این حال در عصر ما که با جهانی شدن روبه رو هستیم، تأثیرات اقتصادی ناشی از تغییر اقلیم فقط در محدوده های محلی اثرگذار نبوده است، بلکه در سراسر جهان انتشار داشته و مخرب بوده است. این رخداد بر همه جهان اثر می گذارد؛ چه اینکه همه کشورها با یکدیگر تبادلات اقتصادی در سطح وسیع یا محدود دارند.

برای مثال طوفان هولناک موسمی سال ۲۰۱۱ میلادی در تایلند به شدت بر بخش صنایع و تکنولوژی این کشور تأثیر گذاشت و بعضی زیرساخت های تولیدی به طور کامل زیر آب رفتند که منجر به کاهش رشد اقتصادی این کشور شد. در سال ۲۰۱۳ میلادی طوفان هایان در فیلیپین منجر به تخریب سهم زیادی از تولید جهانی روغن نارگیل شد، که به طور معمول یکی از دو روغن پرمصرف گیاهی در تولید غذا در سراسر

اثرات در اقتصاد شده است.

در یک مطالعه که اخیراً در مجله پیشرفت علوم چاپ شد، نحوه از دست رفتن تولیدات مرتبط با تغییر اقلیم در یک منطقه آنالیز و بررسی شد و اینکه این اثرات ممکن است در گستره جهانی منتشر شود و از طریق شبکه پیچیده‌ای از زنجیره‌های عرضه جهانی بر تولیدات در مکان‌های دیگر جهان اثر بگذارند. تمرکز این مطالعه بر کاهش تولیداتی که می‌تواند رخ دهد و اثراتی که استرس گرمایی بر کارگران می‌گذارد، بود و آنالیزهای نتایج مشابهی را برای اختلال‌های اقلیمی نشان داد.

وقتی کارگران احساس گرما می‌کنند، تولید افت می‌کند

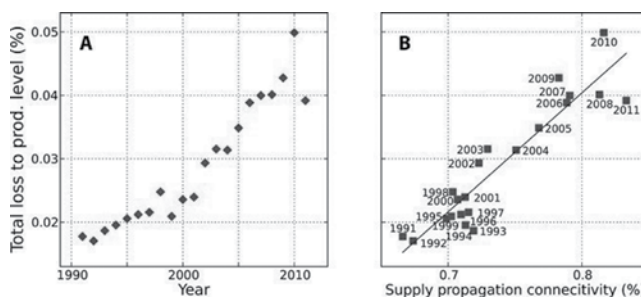
تحقیقات اخیر نشان داده است که بازدهی کارگران در صنایعی مانند معدن، ساخت یا جنگل‌داری و جاهایی که شرایط هوایی آن متفاوت با قرار گرفتن در مکان‌های دیگر است، در روزهای گرم کاهش می‌یابد. کارگران سریع‌تر خسته می‌شوند و انرژی آنها تحلیل می‌رود.

بر اساس این تحقیق، اثرات استرس گرمایی را در ترکیب با داده‌های حرارت، جمعیت و تجارت جهانی از سال ۱۹۹۱ تا ۲۰۱۱ میلادی مدل‌سازی شد. جریان اقتصادی بین ۲۶ بخش صنعتی از معادن و استخراج آنها تا منسوجات و رخت و لباس، همین‌طور تقاضای نهایی در ۱۸۶ کشور جهان بررسی شد.



۱۰۰ جریان از بزرگترین تبادلات اقتصادی جهانی در سال ۲۰۱۳ میلادی

بین از دست رفتن تولیدات در جاهایی که به طور مستقیم تحت تأثیر استرس گرمایی قرار دارند و جاهایی که از دست رفتن تولیدات به خاطر تأثیرات ناشی از اثرات مشتق شده از استرس گرمایی به صورت غیرمستقیم است، تفاوت وجود دارد. یافته‌ها نشان می‌دهد که شبکه اقتصاد جهانی در معرض خطر است و روند صعودی از دست رفتن تولیدات در طی زمان در حال گسترش در سطح جهان می‌باشد؛ به ویژه از سال ۲۰۰۱ میلادی به این طرف که در تصویر نشان داده شده است.



از دست رفتن کل تولید هر ساله به عنوان یک سهم از حجم تولید

سالانه جهانی می‌باشد. شماره‌ها، حجم واقعی از دست رفتن محصولات را نشان نمی‌دهد، اما شاخصی از آسیب‌پذیری شبکه می‌باشد.

به طور شگفت‌آوری این روند تحت تأثیر پروفایل حرارت است؛ که به طور قابل ملاحظه‌ای از سال ۱۹۹۰ میلادی تغییر کرده است، اما از دست رفتن در سال ۲۰۰۰ روند کاهشی داشته، سپس همچنان ادامه یافته است (قبل از ایجاد موج دوم در سال ۲۰۱۰ میلادی). تغییرات در ساختار شبکه اقتصادی از فاکتورهایی مشتق می‌شود که ناشی از افزایش استرس گرمایی است که منجر به از بین رفتن تولیدات می‌شود. از شروع قرن، تبادلات اقتصاد جهانی افزایش یافته است. تولید در کشورها در سراسر جهان خیلی بیشتر وابسته به عرضه از کشورهای دیگر شده است. اثرات این تغییر ساختار اقتصادی، اثرات بزرگ‌تری را به نسبت تأثیرات گرم شدن در طول دهه داشته است.



معنی این یافته‌ها چیست؟

یافته‌ها تأکید می‌کند که تغییر اقلیم نه فقط منجر به گرم شدن سیاره ما شده، بلکه همچنین منجر به تأثیرات مخربی بر روی جوامع و اقتصاد جهانی نیز می‌شود. در حالی که از دست رفتن تولیدات که در مطالعه اخیر مشاهده شده است در حال حاضر کم می‌باشد، اما به نسبت یک دهه قبل افزایش یافته است. آسیب‌پذیری شبکه اقتصاد جهانی تحت تأثیر استرس گرما به کارگران دو برابر شده است. نقاط مخاطره‌آمیز جهان در حال رشد هستند که به عنوان نقاط گرم جهان شناخته شده‌اند.

به منظور تقویت سازگاری مناسب با فاکتورهای آب و هوایی در اقصا نقاط جهان، درک بهتر از اثرات اقتصاد جهانی تحت تأثیر موج گرمایی مکرر، سیل‌ها، طوفان‌های استوایی و امثال این رخدادها، همین‌طور ارتباطشان با ساختار شبکه اقتصادی مورد نیاز است.

این همچنین برای ارزیابی جامع هزینه‌های اثرات آتی تغییرات اقلیم مهم است. چیزی که مشهود است اینست که این هزینه‌ها به طور شفاف در اقتصاد ملی بروز نمی‌کنند. اثرات اقلیمی واقعاً تمام جهان را تحت تأثیر قرار داده است.

MARKETING

نقش و جایگاه عامل آمیخته بازاریابی (بسته‌بندی) در بازاریابی کالاهای صادراتی (۲)

اکبر جعفری

دانشجوی دکترای مدیریت بازرگانی -
گرایش بازاریابی - دانشگاه آزاد اسلامی واحد بین الملل قشم

دکتر سراج الدین محبی

دکترای مدیریت رفتار سازمانی - عضو هیات علمی
گروه مدیریت دانشگاه آزاد اسلامی واحد بین الملل قشم

۱- در محل فروش و عرضه چشم‌گیر باشد. در میان انبوه محصولات نظر خریدار را جلب کرده و آن را به نمادی ماندگار تبدیل کند.

۲- اطلاعات مندرج روی بسته‌بندی باید واضح و روشن باشد. اطلاعات شامل (نام سازنده، ترکیبات محصول، قیمت، وزن) نحوه استفاده و از همه مهم‌تر نقطه قوت ویژگی محصول را نشان می‌دهد.

۳- ایجاد تصورات ذهنی و بصری مناسب برای مصرف‌کننده.

۴- نوشته‌ها حاوی اطلاعات کافی و لازم از مشخصات محصول باشند.

۵- بسته باید مقرون به صرفه باشد.

۶- انتخاب تصاویر، رنگ‌ها، نوشته‌ها، شعارها و نمادها کاملاً آگاهانه و با توجه به هدف بازاریابی

نظر همگون و هماهنگ باشد، اوزان کشور هدف را در نظر داشته باشد و فرهنگ و سلیقه و عادات خریداران در نظر گرفته شود و با ساختار بازار خرده‌فروشی سازگاری داشته و سطح درآمد و قدرت خرید مشتریان را در نظر داشته باشد. ترکیب صفات ظاهری بسته تداعی‌کننده مشابهت و تلقین‌کننده کیفیت برتر و رنگ‌آمیزی و اشکال و خطوط و رنگ و طرح مبین خواص کالا باشد. مواد تشکیل‌دهنده کالا را اعلام و مخابره و آنالیز محصول را ذکر و نحوه مصرف را بیان کند. چنانچه خطراتی در مورد مصرف وجود دارد ذکر کند و شرایط نگهداری و تاریخ مصرف و تاریخ تولید و قیمت و اندازه و حجم وزن و ارتفاع را بنویسد و به راحتی و با کمترین کوششی قابل رؤیت باشد.

ایمنی مناسب انتخاب شود و سلامتی در مورد مصرف را تضمین کند. گفتنی است نباید هزینه بسته‌بندی آنقدر زیاد باشد که بهای فروش کالا را نسبت به کالاهای مشابه غیرقابل رقابت کند. باید طوری طراحی شود که دسترسی به کالا آسان و به راحتی قابل حمل باشد، به خود کالا لطمه نزند و مطابق با استانداردها، مقررات بازار و کشور مورد نظر باشد. مواد مصرفی، قابل بازیافت باشد، تولید آسغال نکند و به محیط زیست لطمه نزند. (در کشور آلمان مدت‌ها است جنبشی به نام «فکر سبز» برای کنترل بسته‌بندی در برابر آسیب به طبیعت به وجود آمده است). بسته‌بندی باید طوری باشد که قابلیت هدیه دادن را داشته و با شرایط آب و هوایی کشور مورد

ویژگی‌های بسته‌بندی مطلوب

بسته‌بندی به عنوان یکی از ابزارهای مهم بازاریابی شناخته می‌شود و شرکت‌ها و دولت‌ها برای افزایش توان رقابتی خود در بازارهای داخلی و خارجی از آن سود می‌برند. امروزه از بسته‌بندی فقط برای محافظت از کالا استفاده نمی‌شود، بلکه برای آن نقش‌ها و مسئولیت‌های زیادی قائلند؛ از جمله اینکه ارزش افزوده ایجاد کند و به خریدار پرستیژ و اطلاعات دهد. باید مشتری را جلب کند، جذابیت داشته باشد، شخصیت و شأن مشتری را حفظ کند و به مصرف‌کننده احترام بگذارد. فرهنگ و ارزش‌ها را در کشور هدف در نظر داشته باشد و از فرهنگی استفاده کند که برای مردم لذت‌بخش است. نوع و جنس مواد اولیه از نظر بهداشتی و

انجام شوند.

۷- بسته باید بر طبق قوانین دولت و محیط زیست ساخته شود.

۸- بسته باید بادوام بوده تا در برابر شرایط ناهنجار حمل و نقل مقاوم باشد.

۹- بسته‌بندی محصولات هر کشور باید با توجه به هنجارهای فرهنگی آن جامعه طراحی و ارائه شود.

۱۰- چنان جذاب باشد تا خریدار تمایل به نگهداری و استفاده مجدد از بسته‌بندی را داشته باشد.

۱۱- ایجاز‌گویی و پرهیز از طرح‌ها و فرم‌ها و نقوش شلوغ خسته‌کننده است.

۱۲- از سلامتی و ارزش غذایی بالا اطمینان ایجاد کند.

مسئولیت‌های اجتماعی و قانونی در قبال بسته‌بندی:

بسته‌بندی باید به خریدار اطلاع دهد یعنی:

۱- مواد تشکیل‌دهنده کالا اعلام و مخابره شود - آنالیز محصول.

۲- نحوه مصرف بیان شود.

۳- چنانچه خطراتی در مورد مصرف وجود دارد ذکر شود.

۴- نوشتن، اندازه، حجم، وزن، ارتفاع حسب مورد.

۵- شرایط نگهداری.

۶- تاریخ مصرف (قدرت ماندگاری)، تاریخ تولید حسب مورد.

۷- قیمت بستگی به قوانین کشور مربوطه دارد.

۸- سایر موارد و مطالبی که حسب قوانین کشور مورد نظر بایستی رعایت شود.

نکاتی را که بایستی به طور اصولی و کلی در مورد بسته‌بندی رعایت کنیم (از دیدگاه حمل و نقل):

یکی از وظایف مهم هر بسته یا جعبه، انتقال اطلاعات است این اطلاعات دو هدف عمده زیر را تأمین می‌کند:

۱- راهنمایی و اطلاع دادن در

مورد محتویات بسته، ویژگی‌های کمی، کیفی، فیزیکی و شیمیایی محصول یا کالا.

۲- معرفی محصول، تولیدکننده، توزیع‌کننده، مبدأ و مقصد کالا (فرستنده - گیرنده). بایستی توجه کنیم که اطلاعات فوق باید دارای صفات زیر باشند:

الف) به سرعت و به راحتی و با کمترین کوششی قابل رؤیت باشند.

ب) فریب‌دهنده نباشند.

ج) مربوط به محصول بسته‌بندی شده باشد.

د) مطابق با قوانین و مقررات کشور مورد نظر باشند.

اثرات زیست‌محیطی بسته‌بندی

مهم‌ترین مسائل زیست‌محیطی که بر روی بسته‌بندی اثر می‌گذارند، عبارتند از:

- اتمام منابع

- ایجاد زباله

- نحوه از بین بردن ضایعات و پسماندها

مشکلات ناشی از اتمام برخی از منابع طبیعی و دشواری‌های مربوط به دفع زباله‌ها و پسماندها، بسیاری از صنایع بسته‌بندی را ترغیب کرده تا میزان مصرف برخی از مواد را کاهش داده و استفاده از قوطی‌ها و مواد مصرف شده را در برنامه کار خود قرار دهند.

به منظور حل مشکلات زیست‌محیطی ناشی از بسته‌بندی به طور خلاصه:

الف) بسته‌بندی باید به گونه‌ای طراحی شود که کمترین مقدار مواد سازنده را دربرگرفته و در عین حال وظیفه خود را نیز انجام دهد. کاهش مواد بدین طریق، ملاحظات و اقدامات بعدی در خصوص استفاده دوباره، بازیافت و احیای ماده اضافی را غیرضروری می‌سازد.

ب) در صورت امکان، اجزای ظرف‌ها و بسته‌بندی‌ها باید دوباره مورد استفاده قرار گیرند.

پ) در صورت امکان، بسته‌بندی باید جمع‌آوری شده و مواد آن برای استفاده دوباره بازیافت شود.

ت) قبل از اختصاص دادن بسته‌بندی جهت دورریزی به عنوان زباله باید تدبیری اندیشید که احتمالاً ارزش دیگری از ضایعات احیاء شود.

مزایای بسته‌بندی

۱- امکان نگهداری و حفاظت کالا در برابر عوامل شیمیایی، فیزیکی، مکانیکی به مدت طولانی.

۲- شکل مهندسی بهتر. در نتیجه چیدمان و نظم بیشتر.

۳- کارایی بهتر و سهولت در مصرف.

۴- حمل و نقل آسان و کاهش احتمال آسیب دیدگی برای حفظ از عوامل مختلف محیطی.

۵- کاهش احتمال سرقت و دستبرد، چرا که شمارش بسیار سریع و دقیق به صورت اتوماتیک انجام خواهد شد و با توجه به تشابه که مخصوص هر محصول است از جعل و سرقت محصول جلوگیری می‌کند.

۶- توزیع راحت‌تر.

۷- فروش بیشتر.

۸- تقلیل ضایعات؛ زیرا با ارائه محصولات در یک سیستم بسته‌بندی مناسب و توزیع به موقع تا حدودی از ضایعات ناشی از محصولات مختلف جلوگیری می‌شود.

۹- کمک به خرید آگاهانه توسط مصرف‌کننده؛ چرا که بسته‌بندی مناسب از طریق ارائه اطلاعات کافی و دقیق توسط برچسب‌های بسته‌بندی می‌تواند به خریدار در انتخاب محصول کمک کند.

۱۰- صرفه‌جویی؛ یکی از عوامل مؤثر در اقتصاد جامعه استفاده بهینه از مواد اولیه مورد نیاز است.

۱۱- کمک به افزایش سطح درآمد و اشتغال صنعت بسته‌بندی؛ از آنجا که در کشور ما دارای سابقه طولانی نمی‌باشد، پس به عنوان یک صنعت نوپا بایستی در جذب نیروی انسانی و

افزایش اشتغال جایگاه واقعی را بیابد و از طرفی می‌تواند با خرید کالاهای مختلف به صورت فله‌ای و انجام بسته‌بندی‌های مناسب، شرایط فرهنگی، اجتماعی، فردی و سلیقه مشتریان به ارزش افزوده قابل توجه و در نتیجه افزایش درآمد در جامعه دست یابد.

۱۲- حفظ محیط زیست؛ با کمک بسته‌بندی مناسب و استفاده از مواد اولیه تجزیه‌پذیر در بسته‌بندی می‌توان از حجم زباله‌های اضافی جلوگیری کرد و با امکان بازیافت مجدد از طریق تکنولوژی پیشرفته به حفظ و نگهداری محیط زیست کمک کرد.

معایب بسته‌بندی

معایب یک بسته‌بندی صحیح در مقابل محاسن آن ناچیز است ولی در یک کلام عیب بسته‌بندی را در افزایش هزینه تولید می‌دانند و از طرفی در صورت عدم بازیافت و تجزیه در محیط زیست آلودگی محیط زیست مهم‌ترین عیب بسته‌بندی محسوب می‌شود و در خصوص افزایش هزینه تولید با توجه در نتیجه در حین نگهداری، حمل و نقل برای بسیاری از کالاها غیرتحمیلی منجر به کاهش هزینه می‌شود.

خصوصیات مشتریان

افرادی را که برای خرید به فروشگاه‌ها مراجعه می‌کنند می‌توان به سه گروه تقسیم کرد:

گروه اول: که به جنبه اقتصادی موضوع بیشتر توجه دارند برای جلب توجه این عده، دادن نمونه‌های مجانی و یا بسته‌ای با سایز خانوادگی مؤثر است.

گروه دوم: کسانی که از نظر اقتصادی در موقعیت بهتری هستند و تفاوت قیمت چندان برایشان اهمیتی ندارد و وجهه عمل خرید برایشان اهمیت دارد. این گروه معمولاً تحصیل کرده هستند و



اروگونومی، سن و سال خریدار، سلامت روحی و جسمی، سلیقه و اخلاق، محل فروش و نگهداری، چگونگی و کیفیت محصول و از همه مهم‌تر درآمد مصرف‌کنندگان را در انتخاب شکل و رنگ بسته در نظر بگیرد و همچنین طراح یک بسته بایستی با در نظر گرفتن بازار هدف، طراحی را انجام دهد و ضمن اینکه سلیقه مصرف‌کننده آن منطقه یا حومه را مد نظر دارد، باید برای ورود به بازارهای مختلف شکل مورد نظر فروشنده (سوپرمارکت خاص) را نیز در بسته‌بندی لحاظ کند. در طراحی بسته باید از رنگ‌ها و تصاویری که نوشته‌های تبلیغاتی که با فرهنگ بومی آن بازار مطابقت دارد استفاده کرد. مثلاً رنگ‌های سبز تیره در اکثر کشورهای اروپایی مورد علاقه نمی‌باشد و در ایران قهوه‌ای براق،

و دفترچه راهنمای داخل بسته‌بندی است و اثر طراحی یک بسته‌بندی همواره متأثر از نیازمندی‌های جامعه است علاوه بر آن طراحی نیز خود نقش بسیار مؤثری در کلیه تقاضاها و نیازهای مورد درخواست در بسته‌بندی را داراست، لذا طراحی علاوه بر افزایش فروش سبب سلامت کالا و بالا رفتن کلیه قابلیت‌های مورد نیاز می‌شود و همواره بر اساس خصوصیات و ویژگی‌های کالا و سایر عوامل انجام می‌پذیرد. از آنجا که ظاهر هر بسته نشانگر نگرش سازنده نسبت به تولید کالایش می‌باشد پس ظاهر، اولین و قوی‌ترین تأثیر این نگرش را در بیننده خود باعث می‌شود.

یک طراح زبردست علاوه بر جذابیت طرح بسته‌بندی باید عواملی از قبیل فرهنگ اجتماعی،

گروه انجام می‌شود) دارای قدرت مالی زیادی نیز هستند. همچنین اقلیت‌های قومی دینی و گروه‌های سیاسی خاص (مانند سبزه‌ها) که عادت خرید مشابهی دارند.

طبقه‌بندی بسته‌بندی

بسته‌بندی اولیه (مصرفی): بدون واسطه‌ای محتوا را در خود جای می‌دهد.

بسته‌بندی ثانویه: بسته‌بندی است که هنگام استفاده کالا دور انداخته می‌شود.

بسته‌بندی ثالثیه (حمل و نقل): برای نگهداری، شناسایی و حمل کالا استفاده می‌شود.

نقش و جایگاه طراحی در بسته‌بندی

بسته‌بندی شامل ظروف، برچسب

مسائلی مانند حفظ محیط زیست و یا اکراه از خرید محصولات که دشمن محسوب می‌شوند در نحوه خرید آنها مؤثر است.

گروه سوم: که به صورت موردی خرید می‌کنند و از قبل تصمیمی نگرفته‌اند.

همچنین در کشورهای توسعه یافته که بازارهای بالقوه کالاهای کشورها محسوب می‌شوند اقبال مختلفی با اهمیت‌های خاص در حال ظهورند که از آن جمله خانواده‌های دوفره (پدر یا مادر یا یک فرزند) که در هنگام خرید مواد غذایی می‌بایستی بسته‌های غذایی مناسب برای این تعداد مصرف‌کننده وجود داشته باشد همچنین که هر روز در حال افزایشند و علاوه بر اینکه به دلیل بازنشتگی وقت زیادی برای خرید دارند (اغلب خریدهای مربوط به هدایا توسط

مشکی مات، قرمز مات مورد تنفر است و در سوئیس رنگ زرد یعنی لوازم آرایشی و زرد تخم مرغی نشانه مرگ است. از طرفی انتخاب نام مناسب نیز کمتر از طرح و رنگ بسته بندی نمی باشد؛ چرا که نام مناسب بیانگر محتوای بسته بوده و ضمن ایجاد کشش و تأثیر روانی در ذهن و خاطر خریدار باقی می ماند.

فاکتورهای مؤثر در طراحی

- ۱- در نظر گرفتن نوع و خصوصیات محصولات شامل ابعاد، آحاد، وزن، شکل، اندازه بسته بندی.
- ۲- تطبیق خصوصیات و طرح بسته با استانداردهای حمل و نقل.
- ۳- مواد اولیه مورد استفاده با توجه به کیفیت، نوع، ضمانت، محل کاربرد آنها، ضد آب بودن و خواص فیزیکی یا شیمیایی.
- ۴- نوع و نحوه چیدمان.
- ۵- زیبایی تبلیغات و ظاهر آراسته برای جلب نظر مشتری.
- ۶- زمان لازم برای بسته بندی و یا مونتاژ بسته.
- ۷- ارزیابی اقتصادی و هزینه بسته بندی.
- ۸- نظر عاملین فروش و مشتریان در مورد ابعاد، نوع ظروف و روش های باز و بسته کردن آنها.
- ۹- پیش بینی امکان بازیافت و استفاده مجدد.
- ۱۰- استفاده از بسته بندی یکسان برای طبقه ای از کالاها.
- ۱۱- رعایت قوانین و استانداردهای ملی و بین المللی کشورهای واردکننده.
- ۱۲- پیش بینی و تمهیدات لازم در برابر سرقت محتویات بسته.
- ۱۳- نحوه و سیستم انبارداری.
- ۱۴- اطلاعات روی بسته، محل آنها، برچسب و یا چاپ هر یک از اقسام بسته بندی دارای هزینه خاصی هستند و از نظر استحکام، زیبایی، جذابیت و تناسب با محصول دارای مزیت های هستند که تولیدکننده

برای تحقق هدف های سازمان باید تعادلی بهینه بین این عوامل ایجاد کند. در طراحی باید اهداف تدافعی شامل محافظت از محصول و مصرف کننده در مقابل خطرات و آسیب دیدگی در نظر گرفته شود و همچنین اهداف تهاجمی در بسته بندی که کمک به فروش محصول می کند مورد توجه قرار گیرد.

۱۵- هویت مندی؛ این اصل به قدری مهم است که بیشتر شرکت ها سال ها طرح کالا را ثابت نگه می دارند. چون طرح منحصر به فرد آن از لحاظ نام، مارک تجاری و ویژگی های طرح موجب تمایز محصول شرکت از رقبا می شود و در حافظه بلند مدت مشتریان جای می گیرد. از این رو در طراحی اولیه باید دقت لازم را کرد تا بعدها نیاز به تغییر نباشد و خدشه ای بر ارتباط بصری خریداران با محصول وارد نشود.

۱۶- طراحی گرافیکی بسته بندی؛ گرافیک بسته بندی به سه موضوع اصلی فرم، رنگ و انتخاب خط مناسب مربوط می شود. طراح در انتخاب این سه موضوع اصلی باید به تفاوت های فرهنگی بین جوامع و گروه های مختلف جامعه توجه کند، برای مثال بچه ها بیشتر از هر چیز به رنگ توجه می کنند در صورتی که مردان بیشتر به شکل دقت می کنند. به طور کلی در بسته بندی محصولات دو جنبه عمده زیر مورد توجه قرار می گیرد:

الف) کاربردی بودن

ب) جذابیت
جنبه کاربردی بسته بندی، ناظر بر ویژگی هایی مثل حفاظت از محصول، سهولت استفاده از محصول و سهولت جابه جایی محصول است. جذابیت بسته بندی بر زیبایی شکل و رنگ و نوشتار آن دلالت می کند.

طراح باید ابتدا تمام اطلاعات لازم

درباره محصول، بازار، رقبا و کارفرما و ... را به دست آورد. این اطلاعات شامل بودجه، زمان لازم برای انجام و اتمام کار و موضوعات فنی و مقررات قانونی و اهداف طراحی و استراتژی بازاریابی و خصوصیات برجسته محصول است که آن را از بقیه متمایز می کند.

مدیریت بسته بندی

از آنجا که مدیریت بسته بندی یکی از پرتقاضاترین مشاغل بازاریابی در کشورهای پیشرفته جهان محسوب می شود؛ پس مدیریت بسته بندی باید از تخصص خاصی برخوردار باشد، وی باید از علم بسته بندی آگاهی کامل داشته و دوره های خاصی را در این زمینه دیده باشد. هر چند که در ایران و در سیستم های آموزشی جایگاهی برای آموزش بسته بندی دیده نشده است ولی در آمریکا و اروپا آموزش مدیریت بسته بندی از سال ۱۹۶۵ شکل گرفته و هدف مدیریت صنعت بسته بندی آن است که بسته را به صورت جزئی متمرکز در کل سیستم عملیاتی شرکت ها جا دهد و با توجه به تأثیر بسته بندی در فروش یا هزینه و زبان یک مؤسسه تولیدی تصمیم گیری در این مورد باید به مدیریت مستقل بسته بندی واگذار شود؛ چرا که واحدهای خرید و تولید بیشتر به هزینه و سود و بودجه توجه دارند، در صورتی که بسته بندی به سودآوری از طریق توجه به مصرف کنندگان آینده کالا، می اندیشد.

وظایف تخصصی مدیریت بسته بندی را به شرح ذیل می توان تعریف کرد:

- ۱- آموزش پرسنل تولیدی و آگاهی به آنان در خصوص مزایای بسته بندی مناسب.
- ۲- بررسی ماشین آلات بسته بندی جدید و ماشین آلات موجود توسط گروه مهندسی بسته بندی.
- ۳- بررسی بسته بندی های جدید

و مقرون به صرفه و اقتصادی توسط گروه تکنیکی بسته بندی.

۴- بررسی طرح های جدید و به کارگیری رنگ های مناسب روی بسته بندی توسط گروه طراحی بسته بندی.

۵- ایجاد هماهنگی بین کلیه واحدهای ذی ربط.

۶- تعیین بودجه بسته بندی برای محصولات جدید.

۷- اخذ سفارش از واحد فروش و تأمین تقاضای درخواستی.

۸- بررسی وضعیت بازیافت ضایعات بسته بندی.

۹- توجه به مقررات و استانداردهای مورد نیاز برای بسته بندی محصول.

الگوی جدید در تبلیغات

تحقیقات مختلف بازاریابی نشان داده اند که طراحی بسته بندی، جزء مؤثرترین ابزار بازاریابی برای فروش است. محرک و عامل نهایی موفقیت، طراحی بسته بندی است.

نتایج تحقیقات بازاریابی نشان می دهد که رفتار خرید، یک فرآیند غیرعقلایی (Irrational) بوده و بسته بندی در آن مؤثر است؛ زیرا افراد را به طور ناخودآگاه جلب می کند. بسته بندی، اغلب با نیازهای عاطفی مصرف کننده ارتباط برقرار می کند. بنابراین، بسیاری از خریدهای مصرف کننده توسط عواطف وی هدایت می شود. برای برخی گروه محصولات (عطر و ادوکلن، محصولات بهداشتی و آرایشی، کالاهای زینتی) مصرف کننده، یک تصویر را می خرد نه فقط محصول را. تحقیقات نشان داده اند که وقتی مصرف کنندگان نخست به یک بسته بندی زیبا نگاه می کنند، تمرکز آنها اغلب بر محصول نیست؛ بلکه یک رؤیا یا یک تصویر را در ذهن خود ایجاد می کنند. برای برخی مصرف کنندگان، بسته بندی همه چیز است. تحقیق روی گروهی از خریداران نشان داد

طراحی مجدد شود.

چالش‌ها و مشکلات ناشی از آن

عدم بسته‌بندی مناسب، سالانه میلیاردها ریال زیان مالی در پی دارد. صدور محصولاتی چون زعفران، خرما و پسته به صورت فله و بسته‌بندی آنها در کشورهای واسطه تحت Brand سایر کشورها. افزایش هزینه‌های بسته‌بندی در ایران به دلیل وجود تعرفه‌ها و حقوق گمرکی بالا برای مواد اولیه بسته‌بندی.

بسته‌بندی نامناسب، ایران را به کشور تک‌محصولی در صادرات تبدیل کرده است.

کشورهای حاشیه جنوب شرقی خلیج فارس از جمله امارات با سرمایه‌گذاری در صنعت بسته‌بندی، ایران را بزرگ‌ترین بازار هدف منطقه می‌دانند.

کیفیت نامطلوب بسته‌بندی مواد غذایی به دلیل عدم استفاده از فن‌آوری‌های نوین برای رقابت در بازارهای صادراتی مناسب نمی‌باشد.

فقدان برنامه‌ریزی جامع در طراحی بسته‌بندی برای الگوی مصرف جهانی.

عدم آشنایی صادرکنندگان در استفاده از بسته‌بندی در توسعه تجارت.

فقدان نظارت و کنترل در

که مصرف‌کنندگان، محصولات را فقط برای بسته‌بندی آنها خریداری می‌کنند. اگر مصرف‌کننده به دنبال تجربه محصول جدیدی باشد، ممکن است نام تجاری را با نوآورترین بسته‌بندی که دوست دارد بخرد. بسته‌بندی که در قفسه خانه خوب به نظر بیاید، بر خریدهای آتی محصول تأثیر می‌گذارد. بسته‌بندی، شخصیت نام تجاری (Brand Personality) را تقویت می‌کند و موجب ایجاد ارزش ویژه نام تجاری (Brand Equity) می‌شود. برخی بسته‌بندی‌ها، به ویژه برای محصولات غذایی طوری طراحی می‌شوند که برای سبک زندگی و نگرانی‌های اجتماعی و بهداشتی مصرف‌کننده جذاب باشند.

برخی بازاریابان از طراحی‌های مجدد و کوتاه‌مدت بسته‌بندی به عنوان ابزارهای بازاریابی استفاده می‌کنند. این بسته‌بندی‌ها، شامل تصاویری مثل ورزشکاران و شخصیت‌های سینمایی هستند. اگر چه این کار توسط برخی بازاریابان به عنوان یک عمل پریسک شناخته شده، اما طراحی‌های مجدد و کوتاه‌مدت بسته‌بندی فرصتی را برای افزایش فروش کوتاه‌مدت و جذب مصرف‌کنندگان جدید فراهم می‌کند. محققان نشان داده‌اند که این عمل، وقتی موفق می‌شود که حداقل سالی ۴ بار بسته‌بندی به طور کوتاه‌مدت

نتیجه‌گیری

بسته‌بندی به عنوان یکی از ابزارهای مهم بازاریابی شناخته می‌شود و شرکت‌ها و دولت‌ها برای افزایش توان رقابتی خود در بازارهای داخلی و خارجی از آن سود می‌برند. امروزه از بسته‌بندی فقط برای محافظت از کالا استفاده نمی‌شود، بلکه برای آن نقش‌ها و مسئولیت‌های زیادی قائلند. مهم‌ترین وظیفه آن ایجاد ارزش افزوده در کشور است.

بر اساس آمار و اطلاعات موجود با وجودی که هزینه بسته‌بندی ۱۰ درصد قیمت تمام شده کالاهای صادراتی را تشکیل می‌دهد، ولی تا حدود ۹۰ درصد می‌تواند سبب ایجاد ارزش افزوده شود. ایجاد ارزش افزوده را می‌توان از دو منظر بررسی کرد. از بعد ملی ایجاد ارزش افزوده در کشور، سطح درآمد ملی را افزایش می‌دهد. بعد بین‌المللی را نیز باید در افزایش ارزش صادرات دانست که این امر بر تراز بازرگانی کشور تأثیر مثبتی دارد.

تحقیقات نشان می‌دهد که در مورد محصولات مشابه مصرف‌کنندگان محصولی را که دارای بسته‌بندی جذاب‌تری باشد ترجیح می‌دهند؛ به طوری که براساس یک پژوهش حدود ۴۸ درصد از مشتریان با مشاهده محصول در بسته‌بندی مناسب و جذاب به خرید می‌پردازند.

خصوص بسته‌بندی کالاهای صادراتی.

عدم احساس رقابت در میان صادرکنندگان کالاهای ایرانی.

فقدان تنوع در بسته‌بندی‌های صادراتی کالاهای ایرانی.

پایین بودن کیفیت بسته‌بندی کالاهای ایرانی.

یکی از مشکلات بزرگ بسته‌بندی در ایران بالا بودن هزینه‌های بسته‌بندی است.

کپولت و فرسودگی ماشین‌آلات تولیدی، از دیگر مشکلات این صنعت است. ماشین‌آلات کهنه و فرسوده نمی‌توانند پاسخ‌گوی نیازهای امروز از نظر دقت و سرعت کیفیت باشند.

مشکل دیگر، عدم نیاز و ناپایداری قوانین و مقررات مالی، ارزی، گمرکی و صادراتی است که صاحب صنعت اطمینانی به دوام مقررات حتی برای یک سال ندارد و نمی‌تواند برای آینده برنامه‌ریزی داشته باشد.

دیگر این که کارگاه‌های تولیدی از استانداردهای داخلی و بین‌المللی آگاهی ندارند و آن را رعایت نمی‌کنند. مشکلات ایمنی و بهداشتی کارگاه‌های ما بسیار فراوان است. در مورد کارگاه‌ها، سطح تخصص پایین بوده و دانش و بینش لازم وجود ندارد.



و بعضی کشورهای دیگر که شاهد سوانح دریایی متعدد هستند، با کمک تکنولوژی‌های پیشرفته یک زین زیرآبی ساخته و کشتی را روی آن قرار و کشتی را مجدداً سرپا می‌کنند. این روش برای شناورهای که مدت زمان طولانی زیر آب باشند و کاملاً مغروقه محسوب شوند، کاربردی ندارد.

او افزود: روش خارج‌سازی کامل برای زمانی است که کشتی یا به طور کامل غرق نشده یا بلافاصله پس از غرق شدن عملیات خارج‌سازی انجام شود. وی با بیان اینکه ایران در صنعت سالویج در میان کشورهای منطقه پیشرو است، گفت: سرمایه‌گذاری در این صنعت بسیار سنگین است، به همین دلیل بخش خصوصی رغبتی به سرمایه‌گذاری ندارد.

گلرخ‌امین با بیان اینکه به نظر نمی‌رسد با شرایط فعلی صنعت سالویج پیشرفت قابل ملاحظه‌ای داشته باشد، تنها راه پیشرفت برای صنعت سالویج را تأسیس شرکت ملی سالویج در کشور عنوان کرد و گفت: صنعت سالویج شامل دو بخش مهندسی و غواصی است. در زمینه غواصی هیچ مشکلی نداریم اما در بخش مهندسی سالویج که شامل چگونگی عملیات خارج‌سازی و تجهیزات مورد نیاز است، کمبودهای زیادی داریم.

وی با تأکید بر اینکه پیشرفت صنعت سالویج نیازمند سرمایه‌گذاری در بخش تکنولوژی است، افزود: سازمان بنادر و دریانوردی که وظیفه ایمن‌سازی آبراه‌ها را بر عهده دارد باید با سرمایه‌گذاری و اختصاص بودجه‌های بیشتر به پیشرفت این صنعت کمک کند. با رشد صنعت سالویج در کشور، این صنعت در سطح منطقه هم پیشرفت خواهد کرد و امکان صادرات در زمینه‌های مختلف این صنعت به کشورهای همسایه نیز فراهم خواهد شد.

منبع: تین نیوز



تشکیل شرکت ملی سالویج

پنج فروند مغروقه دیگر است. به گفته او تایدواتر موظف است در مدت ۲۱ ماه پنج فروند شناور مغروق را از آبراه خور موسی خارج سازد.

مغروقه‌های ایران قابلیت‌های گردشگری دریایی ندارند

مدیر فنی و مهندسی شرکت تایدواتر، با اشاره به کاربرد برخی مغروقه‌ها در بخش گردشگری دریایی، گفت: اگرچه در دنیا استفاده از برخی مغروقه‌های ناشی از سوانح دریایی در بخش گردشگری مرسوم است، اما در ایران مغروقه‌های متعلق به دوران دفاع مقدس، به دلیل رسوبات سنگین، و پوسیدگی‌های شدید بدنه، ارزش تبدیل شدن به رستوران‌های دریایی را نداشته و عمدتاً غیرقابل استفاده هستند، و معمولاً فقط از فلزات آنها برای کوره‌های ذوب‌آهن استفاده می‌شود. گلرخ‌امین، تصریح کرد: در ایتالیا

وی درباره مغروقه کارون‌بار، گفت: این مغروقه در محل تلاقی رودخانه کارون و اروند قرار گرفته بود که به دلیل تردد شناورها در این مسیر، به عنوان یکی از مهم‌ترین و خطرناک‌ترین مغروقه‌های اروند محسوب می‌شد.

گلرخ‌امین با اشاره به مغروقه نصراله، گفت: این مغروقه که بیش از ۳۰ سال در بستر رودخانه مدفون و از نظر سازه‌ای شدیداً پوسیده و ضعیف بود با بهره‌گیری از دانش و تخصص فنی مهندسی داخلی و استفاده از تجهیزات سنگین خارج‌سازی شد.

وی با بیان اینکه پروژه اصلی ما در آبراه خورموسی است که سال آینده عملیات خارج‌سازی آنها آغاز می‌شود، گفت: در سال‌های گذشته یک فروند مغروقه در آبراه خورموسی از سوی شرکت تایدواتر خارج‌سازی شد که ادامه آن پروژه خارج‌سازی

به گفته یک مقام مسئول در تایدواتر، مغروقه‌های ایران که متعلق به دوران دفاع مقدس هستند به دلیل رسوبات سنگین، و پوسیدگی‌های شدید بدنه، قابلیت‌های گردشگری دریایی ندارند.

مدیر فنی و مهندسی شرکت تایدواتر، برای پیشرفت صنعت سالویج پیشنهاد داد شرکت ملی سالویج تأسیس شود.

هادی گلرخ‌امین، در گفت‌وگو با خبرنگار مارین‌تایمز با اشاره به مغروقه‌هایی که به تازگی از سوی شرکت تایدواتر خارج‌سازی شده است، اظهار داشت: اخیراً مغروقه‌های کارون‌بار و نصراله که به طور کامل در بستر رودخانه مدفون بودند، بعد از عملیات لایروبی و برش زیر آب؛ عملیات لیفتینگ و خارج‌سازی آنها انجام و به اسکله انتقال یافت و پس از برش این مغروقه‌ها به قطعات کانتینر سائز، تحویل کارفرما شد.



صنعت بازیافت کشتی مناسب ایران نیست

متأسف هستند. کشورها از آوردن همچنین صنعتی به

کشور خود منصرف شدند. وی خاطرنشان کرد: تکنولوژی‌های جدید این صنعت در کشورهای انگلیس و ترکیه که آلودگی زیست‌محیطی آن را به حداقل می‌رساند، وجود دارد اما این تکنولوژی به دلیل هزینه بالای که دارد برای آوردن به کشور مقرون به صرفه نیست.

معاون دریایی حفاظت از محیط زیست کشور با بیان اینکه استقرار و مکان‌یابی برای راه‌اندازی این صنعت بسیار مهم است، افزود: محل استقرار صنعت بازیافت کشتی و مکان‌یابی آن جهت راه‌اندازی، بسیار مهم و حائز اهمیت است.

وی بیان کرد: در بحث‌هایی که در خصوص استقرار این صنعت در کشور صورت گرفت، بحث منطقه‌ای در شمال شرقی دریای عمان در استان سیستان و بلوچستان مطرح شد که اگر روزی به هر دلیلی قرار شد، صنعت بازیافت کشتی در کشور شکل گیرد در این منطقه احداث شود.

منبع: تین نیوز

معاون دریایی حفاظت از محیط زیست کشور با اشاره به وجود تکنولوژی مدرن صنعت بازیافت کشتی در برخی کشورها، بیان کرد: در کشورهای مانند انگلیس و ترکیه که از تکنولوژی بهتری در خصوص این صنعت برخوردار هستند بازهم به صورت گسترده فعالیت نمی‌کنند، حتی در صورت لزوم به بازیافت کشتی، اگر تشخیص دهند ممکن است به محیط زیست منطقه خود صدمه بزنند، مورد آلوده را به کشورهای مانند پاکستان، اندونزی، چین و هند روانه می‌کنند.

وی اضافه کرد: بنابراین تصمیم در خصوص داشتن صنعت بازیافت کشتی نیاز به دقت بسیاری دارد و کشورمان به دلیل داشتن کشتی‌های مغروقه و فرسوده برای از رده خارج کردن آنها مجبور است به این فکر کند که به همچنین صنعتی نیاز داشته باشیم.

فرشچی افزود: تمام کشورها به داشتن صنعت بازیافت کشتی فکر می‌کنند، اما با توجه به آلودگی زیست‌محیطی بالای این صنعت، اکثر

پروین فرشچی در گفت‌وگو با ایسنا، افزود: در پاکستان، هند، چین و چند کشور دیگر به دلیل وجود کارگران خیلی ارزان و عدم اهمیت و اولویت مسائل زیست‌محیطی، صنعت بازیافت کشتی در حال فعالیت است که این کشورها توانسته‌اند یک منطقه را به این صنعت اختصاص دهند، البته برخی از این کشورها، از بردن این صنعت به کشور خود در حال حاضر

معاون دریایی حفاظت از محیط زیست کشور با بیان اینکه صنعت بازیافت کشتی، مناسب کشورمان نیست، گفت: صنعت بازیافت کشتی در همه جای دنیا از نظر اقتصادی، صنعت خیلی خوب اما از نظر آلودگی زیست‌محیطی خیلی بد است، به همین دلیل از میان ۱۸۹ کشور ساحلی فقط تعداد انگشت‌شماری دنبال این صنعت رفته‌اند.

راز درمان سرطان در اعماق دریا



درباره فعالیت‌ها و برنامه‌های این کانون اظهار داشت: «بخش شیلات، یکی از زیربخش‌های بسیار مهم و اثرگذار در اقتصاد کشاورزی تلقی می‌شود و می‌تواند بخشی از اشتغال کشور را به خود اختصاص دهد».

مشاور سازمان تحقیقات و آموزش و ترویج کشاورزی با تأکید بر اینکه سهم مصرف آبزیان در سبد غذایی مردم افزایش یافته است، عنوان کرد: «به همین دلیل نیاز است که با بکارگیری تکنولوژی از پتانسیل‌های بالقوه در صنعت آبزیان بهره‌برداری لازم را انجام دهیم».

وی افزود: «برای استفاده از ظرفیت دریا، پرورشی کردن گونه‌های دریایی همانند ماهی‌های خاویاری، ماهی سفید و ماهی شانک، هامور و ... نیاز است؛ از این رو ضروری است که علم به دریچه صنعت آبزیان وارد شود تا بتوانیم شاهد پیشرفت چنین حوزه‌ای

فراهم کند، ضروری است. از این رو کانون هماهنگی دانش و صنعت شیلات و آبزی‌پروری برای انجام چنین رسالت مهمی با حضور نمایندگان بخش‌های مختلف در معاونت علمی و فناوری ریاست جمهوری تأسیس شده است.

کانون هماهنگی دانش، صنعت و بازار شیلات و آبزی‌پروری به عنوان دومین کانون در راستای بکارگیری دانش مراکز علمی، دانشگاه‌ها و شرکت‌های دانش‌بنیان و ارتباط آن با صنعت و بازار در این معاونت ایجاد شده تا به واسطه آن پیشرفت صنعت آبزیان رقم زده شود.

افزایش سهم آبزیان در سبد غذایی مردم

دکتر عباسعلی مطلبی، رئیس کانون هماهنگی دانش و صنعت شیلات و آبزی‌پروری در گفتگو با خبرنگار مهر

منبع خدادادی در راستای اشتغال و توسعه کسب و کار بر مبنای دانش به خوبی بهره‌بریم.

فرآوری و تولید محصولات متنوع و با ارزش افزوده فرآیندی است که در آن گروه‌های مختلفی از قبیل بهره‌برداران، صاحبان صنایع، مراکز علمی و دانشگاهی، صادرکنندگان، واردکنندگان و دستگاه‌های نظارتی مشارکت دارند. بدون شک انجام فعالیت‌های سالم، پویا و متناسب با شرایط اجتماعی، اقتصادی در حوزه شیلات نیز بدون ایجاد هماهنگی بین کلیه دست‌اندرکاران و بکارگیری دانش و فناوری‌های روز میسر نخواهد بود.

لذا وجود مرکزی که بتواند ضمن ایجاد هماهنگی بین کلیه دست‌اندرکاران بخش فرآوری آبزیان، زمینه انتقال دانش و استفاده از فناوری‌های نوین را نیز در این حوزه

موجودات دریایی منبع گسترده‌ای جهت تأمین مواد غذایی و دارویی هستند. تولید فرآورده‌های بیولوژیک و منابع غذایی جدید از آنها می‌تواند تأثیر مهمی در رفع نیازهای امروز داشته باشد.

شرایط ویژه حوزه‌های آبی ایران از کرانه‌های شمالی تا جنوبی کشور، فرصت‌های مطلوب تولید و بهره‌برداری از منابع آبی را برای ما فراهم کرده است.

در شمال کشور، دریای خزر با درجه شوری پائین، وجود دمای مناسب، اکسیژن کافی و جریان‌ات دریایی بالا، زمینه را برای تولید گونه‌های آبی مخصوصاً در اعماق زیر یک صد متر فراهم کرده است. همچنین در جنوب کشور، موضوع آبزی‌پروری و مزیت‌های بالای آن برای بهره‌برداری از اهمیت زیادی برخوردار است.

اما نکته مهم این است که از این



شرکت‌های دانش‌بنیان رفته‌اند. مطلبی خاطرنشان کرد: "سهم دانش و فناوری در حوزه آبریان می‌تواند ۱۰۰ درصد باشد. درواقع بدون تکنولوژی نمی‌توان با حوزه آبری‌پروری کار اقتصادی انجام داد." وی افزود: "اولویت ما برای بکارگیری علم در آبری‌پروری، پرورش ماهی در قفس است. قطعاً ورود علم و تکنولوژی در این حوزه از واجبات است؛ همچنین در حوزه میگو نیز برای اینکه مخاطرات نداشته باشیم نیاز داریم با تکنولوژی درصدد توسعه آن باشیم."

جاری و ساری شدن علم در عرصه آبریان برای ثروت‌زایی

مطلبی با بیان اینکه به تازگی اقداماتی در زمینه آبری‌پروری با همکاری نهادها شروع شده است، تأکید کرد: "حوزه آبریان بسیار تشنه و آماده ورود تکنولوژی است؛ هم‌اکنون فناوری به این حوزه ورود پیدا کرده است ولی زمان می‌برد که بتوانیم دسترنج محققان کشور را در عرصه آبریان شاهد باشیم؛ همچنین با جاری شدن علم می‌توان ثروت‌زایی را در این حوزه به خوبی مشاهده کرد." به گفته وی، در حال حاضر، ۱۸ نوع فرآورده در آبری‌پروری تولید می‌شود؛ اما این حوزه نیازمند سرمایه‌گذاری و تکنولوژی است تا بتوان فرآورده‌های بیشتری را بر پایه دانش تولید و به سایر کشورها صادر کنیم.

استفاده از آبریان دریایی برای تولید ترکیبات دارویی ضد سرطانی

مطلبی با بیان اینکه تحقیقات در زمینه آبریان کماکان از سوی محققان کشور در حال پیگیری است، بیان کرد: "در حال حاضر، یک سری آبریان دریایی از جمله خارتنان در کشور ما وجود دارند که می‌توانند زمینه‌ای برای پیشرفت در تولید ترکیبات دارویی کشور باشند."

"علاوه بر اینها با کشورهای دیگر در ارتباط هستیم؛ از جمله این ارتباطات می‌توان به کشورهای حوزه عربی خلیج فارس اشاره کرد که پروژه‌های مشترکی در این زمینه تعریف شده است."

رئیس کانون هماهنگی دانش، صنعت و بازار صنعت شیلات و آبری‌پروری با بیان اینکه ارتباطاتی که اکنون بین محققان کشور وجود دارد، مثال‌زدنی است، تأکید داشت: "ما می‌توانیم دانش روز شیلات را به مجموعه واحدهای تولیدی وارد کنیم."

استاندارد کشورمان در حوزه شیلات مورد قبول کل دنیا است

وی با بیان اینکه استانداردهای ما مورد قبول کشورهای اروپایی و آمریکایی است، اظهار داشت: "بعد از چین و ژاپن، ما سومین کشوری هستیم که استانداردهای کشورمان در حوزه شیلات مورد قبول کل دنیا است."

به گفته وی، در چند سال اخیر به سرعت مجموعه شیلات به سمت

استانداردهای اتحادیه اروپا است به همین دلیل هیأت‌های خارجی از جمله اروپایی‌ها عمدتاً از بخش‌های شیلات ایران استقبال می‌کنند و این موضوع می‌تواند یک مزیت برای کشور باشد."

وی گفت: "در حال حاضر، فرانسوی‌ها در زمینه پرورش ماهی در قفس سرمایه‌گذاری کرده‌اند؛ همچنین تایلندی‌ها روی برخی آبریان همچون خیار دریایی ایران تمرکز دارند که این نشان از مزیت بالای اقتصادی کشور در حوزه آبریان است."

وسعت تحقیقات کشور در حوزه شیلات بی‌نظیر است

مطلبی عنوان کرد: "ما از لحاظ علمی، ظرفیت و ساختار خوبی در حوزه شیلات داریم؛ همچنین اولین کشوری هستیم که در منطقه آسیا وسعت تحقیقات شیلاتی بی‌نظیری برای خود رقم زده‌ایم."

وی با بیان اینکه دانشگاه‌ها، مراکز علمی و شرکت‌های دانش‌بنیانی اخیراً توانسته‌اند ارتباط خوبی با یکدیگر برقرار کنند تا در راستای توسعه حوزه آبریان بر پایه دانش قدم بردارند، گفت:

باشیم زیرا آبریان ارزش اقتصادی بالایی دارند."

وی افزود: "مأموریت ما در کانون هماهنگی دانش، صنعت و بازار این است که بتوانیم یک پل ارتباطی بین صنعت، دانشگاه، پژوهش و فناوری محققان کشور ایجاد کنیم."

استادتمام بهداشت و مواد غذایی دانشگاه آزاد واحد علوم تحقیقات با بیان اینکه این کانون‌ها به نوعی نقش هدایتی و نظارتی دارند، اظهار داشت: "صنعت آبریان برای کشور ما مزیت نسبی دارد."

ضرورت گام برداشتن در صادرات محصولات در حوزه آبریان

مطلبی خاطرنشان کرد: "ما قادر هستیم در شرایط پرورش دام و آبری‌پروری در حوزه صدور محصولات، وضعیت بهتری را برای کشور رقم بزنیم؛ به طوری که آبریان را به صورت خام صادر نکنیم و به تولید محصولات با دانش فنی داخلی بپردازیم. ما در صادرات محصولات شیلاتی پیشگام بوده‌ایم زیرا استانداردهایی که در این حوزه تدوین شده‌اند مطابق با

وی با اشاره به یکی از پروژه‌های خود که در این زمینه در حال انجام است، گفت: «در حال حاضر، روی خیار دریایی که یکی از رده‌های خارپوستان هستند، تحقیقاتی را آغاز کرده‌ایم».

وی با بیان اینکه خیار دریایی، کاربرد دارویی زیادی دارد، اظهار داشت: «از دوسال گذشته، پروژه‌ای در معاونت علمی به عنوان یک طرح کلان با عنوان «استخراج مواد بیولوژیک و دارویی برای تولید داروی ضد سرطان از خیاران دریایی» آغاز شده که این طرح برای اولین بار با همکاری دانشگاه علوم پزشکی شهید بهشتی و سازمان تحقیقات و آموزش ترویج کشاورزی مؤسسه تحقیقات شیلات در حال انجام است».

وی با بیان اینکه داروی ضد سرطان کبد از عصاره این موجود جداسازی و فرموله می‌شود، گفت: «تنها کشوری که این تکنولوژی را دارد آمریکا است و دانش فنی آن را به کشور دیگری نداده است، ما دومین کشوری خواهیم بود که صاحب این تکنولوژی می‌شویم».

وی تأکید کرد: «امیدواریم در آینده تحول جدی در تولید و استخراج داروهایی با منشأ بیولوژیک در کشور

ایجاد شود؛ این حوزه نیازمند یک برنامه عظیم است».

وجود ۳ طرح کلان در حوزه آبیان

اسماعیل قادری‌فر، مدیرکل دفتر تجاری‌سازی معاونت علمی و فناوری ریاست جمهوری در گفتگو با خبرنگار مهر اظهار داشت: «حوزه شیلات و آبیان، بازار بزرگی در صنعت غذا دارد که می‌توان با استفاده از آن اشتغال‌زایی بالایی را در کشور ایجاد کند. این کانون با کمک و حمایت سازمان تحقیقات وزارت جهاد کشاورزی، مؤسسه ملی شیلات با مشارکت بخش خصوصی و تعدادی از عناصر فعال در حوزه صنعت شیلات کشور شکل گرفته است».

پرورش تیلاپیا با فناوری

وی با اشاره به نقش کانون هماهنگی دانش و صنعت در برطرف کردن برخی مشکلات در حوزه آبی‌پروری گفت: «با توجه به اینکه اخیراً سازمان محیط زیست پرورش ماهی تیلاپیا را به دلیل مشکلات زیست‌محیطی ممنوع کرده است؛ فعالیت کانون می‌تواند موضوع سیاست‌گذاری برای پرورش ماهیانی از جمله تیلاپیا باشد».

کانون هماهنگی دانش، صنعت و بازار شیلات و آبی‌پروری می‌تواند در راستای پرورش ماهیان تیلاپیا بر پایه دانش و فناوری وارد شود.

وی با تأکید بر اینکه اگر بخواهیم سیاست‌گذاری در این حوزه داشته باشیم باید بتوانیم مؤلفه‌های دانشی آن را تبیین کنیم، گفت: «این کانون می‌تواند با تبیین مؤلفه‌های دانشی، سیاست‌گذاری‌هایی داشته باشد تا در صنعت شیلات و آبی‌پروری نقش خود را ایفاء کند».

قادری‌فر خاطر نشان کرد: «در حال حاضر ۳ طرح کلان ملی در این حوزه با عناوین «پرورش ماهی قزل‌آلای رنگین‌کمانی عاری از بیماری»، «طرح میگوهای اس پی اف در بوشهر» و «پرورش ماهی در قفس در کیش» تعریف شده است.

وی افزود: حوزه شیلات، حوزه پرکسب و کاری است به طوری که شرکت‌های دانش‌بنیان زیادی می‌توانند به این حوزه وارد شوند؛ همچنین در حال حاضر، دانشگاه‌های مختلف در سطوح مختلف آبی‌پروری وجود دارند که اینها می‌توانند در آینده بازار کار به دست بیاورند. صنعت آبیان کشور این

پتانسیل را دارد که یک مزیت برای کشور محسوب شود تا در نهایت اقتصاد مقاومتی و دانش‌بنیان به واسطه آن محقق شود.

وی با تأکید بر اینکه دسترسی به آب‌ها و حوزه‌های دریایی، زیست‌بوم مناسبی برای پرورش شیلات به شمار می‌روند، اظهار داشت: «انتظار داریم که کانون هماهنگی دانش، صنعت و بازار شیلات و آبی‌پروری رونقی به کسب و کار شرکت‌های دانش‌بنیان از لحاظ کمی و کیفی بدهد تا اشتغال بیشتری در این حوزه داشته باشیم».

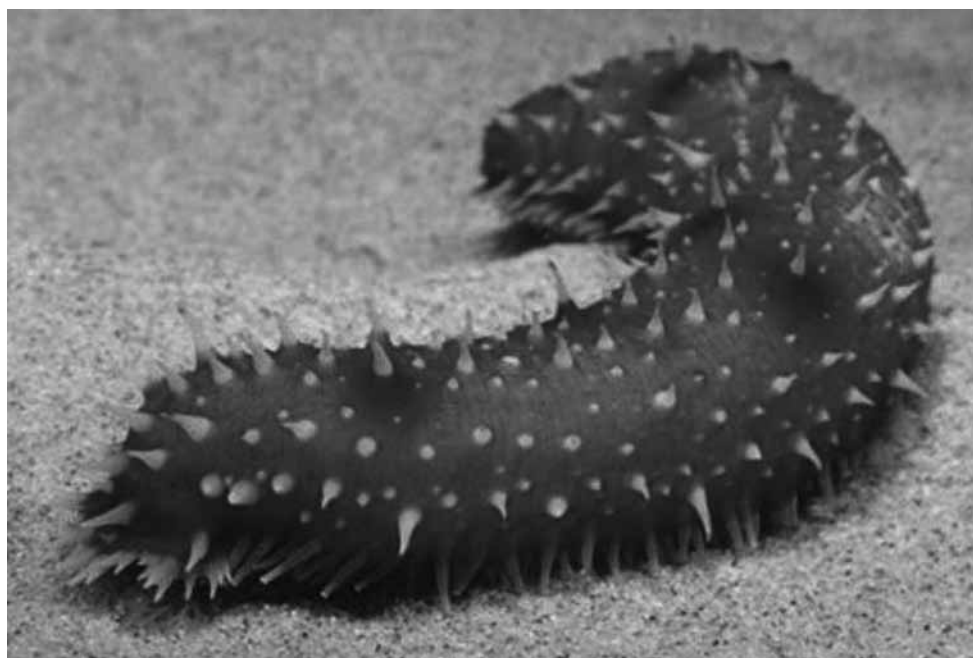
به گفته مدیرکل دفتر تجاری‌سازی معاونت علمی و فناوری ریاست جمهوری، امیدواریم که هماهنگی در حوزه بازار صنعت شیلات سهم مناسبی داشته باشد تا بتوانیم به بازارهای هدف یعنی خاورمیانه، آسیای میانه و کشورهای اروپایی دست بیاوریم.

تولید صنعتی ۲۰ فرآورده نوین غذایی و دارویی از آبیان

یکی از راه‌های افزایش مصرف سرانه آبیان، تولید محصولات متنوع شیلاتی به خصوص محصولات آماده پخت یا آماده مصرف است. اگر این محصولات بر پایه فناوری داخلی باشد و به سهولت در دسترس مردم قرار گیرد متقاضی زیادی خواهد داشت.

مؤسسه تحقیقات علوم شیلاتی کشور در راستای تحقق امنیت غذایی و تهیه فرآورده‌های باارزش شیلاتی، اقدامات مؤثری در این زمینه انجام داده است که می‌توان به تولید صنعتی انواع برگر ماهی، فینگر ماهی، بستنی ماهی، کوفته ماهی، اسنک ماهی، اشترودل ماهی و... ۲۰ محصول دیگر اشاره کرد.

همچنین از جمله دستاوردهای این مؤسسه در صنعت آبیان، دانش فنی تولید فیش برگر و فیش فینگر از کپور نقره‌ای، فناوری تولید کنسرو و سوخاری کوفته، از گوشت چرخ





شده ماهی کپور نقره‌ای، فناوری تولید سوسیس غنی شده از گوشت ماهی پرورشی کپور نقره‌ای، دانش فنی تولید اسنک حجمی شده از ترکیب ذرت و ماهی و... هستند.

نقش دریا در توسعه فناوری زیستی

از سوی دیگر تولید فرآورده‌های بیولوژیک از منابع آبی مانند ترکیبات دارویی می‌تواند تأثیر مهمی در تأمین این نوع ترکیبات مورد نیاز داشته باشد. یکی از اهداف زیست‌فناوری دریایی، ابداع روش‌هایی به منظور تولید فرآورده‌های جدید دارویی از جانداران دریایی است، یعنی فرآورده‌هایی که به حفظ سلامت و درمان کمک کند.

دکتر علی اصغر خانی‌پور، رئیس پژوهشکده آبی‌پروری آب‌های داخلی وابسته به مؤسسه تحقیقات علوم شیلاتی کشور در گفتگو با خبرنگار مهر اظهار داشت: «تاکنون ۲۰ فرآورده نوین در صنعت آبزیان در این مؤسسه به تولید صنعتی رسیده است که همین موضوع می‌تواند انقلابی در صنعت آبزیان ایجاد کند.»

خانی‌پور با بیان اینکه متأسفانه یک حلقه مفقوده بین مراکز علمی، دانشگاهی و پژوهشی با بخش اجراء در صنایع مختلف وجود دارد، گفت: «کانون هماهنگی دانش، صنعت و بازار شیلات و آبی‌پروری در معاونت علمی و فناوری تشکیل شده است تا ارتباط بین تحقیقات تا بازار را به خوبی برقرار کند.»

وی با تأکید بر نتیجه‌بخش بودن

مقوله دانش‌بنیانی در کشور گفت: «مالزی از جمله کشورهایی بود که در یک دهه توانسته بر پایه دانش و شرکت‌های دانش‌بنیان گام بردارد؛ از این رو نباید انتظار داشته باشیم که نتیجه تحقیقات چه در صنعت آبزیان چه در صنایع دیگر در یکی دو سال آینده به نتیجه برسد.»

موجودات دریایی منبع تولید دارو

خانی‌پور در ادامه اظهار داشت: «تا چندین سال گذشته از محصولات در صنعت آبزیان به عنوان غذاهایی بر پایه سلامت یاد می‌کردند؛ زیرا آبزیان سرشار از امگا ۳، و منبع غنی از اسیدهای چرب هستند، اما اکنون به این صنعت با دیدگاه دارویی نگریسته می‌شود به دلیل اینکه می‌توان با تولید دارو از آبزیان گامی در راستای سلامتی انسان‌ها برداشت.

وی با بیان اینکه تولید داروهای قلبی و عروقی از آبزیان نیز مورد توجه محققان کشور قرار گرفته است، افزود: «همچنین ما توانسته‌ایم پروژه‌ای در مؤسسه تحقیقات شیلاتی کشور تحت عنوان «خالص‌سازی روغن ماهی با هدف تولید سافت ژل از ماهی کیلکا» آغاز کنیم. رئیس پژوهشکده آبی‌پروری آب‌های داخلی با بیان اینکه در حال حاضر این روغن مصرف انسانی ندارد، گفت: «در حال حاضر موفق شدیم به صورت آزمایشگاهی در یک پروسه

تحقیقاتی به تکنیک تولید روغن خالص‌سازی شده مصرف انسانی دست پیدا کنیم. این روغن با ارزش غذایی و دارویی می‌تواند در تولید سافت ژل استفاده شود؛ این موضوع در مرحله ثبت اختراع است. تاکنون امریکا، شیلی، نروژ، فرانسه و هند توانسته‌اند این طرح را انجام دهند.»

وی در ادامه با تأکید بر اینکه این تحقیقات، یک نمونه از پروژه‌های داخلی است که در صنعت آبزیان انجام می‌گیرد، اظهار داشت: «در واقع همین تحقیقات و پروژه‌ها هستند که می‌تواند ما را به هدف اصلی که مورد تأیید و تأکید مقام معظم رهبری است نزدیک کند؛ امیدواریم که بتوانیم با به نتیجه رساندن این تحقیقات تحقق اقتصاد مقاومتی و دانش‌بنیان را شاهد باشیم.»

به گفته وی، بنابراین، تولید فرآورده‌های بیولوژیک از آبزیان مانند ترکیبات دارویی می‌تواند تأثیر مهمی در تأمین این نوع ترکیبات مورد نیاز داشته باشد.

تأثیرات مهم آبزیان در زندگی

مهم‌ترین آثار استفاده از دستاوردهای شیلات و آبی‌پروری در بخش دارویی می‌تواند توسعه دانش زیست‌فناوری در کشور، تولید ثروت برای کشور، کاهش واردات ترکیبات دارویی، ایجاد اشتغال، بهره‌برداری بهینه از سایر آبزیان، کاهش مصرف مواد شیمیایی و حفظ محیط زیست و همچنین توسعه شرکت‌های دانش بنیان باشد.

همچنین پرداختن به حوزه آبزیان می‌تواند منجر به افزایش مصرف سرانه آبزیان از طریق وارد کردن برخی منابع جدید مانند ریز جلبک‌ها به سبد غذایی مردم، ایجاد اشتغال برای تولید و پرورش منابع غذایی خاص، ایجاد شرکت‌های دانش‌بنیان جدید، افزایش تنوع غذایی و دسترسی بیشتر به مواد غذایی دریایی شود.

منبع: خبرگزاری مهر



موافقت دولت با یک لایحه دریایی

با تصویب دولت، مبلغ یکهزار و ۴۰۵ میلیارد ریال اعتبار برای پیشگیری و جبران خسارات ناشی از حوادث غیرمترقبه در برخی مناطق کشور اختصاص یافت. هیات وزیران در جلسه مورخ ۹۵/۱۰/۲۶ با اختصاص مبلغ ۸۵ میلیارد ریال اعتبار به استان خراسان شمالی به منظور تکمیل طرح‌های جمع‌آوری آب‌های سطحی و کنترل سیلاب و علاج بخشی سد بیدواز شهر اسفراین موافقت کرد. همچنین مبلغ ۵۸۰ میلیارد ریال برای ساماندهی زهاب‌های تجمع یافته شرکت کشت و صنعت نیشکر در مرز با عراق در استان خوزستان با اجرای عملیات انتقال بخشی از زهاب شرکت یاد شده از طریق سیفون کارون تا خور کویرن (دریا) به طول ۲۴ کیلومتر و ظرفیت انتقال ۱۶ مترمکعب در ثانیه اختصاص یافت. دولت همچنین برای اجرای پروژه‌های مقابله با خشکسالی و سایر حوادث غیرمترقبه در استان فارس مبلغ ۷۴۰ میلیارد ریال اعتبار اختصاص داد. هیات وزیران مصوبه پرداخت تسهیلات کمک هزینه خرید مسکن به کارکنان ناجا را با هدف تأمین یارانه سود مربوط به تسهیلات ساخت و جعاله مسکن از سوی سازمان برنامه و بودجه کشور، اصلاح کرد. همچنین هیات وزیران در ادامه جلسه، با لایحه موافقتنامه همکاری در زمینه پیشگیری و واکنش به شرایط اضطراری در دریای خزر موافقت کرد. دولت همچنین دو لایحه معاهده بین جمهوری اسلامی ایران و جمهوری اندونزی را در زمینه‌های استرداد مجرمین و معاضدت حقوقی متقابل در امور کیفری به تصویب رساند. هیات دولت صورت‌های مالی و عملکرد هیات مدیره سازمان‌های مناطق آزاد ارونند، ماکو، انزلی، قشم، کیش، ارس و منطقه ویژه اقتصادی کشتی‌سازی خلیج فارس را تا پایان سال ۱۳۹۴ بررسی و تأیید کرد. اعضای دولت همچنین با تصویب مواد دیگری از لایحه اصلاح و دائمی کردن قانون مالیات بر ارزش افزوده، کار بررسی و تصویب این لایحه را به پایان رساندند.

افزایش سهم ایران در صندوق بین‌المللی پول



دولت با پرداخت ۹۶۲ میلیارد و ۱۷۵ میلیون و ۸۳۳ هزار و ۵۹۱ ریال، بابت مابه‌التفاوت معادل ریالی بخش ارزی چهاردهمین دور افزایش سرمایه ایران در صندوق بین‌المللی پول موافقت کرد. بر این اساس وزارت اقتصاد باید بابت این افزایش، سفته لازم را در اختیار بانک مرکزی قرار دهد. متن کامل مصوبه دولت به شرح زیر است:

وزارت امور اقتصادی و دارایی، بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران، سازمان برنامه و بودجه کشور

هیات وزیران در جلسه ۱۳۹۵/۱۰/۵ به پیشنهاد وزارت امور اقتصادی و دارایی و در اجرای قانون اجازه افزایش سهمیه دولت جمهوری اسلامی ایران در صندوق بین‌المللی پول و پذیرش اصلاحیه اساسنامه آن- مصوب ۱۳۹۱- تصویب کرد:

۱- بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران می‌تواند از محل منابع داخلی نسبت به تأمین و پرداخت مبلغ نهصد و شصت و دو میلیارد و یکصد و هفتاد و پنج میلیون و هشتصد و سی و سه هزار و پانصد و نود و یک ریال

بابت مابه‌التفاوت معادل ریالی پرداختی بخش ارزی مربوط به چهاردهمین دور افزایش سرمایه جمهوری اسلامی ایران در صندوق بین‌المللی پول موضوع تصویب‌نامه شماره ۳۹۱۷/ت ۵۳۰۰۳ ه مورخ ۱۳۹۵/۱/۲۱ اقدام کند و مبالغ پرداختی را در دفاتر قانون خود به حساب سهمیه و سهام ایران در مؤسسه‌های بین‌المللی منظور نماید. ۲- وزارت امور اقتصادی و دارایی بابت این افزایش، تضمین کتبی لازم (سفته) را در اختیار بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران قرار دهد. منبع: خبرگزاری مهر



آشنایی با بیمه دریایی (۳۰)

کلوزهای تکمیلی بیمه شناورها

کلوز زیان همگانی - مخارج آلودگی (کلوز ۳۶۰)

مجید رحمتی

معاون مدیر بیمه‌های کشتی، هواپیما و حمل کال - شرکت سهامی بیمه ایران

mrahmati@iraninsurance.ir



نازنین حاتمی

معاون اداره کل واگذاری‌های اختیاری - مدیریت انکبی - شرکت سهامی بیمه ایران



معرفی

محیطی ناشی از عملیات کشتی‌ها مورد توجه جدی قرار گرفته و باید مورد تشویق قرار گیرد. با در نظر گرفتن این موضوع کنوانسیون‌های بین‌المللی نجات ۱۹۸۹ در میان سایر موضوعات مطروحه، موارد

ذکر است این گونه خطرات تاکنون توسط کلوزهای P & I پوشش داده شده‌اند. به هر حال به طور کلی، موضوع تلاش جهانی برای جلوگیری و یا کاهش اثرات آلودگی نفتی و یا سایر آلودگی‌های

تصادم به صورت محدود در کلوز انستیتو بیمه‌گران لندن تحت پوشش قرار گرفته است؛ که البته این مسئولیت‌ها شامل مسئولیت خسارات وارده به محیط زیست در اثر آلودگی نمی‌شود. شایان

بیمه‌گران بدنه و ماشین‌آلات شناورها همواره از گسترش پوشش‌های بیمه‌ای برای در بر گرفتن مسئولیت‌های بیمه‌گذار احتراز کرده‌اند. مسئولیت‌های مشترک

پیوست شود، شرایط و اثراتی که ارائه می‌کند کاملاً مشابه خواهد بود.

دامنه گسترش در کلوز بدنه و ماشین‌آلات

با موافقت بیمه‌گران و پرداخت حق بیمه اضافی توسط بیمه‌گزار، ایشان می‌تواند دامنه پوشش‌های خود در مورد پرداخت‌های خاص در زیان همگانی که در بند (۱۰-۵-۲) بخش ۱۰ کلوز ۲۸۰ ویرایش سال ۱۹۹۵ استثناء شده است را گسترش داده و این بخش را تحت پوشش درآورد. بنابراین کلوز ۳۶۰ باعث از بین رفتن استثناء قید شده در بند (۱۰-۵-۲) کلوز در ارتباط با زیان همگانی می‌شود.

دوره تحت پوشش - پوشش تحت کلوز ۳۶۰ مربوط به حوادثی است که در دوره اعتبار بیمه‌نامه بدنه و مسئولیت به وقوع پیوسته است؛ لذا اعتبار کلوز ۳۶۰ منوط به دوره اعتبار بیمه‌نامه اصلی تحت کلوز ۲۸۰ یا سایر کلوزهای مشابه می‌باشد.

خطرات تحت پوشش - مگر در شرایطی که صراحتاً موردی در بیمه‌نامه برخلاف این موضوع ذکر شده باشد، خسارت ادعا شده تحت کلوز ۳۶۰ مشروط به خطرات و استثنائات ذکر شده در کلوز اصلی (۲۸۰) و یا سایر خطرات استثنائات ذکر شده در بیمه‌نامه بدنه و ماشین‌آلات می‌باشد. بنابراین مخارج زیان همگانی در نتیجه بروز خطری که تحت پوشش کلوز اصلی نباشد، تحت کلوز ۳۶۰ نیز قابلیت بررسی نخواهد داشت.

قابلیت اجراء تنها جهت مخارج زیان همگانی (بند ۲ کلوز ۳۶۰) - این کلوز به غیر از موارد زیان همگانی که به آن اشاره شد، به هیچ عنوان پوشش‌دهنده مخارج و مسئولیت‌هایی که مستقیماً یا به صورت غیرمستقیم توسط بیمه‌گزار

به طور کلی، بیمه‌گران بدنه موافق حذف هیچ یک از استثنائات فوق نمی‌باشند، اما یک راه برای جبران مخارج خاص در مشارکت زیان همگانی که در بند (۱۰-۵-۲) کلوز ۲۸۰ استثناء شده است، وجود دارد. بدین منظور انجمن بیمه‌گران دریایی کلوز زیان همگانی - مخارج نجات تحت عنوان کلوز ۳۶۰ ویرایش ۹۵/۱۱/۱ را ایجاد کرده‌اند که مشروط به توافق بین بیمه‌گر و بیمه‌گزار و پرداخت حق بیمه اضافی مربوطه قابل ارائه به عنوان کلوز تکمیلی و پیوست به کلوز اصلی می‌باشد.

مقدمه‌ای بر کلوز ۳۶۰

در ابتدا باید به سه نکته درباره این کلوز اشاره کنیم: متن این کلوز کاملاً برای ارائه توضیحات شفاف و روشن‌گرانه است. هیچ بخشی در این کلوز این تفسیر را در پی نخواهد داشت که حق بیمه‌گزار برای تهیه بیمه‌نامه جداگانه به منظور پوشش دادن مواردی که در این کلوز محدود شده است، سلب شده باشد. همانطور که قبلاً نیز ذکر شده است، بیمه‌گران مختار خواهند بود در تطابق با شرایط مختلف، متن این کلوز را تغییر دهند.

کلوزهایی که ممکن است به همراه کلوز ۳۶۰ ارائه شوند

مواردی که در این قسمت در مورد کلوز ۳۶۰ به آن می‌پردازیم، تنها مربوط به شرایطی است که این کلوز به عنوان پوشش تکمیلی به کلوز اصلی ۲۸۰ اضافه می‌شود. ضمناً باید به این نکته توجه کرد که این کلوز همچنین می‌تواند به عنوان پوشش تکمیلی در کلوزهایی مانند b2۸۰ یا ۲۸۴ و یا کلوزهای سفری مانند کلوز ۲۸۵ و ۲۸۶ مورد استفاده قرار گیرد. بدیهی است کلوز ۳۶۰ به هر کلوز دیگری

اجاستمنت زیان همگانی تحت عنوان مخارج زیان همگانی، محاسبه شود. همانطور که قبلاً هم اشاره شد، بیمه‌نامه بدنه و ماشین‌آلات مشخصاً در ارتباط با خسارت و یا زیان‌های وارده به شناور بوده و بیمه‌گر مستقیماً مسئولیتی در قبال هزینه‌های ایجاد شده توسط بیمه‌گزار نداشته و صرفاً مخارجی که در ارتباط با هزینه‌های جلوگیری از توسعه خسارت، پاداش نجات، هزینه‌های نجات و یا هزینه‌های مشارکت در زیان همگانی باشد، تحت پوشش بیمه‌نامه قرار می‌گیرد.

همانطور که گفته شد، ممکن است بخشی از هزینه‌های صورت گرفته از سوی بیمه‌گزار تحت کنوانسیون بین‌المللی نجات ۱۹۸۹ جبران شود، اما بیمه‌گران بدنه لندن ذیل پوشش مشارکت در مخارج نجات و یا زیان همگانی که در بند ۱۰ کلوز ۲۸۰ بیان شده است، ۲ شرط استثناء را نیز بیان کرده‌اند، تحت کلوز ۲۸۰ انسیتو بیمه‌گران لندن ویرایش ۱۹۹۵ در بندهای (۱۰-۵-۱ و ۱۰-۵-۲). اما از آنجایی که در این بخش موضوع بحث آنالیز کلوز ۳۶۰ می‌باشد، به بیان استثناء ذیل خواهیم پرداخت: «کلوز ۲۸۰ - ۱۹۹۵ (بند ۱۰-۵-۲) - هزینه‌ها یا مسئولیت‌های ایجاد شده در ارتباط با خسارت وارد به محیط زیست یا خطرات تبعی چنین خسارتی، یا رها شدن یا آزاد شدن آلودگی از کشتی، یا خطرات تبعی این رهاسازی و آزاد شدن»

این استثناء بدون در نظر گرفتن این موضوع است که آیا در قرارداد حمل مقررات یورک آنتورپ لحاظ شده است یا خیر. همانطور که می‌دانیم مقررات یورک آنتورپ شامل چنین هزینه‌هایی در خسارات مشارکت در زیان همگانی را مجاز می‌دارد.

ذیل را نیز عنوان می‌کند:

«آرتیکل ۱۴ - قانون ۱ - اگر یک مؤسسه نجات اقدامات نجات را برای یک کشتی که خود کشتی و یا محمولات آن خطر بروز آلودگی‌های محیط زیست را به همراه دارد، به انجام رسانده اما موفق به اخذ پاداش نجات تحت آرتیکل ۱۳ (آرتیکل ۱۳ شرایط محاسبه پاداش نجات را بیان می‌نماید) نگردد، حداقل به میزان پاداش قابل ارزیابی و محاسبه تحت این آرتیکل، محق به دریافت پاداش خاص از سوی مالک کشتی برابر با هزینه‌های انجام یافته می‌باشد.»

قانون (XI d) مقررات یورک آنتورپ، ۱۹۹۴، حمایت‌کننده قانون فوق بوده و اجازه می‌دهد جبران هزینه‌های صورت گرفته در



ایجاد شده باشد، نخواهد بود. به طور مثال شرایطی را در نظر بگیریم که کشتی به صورت بالاست سفر می‌کند و تحت شرایط چارتر در خط ساحلی نمی‌باشد. حادثه‌ای به وقوع می‌پیوندد (مانند به گل نشستن) که باعث آسیب به مخزن سوخت گشته و سوخت کشتی وارد آب دریا می‌شود. نجات‌دهندگان بر اساس شرایط پرداخت در صورت موفقیت در کار (No cure - No pay) قرارداد نجات را به امضاء می‌رسانند، اما در شناورسازی کشتی موفق نمی‌باشند. اما به دلیل تلاش‌های خود برای کاهش آلودگی محیط زیست مستحق دریافت پاداش خاص می‌شوند. از آنجایی که منافع مشترکی در این سفر وجود ندارد، بنابراین طرح موضوع زیان همگانی نیز منتفی می‌شود. در غیاب اجاستمنت زیان همگانی خسارتی بابت پرداخت پاداش خاص در چارچوب شرایط بیمه‌نامه قابل طرح نمی‌باشد. حتی اگر کلو ۳۶۰ هم جزء شرایط پوشش ارائه شده به بیمه‌گذار بوده و پیوست بیمه‌نامه اصلی شده باشد، شرایط تفاوتی نخواهد کرد.

محدود شدن به سهم کشتی (بند ۲ کلو ۳۶۰) - خسارت قابل بررسی تحت کلو ۳۶۰ محدود خواهد بود به سقف سهم کشتی از خسارت

براساس آنچه در شرایط زیان همگانی عنوان می‌شود.

اعمال تنها مقررات یورک آنتورپ (بند ۲ کلو ۳۶۰) - کلو ۳۶۰ در شرایطی که زیان همگانی بر اساس قانون و یا عرف تعدیل می‌شود، قابل اجراء نمی‌باشد. این کلو فقط و فقط برای مخارج زیان همگانی تحت قانون بند XI(b) مقررات یورک آنتورپ سال ۱۹۹۴ پاسخگو خواهد بود. ضمناً فرم چاپی که قرارداد حمل در آن بیان شده است به ویرایش قدیمی‌تر مقررات یورک آنتورپ (سال ۱۹۷۴) اشاره کرده است؛ اما باید توجه داشت که متخصصان امور بیمه و امور دریایی بر این عقیده استوارند که اشاره به مقررات یورک آنتورپ در یک قرارداد حمل به مفهوم مقررات جاری یورک آنتورپ در زمان وقوع حادثه می‌باشد.

اعمال شرایط کم‌بیمه‌شدگی (بند ۲ کلو ۳۶۰) - خسارت قابل بررسی تحت کلو ۳۶۰ که به عنوان کلو تکمیلی پیوست کلو ۲۸۰ شده و در نتیجه تابع شرایط بیمه‌نامه اصلی (کلو ۲۸۰) می‌باشد، بنابراین خسارات قابل بررسی در کلو ۳۶۰ شامل شرایط محاسبه نسبی خسارت در صورت کمتر از ارزش واقعی بیمه شدن شناور خواهد بود.

اعمال خسارت سهم بیمه‌گذار (فرانشیز) - میزان خسارت قابل

پرداخت تحت شرایط کلو ۳۶۰ مشمول شرایط خسارت سهم بیمه‌گذار در بند ۱۲ کلو ۲۸۰ خواهد بود. در جایی که طبق شرایط کلو ۲۸۰ سایر خسارات دیگر در یک حادثه نیز قابل پرداخت باشد، مجموع خسارات تحت پوشش کلوهای ۳۶۰ و ۲۸۰ مشمول کسر خسارت سهم بیمه‌گذار (فرانشیز) خواهد شد.

شرط اعمال حوزه قضایی و قانون انگلستان

تمام بیمه‌نامه‌های تحت کلوهای انستیتو بیمه‌گران لندن دارای شرط اعمال حوزه قضایی و قانون انگلستان می‌باشند. لذا به صورت خودکار شرایط کلو ۳۶۰ نیز تابع قوانین و مقررات فوق خواهد بود، مگر اینکه در شرایط خصوصی بیمه‌نامه بین بیمه‌گر و بیمه‌گذار به گونه دیگر توافق شده باشد.

متن کلو ۳۶۰

۱- در جایی که شرایط زیان همگانی و نجات ذیل در بیمه‌نامه لحاظ شده باشد، شرایط بند ۲ این کلو قابلیت اجراء پیدا خواهد کرد: شرط ۵-۱۰ کلو بدنه و ماشین‌آلات زمانی ویرایش ۹۵/۱۱/۱ شرط ۵-۱۰ کلو بدنه و ماشین‌آلات زمانی - با شرایط

محدود ویرایش ۹۵/۱۱/۱ بند ۱۰-۶ کلوهای بدنه و ماشین‌آلات زمانی - خسارت کلی، زیان همگانی و سه چهارم مسئولیت مشترک تصادم ویرایش ۹۵/۱۱/۱ بند ۸-۵ کلو بیمه‌نامه سفری بدنه ویرایش ۹۵/۱۱/۱ بند ۸-۶ کلو بیمه‌نامه سفری بدنه و ماشین‌آلات - خسارت کلی، زیان همگانی و سه چهارم مسئولیت مشترک تصادم ویرایش ۹۵/۱۱/۱

۲- با لحاظ حق بیمه اضافی مورد توافق قرار گرفته و مشروط بر اینکه در قرارداد حمل تعدیل

زیان همگانی براساس مقررات یورک آنتورپ درج شده باشد، این بیمه‌نامه برای تحت پوشش قراردادن سهم کشتی از مخارج زیان همگانی، (با لحاظ هرگونه کاهش به دلیل کم‌بیمه‌شدگی)، که تحت بند XI(d) مقررات یورک آنتورپ ویرایش ۱۹۹۴ و قابل پرداخت تحت شرایط زیان همگانی و نجات بوده اما به دلیل شرایط بند ۱۰-۵-

۲ کلو بدنه و ماشین‌آلات (زمانی) ۹۵/۱۱/۱ بند ۱۰-۵-۲ کلو بدنه و ماشین‌آلات (زمانی) شرایط محدود ۹۵/۱۱/۱ بند ۱۰-۵-۶ کلو بدنه و ماشین‌آلات (زمانی) خسارت کلی، زیان همگانی و سه چهارم مسئولیت مشترک تصادم ۹۵/۱۱/۱ بند ۸-۵-۲ کلو بدنه سفری ۹۵/۱۱/۱ بند ۸-۶-۲ کلو بدنه سفری، خسارت کلی، زیان همگانی و سه چهارم مسئولیت مشترک تصادم ۹۵/۱۱/۱ استثناء شده است، گسترش می‌یابد.

۳- این بیمه مشروط به قانون و حوزه قضایی انگلستان می‌باشد.

نکته قابل توجه اینکه در شرایط ذکر شده فوق، مبنا کلوهای بدنه و ماشین‌آلات کشتی‌ها و ویرایش سال ۱۹۹۵ بیان شده است. بدیهی است در صورت استفاده از کلوهای با ویرایش جدیدتر، عیناً مراتب فوق با درج بندهای استثناء در کلوهای جدید قابل اعمال خواهد بود.



در سال ۲۰۱۷ چه بر سر اوراق گران کشتی خواهد آمد؟

حاصل شود. این دقیقاً خطری است که متوجه قوانین اوراق کشتی اتحادیه اروپاست. چنانچه کمیسیون اروپا تقاضای یاردهای اوراق آسیایی را که به کنوانسیون هنگ کنگ متعهد هستند به دلیل شیوه به خشکی بردن کشتی‌ها نپذیرد، یک شکاف غیرقابل رفع به دلیل موقعیت جغرافیایی ایجاد می‌کند.

با در نظر گرفتن اینکه سه چهارم اوراق کشتی‌های جهان در جنوب آسیا انجام می‌شود که شیوه‌ای مرسوم در به خشکی بردن کشتی‌ها دارند، منع اتحادیه اروپا از اوراق کشتی‌های خود در آن منطقه به دلیل حفاظت از سلامتی و ایمنی کارگران و محیط زیست نه تنها عملی غیرمسئولانه است بلکه ساده‌لوحانه است.

این موقعیت جغرافیایی یاردهای اوراق نیست که موجب ایمنی و پایداری می‌شود، بلکه مدیریت فرآیند

اوراق‌سازی و نظارت بر آن ایمنی و پایداری به همراه می‌آورد. البته می‌توان رویه‌های اوراق ایمن و پاک را در سواحل جنوب آسیا پیاده‌سازی کرد؛ همانگونه که رویه‌های خطرناک و آلاینده می‌تواند در اسکله‌ها اتفاق بیافتد. تصمیم نامناسب اتحادیه اروپا می‌تواند توسعه کنوانسیون هنگ کنگ را تخریب کند؛ چرا که هنوز کارگاه‌هایی هستند که برای پیوستن به این کنوانسیون اقدامی نکرده‌اند.

فشار برای پذیرش کنوانسیون هنگ کنگ توسط اقتصادهای بزرگ غربی و ژاپن انجام می‌شود و اتحادیه اروپا نیز در آن نقش بسزایی دارد. اما با ارائه فهرست یاردهای اوراق کشتی مورد تأیید، اتحادیه اروپا ممکن است کار را تمام شده بنگارد و تمامی تلاش‌های بین‌المللی برای پیوستن به کنوانسیون را زیر سؤال ببرد.

منبع: تین نیوز

تصمیماتی که با آغاز سال ۲۰۱۷ میلادی گرفته خواهند شد می‌تواند صنعت جهانی اوراق کشتی‌ها را متحول کند. دانمارک و هند موافقت خود را برای پیوستن به کنوانسیون هنگ کنگ در زمینه اوراق ایمن و حافظ محیط زیست کشتی‌ها در سال ۲۰۱۷ اعلام کرده‌اند که این می‌تواند موجب به رسمیت شناخته شدن استانداردهای این صنعت در سطح جهانی شود.

همچنین در سال ۲۰۱۷ کمیسیون اروپا فهرست یاردهای مورد تأیید غیراروپایی اوراق کشتی را که مجاز به اوراق کشتی‌های تحت پرچم اتحادیه اروپا هستند، اعلام می‌کند. سؤال اینجاست که کمیسیون اروپا کدامیک از پنج کارگاه یاردهای اوراق هند را تأیید می‌کند؟ یاردهایی که پیش از اجرای کنوانسیون هنگ کنگ، ضوابط آن را رعایت کرده‌اند. این تصمیم اروپا برای صنعت اوراق کشتی‌ها در جنوب آسیا

بسیار حیاتی خواهد بود. هم‌اکنون بیش از سه چهارم کشتی‌هایی که در سراسر جهان باز یافت می‌شوند، در سواحل بنگلادش، هند و پاکستان اوراق می‌شوند. این صنعت در این منطقه توانسته است ۱۳۰ هزار کارگر را به خدمت بگیرد. این یاردهای اوراق و کارگران می‌توانند از تصمیمات سال ۲۰۱۷ متنفع و یا متضرر شوند.

سال ۲۰۱۷ این فرصت را فراهم می‌کند که استانداردها را ارتقاء دهیم، سلامت، ایمنی و رفاه کارگران را بهبود بخشیم، اثرات مخرب زیست‌محیطی این صنعت را کاهش دهیم و رویه‌های پایدارتر اوراق‌سازی را ترویج کنیم. اما همانگونه که کشتیرانی یک صنعت بین‌المللی است، اقداماتی مورد نظر در صنعت اوراق کشتی‌ها نیز باید در سطح بین‌المللی و نه در سطح یک منطقه انجام شود تا نتیجه مطلوب

افزایش آدم‌ربایی دریایی در سال ۲۰۱۶

می‌دهد. دزدان دریایی ۶۲ نفر را برای باجگیری در ۱۵ منطقه خاص ربودند. نیمی از این اتفاق تنها در غرب آفریقا بوده است، در حالی که ۲۸ مورد دیگر برای قایق‌ها، بارها و در موارد تازه‌تر برای کشتی‌های تجاری و در اطراف مالزی و اندونزی بوده است.



گزارش دفتر بین‌المللی دریانوردی نشان می‌دهد، تعداد خدمه کشتی‌هایی که در سال ۲۰۱۶ ربوده شدند، بیش از ۱۰ سال اخیر بوده است؛ علی‌رغم اینکه دزدی در دریا به کمترین میزان خود از سال ۱۹۹۸ رسیده است.

به گزارش تین‌نیوز و به نقل از Safty4Sea، در گزارش سال ۲۰۱۶ دفتر IMB بیش از ۱۹۱ مورد حمله و دزدی دریایی را ثبت کرده است.

IMB به دولت‌ها اصرار می‌کند که دولت‌ها در این خصوص سرمایه‌گذاری کنند و دزدان دریایی را شناسایی و تحت تعقیب قانونی قرار دهند.

مدیر IMB گفته است که کشتی‌ها باید در مناطق پرخطر هوشیار باشند. «مدیران کشتی‌ها باید آخرین و بهترین تمرین‌های مدیریتی را دنبال کنند و در شرایط احتمالی بتوانند از خطرات جلوگیری کنند».



بر اساس این گزارش، مدیر IMB که روند دزدی‌های دریایی را از سال ۱۹۹۱ دنبال کرده است می‌گوید: روند نزولی دزدی دریایی خبر خوبی است، اما برخی مسیرهای حمل‌ونقل دریایی همچنان خطرناک هستند و روند نگران‌کننده‌ای در برخی مناطق حساس مشاهده می‌شود. با این حال دزدی‌های دریایی کاهش یک سوم را در سال ۲۰۱۵ نشان



کاهش ترافیک کانال سوئز در سال ۲۰۱۶

کانال سوئز در ماه‌های آوریل تا نوامبر سال ۲۰۱۶، به طور میانگین، کاهش ۸۸ فروندی کشتی‌های ترانزیتی در ماه را تجربه کرد. نوشت: IHS Fairplay آمارهای منتشر شده نشان می‌دهد، از آوریل تا نوامبر سال ۲۰۱۶، ۷۰۷ فروند کشتی کمتری نسبت به مدت مشابه سال گذشته از کانال سوئز عبور کردند، به عبارت دیگر، به طور میانگین، کانال مذکور شاهد عبور ۸۸ فروند شناور کمتر در ماه بوده است. بر اساس این گزارش، قیمت پایین نفت دلیل اصلی افت پایین ترانزیت در این آبراه استراتژیکی عنوان می‌شود. لازم به ذکر است، ترانزیت کشتی‌ها در کانال سوئز در ماه نوامبر سال ۲۰۱۶ در حدود ۱۳۶۶ فروند گزارش شده که نسبت به

۱۴۰۱ فروند مدت مشابه سال گذشته، کاهش ۳۵ فروندی شناورها را نشان می‌دهد، بیشترین میزان این کاهش مربوط به تانکرها و کشتی‌های کانتینری است. علاوه بر این، ترافیک تانکر با ۳۵۳ فروند و ترافیک کشتی کانتینری با ۴۱۶ فروند، به ترتیب افت ۱۰ و ۵ درصدی را تجربه کرد، از سوی دیگر، تعداد شناورهای LNG عبوری با کاهش ۸ فروندی به ۴۴ فروند رسید، اما تعداد فله‌برها با ۲۳۷ فروند، افزایش ۱۴ درصدی را به نمایش گذاشت. ناگفته نماند، تانکرها، فله‌برها و کشتی‌های کانتینری، سه گروه عمده شناورها هستند که از کانال استراتژیک سوئز برای تردد استفاده می‌کنند. این گزارش ادامه داد: از آن جایی که معمولاً حدود ۱۰ درصد از تجارت دریایی از طریق کانال سوئز

صورت می‌گرفته است، شیب کند تجارت جهانی در کاهش ترانزیت کشتی‌ها نیز بی‌تأثیر نبوده است. با توجه به اینکه کانال سوئز منبع اصلی ارزآوری برای دولت مصر به شمار می‌آید، کاهش ترانزیت در این کانال، دولت را با چالش‌هایی روبه‌رو ساخته است، به طوری که، درآمد حاصله از این آبراه در ماه اکتبر سال ۲۰۱۶، با کاهش هفت درصدی به ۴۱۸/۱ میلیون دلار رسید. شایان ذکر است، به منظور خنثی کردن روند کاهش درآمد، مقامات کانال سوئز مذاکراتی را با کشتیرانی مرسک دانمارک، CMA CGM فرانسه و MSC سوئیس از سر گرفته‌اند تا در عوض ارائه تخفیف، مبالغ پرداختی را پیشاپیش دریافت کنند. علی‌رغم اینکه مقامات مصر به

اجرای این روش در آینده‌ای نزدیک امیدوار هستند، اما مذاکرات هنوز به نتیجه نرسیده است. قابل توجه آنکه در اوت سال ۲۰۱۵، دولت مصر کانال سوئز را با هزینه‌ای ۸/۶ میلیارد دلار توسعه داد، به طوری که مسیر دوطرفه‌ای برای ترافیک کشتی‌ها در این کانال باز شد و زمان انتظار تقلیل یافت. علی‌رغم اینکه در زمان بازگشایی، مقامات کانال سوئز اعلام کردند، این توسعه در افزایش درآمد سالانه کانال به بیش از ۱۳ میلیارد دلار تا سال ۲۰۲۳، تأثیر خواهد داشت، اما رقم ذکر شده از سوی تحلیلگران مورد تردید قرار گرفت، به طوری که به زعم آنها، این میزان افزایش درآمد، مستلزم افزایش ۱۰ درصدی تجارت جهانی در فواصل سال‌های ۲۰۱۵ تا ۲۰۲۳ خواهد بود. منبع: تین نیوز



پیش‌بینی رویدادهای زیست‌محیطی در سال ۲۰۱۷

۲۰۱۷ احتمالاً سالی مهم و محوری در راستای مبارزه با تغییرات اقلیمی جهانی و تمامی پیامدهای ناشی از آن خواهد بود.

همچنین سال ۲۰۱۶ شبیه به بسته‌ای ترکیبی برای پدیده تغییرات اقلیمی بوده است. از یک سو مصرف انرژی تجدیدپذیر هیچوقت به این میزان بالا نبوده، اما از سوی دیگر در این سال، خبرهایی مبنی بر رکورد در مصرف سوخت فسیلی هم منتشر شد. در حالی که توافق آب و هوایی

پاریس در چهارم نوامبر ۲۰۱۶ و خیلی زودتر از آنچه انتظار می‌رفت اجرایی شد و این روند، نشان‌دهنده عصر جدیدی از اقدامات بین‌المللی در بخش آب و هوایی است؛ اما چند روز پس از آن، دونالد ترامپ به عنوان رییس‌جمهور دومین کشور تولیدکننده گازهای گلخانه‌ای در جهان انتخاب شد و با مسخره خواندن گرمای جهانی، متعهد شد که هرچه سریع‌تر آمریکا خود را از توافق اقلیمی پاریس کنار بکشد. سایت مونگایی در مقاله‌ای جدید

در همین رابطه به بررسی برخی از موضوعات کلیدی در حوزه تغییرات اقلیمی جهانی پرداخته که احتمال دغدغه‌های سال ۲۰۱۷ نیز خواهند بود:

۱- آیا دونالد ترامپ توافق آب و هوایی پاریس را نقض کرده و از سرمایه‌گذاری در حوزه انرژی‌های پاک انصراف خواهد داد؟
بیش از ۹۰ کشور این توافق را تصویب کردند که در چهارم نوامبر سال ۲۰۱۶ اجرایی شدن آن آغاز

شد. تنها تصویب ۵۵ کشور که حداقل ۵۵ درصد انتشار گازهای گلخانه‌ای را برعهده داشتند برای اجرایی شدن این توافق ضرورت داشت.

تمامی ۱۹۵ کشور عضو توافق پاریس متعهد شده‌اند تا به تعهدات داوطلبانه خود برای کاهش انتشار گاز کربن جامه عمل پوشانده و از تمامی شروط توافق برای مدت سه سال پیش از تصمیم به انصراف از آن پیروی کنند، اما با انتخاب دونالد ترامپ این خبر منتشر شد که تیم او به دنبال

خورشیدی ارزان ترین شکل الکتریسته جدید عنوان شده است.

در اواسط سال ۲۰۱۵ جهان به جایگاه حائز اهمیتی دست پیدا کرد و وارد دوره‌ای شد که هر سال ظرفیت تولید انرژی‌های پاک از مجموع گاز طبیعی و ذغال سنگ بیشتر شد. هرچند هنوز گاز طبیعی و ذغال سنگ نقش کلیدی در انرژی جهانی برای سال‌های پیش رو بازی خواهد کرد.

۶ - تغییرات اقلیمی، جنگل‌ها و پروژه‌های REDD+

طبق برآوردهای انجام شده جنگل‌زدایی عامل یک پنجم تمامی تولید گازهای گلخانه‌ای در جهان است. در واقع کنترل جنگل‌زدایی نه تنها برای جنگل‌ها، بشر و حیات وحش وابسته به آنها مهم است، بلکه اقدام مناسبی جهت مقابله با تغییرات اقلیمی است.

همچنین توافق اقلیمی پاریس شامل "برنامه سازمان ملل متحد برای کاهش انتشار آلاینده‌های ناشی از جنگل‌زدایی و تخریب جنگل‌ها" (REDD+) به عنوان یک بند مستقل می‌شود.

۷ - تداوم پدیده سفیدشدگی صخره‌های مرجانی و تأثیر دیگر پدیده‌های اقلیمی بر اقیانوس‌های جهان

در سال ۲۰۱۶ اقدامات بسیاری برای حفاظت از اقیانوس‌های جهان و زیستگاه‌های اقیانوسی انجام گرفت. همچنین باراک اوباما دستور به گسترش بزرگ‌ترین منطقه حفاظت شده دریایی جهان در هاوایی داد. در این سال بیش از سه میلیون و ۶۰۰ هزار کیلومتر مربع از اقیانوس‌های جهان تحت محافظت قرار گرفتند. با این حال هنوز راهی برای حفظ تنوع زیستی دریایی از خطرات تغییرات اقلیمی وجود ندارد و همچنان فعالیت‌های افراطی بشر تأثیرات سوء بر این اکوسیستم‌ها دارد.

منبع: خبرگزاری ایسنا



کاهش دما در ماه‌های منتهی به زمستان به طور معمول موجب افزایش یخ‌های قطبی می‌شود؛ اما در دوره‌ای در اواسط ماه نوامبر وسعت یخ‌های قطبی حدود ۵۰ هزار کیلومتر مربع کاهش پیدا کرد.

در حال حاضر مشخص نیست در سال ۲۰۱۷ چه اتفاقی در انتظار قطب شمال خواهد بود اما محققان برای دومین سال متوالی پیش‌بینی کرده‌اند دمای هوا در بخش‌هایی از قطب شمال افزایش پیدا خواهد کرد.

۵ - ارزان تر شدن انرژی تجدیدپذیر در مقایسه با سوخت‌های فسیلی طبق گزارش بلومبرگ در بازارهای انرژی جهانی دگرگونی در حال رخ دادن است و برای اولین بار انرژی

دارند تا به روند پاکسازی اقتصادهایشان از کربن بدون توجه به تصمیم آمریکا ادامه دهند.

۳ - چین بزرگترین انتشاردهنده کربن و مصرف‌کننده ذغال سنگ چین برای آنکه بتواند رهبری جهان در بخش اقلیمی را در دست بگیرد، باید موضوع مصرف ذغال سنگ را بیش از هر موضوع دیگری در دستور کار خود قرار دهد.

۴ - ذوب شدن یخ‌های قطبی ادامه پیدا خواهد کرد؟

تقریباً از سال ۲۰۰۷ به بعد هر سال در فصل تابستان مسیر جنوبی گذرگاه شمال غربی که شمال آتلانتیک را به اقیانوس آرام وصل می‌کند عاری از پهنه‌های یخ می‌شود.

راه‌هایی برای نادیده گرفتن فرآیند انصراف از این توافق هستند.

۲ - واکنش کشورهای امضاءکننده توافق پاریس به تصمیم احتمالی آمریکا چه خواهد بود؟

به دنبال انتشار اخباری مبنی بر تصمیم دونالد ترامپ برای انصراف آمریکا از این توافق اقلیمی، واکنش‌های متفاوتی نشان داده شد. به طور مثال نامه‌ای به امضای نزدیک به ۴۰۰ شرکت و سرمایه‌گذار رسید که در آن از ترامپ درخواست شد تا به اجرایی شدن این توافق و سرمایه‌گذاری در اقتصاد کم کربن در داخل و خارج از آمریکا ادامه دهد.

مابقی کشورهای جهان به خصوص چین، هند و اتحادیه اروپا نیز تصمیم



همه چیز درباره

بزرگ‌ترین منطقه حفاظت شده دنیا

نمایندگان اتحادیه اروپا و ۲۴ کشور دیگر، دریای راس در قاره جنوبگان را به عنوان زیستگاه حفاظت شده حیات دریایی اعلام کردند. اما راس چه خصوصیتی دارد که انتخاب شده است؟

دریای راس، خلیجی عمیق در اقیانوس منجمد جنوبی است که بین ویکتوریا لند و ماری برد لند در جنوبگان قرار دارد. این دریا در سال ۱۸۴۱ میلادی توسط جیمز راس کشف شد و به افتخار او دریای راس نامیده شد. این دریا دست‌نخورده‌ترین زیست‌بوم دریایی دنیا و بزرگ‌ترین منطقه محافظت شده دنیا است. ۱/۵ میلیون مترمربع از این دریا در ۳۵ سال آینده از صید و ماهیگیری تجاری محافظت خواهد شد. این دریا فقط دو درصد اقیانوس منجمد جنوبی را تشکیل می‌دهد؛ اما زیستگاه ۳۸ درصد پنگوئن‌های آدلی، ۳۰ درصد مرغان باران و ۶ درصد نهنگ‌های مینک قطب جنوب است.

دریای راس همچنین محل زندگی شمار عظیمی کریل (سخت‌پوستی کوچک شبیه میگو) است که غذای اصلی نهنگ‌ها و

فک‌ها را تشکیل می‌دهد. صید بیش از حد و تغییرات آب و هوایی تأثیر قابل توجهی بر جمعیت کریل‌ها گذاشته و باعث نگرانی شده است.

پوشش گیاهی و جانوری این دریا مانند دیگر مناطق دریایی جنوبگان است. آب‌های این دریا که سرشار از مواد غذایی است فراوانی پلانکتون‌ها را سبب شده که این پلانکتون‌ها به نوبه خود غذای گونه‌های بزرگ‌تری همچون ماهیان، فک‌ها، وال‌ها و پرندگان

ساحلی و دریایی را تأمین می‌کنند. گروه‌های فراوانی از پنگوئن‌های آدلی و امپراتور را در شماری از مکان‌های اطراف دریای راس می‌توان مشاهده کرد.

این منطقه از نظر تأمین مواد مغذی اعماق اقیانوس که با جریان‌های اقیانوسی به دیگر نقاط جهان برده می‌شود اهمیت اساسی در حیات در کره زمین دارد. صید بیش از حد و تغییرات آب و هوایی تأثیر قابل توجهی بر جمعیت کریل‌ها گذاشته و باعث نگرانی

شده است.

دریای راس یکی از آخرین پهنه‌های آبی زمین است که هنوز از فعالیت‌های انسانی آسیب ندیده، با این حال آلودگی، ماهیگیری بیش از اندازه و رها ساختن گونه‌های مهاجم در این دریا به شدت آنرا تهدید می‌کند. با توجه به این که دریای راس تقریباً از دست‌اندازی‌های بشر در امان مانده، به مثابه یک آزمایشگاه طبیعی است.

منبع: خبرآنلاین





پایان مأموریت کارشناسان صندوق بین‌المللی پول در ایران

مأموریت کارشناسان صندوق بین‌المللی پول در ایران پایان یافته و اکنون آنها به دولتمردان توصیه می‌کنند که ارز را تک‌نرخ کرده و سرمایه بانک‌ها را افزایش دهند تا زمینه برای ثبات اقتصاد فراهم شود. مأموریت هیات اعزامی از سوی صندوق بین‌المللی پول برای بررسی اقتصاد ایران به پایان رسید و حال گزارشات رسمی از این سفر بر روی سایت رسمی صندوق بین‌المللی پول قرار گرفته است. در گزارشی که بانک مرکزی به صورت رسمی اعلام کرده، البته عنوان شد که دیدگاه‌های بیان شده در این گزارش، نظرات کارکنان صندوق است و لزوماً دیدگاه هیأت

مدیره صندوق را منعکس نمی‌کند. در این میان، هیأت اعزامی بر اساس یافته‌های اولیه این مأموریت گزارشی تهیه می‌کنند که پس از تأیید مدیریت صندوق، برای بحث و تصمیم‌گیری به هیأت اجرایی صندوق ارائه می‌شود. در گزارش مأموران صندوق بین‌المللی پول آمده است:

۱- افزایش تولید و صادرات نفت، زمینه لازم برای افزایش رشد اقتصادی و برون‌رفت از وضعیت رکودی سال ۱۳۹۴ (۲۰۱۵-۲۰۱۶) را فراهم می‌کند.

۲- توصیه می‌گردد ایران، شرایط لازم برای ثبات پایدار اقتصاد کلان و رشد اقتصادی را فراهم نماید.

۳- صندوق بین‌المللی پول از پابندی قوی ایران نسبت به اصلاح مقررات مبارزه با پولشویی و تأمین مالی تروریسم (AML.CFT) که در جهت تسهیل توسعه روابط کارگزاری بانکی است، استقبال می‌نماید. بر این اساس، خانم پرفیلد، رئیس هیأت صندوق بین‌المللی پول در گزارش خود اعلام کرده است: "انتظار می‌رود رشد تولید ناخالص داخلی به قیمت‌های حقیقی، به حدود ۶/۶ درصد در سال ۱۳۹۵ (۲۰۱۶-۲۰۱۷) بالغ گردد".

هیأت مشاوره ماده ۴ صندوق بین‌المللی پول، به سرپرستی خانم کاترینا پرفیلد، از سوم تا چهاردهم

دسامبر ۲۰۱۶ (۲۴-۱۳ آذر ۱۳۹۵) برای انجام مذاکرات و تهیه گزارش سالانه از وضعیت اقتصاد ایران، به تهران سفر کرد. هیأت مباحثات و مذاکرات سازنده و شفافی با مقامات ارشد دولت، بانک مرکزی، و نمایندگان بخش خصوصی داشت. در پایان این ملاقات، خانم پرفیلد بیانیه زیر را منتشر نمود:

"به دنبال اجرای برنامه جامع اقدام مشترک (برجام) و افزایش تولید و صادرات نفت، انتظار می‌رود رشد تولید ناخالص داخلی به قیمت‌های حقیقی در اقتصاد ایران افزایش یافته و به ۶/۶ درصد در سال ۱۳۹۵ (۲۰۱۶-۲۰۱۷) بالغ گردد. همچنان که تولید

نفت در سال ۱۳۹۶ (۲۰۱۷-۲۰۱۸) به سطح طبیعی خود می‌رسد و رشد بخش غیرنفتی در سطح متوسطی قرار می‌گیرد، پیش‌بینی می‌گردد رشد اقتصادی در سال آینده در سطح ۳/۵ درصد قرار گیرد. با توجه به سیاست‌های محتاطانه اجراء شده در سال‌های اخیر، پیش‌بینی می‌گردد نرخ تورم در سال ۱۳۹۵ (۲۰۱۶-۲۰۱۷) به حدود ۹ درصد برسد، هرچند که به دلیل اثر افزایش نرخ ارز، پیش‌بینی می‌شود این نرخ برای سال ۱۳۹۶ (۲۰۱۷-۲۰۱۸) به اندکی بیشتر از ۱۱ درصد برسد.

"چالش فعلی فراهم نمودن شرایط

در انتشار داده‌ها، فرایند اصلاحات را تقویت می‌کند".

"اعمال سیاست‌های محتاطانه بودجه‌ای و مدیریت نقدینگی در پایین نگه داشتن و تثبیت نرخ تورم از اهمیت حیاتی برخوردار است. لازم است دولت اعطای اعتبارات مستقیم خود را به سرعت محدود نموده و با تعدیل قیمت‌های تحت تنظیم و مدیریت، از فشار نقدینگی بکاهد. لازم است بانک مرکزی از استقلال بیشتر و ابزارهای قوی‌تر برای حفظ تورم پایین برخوردار باشد. هیأت مشاوره ماده ۴ از تعهد مقامات بانک مرکزی نسبت به یکسان‌سازی نرخ ارز و بازگشت به



برای حصول ثبات پایدار اقتصاد کلان و رشد اقتصادی است. هیأت مشاوره ماده ۴ پیشنهاد می‌کند مجموعه‌ای از اصلاحات جامع و هماهنگ با هدف حمایت از تورم پایین و پایدار، تجدید ساختار و افزایش سرمایه بانک‌ها، طراحی و اجرای سیاست مالی در چارچوب میان‌مدت برای حمایت از اصلاحات و اولویت‌بخشی به تغییرات حقوقی و مقرراتی که تسهیل در امور سرمایه‌گذاری، حمایت از ایجاد شغل و بهبود نظام تدبیری که این اهداف را تحقق می‌بخشد، مورد توجه قرار گیرد. ارتقای کیفیت اطلاعات، سهولت دسترسی، و رعایت نظم زمانی

نظام نرخ شناور مدیریت شده استقبال نموده و توصیه می‌کند این فرآیند به منظور برخورداری از انعطاف لازم برای مقابله با شوک‌های خارجی با سرعت دنبال گردد".

"ضروری است که بانک‌ها هرچه سریع‌تر مورد تجدید ساختار قرار گرفته و سرمایه آنها به منظور حفظ ثبات مالی و کاهش نرخ‌های بالای تسهیلات افزایش یابد. هیأت توصیه می‌نماید که بانک‌های مشکل‌دار و مواجه با کمبود منابع، تحت نظارت دقیق قرار گرفته و همچنین یک برنامه ارزیابی کیفیت دارایی بانک‌ها برای تعیین نقشه راه مناسب به منظور

تقویت سرمایه بانک‌های توانمند و حل و فصل مشکلات بانک‌های غیرتوانمند آغاز گردد. تقویت سرمایه بانک‌های دولتی باید منوط به معیارهایی باشد که متضمن ارتقای توانمندی تجاری آنها باشد".

"هیأت صندوق از تعهد قوی ایران به اصلاح ساختار مبارزه با پولشویی و تأمین مالی تروریسم (AML/CFT)، که به تسهیل ارتباط بانکی با نظام مالی جهانی و گسترش و تقویت روابط کارگزاری بانکی کمک می‌کند، استقبال می‌نماید. در تمام بانک‌های ایرانی، واحدهای مختص به AML/CFT ایجاد گردیده است. مقامات بانک مرکزی یک برنامه اجرایی در سطح بالا با گروه ویژه اقدام مالی (FATF) را آغاز کرده و تقاضای خود برای ارزیابی جامع برنامه AML/CFT ایران در سال ۲۰۱۸ را به صندوق بین‌المللی پول ارائه کرده‌اند. هیأت صندوق بر ضرورت اجرای کامل برنامه گروه ویژه اقدام مالی (FATF) و پیشبرد اثربخشی این چارچوب تأکید دارد".

"سیاست بودجه‌ای می‌باید ضمن ایجاد فضای حمایت از رشد اقتصادی، زمینه و مدیریت فشارهای هزینه‌ای را فراهم نماید. بدهی بخش عمومی اقتصاد ایران به دلیل صدور و انتشار جدید اوراق بدهی دولت جهت ایفای تعهدات مالی و تجدید ساختار بانک‌ها افزایش خواهد یافت. تهیه و تدارک چارچوب میان مدت بودجه‌ای (MTF) با هدف تعدیل تدریجی کسر بودجه غیرنفتی (بدون نفت) می‌تواند ضمن پاسخگویی به فشارهای هزینه‌ای، دوام‌پذیری سطح بدهی‌های عمومی را تضمین کند. اقداماتی که به توسعه و تجهیز منابع داخلی درآمد و بهبود ساختار و کارایی هزینه‌های دولت می‌انجامد، تضمین خواهد نمود که تعدیلات به تقویت رشد اقتصادی و حمایت از فقرا منجر خواهد شد".

"اصلاحات لازم در زمینه‌های قانونی و مقرراتی در افزایش جذابیت

اقتصاد ایران برای سرمایه‌گذاران خارجی نقشی اساسی دارد. برقراری یک نظام ثبتی در خصوص مالکین ذی‌نفع در شرکت‌ها و تقویت چارچوب مقابله با فساد اقتصادی، دستاوردهای اصلاحات مبارزه با پولشویی و تأمین مالی تروریسم (AML/CFT) را تکمیل خواهد نمود. بهبود جهت‌گیری تجاری شرکت‌های دولتی، کاهش مقررات دست‌وپاگیر و رقابت آزادتر موجب فراهم شدن فضای لازم برای رشد و توسعه بخش خصوصی خواهد شد".

"برنامه توسعه ششم نیاز مبرم به ایجاد مشاغل جدید را مورد شناسایی قرار داده است. نظام آموزشی کشور باید به گونه‌ای تنظیم گردد که انطباق بهتری بین مهارت‌های فارغ‌التحصیلان و نیازهای شغلی کارفرمایان ایجاد کند. افزایش نرخ اشتغال و مشارکت زنان به ایجاد ظرفیت‌های رشد بالاتر منجر خواهد شد. بیش از نیمی از دانشجویان دانشگاه‌ها را زنان تشکیل می‌دهند و دولت می‌تواند فرصت‌های شغلی برای آنان را با وضع قوانین ضد تبعیض جنسیتی و سیاست‌های هدفمند برای بازار کار فعال، افزایش دهد".

"هیأت مشاوره ماده ۴ صندوق مراتب سپاسگزاری و تشکر خود را بابت همکاری‌ها و گفتگوهای دوستانه و شفاف مسئولین بانک مرکزی، وزارت امور اقتصاد و دارایی، سازمان برنامه و بودجه، معاون رئیس‌جمهور در امور زنان و خانواده، طرف‌های مذاکره‌ای در وزارت نفت و وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی، مرکز پژوهش‌های مجلس، سازمان هدفمندسازی یارانه‌ها، صندوق توسعه ملی و نمایندگان بخش‌های خصوصی و مالی ابراز می‌نماید. هیأت صندوق یک گزارش کارشناسی از این ملاقات را تهیه نموده و در ماه مارس سال ۲۰۱۷، برای بحث و بررسی به هیأت اجرایی صندوق تقدیم خواهد کرد".

منبع: خبرگزاری اقتصاد ایران



سهم اقتصادهای دنیا از رشد ۲۰۱۷

چین در سال‌های آینده میلادی باشد؛ این در حالی است که ژاپن، انگلیس و کشورهای منطقه یورو هم از جمله دیگر کشورهایی هستند که رشد اقتصادی پیش‌بینی شده برای آنها در گزارش جدید صندوق بین‌المللی پول افزایش یافته است. انگلیس از معدود کشورهایی

است که رقم پیش‌بینی شده برای رشد اقتصادی آن برای سال جاری میلادی افزایش ولی برای سال آینده میلادی (۲۰۱۸) کاهش یافته است؛ بر این اساس، انتظار می‌رود که لندن به زودی مذاکرات دو ساله با کشورهای عضو اتحادیه اروپا را برای خروج این کشور از این اتحادیه آغاز کند که این مسئله می‌تواند بر تحولات اقتصادی در ماه‌ها و سال‌های آتی تاثیرگذار باشد.

همچنین رشد اقتصادی منطقه خاورمیانه، افغانستان، پاکستان و شمال آفریقا هم در گزارش جدید صندوق بین‌المللی پول با کاهشی سه دهم درصدی برای سال ۲۰۱۷ و یک دهم درصدی برای سال ۲۰۱۸ (نسبت به گزارش قبلی) به ترتیب ۳/۱ درصد و ۳/۵ درصد تخمین زده شده است.

خواهد گذاشت؛ همچنین این صندوق رقم پیش‌بینی شده برای رشد اقتصادی مکزیک برای سال‌های ۲۰۱۷ و ۲۰۱۸ را هر یک شش دهم درصد کاهش داده است. رشد اقتصادی هند در سال جاری میلادی نیز در گزارش جدید این نهاد پولی از ۷/۶ درصد به ۷/۲ درصد کاهش یافته است؛ اما رقم پیش‌بینی شده برای رشد اقتصادی چین در سال جاری میلادی با سه دهم درصد افزایش به ۶/۵ درصد رسیده، اما شش درصد رشد پیش‌بینی شده برای اقتصاد چین در سال ۲۰۱۸ میلادی تغییری نکرده است.

در واقع، تکیه دولت چین به محرک‌های پولی، رشد سریع بدهی‌های دولتی و ناکامی در مدیریت بدهی شرکت‌های سهامی، می‌تواند مانعی برای رشد اقتصادی

این کشور در سال جاری میلادی یک دهم درصد و در سال ۲۰۱۸ بالغ بر چهار دهم درصد نسبت به پیش‌بینی قبلی افزایش یافته و به ترتیب به رقم ۲/۳ و ۲/۵ درصد برسد.

حرکت دلار در مسیر صعودی، تثبیت قیمت نفت، افزایش فشار تورمی و شتاب عادی‌سازی سیاست‌های پولی در آمریکا از دیگر پیش‌بینی‌های صندوق بین‌المللی پول برای آینده اقتصاد بین‌المللی است.

گزارش جدید این صندوق یادآور شده که با وجود افزایش قیمت نفت و کالا که به سود کشورهای صادرکننده نفت همچون نیجریه خواهد بود، افزایش شیب منحنی بازدهی اوراق خزانه‌داری آمریکا احتمالاً اثری منفی در برخی بازارهای نوظهور همچون مکزیک

صندوق بین‌المللی پول با افزایش رقم پیش‌بینی شده برای رشد اقتصادی برخی کشورها از جمله چین و آمریکا در سال جاری و آینده میلادی، درباره احتمال تضعیف شماری از اقتصادهای نوظهور هشدار داد.

به گزارش مهر به نقل از خبرگزاری رویترز، رقم پیش‌بینی شده برای رشد جهانی در گزارش جدید صندوق بین‌المللی پول تغییری نکرده و همچنان رشد ۳/۴ درصدی برای سال ۲۰۱۷ و ۳/۶ درصدی برای سال ۲۰۱۸ را نشان می‌دهد. این نهاد بین‌المللی پیش‌بینی کرده که با سیاست‌های تجاری و اقتصادی دولت جدید آمریکا که مبتنی بر کاهش مالیات‌های پرداختی شرکت‌ها و صرف هزینه‌های زیرساختی است، تولید ناخالص داخلی (GDP)

بررسی آینده اقتصاد ایران

در پروژه «ایران ۲۰۴۰» استنفورد



ایجاد یک طرح جداگانه بود که بر روی مطالعه توسعه اقتصادی ایران تمرکز کرده است. با توجه به برداشته شدن تحریم‌ها پس از توافق هسته‌ای، ضرورت این امر بیش از پیش حس می‌شود.

پویا آزادی، مدیر پروژه ایران ۲۰۴۰ استنفورد، گفت: تحلیلی که نگاه دقیقی درباره آنچه در ایران رخ می‌دهد و چشم‌انداز آینده‌اش ارائه کند، فقدان حس می‌شود.

مرحله نخست این پروژه موضوعات مربوط به اقتصاد، انرژی، آب، محیط زیست، کشاورزی و حمل و نقل ایران را پوشش می‌دهد.

ایران، و نگاه به آن از نقطه نظر صرفاً اقتصادی، بدون در نظر گرفتن مسائل سیاسی است ... بیاپید حقایق را جمع‌آوری کنیم، مشکلات و راه‌حل‌ها را شناسایی کنیم و آنها را روی یک وبسایت در یک مکان قرار دهیم."

در طول ۱۰ سال گذشته، به منظور توسعه دوره‌های استنفورد، برنامه مطالعات ایران بر روی موضوعاتی مانند سینما، هنر، شعر، سیاست و زبان ایرانی کار کرده و به مرکزی برای تحقیق در مورد ایران تبدیل شده است. میلانی گفته که طبیعتاً گام بعدی،

و ارزیابی پیامدهای احتمالی در اقتصاد جهان است. این پروژه، "ایران ۲۰۴۰" نامیده می‌شود چرا که ماهیت آن نگاه به جلو و بررسی اقتصاد ایران در درازمدت است.

این ابتکار، به عنوان مرکزی برای محققان در سراسر جهان، به ویژه دانشمندان ایرانی در خارج از کشور عمل می‌کند، و توسط برنامه مطالعات ایران و مرکز دموکراسی، توسعه و حاکمیت قانون در دانشگاه استنفورد برگزار شده است.

مدیر برنامه مطالعات ایران، و محقق در مؤسسه هوور گفته است: "هدف از این طرح، مطالعه اقتصاد

طرح پژوهشی جدیدی در دانشگاه استنفورد، به نام پروژه "ایران ۲۰۴۰" آغاز شده که برای تحلیل داده‌محور وضعیت فعلی اقتصاد ایران و این که اقتصاد ایران در آینده به چه شکل خواهد بود، متخصصان امر را گرد هم می‌آورد.

به گزارش تابناک اقتصادی به نقل از سایت دانشگاه استنفورد، برنامه "مطالعات ایران" دانشگاه استنفورد، حدود ۸ ماه پیش پروژه ایران ۲۰۴۰ استنفورد را راه‌اندازی کرد که هدف آن، انجام تحقیقات میان‌رشته‌ای در مورد مسائل اقتصادی و فنی درازمدت این کشور، توسعه پایدار،

بزرگ‌ترین اقتصادهای بیمار در سال ۲۰۱۶

سه اقتصاد از ۱۰ اقتصاد بزرگ سال ۲۰۱۶ را با وضعیت بدتری از آنچه در ابتدای سال داشتند، به پایان رساندند در حالی که خودشان مسبب این وضعیت بودند.

به گزارش ایسنا، پایگاه "خبری سی ان ان مانی" در گزارشی نوشت: دو همه‌پرسی و یک تجربه ارزی کم‌سابقه این اقتصادها را با ابهام زیادی در سال ۲۰۱۷ روبرو ساخته است. این اقتصادها عبارتند از:

انگلیس

نخستین لوزه سال در ۲۳ ژوئن با برگزاری همه‌پرسی انگلیس برای ترک اتحادیه اروپا اتفاق افتاد. همه‌پرسی بریگزیت تأثیر فوری بر بازارهای جهانی داشت و به ریزش سهام منجر شد. بازارها اندکی بعد احیا شدند، اما بزرگ‌ترین متضرر، ارز انگلیس بود.

پوند به پایین‌ترین سطح بیش از ۳۰ سال اخیر در برابر دلار سقوط کرد. این ارز از آن زمان ثبات یافته، اما همچنان ۱۸ درصد از ارزش خود را در برابر دلار آمریکا از دست داد که باعث شد قیمت کالاهای ضروری افزایش پیدا کند. پیش‌بینی می‌شود رشد تورم این کشور در سال ۲۰۱۷ تسریع شود.

اما آنچه که آسیب بیشتری داشته است، ابهامی است که اقتصاد انگلیس با جدایی از بزرگ‌ترین شریک تجاری خود با آن روبروست و همچنین این خطر وجود دارد که شرکت‌ها فعالیتشان را به خارج از این کشور منتقل کنند.

انگلیس از یکی از سریع‌ترین نرخ‌های رشد اقتصادی در میان کشورهای گروه هفت برخوردار بود، اما اقتصاد این کشور در سال ۲۰۱۷ ممکن است با کندترین روند توسعه

در هفت سال گذشته مواجه شود.

هند

چه اتفاقی می‌افتد وقتی کشوری که با پول نقد سر و کار دارد، به یکباره تصمیم بگیرد بخش عظیمی از اسکناس‌های خود را جمع‌آوری کند؟ هند در هشتم نوامبر که نازندرا مودی، نخست‌وزیر این کشور اعلام کرد اسکناس‌های ۵۰۰ و ۱۰۰۰ روپیه دیگر قانونی نیستند، تلاش کرد پاسخ این پرسش را پیدا کند. این اسکناس‌ها با اسکناس‌های ۵۰۰ و ۲۰۰۰ روپیه‌ای جدید تعویض خواهند شد.

این اقدام غیرمنتظره باعث ایجاد هرج‌ومرج در میان میلیون‌ها نفری شد که در تلاش برای به دست آوردن پول جدید بودند. شرکت‌ها از کمبود نقدینگی رنج بردند و چرخ‌های حرکت اقتصاد هند کند شد.

انتظار می‌رود نرخ رشد ۳/۷ درصد هند که رویای هر اقتصاد بزرگی است، کاهش قابل توجهی پیدا کند. بانک مرکزی هند نرخ رشد مورد پیش‌بینی برای سال مالی ۲۰۱۶ را به میزان ۵/۰

درصد کاهش داده است و تحلیل‌گران می‌گویند صدمات بر اقتصاد ممکن است شدیدتر از حد انتظار باشد.

دولت هند اعلام کرده ممنوعیت این اسکناس‌ها با هدف مقابله با فرار مالیاتی و جعل اسکناس انجام گرفته است و در بلندمدت به نفع کشور خواهد بود. اما مخالفان سیاسی این اقدام را زیر سؤال برده و می‌گویند آیا ارزش هزینه‌ای که برای آن پرداخت می‌شود را دارد.

ایتالیا

مردم ایتالیا روز چهارم دسامبر ۲۰۱۶ به اتفاق آراء علیه اصلاحات قانون اساسی که از سوی مائو رنزی، نخست‌وزیر این کشور پیشنهاد شده بود، رأی منفی دادند. هدف این اصلاحات پایان دادن به بن‌بست سیاسی و احیای اقتصاد راکد ایتالیا بود.

رنزی روز بعد استعفا کرد. ابهام سیاسی و اقتصادی پیامد این همه‌پرسی، بدون هزینه نبوده است. سرمایه‌گذاران نگران حاضر نشدند از

بانک مونته دی پاسکی دی سیه‌نا که قدیمی‌ترین بانک جهان است و به پنج میلیارد دلار نیاز مبرم دارد تا سر پا بماند، حمایت کنند.

دولت ایتالیا ناچار شد به نجات مالی این بانک اقدام کند و برداشت از یک صندوق نجات ۲۱ میلیارد دلاری برای این منظور، به حجم عظیم بدهی این کشور که به ۲/۳۴ تریلیون دلار بالغ می‌شود، افزود.

بانک‌های ایتالیا تنها یکی از مشکلات هستند. تهدید انتخابات زودهنگام فعلاً فروکش کرده است؛ اما اگر روی دهد، احزاب عوام‌گرای چپ‌گرا و راست‌گرا ممکن است از نارضایتی فزاینده عمومی در اروپا بهره‌برداری کنند. یکی از این احزاب برگزاری یک همه‌پرسی به سبک بریگزیت را یکی از شعارهای اصلی انتخاباتی خود قرار داده است.

تحلیل‌گران می‌گویند احتمال برگزاری چنین همه‌پرسی ضعیف است، اما ریسک‌های سیاسی در اروپا رو به رشد است.

منبع: خبرگزاری ایسنا



چگونه یک

مدیرعامل موفق باشیم؟

و سرمایه‌گذاران‌شان افزایش دهند. آن دسته از مدیرانی که فعالیت‌هایشان به طور پیوسته موفق بوده است در برابر این وسوسه مقاومت می‌کنند.

جان گریت هاوس، کارآفرین، سرمایه‌گذار، و استاد دانشگاه

۳ - می‌توانند غیرمتعارف باشند «مدیرعامل زاپوز به ایده‌های خود اعتقاد راسخ دارد. از مثال‌های بزرگی مثل پیشنهاد پول به افراد برای ترک شرکت بعد از آموزش و خاتمه دادن به خدمت کارکنان در صورت هماهنگ نشدن با سیستم مدیریتی جدیدش گرفته تا مثال‌های کوچک‌تری از انتخاب او برای زندگی در محل استقرار کاروان‌ها کنار محل کارش و نگهداری گونه‌ای لامای اهلی شده فارغ از پولی که از فروش استارت‌آپ تک شاخ خود به آمازون به دست آورده است، نشان می‌دهند او برای دنبال کردن باورهای حقیقی خود مصمم است و اجازه نمی‌دهد کسی بر سر راه چشم‌اندازش قرار بگیرد». دانیل رودیک، یکی از مؤسسين اگزکت مدیا

۴ - ریزبین هستند اما مدیریت ذره بینی نمی‌کنند

«مدیرعامل باید ریزبین باشد، اما از مدیریت ذره‌بینی بپرهیزد (میان این دو تفاوت هست). ساختن یک شرکت یعنی کاری کنیم تمام اجزا به درستی کنار یکدیگر قرار بگیرند تا این ماشین بتواند در مقیاس درست نتایج قابل پیش‌بینی داشته باشد».

هنینگ مو، مأمور فروش و کارآفرین

۵ - جرأت انجام کارهای بزرگ را دارند

«جالب است که کسی از جرأت حرفی نمی‌زند. حتی قدم گذاشتن داخل این گود نیز جرأت می‌خواهد. از آنجا به بعد نیز، وقتی تمام اطرافیان‌تان به شما می‌گویند

مارک ساستر، از شرکای آپفرانت ونچرز.

۲ - اولویت اول را به منفعت شخصی خود نمی‌دهند

«اغلب کارآفرینان حد معینی از منفعت شخصی را در نظر می‌گیرند که این مشکلی ندارد. با این حال، رهبران سریالی و موفق استارت‌آپ‌ها، منافع ذی‌نفعانشان را بر منفعت شخصی‌شان مقدم می‌دارند. موقعیت‌های اجتناب‌ناپذیری ممکن است پیش بیاید که در آنها مدیران اصلی می‌توانند دور از چشم بقیه زدوبند کنند و درآمد خود را به قیمت کوتاهی در حق همکاران

توانمند پیدا می‌کنند. در دنیای کسب و کار معمولاً شرکت‌هایی به موفقیت می‌رسند که مدیرعامل‌های خوبی داشته باشند و این نقطه قوت آنان محسوب می‌شود. در ادامه با ما همراه باشید تا برخی از ویژگی‌های این مدیرعامل‌ها را که از نظر کارآفرینان، برجسته و مهم است برایتان بگوییم.

۱ - در عمل با هوش هستند، نه فقط روی کاغذ

«رفتن به بطن بازار و درک مشتری خیلی بیشتر از کتاب خواندن و تحقیق با رایانه اهمیت دارد».

موفقیت یک مدیرعامل موفق در گرو چیست؟ آیا یک مدیرعامل موفق ویژگی‌های خاصی دارد؟ آیا مدیرعامل‌های موفق دارای ویژگی خاصی هستند که آنها را تبدیل به یک فرد موفق کرده است؟ با ما در این نوشتار همراه باشید تا از ۱۲ ویژگی یک مدیرعامل موفق برای‌تان بگوییم.

پس از اینکه یک شرکت نوپا شروع به فعالیت می‌کند با موج زیادی از مشکلات و گرفتاری‌های تازه روبه‌رو می‌شود و اینجا است که اداره کردن چنین شرکتی نیاز به یک ریاست و مدیریت قوی و

قرار می‌گیرد».

آلیس چان، مشاور روابط عمومی
۱۱- خوش شانس هستند

«هر کسی که جزو ۱۰ درصد مدیران عامل موفق قرار داشته باشد و نپذیرد در این مسیر خیلی خوش شانس بوده است، خودش را گول می‌زند».

کریس پاتریک، یکی از مؤسسين
تو تن

۱۲- هر روز برای یادگیری
آمادگی دارند

«شما باید هر روز چیز تازه‌ای یاد بگیرید. هرچه زودتر بتوانید چرخه‌های بازخوردی خود را ایجاد کنید و سازمانتان را به سازمان یادگیرنده‌ای بدل کنید که بتواند خودش را با اتفاقاتی که در بازار می‌افتد وفق دهد و بر اساس آن عمل کند، عملکرد بهتری خواهید داشت».

جوزف پوئوپولو

منبع: خبرگزاری اقتصاد ایران

جرارد دانفورد

۹- خوب می‌دانند چگونه به دیگران انگیزه بدهند

«آنها نه تنها خوب می‌دانند چگونه ایده و دیدگاه خود را بفروشند، بلکه انرژی و انگیزه دادن به دیگران برای ادامه راه را نیز خوب بلد هستند».

یولیشکا وای دی

۱۰- از حد مشخصی از تنش لذت می‌برند

«من فکر می‌کنم توانایی پذیرا شدن تنش‌های خلاقانه، کاوش و اجازه دادن به بروز آن چیزی است که مدیران عامل برتر را از بقیه ۹۰ درصد این جمع متمایز می‌کند. من مدیران عامل زیادی را دیده‌ام که سعی می‌کنند از کشمکش اجتناب کنند یا اغلب مواقع به دنبال رسیدن به اتفاق نظر هستند و این می‌تواند خلاقیت را از بین ببرد. البته این تنها یکی از ویژگی‌هایی است که در کنار دیگر ویژگی‌ها

گزارش‌های مستقیم) باید بخشی از مسئولیت‌های خود را به دیگران واگذار کنید.

در این مرحله زیردستان شما معمولاً اول به دنبال راهنمایی‌های شما هستند، سپس بر اساس آن اقدام می‌کنند. اما اگر (از طریق گزارشات مستقیم) ۱۰۰۰ نفر را مدیریت می‌کنید، زیردستان شما ابتدا عمل می‌کنند و سپس به شما گزارش می‌دهند. برای هر یک از این مراحل، مهارت‌های متفاوتی نیاز است».

جان باکاس، سرمایه‌گذار و کارآفرین سابق

۸- ذاتاً فروشنده هستند

«اگر نتوانید محصول یا خدمات خود را بفروشید نخواهید توانست کسب و کار خود را به راه بیندازید. بنابراین اگر متقاعد کردن دیگران به پذیرش تفکر شما در ذاتتان نیست، هیچگاه نخواهید توانست کسب و کار خود را برپا کنید».

این کار دیوانگی است، باید جرأت ادامه دادن مسیر خود را داشته باشید. باید جرأت انجام کاری که فکر می‌کنید درست است را داشته باشید؛ فارغ از اینکه عقل سلیم در این باره چه می‌گوید. و در نهایت، باید جرأت این را داشته باشید که یک سر و گردن بالاتر از دیگران بایستید، استثنایی باشید، دشمن پیدا کنید، وقتی هر کس دیگری می‌گوید بله، بتوانید نه بگویید، و آنقدر اعتماد به نفس داشته باشید که بتوانید خودتان باشید».

تولیس دیموپولوس، وکیل استارت‌آپ، دفتر وکالت سوفوس

۶- به جای خیالات واهی، واقع‌نگر هستند

«مدیران فوق‌العاده استارت‌آپ‌ها، قاعده بازی خود را می‌فهمند. آنها می‌دانند کمتر از یک درصد استارت‌آپ‌های حوزه فناوری در طول حیات خود به ارزش یک میلیارد دلار می‌رسند. آنها کاملاً در جریان این حقیقت هستند که این صنعت با وجود زحمت فراوان، موفقیت‌های چشمگیر کم‌تعدادی رقم می‌زند».

کریستوفر لاکهید، یکی از مؤسسين

۷- توانایی تفویض اختیار را دارند

«کار مؤسسين از آن جهت حائز اهمیت است که می‌توانند کارهای زیادی انجام دهند. انرژی نامحدود، عشق و زمان از ویژگی‌های آنهاست. اما بسیاری از آنها وقتی شرکتشان به مرحله‌ای می‌رسد که باید بخشی از کارهای خود را به دیگران واگذار کنند، ناموفق عمل می‌کنند، چون می‌خواهند همه چیز را خودشان کنترل کنند. می‌توان نام این را قانون ده تایی‌ها گذاشت. اگر مدیریت صفر تا ده نفر را بر عهده دارید، کنترل همه چیز در دستان شماست. اما اگر ۱۰۰ نفر را تحت مدیریت خود دارید (به واسطه





چطور می‌توان یک برند موفق داشت؟

شرکت‌ها در ابتدا می‌خواهند معتبر به نظر آیند؛ پس نام و برندی به خود می‌دهند که در آن بخش با دیگران جور باشد. تا مدتی این کار دوام دارد ولی بعد آنها بزرگ‌تر شده و با رقابت سنگینی روبه‌رو می‌شوند و همان عامل‌های سابق، کسب‌وکارشان را در تنگنا قرار می‌دهد. دیگر به ندرت به آنها توجه می‌شود و رقابت سنگین باعث

در ذهن دارید. با ایجاد برندی که تمرکزش بر آن مقطع است، برای خود برندی خواهید ساخت که با بلوغ پیدا کردن به آن می‌رسید نه برندی که با بلوغ پیدا کردن باید دائم عوضش کنید. مقطع موفقیت‌تان را برند کنید، نه مسیر موفقیت‌تان را. بسیاری از برندها، برندی برای حال حاضر هستند نه ورای آن. این

راهنما را داشته باشد. از بزرگ‌ترین نقاط قوت شما به عنوان کارآفرین یکی از همین کسب‌وکارهای خاطرجمع این است که توانایی خیال‌پردازی دارید. برندتان نیز باید این خیال و رویای آینده‌تان را بازتاب دهد. بنابراین، برندسازی‌تان باید آن مقطع موفقیت را نشان دهد، یعنی دقیقاً همان تصویری که از موفقیت

شرکت‌ها از زمان استارت‌آپ بودن تا بلوغ خود چندین مرحله را طی می‌کنند و هر مرحله جنبه‌جوش خاص خود را دارد. کسب‌وکارهای خاطرجمع با تجسم کردن اهدافشان از همان روز اول می‌توانند برای خود برندی بسازند که در آینده به آن متکی باشند. برندی که برای مشتریان، مدیران، کارکنان و سرمایه‌گذاران حکم یک



دیده‌اید؟ و چرا اینقدر با چیزی که مردم اکنون از آن برخوردارند فرق دارد؟ قدم بعد این است که مقطع موفقیت‌تان را مشخص کنید. منظور این است که با خود حساب کنید که کسب‌وکارتان روزی چه شکلی خواهد بود.

۲- چقدر بزرگ خواهد بود؟ برای جواب به این سؤال از خودتان بپرسید: بیشترین میزان سود در کجا عاید خواهد شد؟ آیا در مقیاس پرسودترین خواهید بود یا به عنوان یک متخصص؟ محلی، ملی و یا جهانی؟ با اینکه وسوسه بزرگ شدن بر اکثر کارآفرینان چیره می‌شود اما واقعیت امر این است که سود همیشه در بزرگ شدن نیست.

۳- جنب‌وجوش در این بخش به چه صورت است؟ در سال‌های آینده این فضا چقدر شلوغ‌تر خواهد شد؟ بخش‌های شلوغ‌تر احتمالاً به معنای رقابت بیشتر است. برای متمایز بودن چقدر باید متفاوت باشید؟

۴- پیش از تنوع یافتن چقدر جا برای مانور دادن دارید؟ به عبارت دیگر، آیا برای تحقق نقشه‌هایتان،

رشد بازاری ارگانیک کافی موجود است؟ چقدر می‌توانید در این بخش بمانید پیش از اینکه مجبور بشوید به نواحی دیگر گسترش یابید؟ این سؤال تعیین می‌کند که برندگان چقدر باید تک‌اندیشه‌ای و/یا تک‌بخشی باشد.

۵- می‌خواهید چگونه رشد کنید: با سرازیر شدن پول نقد یا از طریق سرمایه‌گذاری؟ این سؤال کمکتان می‌کند که تصمیم بگیرید بیشتر به کدام سمت قضیه بچسبید.

با این جواب‌ها خواهید دانست که چرا قصد موفقیت دارید، چقدر باید بزرگ شوید، چقدر رقابت‌تان باید شدید باشد، با چه چیزی باید بجنگید تا به هدف برسید، چقدر تنوع‌تان باید گسترده باشد و تا چه حدی احتیاج خواهید داشت که مردم روی شما و/یا کسب‌وکاری که براساس میزان فروشش رشد می‌کند، سرمایه‌گذاری کنند.

موفقیت این است. برند و نقشه موفقیت خود را با توجه به اینها بسازید. بعد دست به کار شوید و رویایتان را دنبال کنید.

می‌شود که متمایز بودن به یک امر حیاتی تبدیل شود. اینجاست که دوباره برندسازی می‌کنند.

اگر بعدها برای بسط پیدا کردن نیاز به سرمایه‌گذار داشته باشند، قطعاً برندشان باید برای سرمایه‌گذاران جالب به نظر آید. یک برند محصول‌محور احتمالاً برای این سهام‌داران آنقدرها بزرگ یا جاه‌طلبانه نیست. سپس عنوان کاری‌شان با سرمایه کاری میزان نمی‌شود و باز دوباره از اول برندسازی می‌کنند.

اینها به جهت رسیدن به رشد دلخواه اگر بخواهند به دیگر بخش‌ها یا بازارها گسترش پیدا کنند، به برندی نیاز خواهند داشت که بتواند خواسته‌شان را برآورده کند... و اینگونه است که هر موقعی که وارد فرآیند برندسازی دوباره می‌شوید متحمل هزینه و



لذت هنر معاصر در اعماق آب

اخیراً مجسمه‌های جیسون تیلور هنرمند بریتانیایی در اولین موزه زیر دریایی اروپا قرار داده شد.

آثار جیسون دکاره تیلور، در حالی در کف دریا مستقر شدند که عکس‌ها و خبرهای این رویداد بازتاب گسترده‌ای در رسانه‌های جهان داشت.

بر اساس گزارشات، این مجسمه‌ساز و مؤسس موزه بیش از ۳۰۰ اثر هنری را به خانه جدیدشان، "موزه اتلانتیک" انتقال داد. تیلور این پروژه را از سه سال پیش آغاز کرد و آثار او بازتاب مردم معمولی، لحظه‌هایی از زندگی روزانه آنها و

برخی چهره‌های شناخته شده است. موزه اتلانتیک تجربه‌ای یگانه را به علاقه‌مندانش عرضه می‌کند. تجربه‌ای که حتی شرکت‌های مسافری و گردشگری را واداشته است تا به تبلیغ تورهای آن بپردازند.

اما درباره تأثیر فرسایش آب بر این مجسمه‌های بسیار بزرگ جای نگرانی نیست؛ زیرا آنها از سخت‌ترین نوع سیمان دریایی ساخته شده و کارشناسان استحکام آنها را برای ۳۰۰ سال تضمین کرده‌اند.

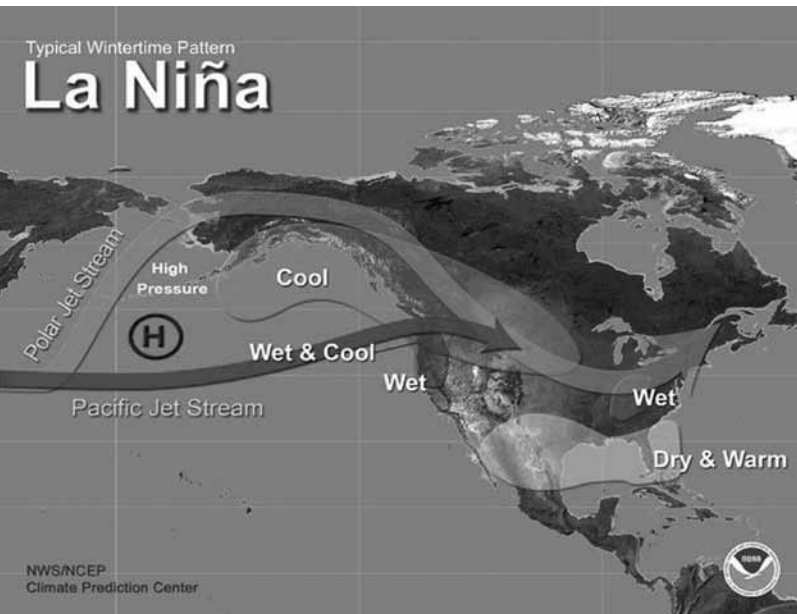
علاوه بر این مصالح به کار رفته تأثیر سوء بر محیط زیست دریایی نخواهد داشت. بالعکس زیستگاه جدیدی را برای آبزیان دریایی فراهم می‌کند که در ترکیب با مواد به کار رفته در ساخته مجسمه‌ها و شمایل آنها منظره‌ای فریبنده را ایجاد می‌کند. در این مجموعه از مرجان‌های مصنوعی با pH خنثی برای جذب برخی از گونه‌های آبی به کار گرفته شده تا بتواند برای بازدیدکنندگان فضایی کاملاً طبیعی و نزدیک‌ترین به طبیعت را به نظر آورد. غواصان می‌توانند این گالری بی‌نظیر را که در عمق ۱۵ متری آب قرار گرفته است ضمن غواصی مشاهده کنند. بازدیدکنندگان معمولی نیز با قایق‌هایی با کف شیشه‌ای از این موزه دیدار خواهند کرد. این موزه هنرهای معاصر شامل دیواری ۱۰۰ تنی به طول ۳۰ متر، باغ‌هایی از مجسمه‌های گیاهی و بیش از ۲۰۰ نوع فیگورهای انسانی ساخته شده در این موزه هستند. اما چنین ایده‌های خلاقانه‌ای پیشاپیش، پیشنهادی برای ظرفیت‌های گردشگری ایران نیز هستند. سواحل مرجانی جنوب و شرایط ویژه برای گردشگری ظرفیت‌های بالقوه‌ای هستند که می‌توان با خلاقیت به بهترین نحو از آنها استفاده برد.

منبع: تین نیوز



سال ۲۰۱۷

سردتر از ۲۰۱۶ خواهد بود



محققان پیش‌بینی کردند سال ۲۰۱۷ از سال ۲۰۱۶ سردتر خواهد بود. به گزارش ایسنا و به نقل از نیچر، سال ۲۰۱۶ به عنوان داغ‌ترین سال در تاریخ بشر ثبت شده است، اما پیش‌بینی‌های اخیر نشان داده است، سال ۲۰۱۷ بسیار سردتر از سال گذشته است. براساس گزارش‌های جهانی از نوسانات آب و هوا، نوسانات درجه حرارت اقیانوس آرام جنوبی وضع آب‌وهوا در سراسر جهان را تحت تأثیر قرار داده است.

پدیده ال‌نینو و لائینا زمانی اتفاق می‌افتد که درجه حرارت گرم‌تر از حد معمول و سردتر از حد معمول می‌شود. فاز خنثی، آرامش بین هوای گرم و سرد است. ال‌نینو منجر به خشکسالی، قحطی و بسیاری از مشکلات می‌شود که اثرات وحشتناکی در طبیعت دارد. طی ۶ ماه گذشته ذوب شدن یخ‌های قطب شمال، منجر به بروز

مشکلاتی در طبیعت و حیات وحش شده است.

محققان اظهار کردند بعد از ال‌نینو، پدیده لائینا در چند ماه سال بعد پیش‌بینی می‌شود. لائینا متضاد ال‌نینو است و هر سه تا هفت سال اتفاق می‌افتد و طی آن سطح آب قسمت شرقی و مرکزی اقیانوس آرام، سردتر از حد معمول می‌شود.



قاره‌ها در حال حرکت هستند

دانشمندان روسی حرکت آرام یا خزش لایه‌های چند صد کیلومتری زمین (صفحه‌های تکتونیک) را ثبت کرده‌اند که بیشترین اندازه مربوط به استرالیا با ۱/۵ متر جابه‌جایی در ۲۲ سال گذشته است. برپایه نتایج پژوهش‌های انجام شده، صفحات عظیم تکتونیک به ضخامت صدها کیلومتر در حال حرکت هستند، یعنی سیاره زمین صفحات را از یکدیگر دور می‌کند و برای نمونه فاصله بین آمریکا و اروپا بیشتر می‌شود. خبرگزاری اسپوتنیک در این باره نوشت: محاسبات کارشناسان روسی سرعت دور شدن قاره‌ها از یکدیگر را دو تا سه سانتیمتر در سال می‌داند و علت این تغییرات با جابه‌جایی صفحات تکتونیک اقیانوس آرام ارتباط دارد که از زیر آمریکای شمالی همیشه می‌خزد.

برپایه یافته‌ها، تقریباً با همین آهنگ سرعت، اروپا به آفریقا نزدیک می‌شود و مشابه آن صفحه تکتونیک اورآسیای روسیه هم در حال حرکت به سوی ژاپن است که خیلی آرام و کند یعنی سالانه سه سانتیمتر صورت می‌گیرد، اما همیشگی است.

نزدیکی تکتونیک مطابق قوانین طبیعت انجام می‌شود، ولی اکنون پرسش این است که کدام یک از بخش‌های زمین به هم نزدیک یا از یکدیگر دور می‌شوند.

بنا به این گزارش، شبه‌جزیره کریمه در دریای سیاه آهسته و کند به روسیه نزدیک‌تر می‌شود که روندی ژئوتکتونیک است و استرالیا هم با سرعت هفت سانتیمتر در سال به سمت شمال و سوی جنوب شرق آسیا

حرکت می‌کند. برخی کارشناسان حتی بروز زمین‌لرزه‌های بزرگ بر اثر تصادم صفحات تکتونیک زمین را پیش‌بینی می‌کنند که اگر هم این گمانه‌زنی درست باشد، در آینده نزدیک رخ نخواهد داد. حرکت صفحه تکتونیک استرالیا پرشتاب‌ترین سرعت لایه‌های زمین در جهان است، یعنی در ۲۲ سال ۱۵۰ سانتیمتر جابه‌جا شده است و جغرافی‌دانان استرالیایی نیز از هم‌اکنون به تصحیح مشخصات جغرافیایی با توجه به پیش‌بینی‌ها برای سال ۲۰۲۰ می‌پردازند. اسپوتنیک در پایان نوشته است: این روند ادامه دارد، صفحه‌های زمین از هم دور و صفحه‌های تکتونیک دیگری به یکدیگر نزدیک می‌شوند. دانشمندان می‌گویند این حرکت نگران‌کننده نیست و حتی اتفاق می‌افتد که لایه‌های زمینی روی هم قرار گیرند که به ندرت رخ می‌دهد. منبع: خبرگزاری ایرنا



کارمندان در کشورهای مختلف چند ساعت کار می کنند؟

آمازون ماه گذشته اعلام کرد قصد دارد یک برنامه آزمایشی اجراء کند که در آن تعدادی از کارمندانش، تنها ۳۰ ساعت در هفته کار خواهند کرد. در مقابل این کارمندان ۷۵ درصد از حقوق عادی را دریافت می کنند، اما مزایای کامل آنها حفظ می شود.

هدف اصلی برنامه آمازون این است که معلوم شود آیا ۳۰ ساعت کار می تواند بهره وری بیشتری نسبت به ۴۰ ساعت کار در هفته داشته باشد. محققان از این ایده حمایت کرده اند، زیرا شواهد نشان می دهد بیشتر افراد پیش از اینکه خسته شوند، تنها به مدت چهار یا پنج ساعت می توانند روی یک وظیفه تمرکز کنند و پس از اینکه به اوج خستگی می رسند، عملکرد آنها ضعیف تر می شود. شهروندان بعضی از کشورها مانند فرانسه و

مجارستان مدتی است که ساعت کمتری کار کرده اند. یک تحقیقات جدید به بررسی متوسط ساعت کار سالانه به ازای هر فرد در ۱۸ کشور اروپایی و آمریکا پرداخته است. محققان داده مورد نیاز را از «نظرسنجی نیروی کار اروپایی»، «نظرسنجی جمعیت کنونی آمریکا» و «جرمن مایکروسنس» تهیه کرده اند.

پایگاه خبری بیزنس استاندارد فهرستی از کشورهای را تهیه کرده که متوسط ساعات کار کارمندان در یک سال را نشان می دهد:

- ۱ - ایتالیا: ۹۶۰ ساعت در سال (به طور متوسط ۲۰ ساعت در هفته با احتساب تعطیلات)
- ۲ - فرانسه: ۱۰۰۷ ساعت در سال
- ۳ - بلژیک: ۱۰۱۱ ساعت در سال
- ۴ - لهستان: ۱۰۳۸ ساعت در سال

- ۵ - آلمان: ۱۰۵۳ ساعت در سال
- ۶ - مجارستان: ۱۰۶۱ ساعت در سال
- ۷ - هلند: ۱۰۸۱ ساعت در سال
- ۸ - اسپانیا: ۱۰۸۹ ساعت در سال
- ۹ - نروژ: ۱۱۱۶ ساعت در سال
- ۱۰ - سوئد: ۱۱۴۱ ساعت در سال
- ۱۱ - انگلیس: ۱۱۴۳ ساعت در سال
- ۱۲ - ایرلند: ۱۱۴۹ ساعت در سال
- ۱۳ - یونان: ۱۱۶۱ ساعت در سال
- ۱۴ - اتریش: ۱۱۷۷ ساعت در سال
- ۱۵ - دانمارک: ۱۱۸۲ ساعت در سال
- ۱۶ - پرغال: ۱۱۹۱ ساعت در سال
- ۱۷ - جمهوری چک: ۱۲۱۹ ساعت در سال
- ۱۸ - سوئیس: ۱۳۱۰ ساعت در سال
- ۱۹ - آمریکا: ۱۳۵۳ ساعت در سال



آداب

شوخی کردن!

آیا به این فکر کرده‌اید اگر در جزئی‌ترین رفتار و حرکات خود هم آداب خاصی را رعایت نکنیم دچار انزوای اجتماعی خواهیم شد؟ بسیاری فکر می‌کنند شخصیت انسان منحصر در رفتارهای کلی هست؛ در حالی که در اجتماع گاهی جزئیات هم در شخصیت ما بسیار تأثیرگذار هستند و مطمئناً از روی جزئیات مورد قضاوت قرار خواهیم گرفت. افراد تیزبین هم می‌توانند زوایای پنهان شخصیت شما را از روی رفتارهای جزئی شما تشخیص دهند! لذا رفتار ما باید در چارچوب‌های معقول و منطقی باشد که هیچگاه از شخصیت ما کسر نشود، چه در اصول کلی رفتار، چه در جزئیات. چون اصول کلی را اکثر افراد تقریباً خوب رعایت می‌کنند، لذا تفاوت‌های شخصیتی بیشتر برمی‌گردد به رفتارهای جزئی. در این نوشتار دست روی یک مسئله بسیار جزئی مثل شوخی کردن می‌گذاریم و بیان می‌کنیم برای همین امر ساده باید چقدر آداب را رعایت کرد، چه رسد به سایر شئون! به امید اینکه هیچگاه شخص عاقلی چه زبانی چه درونی بعد از بروز رفتار یا گفتاری از ما، عقل ما را سبک نشمرد!

۱- فلسفه شوخی نشاط فاعل و مفعول شوخی هست نه فقط فاعل! این خلاف اخلاق و منطق است که فقط فاعل از شوخی لذت ببرد در حالی که مفعول یا لذت نبرده یا بدتر اینکه آزرده‌خاطر هم شده باشد ولو اینکه برای مصلحت خود را مفرح از شوخی نشان دهد!

۲- بیشتر شوخی‌ها برگرفته از دست گذاشتن فاعل بر روی نقطه ضعف مفعول است تا با آب‌وتاب یا غلو کردن در آن باعث مضحکه شدن مفعول شود! از این رو هرگز نباید دست روی نقطه‌ضعفی برد که واضح می‌دانیم باعث رنجش طرف خود می‌شویم ولو به قصد شوخی، چون مهم‌ترین حرف‌ها گاهی در پس شوخی‌ترین حرف‌ها نهفته هستند!

۳- هرگاه شوخی می‌کنید یقیناً طرف شما هم می‌خواهد جبران کند؛ لذا از این مطمئن باشید که مفعول، پاشنه آشیلی از شما دارد، در غیر این صورت باعث کینه در طرف مقابلتان می‌شوید.

۴- شوخی از حد که بگذرد جایش را به تلخی می‌دهد یعنی مانند نمک است!

۵- در شوخی کردن باید مطمئن باشیم که مفعول رضایت به شوخی و حوصله آن را دارد، وگرنه باعث رنجش وی می‌شویم.

۶- شوخی نباید به خطوط قرمز مفعول نزدیک شود وگرنه وی واکنش نشان می‌دهد و روح شوخی از بین می‌رود.

۷- شوخی نباید ذره‌ای لطمه

جسمی (حتی درد موقت) یا روحی از خود به جای بگذارد، وگرنه اسامش دیگر شوخی نیست! مثلاً اگر کسی خواست که نتیجه کنکورش را بگیریم ما حق نداریم خلاف واقع چیزی را به وی بگوییم ولو برای چند ثانیه! چون در همان چند ثانیه وی را بیخود به شدت غمگین یا شاد کرده‌ایم.

۸- شوخی باید متناسب با فضای جمع باشد وگرنه کسرشان ایجاد می‌کند.

۹- در شوخی نباید دست روی جبریات گذاشت ولی غیر آن حتی می‌تواند مفید باشد؛ مثلاً نباید روی قد یک شخص شوخی کرد، چون میزان قد دست خودش که نیست و به احتمال قوی این شوخی‌ها داغ دل مفعول از وضعیتش را تازه می‌کند. اما شوخی روی مثلاً نمره یک شخص می‌تواند حتی مفید باشد چون پس از شوخی ممکن است پی اصلاح وضعیت درسی‌اش بیفتد!

۱۰- فاعل باید با توجه به جایگاه خود با مفعول شوخی کند!

۱۱- هرگاه خواستیم شوخی کنیم باید ابتدا این سؤال را از خود بپرسیم: "آیا حاضرم ما جای مفعول باشیم و او فاعل این شوخی؟".

۱۲- شوخی باید به گونه‌ای باشد که مفعول بداند یا احتمال دهد در معرض شوخی قرار گرفته است؛ وگرنه ممکن است تا متوجه شوخی بودن ماجرا شود عکس‌العمل‌هایی بروز دهد که شوخی را مبدل به تلخی کند و خودش هم آزرده شود.

۱۳- شوخی را وارد حیطه‌های جدی نباید کرد وگرنه پس از مدتی فاعل شوخی مجبور است مدام «قسم» بخورد تا مخاطبش حرف جدی وی را به خاطر سابقه‌اش، شوخی قلمداد نکند! مثلاً وقتی پیش می‌آید که نمره درس یک دوستم را به وی بگویم با اینکه یک مورد هم سابقه شوخی در این مسائل نداشته‌ام، بعد از اعلام نمره آنها باز گفته‌اند: «شوخی نکن!» یا «قسم بخور!» یا ... چون این دوستانم قبلاً از این شوخی‌ها زیاد به سرشان آمده است!

۱۴- در شوخی کردن باید عدالت را رعایت کرد؛ مثلاً نباید شوخی را روی یک شخص متمرکز کرد.

۱۵- می‌بینید حتی عمل ساده شوخی کردن هم آنقدر آداب دارد! خود هر بند هم می‌تواند توضیحات مفصل و شرایط و تبصرات زیادی داشته باشد! و به جرأت می‌توان

گفت در بیشتر شوخی‌ها، یک یا چند مورد از اینها رعایت نمی‌شود و گاهی من شوخی‌هایی دیده‌ام که در آن فاعل، هیچ یک از موارد بالا را رعایت نکرده است!!

اکنون به این فکر کنید که در سخن گفتن و نوشتن، در مهمانی، در اماکن عمومی و... باید چقدر مواظب رفتار و گفتار خود باشیم! البته لازم نیست برای هر کاری، شروع کنیم به یادآوری آداب آن کار در ذهن خود، بلکه با یاد گرفتن «منطق» و پخته کردن ذهن خود، در مواجهه با هر رخدادی ولو اینکه پیش از آن برای ما رخ نداده باشد، همان لحظه می‌توانیم رفتار و گفتاری منطقی از خود نشان دهیم. به یاد دارم وقتی بچه بودم شخصی با مثالی به من گفت: «حقوق دیگران چنان مهم است که حتی وقتی در تاکسی هستیم و پول درشت می‌خواهیم به راننده بدهیم، چند دقیقه قبل از پیاده شدن کرایه را بدهیم وگرنه احتمالاً مسافری و راننده را لحظاتی معطل خود خواهیم کرد!» پس روی جزئی‌ترین رفتارهای خود هم فکر کنیم تا نه حقوق دیگران را ضایع کنیم و نه از شخصیت خود بکاهیم.

استاد اصولاً منطق چیست؟

معلم کمی فکر کرد و جواب داد: گوش کنید؛ مثالی می‌زنم، - دو مرد پیش من می‌آیند؛ یکی تمیز و دیگری کثیف - من به آنها پیشنهاد می‌کنم حمام کنند. شما فکر می‌کنید، کدام یک این کار را انجام دهند؟ شاگردان یک‌زبان جواب دادند: خوب مسلماً کثیفه! معلم گفت: نه، تمیزه؛ چون او به

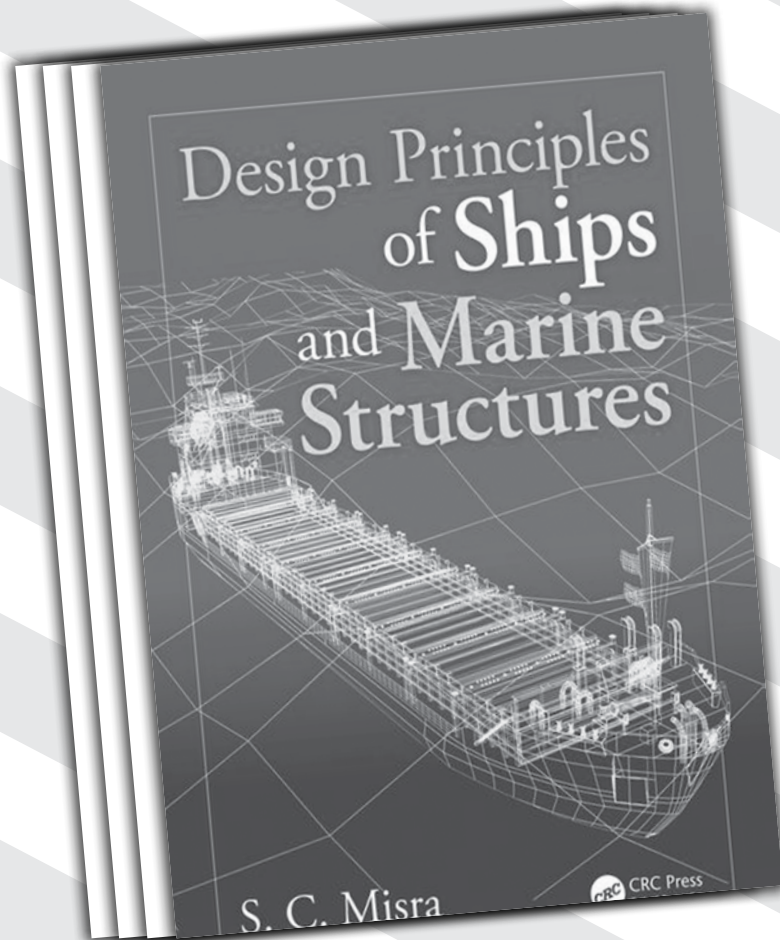
حمام کردن عادت کرده و کثیفه قدر آن را نمی‌داند. پس چه کسی حمام می‌کند؟ حالا شاگردان می‌گویند: تمیزه! معلم جواب داد: نه، کثیفه؛ چون او به حمام احتیاج دارد. و باز پرسید: خوب، پس کدامیک از مهمانان من حمام می‌کنند؟ یک بار دیگر شاگردها گفتند:

کثیفه! معلم دوباره گفت: اما نه، البته که هر دو! تمیزه به حمام عادت دارد و کثیفه به حمام احتیاج دارد. خوب بالاخره کی حمام می‌گیرد؟ بچه‌ها با سردرگمی جواب دادند: هر دو! معلم بار دیگر توضیح می‌دهد: نه، هیچ کدام! چون کثیفه به حمام عادت ندارد و تمیزه هم نیازی به

حمام کردن ندارد! شاگردان با اعتراض گفتند: بله درسته، ولی ما چطور می‌توانیم تشخیص دهیم؟ هر بار شما یک چیزی را می‌گویید و هر دفعه هم درست است. معلم در پاسخ گفت: خوب پس متوجه شدید، این یعنی: منطق! و از دیدگاه هر کس متفاوت است.

اصول طراحی کشتی‌ها و سازه‌های دریایی

'Design Principles of Ships and Marine Structures



نویسنده کتاب با بهره‌گیری از تجارب ۴۰ ساله خود در امر آموزش طراحی سازه‌ها در محیط دریا، موارد متعددی از جمله موارد زیر را در این کتاب مورد بحث و بررسی قرار داده است:

- تشریح انواع روش‌های طراحی از جمله Sequential Design Process و یا تکنیک‌های Computer-Aided Design
- بررسی طراحی از منظر ایمنی و ریسک
- طراحی از لحاظ تولید محصول (Design for Production)
- اصول طراحی مبتنی بر پایداری (Sustainability)
- طراحی بهینه

کتاب "اصول طراحی کشتی‌ها و سازه‌های دریایی" توسط انتشارات CRC Press در سال ۲۰۱۶ توسط S. C. Misra در ۴۷۴ صفحه و ۱۶ فصل منتشر شده است. از ویژگی‌های این کتاب تمرکز بر مباحث محیط زیست، تحلیل ریسک، اقتصاد و مدیریت در طراحی کشتی‌ها و سازه‌های دریایی می‌باشد. در این کتاب اصول معماری دریایی، مهندسی دریایی و سایر مباحث مرتبط با طراحی کشتی‌ها و سازه‌های دریایی که در نهایت منجر به یک طرح یکپارچه با بهره‌گیری از ابزارهای محاسبات عددی نظیر نرم‌افزارهای دریایی می‌شود، تشریح شده‌اند.

قابل توجه اساتید، پژوهشگران و دانشجویان علوم و فنون دریایی

اعلام آمادگی چاپ مقالات در فصلنامه تخصصی «به‌هنگام» (UPDATE)

■ 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 update@asiaclass.org ارسال فرمایید.
پیشاپیش از بذل توجه کلیه محققان و پژوهشگران دریایی کمال تشکر را داریم.

باسپاس
سردبیر فصلنامه «به‌هنگام»

نشریه «به‌هنگام» ضمن استقبال از تعامل سازنده با اساتید و متخصصان خبره و دانشجویان علوم و فنون دریایی و استفاده از دانش و تجارب ایشان و نیز در جهت ارتقاء سطح ایمنی دریایی و اعتلای فرهنگ دریایی، آمادگی خود را برای چاپ و نشر مقالات شما عزیزان 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؛
- حمل‌ونقل و بیمه دریایی؛

فرم اشتراک

فصلنامه علمی - تخصصی «به‌هنگام»

سازمان درخواست‌کننده:

نام و نام خانوادگی:

شغل:

نوع درخواست:

(الف) دریافت شماره‌های قبلی با واریز ۵۰/۰۰۰ 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: صندوق پستی:

خواهشمند است هزینه‌های مربوطه را به حساب بانکی شماره ۰۱۰۶۸۲۸۲۸۲۰۰۲ نشریه «به‌هنگام» قابل پرداخت در کلیه شعب بانک ملی واریز کرده و رسید آن را به همراه فرم تکمیل شده به نشانی فصلنامه «به‌هنگام» قسمت مشترکین ارسال کنید.

نشانی دفتر فصلنامه: تهران، خیابان کارگر شمالی، خیابان پنجم، پلاک ۳۱
تلفن: ۰۲۱-۸۴۳۹۷۰۰۵ فاکس: ۰۲۱-۸۸۰۲۵۵۵۸ کد پستی: ۱۴۳۹۶۳۴۵۶۱
پست الکترونیک: update@asiaclass.org

تعارف چاپ آگهی در فصلنامه «به هنگام»

نشریه تخصصی «به هنگام»، هر ۳ ماه یکبار و در حال حاضر به شمارگان ۱۰۰۰ نسخه منتشر و برای مالکان کشتی، کشتی سازی ها، سازمان ها و نهادهای مرتبط با صنایع دریایی ارسال می شود.

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

هزینه تهیه آگهی هایی که طراحی و تنظیم آنها به فصلنامه «به هنگام» ارجاع شود، بر اساس مبلغ اعلام شده مجری طرف قرارداد فصلنامه دریافت می شود.

قرارداد چاپ آگهی

قرارداد زیر فی مابین به نشانی: به شماره تماس: که «کارفرما» نامیده می شود از یک طرف و فصلنامه «به هنگام» به نشانی: تهران، خیابان کارگر شمالی، خیابان پنجم، پلاک ۳۱، کدپستی ۱۴۳۹۶-۳۴۵۶۱ و شماره تماس ۰۲۱۸۴۳۹۷۰۰۵ که «پیمانکار» خوانده می شود از طرف دیگر، به شرح ذیل منعقد شد.

• چاپ نوبت آگهی شرکت، با کیفیت سیاه و سفید ☐ رنگی ☐ و در اندازه صفحه.

• محل درج آگهی تعیین شد.

• آگهی در شماره فصلنامه "به هنگام" منتشر خواهد شد و هزینه آن به مبلغ:
 طی چک/ فیش بانکی به شماره به حساب بانکی شماره ۰۱۰۶۸۲۸۲۸۲۰۰۲ نشریه «به هنگام» نزد بانک ملی پرداخت شد.

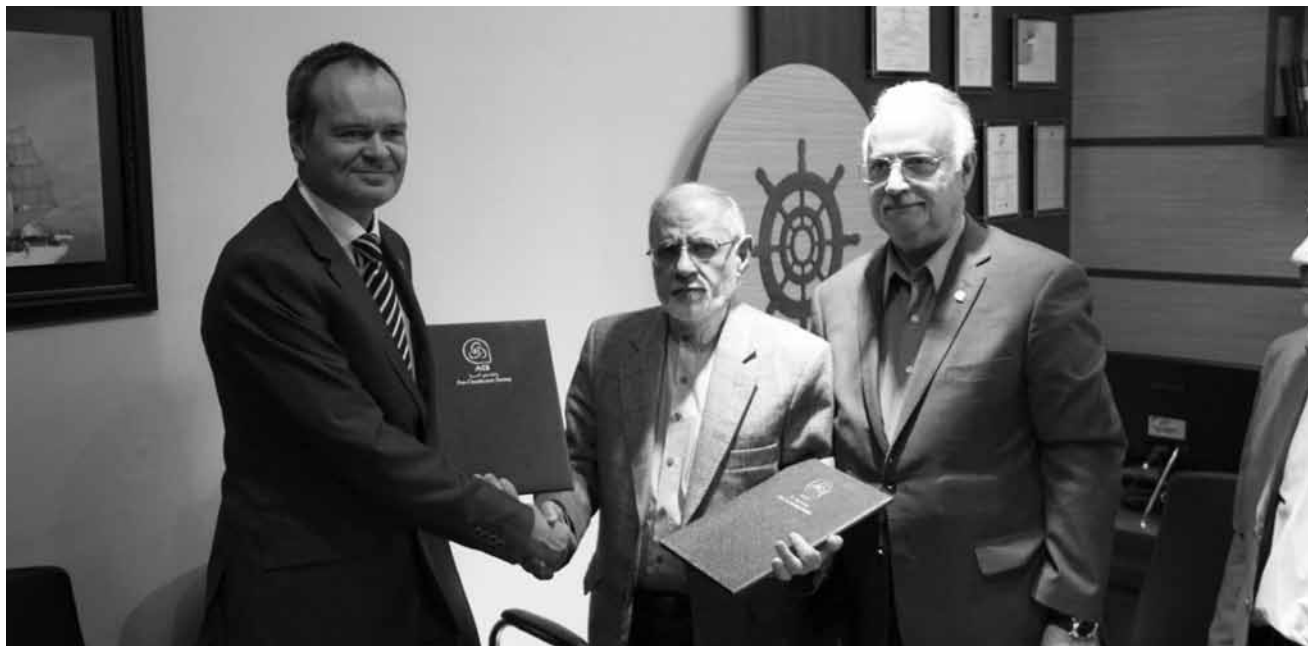
امضاء پیمانکار:

امضاء کارفرما:

تعهدات پیمانکار

- چاپ آگهی کارفرما مطابق نمونه مورد تأیید ایشان.
- ۱۵ درصد تخفیف به مؤسسات آموزشی- پژوهشی و کسانی که بیش از یک بار سفارش آگهی داده اند.
- ۲۰ درصد تخفیف به کارفرماهایی که به مدت ۲ بار یا بیشتر به طور متوالی سفارش آگهی داده اند.

امضاء تفاهمنامه همکاری مشترک رده‌بندی لهستان (PRS) با مؤسسه رده‌بندی آسیا (ACS)



آموزشی در ایران برای مالکین کشتی‌ها نیز پیش‌بینی شده است. لازم به ذکر است PRS چهارمین رده‌بندی عضو آیاکس می‌باشد که پس از رده‌بندی‌های BV، RINA و DNV-GL با رده‌بندی آسیا قرارداد همکاری امضاء کرده است.

براساس این تفاهمنامه کشتی‌های ایرانی می‌توانند با کلاس دوگانه (ACS-PRS) تحت بیمه‌های بین‌المللی قرار گرفته و در کلیه بنادر دنیا تردد کنند. در این موافقت‌نامه همچنین موضوع آموزش بازرسان و برگزاری سمینارهای

پس از انجام مذاکرات لازم در سوم اسفندماه ۱۳۹۵ تفاهمنامه همکاری و کلاس دوگانه (Dual Class) بین مؤسسه رده‌بندی آسیا (ACS) و مؤسسه رده‌بندی لهستان (PRS) که یکی از مؤسسات قدیمی و معتبر اروپا و عضو آیاکس می‌باشد به امضاء رسید.

کارگاه عملی کنوانسیون کار دریایی در بندر بوشهر برگزار شد

واحد آموزش و تحقیقات مؤسسه رده‌بندی آسیا در برگزاری دوره‌های آموزشی خاطرنشان کرد: براساس اهداف تعیین شده، برگزارکنندگان مصمم به تداوم برگزاری منظم این سمینارها به منظور کنترل و کاهش نگرانی از عدم انطباق‌های جاری و وضعیت پیاده‌سازی این کنوانسیون مهم در کشور هستند. براین اساس از تمامی دست‌اندرکاران و گروه‌های مؤثر برای همکاری و نقش‌آفرینی بیشتر دعوت به عمل آمده تا ضمن ارائه پیشنهادات و انجام اقدامات همسو، شرایط مناسب‌تری برای توسعه



این برنامه آموزشی و بهره‌مندی افراد و مجموعه‌های ذی‌نفع فراهم آید. شایان ذکر است با توجه به اینکه دومین سمینارهای آموزش فراگیر MLC 2006 به زودی در بندرعباس برگزار خواهد شد، از حضور علاقمندان به صورت رایگان و با معرفی قبلی از سوی شرکت‌ها استقبال می‌شود.

مدیر آموزش و تحقیقات مؤسسه رده‌بندی آسیا گفت: اولین سمینار یک روزه آشنایی با کنوانسیون کار دریایی برگزار شد. مهندس محمد رضاادگان در گفتگو با خبرنگار مانا گفت: برطبق برنامه‌ریزی انجام شده واحد آموزش و تحقیقات مؤسسه رده‌بندی آسیا اقدام به برگزاری اولین سمینار یک روزه آشنایی با کنوانسیون کار دریایی با حضور مدرس رسمی سازمان جهانی کار کرد. وی افزود: سمینارهای فراگیر آموزش 2006 MLC با همکاری اداره کل بنادر و

دریانوردی استان بوشهر از سوی مؤسسه رده‌بندی آسیا و اتحادیه مالکان کشتی ایران با هدف ارتقاء سطح آگاهی مالکین شناورها، شرکت‌های راهبری و ... در سالن آموزش اداره کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر برگزار شد. مدیر آموزش و تحقیقات مؤسسه رده‌بندی آسیا با اشاره به اهداف



برگزاری دوره آموزشی آشنایی با تست‌های غیرمخرب (NDT)

دوره آموزشی ۴ روزه آشنایی با تست‌های غیرمخرب (Non Destructive Tests) از تاریخ ۹۵/۱۰/۱۱ لغایت ۹۵/۱۰/۱۴ در سالن آموزش مؤسسه رده‌بندی آسیا جهت بازآموزی و به‌روزرسانی اطلاعات بازرسان، کارشناسان و پرسنل فنی مؤسسه در ارتباط با آخرین تکنیک‌ها و روش‌های مورد استفاده در این خصوص برگزار شد.

برگزاری دوره آموزشی اصول طراحی لوله‌کشی کشتی‌ها

خواستار برگزاری دوره‌های تخصصی مرتبط
شدند، که با توجه به رویکرد آموزش و تحقیقات، برنامه‌ریزی در سال آینده انجام خواهد شد.



دوره آموزشی ۳ روزه اصول طراحی لوله‌کشی کشتی‌ها از تاریخ ۹۵/۱۱/۱۲ لغایت ۹۵/۱۱/۱۴ به همت واحد آموزش و تحقیقات مؤسسه رده‌بندی آسیا و توسط مدرس دانشگاه علوم و فنون دریایی خرمشهر برگزار شد. هدف از این دوره که برای اولین بار در مؤسسه برگزار شد، شناخت و آگاهی بیشتر کارشناسان و پرسنل فنی مؤسسه در ارتباط با بحث بررسی نقشه‌های سیستم لوله‌کشی، کنترل و نظارت دقیق بر اجرای سیستم‌های لوله‌کشی در کشتی‌ها و... بود. در پایان، شرکت‌کنندگان رضایتمندی خود را از اجرای دوره مذکور اعلام و همچنین

برگزاری دوره آموزشی آشنایی با ساخت و بازرسی شناورهای آلومینیومی در بندر بوشهر



واحد آموزش و تحقیقات مؤسسه رده‌بندی آسیا با رویکرد ارتقاء دانش و آگاهی در زمینه سازه‌های دریایی با همکاری اداره محترم ثبت و بازرسی شناورهای استان بوشهر دوره یک‌روزه آشنایی با ساخت و بازرسی شناورهای آلومینیومی را در تاریخ ۱۳۹۵/۱۱/۱۸ در سالن آموزش اداره کل بندر و دریانوردی استان بوشهر برگزار کرد. بنا بر اظهارات مهندس رضازادگان مدیر آموزش و تحقیقات، در این دوره کارشناسان و مهندسان اداره ثبت و بازرسی شناورها، کارگاه‌های کشتی‌سازی، شرکت‌های طراحی و ... حضور داشتند و هدف از برگزاری دوره، افزایش سطح دانش و به‌روزرسانی اطلاعات شرکت‌کنندگان در این باره بوده است. همچنین مؤسسه رده‌بندی آسیا آمادگی خود را جهت برگزاری این دوره و دوره‌های مشابه، در سایر بنادر کشور را اعلام می‌دارد.

برگزاری دوره آموزشی آشنایی با روش‌های نمونه‌برداری



دوره آموزشی ۲ روزه آشنایی با روش‌های نمونه‌برداری در تاریخ‌های ۲۰ و ۲۱ بهمن ماه ۹۵ با همکاری واحد آموزش و تحقیقات و پژوهشکده سیستم‌های مدیریت کیفیت و بازرسی سازمان ملی استاندارد ایران و توسط آقای دکتر دستمردی برگزار شد.

این دوره مختص کارشناسان و مهندسين واحد صنعتی و فراساحل مؤسسه بوده و هدف از برگزاری آن علاوه بر ارتقاء دانش فنی پرسنل، فعالیت بیشتر مؤسسه رده‌بندی آسیا در زمینه بازرسی کالا است. در پایان دوره و طبق توافق حاصله، گواهینامه موفقیت در دوره برای شرکت‌کنندگان صادر شد.

برگزاری سمینار آموزشی آشنایی با ساخت و بازرسی شناورها در بندر خرمشهر



در ادامه دوره‌های آموزشی برگزار شده توسط مؤسسه رده‌بندی آسیا برای کارشناسان و متخصصان حوزه دریایی، واحد آموزش و تحقیقات مؤسسه رده‌بندی آسیا دومین سمینار یک‌روزه آشنایی با ساخت و بازرسی شناورهای آلومینیومی را در روز چهارشنبه ۱۳۹۵/۱۲/۴ در اداره کل بندر و دریانوردی بندر خرمشهر و با حضور مهندسين و کارشناسان آن اداره کل برگزار کرد.

با توجه به رویکرد مثبت و استقبال از دوره‌های آموزشی قبلی، مؤسسه رده‌بندی آسیا آمادگی خود را جهت برگزاری مجدد این دوره و دوره‌های مشابه و مرتبط، در سایر بنادر کشور را اعلام می‌دارد.

کشف بقایای چهار کشتی در آب‌های استرالیا

به گزارش گروه بین‌الملل مانا، باستان‌شناسان از کشف بقایای چهار فروند کشتی مربوط به ۱۵۰ سال قبل خبر دادند که در ۲۷۰ میل دریای تپه‌های دریایی کن در استرالیا کشف شده است و میزان این بقایا حاکی از غرق نه کشتی دیگر در این منطقه است. بر اساس این گزارش، بقایای کشف شده اطلاعات جدیدی در خصوص تجارت در استرالیا در اختیار دانشمندان قرار می‌دهد. بقایای این کشتی‌ها که متعلق به قرن ۱۹ میلادی هستند، مربوط به کشتی‌های تجاری است که در مسیر رو به شمال رهسپار جاکارتا، هند و انگلیس بودند.



قشم مقصد مهم گردشگری داخلی و خارجی است

نیازسنجی اقدام کنیم. بنا به این گزارش، مهدی اسدی از اعضای جامعه هتل‌داران قشم هم در این نشست طی سخنانی گفت: در دولت تدبیر و امید دروازه‌های کشور به سمت صنعت گردشگری باز شده و باید از این فرصت به بهترین شکل ممکن استفاده کنیم.

وی ادامه داد: جامعه هتل‌داران ایران برای فعال کردن مباحث پولی خود از طریق بانک گردشگری حمایت شود اما متأسفانه این بانک در ارائه خدمات بسیار ناتوان عمل کرده است.

به گفته این عضو جامعه هتل‌داران قشم، جامعه هتل‌داران کشور به عنوان یک ظرفیت مهم باید در دولت تأثیرگذار باشد و نقش اصلی خود را برای توسعه این صنعت ایفا کند.



سرمایه‌گذاری در صنعت گردشگری که در برنامه ششم توسعه گنجانده شده به عنوان یک اقدام مهم برای تقویت این صنعت نام برد. او از فعالیت خانه‌های استیجاری در سطح شهرها، میهمان‌سراهای دولتی و مدارس به عنوان بخش مهم کاهش درآمد هتل‌داران یاد کرد و گفت: با وجود این فضاها باید برای ساخت هتل‌های جدید براساس

به سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی معرفی کند.

وی یکی از نیازهای مهم صنعت گردشگری را داشتن هتل‌های مدرن با امکانات استاندارد جهانی برشمرد و اظهارامیدواری کرد در کنار توسعه همه‌جانبه در قشم شاهد ایجاد فضاهای هتلینگ مدرن در این منطقه باشیم. حمزه‌زاده، از پیگیری جامعه هتل‌داران برای معافیت ۵۰ درصدی

به گزارش مانا، رئیس جامعه هتل‌داران کشور در نشست اعضای این جامعه با مدیرعامل سازمان منطقه آزاد قشم گفت: تقویت مقاصد گردشگری کشور از جمله قشم، یکی از مهم‌ترین اهداف جامعه هتل‌داران است و آماده‌ایم جزیره قشم را در مناسبات با سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی به آنان معرفی کنیم.

به گفته جمشید حمزه‌زاده، جزیره قشم به دلیل داشتن ظرفیت‌های مهم به ویژه ژئوسایت‌های تنها ژئوپارک خاورمیانه می‌تواند امکان ماندگاری گردشگران تا هفت شبانه روز در این جزیره را ایجاد کند.

وی افزود: وجود ظرفیت‌های مهم و متفاوت گردشگری در قشم می‌تواند این جزیره را به یک مقصد ارزشمند در حوزه صنعت گردشگری

چگونگی ثبت اطلاعات کالاهای پیش از ورود به گمرک



به هنگام اظهار الکترونیکی اظهار با همان شماره بارنامه صورت می‌گیرد و زمانی که صاحب کالا قصد دارد تا کالای خود را به گمرک اظهار کند، به صورت الکترونیکی با وارد نمودن شماره بارنامه اطلاعات صاحب کالا از روی مانیفست الکترونیکی بر روی اظهارنامه الکترونیکی واردات در سامانه جامع گمرکی می‌نشیند.

این اطلاعات پردازش شده و در انجام تشریفات گمرکی مورد استفاده قرار می‌گیرد. بر این اساس تمامی شرکت‌های کشتیرانی و حمل‌ونقل دریایی جهت صدور ترخیصیه ابتدا باید مانیفست کالاهای خود را به صورت الکترونیکی در سامانه جامع امور گمرکی و پنجره واحد تجارت فرامرزی ثبت کنند. این کار هم‌اکنون با مشارکت بسیار خوب انجمن کشتیرانی و شرکت‌های حمل‌ونقل دریایی و فورواردرها انجام می‌شود. در تازه‌ترین آمار تعداد شرکت‌هایی که از طریق مانیفست الکترونیکی اطلاعات محموله‌های خود را

اطلاعات کالاهای ورودی قبل از اظهار به گمرک از طریق ۸۷۰ شرکت کشتیرانی و فورواردری به گمرک ارائه می‌شود.

این اطلاعات از طریق مانیفست الکترونیکی دریافت و در سامانه جامع امور گمرکی تجمیع می‌شود و شرکت‌های حمل‌ونقل در صورتی می‌توانند نسبت به صدور ترخیصیه اقدام کنند که قبلاً اطلاعات محموله‌های خود را از طریق مانیفست الکترونیکی در سامانه جامع گمرکی ثبت کرده باشند.

در سامانه جامع گمرکی برخلاف گذشته که اطلاعات مانیفست کالا به صورت دستی و غیرقابل صحت‌سنجی به گمرک ارائه می‌شد، اطلاعات مانیفست کالا قبل از ورود به گمرک به صورت الکترونیک از شرکت‌های حمل‌ونقل دریافت می‌شود. براساس اطلاعات مانیفست الکترونیکی بارنامه به نام صاحبان کالا صادر و نهایتاً ترخیصیه از روی بارنامه صادر می‌شود و یک شماره بارنامه در زمان تسویه حساب به صاحب کالا داده می‌شود.

قبل از اظهار به گمرک ارسال می‌کنند به ۸۷۰ شرکت رسیده است.

۱۱ شرکت دریایی و بندری در میان شرکت‌های برتر ایران



۵۰۰ شرکت برتر ایران در پنج فهرست ۱۰۰ تایی رتبه‌بندی شدند که نام ۱۱ شرکت دریایی و بندری در این فهرست‌ها می‌درخشد.

به گزارش خبرنگار مارین تایمز، صبح رو چهارم بهمن ماه ۹۵ همایش نوزدهمین سال رتبه‌بندی شرکت‌های برتر ایران (IMI-۱۰۰) در مرکز همایش‌های بین‌المللی صدا و سیما با حضور مقامات و سیاست‌گذاران اقتصادی و صنعتی کشور، مدیران شرکت‌های بزرگ و برتر ایران، صاحب‌نظران اقتصادی و خبرگان صنعتی برگزار شد.

در این همایش مطابق با ۱۸ دوره قبلی ۱۰۰ شرکت برتر ایران معرفی شدند. این در حالی است که پس از این شرکت‌ها ۴۰۰ شرکت دیگر نیز رتبه‌بندی شده‌اند.

گفتنی است که سازمان مدیریت صنعتی از سال ۱۳۷۷ رتبه‌بندی شرکت‌های برتر ایران را هر ساله انجام داده است. این رتبه‌بندی با الهام از رسالت سازمان با فراهم کردن آمار و اطلاعات شفاف و مفید در مورد بنگاه‌های اقتصادی کشور، فضای

روشن‌تری از کسب و کار اقتصادی کشور ارائه می‌دهد و به مدیران بنگاه‌های اقتصادی، سیاست‌گذاران و پژوهشگران باری می‌رساند تا شناخت و درک دقیق‌تری از مقیاس، ساختار مالی و اقتصادی صنایع و بنگاه‌های اقتصادی بزرگ کشور بیابند.

در سال جاری نیز این کار انجام شد و شرکت‌های برتر ایران رتبه‌بندی شدند. البته امسال علاوه بر فاکتور فروش/درآمد (میلیارد ریال) چهار شاخص بهره‌وری کل، بهره‌وری کل عوامل، بهره‌وری نیروی انسانی و بهره‌وری سرمایه، شاخص‌های جدیدی هستند که در رتبه‌بندی شرکت‌ها اضافه شدند.

نام شرکت‌های برتر ایران در سال ۹۵ بر اساس سال مالی ۹۴، در پنج فهرست ۱۰۰ تایی مجزا آورده شده است. بدین صورت ۵۰۰ شرکت ایران رتبه‌بندی شده‌اند.

بر اساس این گزارش، شرکت‌های دریایی و بندری نیز در بین این شرکت‌ها حضور دارند؛ به صورتی که نام ۱۱ شرکت دریایی و بندری در این فهرست می‌درخشد.

مطابق با فهرست ارائه شده از جانب سازمان مدیریت صنعتی، شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران (هولدینگ) با فروش ۳۷ هزار و ۹۵۰ میلیارد ریال در رتبه ۳۹ این جدول قرار گرفته است. گفتنی است که فروش این شرکت در سال مالی گذشته (سال مالی ۹۳) ۴۵ هزار و ۷۲۸ میلیارد ریال بوده است.

پس از شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران (هولدینگ)، شرکت مهندسی و ساخت تأسیسات دریایی ایران (هولدینگ) قرار دارد. این شرکت توانسته است با فروش ۱۲ هزار و ۷۵۸ میلیارد ریال در رتبه هشتاد و یکمین شرکت برتر ایران در سال ۹۵ بر اساس سال مالی ۹۴ بنشیند. درآمد این شرکت در سال گذشته ۱۷ هزار و ۴۸۹ میلیارد ریال بوده است.

در رتبه ۹۶ شرکت‌های برتر ایران، شرکت خدمات دریایی و مهندسی کشتیرانی قشم (هولدینگ) قرار گرفته است. فروش این شرکت در سال مالی ۹۴ حدود ۱۰ هزار و ۶۱۸ میلیارد ریال بوده است. در سال مالی ۹۳ نیز این شرکت ۱۴ هزار و ۴۶۲ میلیارد

ریال فروش داشته است.

چهارمین شرکت دریایی و بندری که در این فهرست قرار گرفته است، شرکت کشتیرانی حافظ دریای آریا است که با فروش ۱۰ هزار و ۵۴۰ میلیارد ریال در رتبه ۹۷ این جدول نشسته است. فروش این شرکت هم در سال مالی ۹۳ حدود ۶۲۸ میلیارد ریال بوده است.

در فهرست ۱۰۰ شرکت دوم نیز، شرکت کشتیرانی سفیران پیام دریا در رتبه ۱۳۲ است. این شرکت با ثبت ۶ هزار و ۳۰۷ میلیارد ریال فروش حائز دریافت این رتبه شده است.

شرکت تایدواتر خاورمیانه که رتبه ۲۰۰ شرکت‌های برتر را در سال ۹۵ بر اساس سال مالی ۹۴ به نام خود کرده است، دو هزار و ۶۹۱ میلیارد ریال فروش داشته است. میزان فروش این شرکت در سال مالی ۹۳ حدود دو هزار و ۹۹۰ میلیارد ریال بوده است.

شرکت کشتیرانی والفجر (هولدینگ) توانسته است امسال رتبه ۲۷۸ را به نام خود کند. این شرکت در سال مالی ۹۴ هزار و ۲۶۶ میلیارد ریال فروش داشته باشد.

رتبه ۳۱۶ این جدول به نام شرکت حمل و نقل ترکیبی کشتیرانی ج.ا. خورده است. این شرکت ۹۶۱ میلیارد ریال فروش داشته است.

پس از این شرکت‌ها، نهمین شرکت دریایی و بندری که در این فهرست قرار دارد، شرکت کشتیرانی دریای خزر (هولدینگ) در رتبه ۳۳۰ است که در سال مالی ۹۴ حدود ۹۱۱ میلیارد ریال فروش داشته است.

شرکت تعمیرات کشتی پرشیا هرمز در رتبه ۳۵۵ شرکت‌ها قرار گرفته است که فروش ۸۰۲ میلیارد ریال را ثبت کرده است. آخرین شرکت دریایی در این فهرست، شرکت سرمایه‌گذاری کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران است که در رتبه ۴۰۷ شرکت‌های برتر قرار گرفته است. این شرکت در سال مالی ۹۴ حدود ۶۲۳ میلیارد ریال فروش داشته است.

به کارگیری پروانه‌های بادی در کشتی



پیش‌بینی می‌شود تا سال ۲۰۳۰ بیش از ۱۰ هزار فروند کشتی از پروانه‌های بادی بهره ببرند.

به گزارش گروه بین‌الملل مانا، تحقیق بر روی پروانه‌های بادی تاکنون بر روی ۶ کشتی به عنوان نمونه آزمایش شده است، که نتایج رضایت‌بخشی را در خصوص مصرف انرژی کمتر در پی داشته است. بر اساس این گزارش، سیستم پروانه‌های بادی کشتی بیشترین بازدهی را بر روی فله‌برها دارد و پیش‌بینی می‌شود این سیستم تا سال ۲۰۲۰ قابلیت عرضه در بازار را خواهد داشت.

همانطور که اشاره شد انتظار می‌رود این سیستم تا سال ۲۰۳۰ بر روی سه هزار و ۷۰۰ تا ۱۰ هزار و ۷۰۰ فروند کشتی اعم از کانتینربر، فله‌بر و کشتی‌های تانکر نصب شود.

شایان ذکر است این فناوری به کاهش تولید گاز CO₂ به میزان ۳/۵ تا ۷/۵ MT منجر می‌شود و هشت هزار فرصت شغلی به وجود می‌آورد.

تهیه فهرست سازندگان تجهیزات دریایی برای ارائه به شناورسازان

تا آنها نیز نوع تجهیزات مورد نیازشان را به ما اعلام کنند و ما یک حلقه واسط بین سازندگان تجهیزات و سازندگان شناور باشیم.

جعفری با بیان اینکه سازندگان شناور خواسته‌های خود را از نظر استاندارد اعلام می‌کنند، تصریح کرد: پیش‌بینی ما این است که سازندگان تجهیزات می‌توانند خود را با این خواسته‌ها هماهنگ کنند، به همین دلیل می‌توانیم سطح بومی‌سازی را در حوزه شناورهای دریایی افزایش دهیم.

وی در ادامه با بیان اینکه شناورهای دریایی در آب‌های بین‌المللی تردد می‌کنند، به فارس گفت: این شناورها بر اساس استانداردهای بین‌المللی تولید می‌شوند و امکان تولید قطعات بی کیفیت و نصب آن بر روی شناورها وجود ندارد، زیرا قطعات و شناورها باید مورد تأیید مؤسسه بین‌المللی دریانوردی قرار گیرند.

مدیر توسعه صنایع دریایی سازمان گسترش و نوسازی صنایع از تهیه فهرستی شامل سازندگان تجهیزات دریایی برای ارائه به شناورسازان بزرگ خبر داد.

به گزارش مارین تایمز، سعید جعفری با بیان اینکه سازندگان توانمندی در صنعت دریایی کشور داریم، اظهار داشت: شناورهایی که تاکنون در کشور ساخته شده‌اند بسیار محدود بوده و به همین دلیل سازندگان تجهیزات نیز خود را برای ساخت در حوزه صنایع دریایی تجهیز نکرده‌اند و عمدتاً در حوزه نفت و گاز فعال بوده‌اند.

وی ادامه داد: به همین خاطر توانمندی آنها در حوزه نفت و گاز بیشتر از حوزه دریایی است و گواهینامه‌های مربوط به حوزه دریایی را نگرفته‌اند. وی با اشاره به تهیه فهرستی از سازندگان تجهیزات صنایع دریایی، گفت: این فهرست را در اختیار سازندگان بزرگ شناور قرار خواهیم داد

دولت مکلف به حمایت از صندوق صنایع دریایی شد

موافقت کردند.

براساس بند ۹ ماده ۵۷ لایحه مذکور؛ دولت مکلف است در راستای تقویت صادرات غیرنفتی و حمایت مؤثر از فعالیت صنایع کوچک و متوسط و دریایی کشور و توسعه فعالیت‌های معدنی حمایت لازم را از صندوق‌های ضمانت صادرات ایران، ضمانت سرمایه‌گذاری صنایع کوچک، حمایت از تحقیقات و توسعه صنایع الکترونیک، بیمه فعالیت‌های معدنی و حمایت از صنایع دریایی در طی سال‌های برنامه به عمل آورد.

با مصوبه مجلس، دولت مکلف به حمایت از صندوق‌های ضمانت صادرات، سرمایه‌گذاری صنایع کوچک، تحقیقات و صنایع دریایی شد. نمایندگان مردم در خانه ملت، دولت را مکلف به حمایت از صندوق‌های ضمانت صادرات ایران، سرمایه‌گذاری صنایع کوچک، تحقیقات و توسعه صنایع الکترونیک و صنایع دریایی طی برنامه ششم توسعه کردند.

به گزارش مارین تایمز، نمایندگان در نشست علنی نوبت صبح رو یکشنبه ۱۲ دی‌ماه ۱۳۹۵ مجلس شورای اسلامی در جریان بررسی جزئیات لایحه برنامه ششم توسعه کشور، با بند ۹ ماده ۵۷ لایحه مذکور

رکورد آدمربایی در ده سال گذشته شکست

برهمن اساس، رئیس مرکز گزارشات دزدی دریایی IMB گفت: آدمربایی در دریای Sulu بین شرق مالزی و فیلیپین، یک دغدغه خاص به شمار می آید. وی در ادامه افزود: به چارترها و مالکان کشتی هشدار داده شد که از تردد در این مسیر اجتناب ورزند.

لازم به ذکر است تمسک به اسلحه نیز شیب تندی به خود گرفته است، به طوری که در سال ۲۰۱۶، اسلحه در ۴۸ مورد حمله دریایی استفاده شد، در حالی که این رقم در سال ۲۰۱۵، ۳۳ مورد گزارش شده بود.

این گزارش در ادامه با اشاره به اینکه میزان حملات دزدی دریایی در سال

۲۰۱۶ با ۱۹۱ مورد نسبت به ۲۴۶ مورد در

سال ۲۰۱۵، روند کاهشی را به همراه داشت،

نوشت: در مجموع، تعداد حملات دزدان دریایی

به پایین ترین سطح در ۱۸ سال گذشته رسیده

است. یکی از مقامات IMB در این باره گفت:

علی رغم اینکه کاهش مستمر میزان دزدی

دریایی خبر خوب و خوشحال کننده ای به شمار

می آید، اما مناطق خاصی همچنان خطرناک

هستند و افزایش آدمربایی خدمه نیز روند

نگران کننده ای است که باید جدی گرفته شود.



علی رغم اینکه در سال های اخیر، میزان دزدی دریایی شاهد کاهش مستمر بوده است، اما آدمربایی در سال ۲۰۱۶ به بالاترین سطح در ده سال گذشته رسید.

به گزارش گروه بین الملل مانا، به نقل از دیوان بین المللی دریایی IMB نوشت: علی رغم اینکه در مجموع حملات دزدان دریایی به پایین ترین سطح از سال ۱۹۹۸ تاکنون، رسیده است اما از سوی دیگر سال ۲۰۱۶ شاهد بالاترین میزان آدمربایی در ده سال گذشته بود.

این گزارش ادامه داد: سال ۲۰۱۶ رشد سه برابری را در تعداد خدمه های

ربوده شده از سوی دزدان دریایی برای باج گیری

تجربه کرد، علاوه بر این میزان حملات در دریای

Sulu بین شرق مالزی و جنوب فیلیپین، نیز

روند صعودی به خود گرفت. بر طبق آمارهای

منتشر شده از سوی IMB، در سال گذشته،

دزدان دریایی ۶۲ دریانورد را در ۱۵ حادثه

جداگانه ربودند، که از این مجموع، ۳۴ مورد

در خلیج گینه رخ داد. ناگفته نماند، در سه ماه

چهارم سال گذشته میلادی، ۱۲ تن از اعضای

خدمه سه شناور در دریای Sulu ربوده شدند.

نشت نفت از کشتی های نفتکش کم شد

حادثه در سال رسیده است.

در سال ۲۰۱۶ میلادی تنها یک حادثه نفتکش منجر به نشت بزرگ

گازوئیل و دیزل شد که در ماه سپتامبر در خلیج مکزیک رخ داد. در

همین سال چهار حادثه نشت متوسط (هفت تا ۷۰۰ تن) نیز اتفاق افتاد.

مجموع نفتی که در حوادث مربوط به کشتی های نفتکش طی سال

۲۰۱۶ وارد محیط زیست شده است در حدود شش هزار تن است که

بخش زیادی از آن مربوط به نشت نفت در خلیج مکزیک می شود.

در همین حال، گزارش ITOPF نشان می دهد که تعداد نشت های

متوسط از ۲۸/۱ مورد در دهه ۱۹۹۰ به ۱۴/۹ حادثه در دهه ابتدایی

۲۰۰۰ کاهش یافته است. از ابتدای دهه ۲۰۱۰ میلادی تاکنون نیز این

آمار به پنج مورد رسیده است.

در فاصله سال های ۱۹۷۰ تا ۲۰۱۶ میلادی بیش از ۵۰ درصد از

نشت های بزرگ نفتی در حالی رخ داده اند که نفتکش ها در حال تردد

در آب های آزاد بوده اند. برخورد با سازه های دریایی و آبی، تصادم با سایر

کشتی ها، و به گل نشستن دلیل نزدیک به ۵۹ درصد از حوادث نشت

نفت بوده اند.

همین دلایل در مسیرهای بسته و منتهی به خشکی ۹۹ درصد از

حوادث منجر به نشت را عامل شده اند.

با این وجود ITOPF اعلام کرد که امروزه بیش از ۹۹/۹۹ درصد از

محموله های نفتی که از طریق دریا ارسال می شوند بدون حادثه به مقصد

خود می رسند.

فدراسیون بین المللی مالکان کشتی در زمینه آلودگی (ITOPF) اعلام کرد که روند کاهشی نشت نفت از ناوگان جهانی کشتی های نفتکش ادامه دارد.

به گزارش گروه بین الملل مارین تایمز، طبق گزارش این فدراسیون

میانگین تعداد نشت های بزرگ نفتی (بیشتر از ۷۰۰ تن) از کشتی های

نفتکش به طور پیوسته از سال ۲۰۱۰ تاکنون کاهش یافته و به ۱/۷



کشتی‌های کروز فعلاً به ایران نمی‌آیند



ورود یکی از این کروزها به سواحل خلیج فارس و دریای عمان باشیم. وی یادآور شد: البته باید بدانیم که همه این اقدامات سازمان بنادر و دریانوردی خارج از حیطه وظایف این سازمان است و به عنوان هماهنگ‌کننده ایفای نقش می‌کند، زیرا وظیفه اصلی گردشگری بر عهده سازمان میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری است و از آنجایی که تردد در نوار ساحلی جنوب کشور سازمان‌های منطقه آزاد، نیروی انتظامی، مرزبانی و... را نیز دخیل می‌کند سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان هماهنگ‌کننده این برنامه کار انجام می‌دهد.

مدیرکل امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی در ادامه با اشاره به مهم‌ترین دستاورد برجام در حوزه دریا گفت: خوشبختانه با لغو تحریم‌ها و گذشت یک سال از اجرای برجام، اکنون همه مؤسسات معتبر بین‌المللی رده‌بندی که پیش از تحریم‌ها در ایران فعالیت داشتند به کشور بازگشته و فعالیت رسمی خود را در ایران آغاز کرده‌اند.

وی افزود: این مؤسسات هم در قالب مشارکت با دو مؤسسه رده‌بندی ایرانی همکاری می‌کنند و هم به صورت مستقل گواهینامه صادر می‌کنند؛ البته مؤسسات رده‌بندی ایرانی از امکانات آنها بهره برده و استفاده می‌کنند. پسندیده درباره وضعیت راه‌اندازی مؤسسه رده‌بندی ملی در کشور و ادغام دو مؤسسه فعلی با یکدیگر گفت: این موضوع به صورت یک پیشنهاد هنوز هم در حال بررسی و کارشناسی است، زیرا باید همه جوانب آن بررسی شود تا از مشکلات و موانع جلوگیری شود.

وی در پایان گفت: در مسئله تشکیل مؤسسه رده‌بندی ملی ایرانی، ارتقای دانش و توانمندی مؤسسه رده‌بندی یکی از نگرانی‌ها و حساسیت‌هاست که به شیوه‌های مختلف مورد بررسی قرار می‌گیرد.

ورود کشتی‌های کروز به بنادر ایران تصریح کرد: این موضوع با جدیت دنبال می‌شود به گونه‌ای که اکنون با چند شرکت خارجی و آژانس ایرانی به منظور مشارکت و همکاری برای تردد کشتی‌های کروزهای خارجی در بنادر جنوبی ایران مذاکره و رایزنی شده است که این مذاکرات هنوز ادامه دارد. معاون امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی درباره چرایی به نتیجه نرسیدن این مذاکرات تاکنون اعلام کرد: از آنجایی که کشتی‌های کروزهای بزرگ برنامه خود را از یک سال قبل می‌بندند و مسیر تردد، بنادر مورد نظر را برای توقف، هتل‌های اقامتی، اتوبوس‌های خدمت‌رسان و... از قبل هماهنگ می‌کنند اکنون هیچ کروز بزرگی را نمی‌توان یافت که بدون برنامه باشد و برای سفر به سواحل خلیج فارس و دریای عمان اعلام آمادگی کند. وی خاطرنشان کرد: به همین دلیل حداقل تا شش ماه دیگر نمی‌توان منتظر کروزهای بزرگ در بنادر ایران بود.

پسندیده اظهار کرد: البته ما به سراغ کروزهای کوچک‌تر هم رفته‌ایم و سعی داریم تا در کوتاه مدت شاهد

همه بلیت‌های شناورهای مسافری و برقراری نظم در همه ترمینال‌های مسافری دریایی در دست اقدام داریم. مدیرکل امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی گفت: برای نوروز سال ۹۶، افزایش ناوگان برای ما در اولویت نخواهد بود، بلکه ما بیش از آن به استانداردسازی ناوگان پرداخته و خواهیم پرداخت و توسعه ناوگان را به خود شرکت‌های کشتیرانی واگذار کرده‌ایم، زیرا تاکنون آنها مطابق با توان خود ظرفیت لازم را برای این کار تأمین کرده‌اند.

وی افزود: البته شناور و صندلی بیشتر برای آنها حکم درآمد بیشتر را دارد؛ بنابراین ممکن است برای نوروز ۹۶ نیز افزایش ظرفیت مسافری داشته باشند که سازمان بنادر و دریانوردی باید آنها را از لحاظ ایمنی تأیید کند. پسندیده درباره قیمت بلیت شناورهای مسافری در نوروز گفت: تعیین قیمت این بلیت‌ها بر عهده امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی نیست بلکه ارگان‌های مربوطه به همراه خود شرکت‌ها هر ساله قیمت را تعیین خواهند کرد.

وی در پاسخ به پرسشی درباره

به گزارش مارین تایمز، مدیرکل امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی از تدوین استانداردهای فنی و ایمنی ویژه ناوگان گردشگری و مسافری خبر داد و گفت: دستورالعمل‌های لازم برای استانداردسازی و ایمنی ناوگان گردشگری تهیه شده و پس از کارشناسی کامل به هیأت عامل سازمان تقدیم شده است تا با تأیید و تصویب هیأت عامل، ابلاغ و به کار گرفته شود.

نادر پسندیده به خبرنگار مارین تایمز اظهار کرد: همه مسائل و موضوعات مربوط به نحوه صدور گواهینامه ایمنی شناورهای مسافری، استانداردهای این شناورها و ساختار شناور ایمن و بهره‌ور نیز در این دستورالعمل دیده شده است.

وی با بیان اینکه پس از تصویب این دستورالعمل و به محض ابلاغ، اجرای آن نیز آغاز خواهد شد، افزود: علاوه بر آن، قبل از اجرای دستورالعمل نامبرده، برنامه‌های ویژه‌ای برای ارتقای ایمنی شناورهای مسافری و گردشگری از جمله بازرسی متمرکز شناورها، حذف شناور غیراستاندارد، نظارت بر عملکرد شناورها، پیگیری فروش اینترنتی

ISO 19030 hits the streets



The International Organisation for Standardisation (ISO) has published the long-awaited ISO 19030, a new standard conceived to measure changes in ship-specific hull and propeller performance.

According to Jotun, which has led the industry in the standard's development, the move has the potential to reduce the industry's green house gas emissions by 10%, while saving operators up to \$30 bill in annual energy costs.

ISO 19030 has been more than three years in the making. It's seen a collaboration of 53 expert stakeholders from throughout the industry working together to develop a uniform framework for measuring the efficacy of solutions improving hull and propeller performance.

Marine antifouling coatings concern Jotun claimed to have been central to the process, as Geir Axel Oftedahl, Jotun's Business Development Director, Hull Performance Solutions, managed the project for its entire duration on behalf of ISO.

"This is a day of celebration for all stakeholders in, and connected to, the global shipping industry," he said. "Poor hull and propeller performance accounts

for around 10% of the world fleet's energy costs (\$30 bill) and green house gas (GHG) emissions. With this standard we can finally quantify how solutions, such as advanced antifouling coatings, can tackle that issue – providing accountability and ROI for shipowners, while detailing the enormous potential for GHG and cost reductions.

"The standard provides a transparency that has been lacking in the industry and will be a central driver for enhancing environmental performance and vessel efficiency. I'd like to congratulate all the key players involved in this process, especially Svend Søyland, formerly of Bellona and now with Nordic Energy Research, who has convened the ISO working group, Standards Norway, including Knut Aune, who has served as the secretariat for ISO 19030, and, of course, ISO itself.

"This is a huge leap forward for shipping and the environment, and it would not have been possible without an extraordinary spirit of collaboration and consensus," he concluded.

The standard offers a two tier methodological approach: ISO 19030-2, the default measurement method, with

the most exacting requirements and greatest measurement accuracy; and ISO 19030-3, allowing for 'alternative methods' and included in order to increase the applicability of the standard.

"Jotun, for its part, already adheres to the most stringent demands of ISO 19030-2," explained Stein Kjølberg, Jotun's Global Sales Director, Hull Performance Solutions. "We use it as the foundation for the high performance guarantee on our Hull Performance Solution (HPS) offering. As the guarantee concerns a very small speed loss, under 1.5%, only the most precise measurement criteria will suffice. For less demanding performance levels ISO 19030-3 is acceptable.

"We believe this kind of guarantee provides the perfect illustration of how ISO 19030 provides complete transparency and accountability for shipowners," he said.

In developing the standard, the ISO working group meetings spanned more than three years and they spent over 12,000 hours refining the methodology for publication.

Source: Tanker Operator Newsletter – 2 Dec. 2016



IACS releases latest 'Blue 'Book

The International Association of Classification Societies (IACS) has published the 2017 edition of its 'Blue Book'.

The 'Blue Book' is an electronic library of the technical resolutions adopted by IACS, as a result of its technical work.

It contains -

- IACS 'Unified Requirements', which IACS members incorporate into their rules;

- Unified Interpretations of IMO convention requirements, which IACS members apply uniformly when acting on behalf of authorising flag administrations, unless instructed otherwise;

- Procedural Requirements governing practices among IACS Members;

- IACS Charter and IACS Procedures, which define the purpose, aim and working procedures of the Association;

- Recommendations relating to adopted resolutions that are not necessarily matters of class but which IACS considers would be helpful to offer some advice to the marine industry;

- UR - Unified Requirements Status advising on implementation status;

- HF & TB for UR, UI, PR & Rec. containing the history and technical background files for the Unified Requirements, Unified Interpretations, Procedural Requirements and Recommendations;

- Quality Documents containing QSCS (IACS' Quality System Certification Scheme) description, Quality Management System Requirements, Audit Requirements, ACB (Accredited Certification Bodies) requirements and other quality procedures;

The latest version of the Blue Book is available for downloading from the IACS website at www.iacs.org.uk/publications.

Source: Tanker Operator Newsletter – 20 Jan 2017

DNV GL gears up for BWMC

At a seminar in Hamburg last week (mid Dec. 2016), class society DNV GL estimated that 8,700 vessels classed by the society will be issued with a Ballast Water Management (BWM) certificate by 8th September, 2017 - the convention's entry into force date.

When doing the calculations earlier this year, DNV GL's Martin Olofsson, senior principal engineer, environmental protection, said this meant issuing around 175 certifications per week for 50 weeks.

He explained that the class society was a recognised organisation (RO) for most flag states to undertake the statutory work.

Before IBWMC -approved BWM plan (exchange method(s)) -he estimated that 5,000 plans will be approved by DNV GL in the next 12 months. Approval centres are located in Gdansk (headquarters), Oslo, Hamburg, Piraeus, Pusan and Shanghai.

He also thought that most of the completed BWM initial surveys (BWM plan, BWM record book, procedures/awareness) would be undertaken with other periodical regular survey work.

BWTS installations will occur in the next six years. Olofsson said that DNV GL expects about 450 retrofit projects per year (including sisterships) taking around 10 man-days approval work per project. To cope with this workload, the training of approval engineers has been the focus at all of the centres.

The probable installation scenario will see an increase peaking between 2019-2022, before falling in 2023 in a gradual rise and fall pattern per year. The worst case scenario would be a huge spike in 2022, following a period of growth in 2020-2021, Olofsson said.

He warned that retrofits were more complex than newbuild installations (by passes of BWTS, space, etc), thus DNV GL recommended installation at the newbuilding stage. Short time windows during drydockings need very good planning. Class should be involved at an early stage, as the installation needs approval (update of all drawings and stability calculations, etc).

In addition, there should be no unlogged bypasses and installation of blind flanges, valves, etc. Another problem is that the increased power requirements could mean the installation of at least one extra generator and there could be an increased head loss in the piping system. The ballasting rate and flexibility could also be lower - logged bypasses, no gravity intake/discharge, etc.

Olofsson said that DNV GL often saw challenges in the shape of pump room/engine room connections, plus the degas vent routing and discharge to the open deck. Another problem is that the total residual oxidant (TRO) sensor discharge to the bilges is not accepted, neither are plastic piping without fire endurance certificates and metallic valves isolating the BWTS, plus neutraliser tanks without drip trays.

In some instances, pumps could have a higher capacity than the BWTS installed.

Turning to the US Coast Guard (USCG), as has been covered in Tanker Operator News, the first USCG type approval was recently awarded to Optimarin.

Olofsson said that both OceanSaver and Alfa Laval could receive their type approvals before the holiday period, while Ecochlor and SunRui's application would follow in January 2017.

Source: Tanker Operator Newsletter – 21 Dec. 2016

Maersk launches new Iran service

Bushehr Port is well equipped to handle reefer cargoes

Maersk Line is expanding its presence in Iran with the addition of the port of Bushehr to its network of regional services, with effect from this month.

Bushehr, which has a total throughput of around 7 million tonnes a year, is capable of handling all types of containerised cargoes, including, most significantly, refrigerated products. Maersk highlights a number of benefits of calling at the port, including the availability of 400 reefer plugs and cold-storage warehouses with a total capacity of 50,000 tonnes, for cargoes both below and above zero; quick and easy access to fast growing Iranian markets due to the port's proximity to urban areas; and the relative short sailing times to other Gulf ports, including Dammam, Doha and Bahrain.

Bushehr will be served via a weekly feeder from Jebel Ali, with the first sailing taking place on January 4th. As a result Maersk is now offering two Iranian gateways, the ports of Bandar Abbas and Bushehr, both supported by a local office in Tehran.

Source: www.themaritimestandard.com



New Record for Youngest Container Ship Demolition

The seven-year-old Hammonia Grenada, delivered in 2010, has taken pole position as the youngest container ship ever sold for scrap. The previous record-holder, the Panamax Rickmers India, was delivered in 2009 and sold to shipbreakers last month. A brokerage data firm reported a sale price for the Grenada of \$315 per LDT, or about \$5.5 million.

Brokers say that the demolition is a confirmation of the plummeting value of Panamax ships after the opening of the expanded Panama Canal. Vessels of up to twice the capacity of the India and Grenada can now carry containers on trans-Pacific routes to the U.S. East Coast and to Latin American hubs like Freeport, Santos and Buenos Aires. With lower slot costs, this “Neopanamax” vessel class has made the older Panamax ships less competitive in an oversupplied market, and shipowners are finding it increasingly difficult to charter or sell 4,500 TEU vessels. Panamaxes lost about two thirds of their value in 2016, and they are headed to the breakers in record numbers: BIMCO said in November that boxship demolitions reached an all-time high for the ten months ending in October and accelerated in the second half, led by Panamax scrapping.

The Chinese-built Grenada (ex name CSAV Laraquete) is the second mid-size boxship scrapped by Hammonia in the past year, following the 3,100 TEU Westphalia, another relatively young vessel. While the buyer of the Portuguese-flagged Grenada was not disclosed, the Westphalia went to a Bangladeshi yard. Advocates including NGO Shipbreaking Platform have called on the European Commission to ban the sale of European-flagged vessels to yards in South Asia under new ship recycling regulations, which are expected to take effect in the next two years. If effective and enforceable, a ban could have an effect on market dynamics: the prices paid by yards in Turkey and China may be as much as one third less than South Asian scrap values.

Source: www.maritime-executive.com





IMO welcomes entry into force of financial security for seafarers

IMO Secretary-General Kitack Lim has welcomed the entry into force on 18 January of new obligations under the Maritime Labour Convention (MLC 2006) which require shipowners to have compulsory insurance to cover abandonment of seafarers, as well as claims for death or long-term disability of seafarers.

The 2014 amendments to the MLC 2006, which comes under the auspices of the International Labour Organization (ILO), are based on guidelines which were developed by a joint IMO/ILO working group, which reported to both IMO's Legal Committee and ILO's governing bodies.

"These amendments, which will provide better protection for seafarers and their families, are the fruit of successful collaboration between IMO and ILO to ensure better working conditions and better protection should things go wrong. I am very pleased to see these amendments enter into force today for the Parties to MLC 2006, all of which are also IMO Member States," Mr. Lim said.

"Seafarers make global trade possible and it is vital that we all work together to ensure their rights are protected. It has

often been said that the MLC 2006 represents the fourth pillar when it comes to the most important maritime treaties as it complements the IMO treaties covering safety – the SOLAS treaty, pollution prevention – the MARPOL treaty and training of seafarers – the STCW treaty," Mr. Lim said.

The 2014 amendments to the MLC 2006 require that a certificate or other documentary evidence of financial security has to be issued by the financial security provider of the shipowner. This certificate has to be carried on board the ship.

The amendments were developed over nearly a decade of discussion in a Joint IMO/ILO Ad Hoc Expert Working Group on Liability and Compensation regarding Claims for Death, Personal Injury and Abandonment of Seafarers.

IMO's Legal Committee maintains a standing agenda item, to keep under review the provision of financial security in case of abandonment of seafarers, and shipowners' responsibilities in respect of contractual claims for personal injury to, or death of seafarers.

Source: IMO website



During a visit to the port of Felixstowe, IMO Secretary-General Lim (left) discusses the World Maritime Day theme for 2017 - 'Connecting ships, ports and people' - with Mr. Clemence Cheng, Chief Executive Officer of the Port of Felixstowe and Managing Director of Hutchison Ports Europe

Connecting ships, ports and people theme launched by IMO Secretary-General

The importance of coherent and connected development across all maritime sectors will feature strongly in IMO's work this year, as the Organization focuses on its World Maritime Day theme "Connecting ships, ports and people".

The theme for 2017 was launched by IMO Secretary-General Lim during a visit to Felixstowe, the busiest container port in the United Kingdom.

"Throughout the year, we will highlight the importance of 'joined-up' maritime development across all sectors, both from a policy and a practical perspective. The benefits of a free and efficient flow of goods and trade extend far beyond the ships and ports themselves," Mr. Lim said.

"As a UN agency, IMO has a strong commitment to helping achieve the aims of the Sustainable Development Goals.

Shipping and ports can play a significant role in helping to create conditions for increased employment, prosperity and stability through promoting maritime trade. The port and maritime sectors can be wealth creators, both on land and at sea," Mr. Lim said.

During a tour of the port led by Mr. Clemence Cheng, Chief Executive Officer of the Port of Felixstowe and Managing Director of Hutchison Ports Europe, Mr. Lim witnessed port operations at first hand, observing the clear link between ships and ports and the people that operate them.

He also spoke to crew on board the container ship *Munkebo Maersk* about the significance of the World Maritime Day theme for seafarers as well as for the wider public, the people who depend on shipping for most of everything they need

and want.

Mr. Lim noted that the theme for 2017 would enable IMO and the wider maritime community to shine a spotlight on the existing cooperation between ports and ships to maintain and enhance a safe, secure and efficient maritime transportation system.

"Ultimately, more efficient shipping, working in partnership with a port sector supported by governments, will be a major driver towards global stability and sustainable development for the good of all people," Mr. Lim said.

He encouraged IMO Member States and wider stakeholders in the maritime community to join in with activities and initiatives under the World Maritime Day theme for 2017: "Connecting ships, ports and people".

Source: IMO website



that demand.

Collaboration between the IMO and governments has meant that tankers operating today are designed with double hulls, duplicate controls, segregated ballast tanks, inert gas systems, oily-water separators and crude oil tank washing equipment. These were not in evidence 50 years ago.

These innovations, together with improvements in aids to navigation and many other aspects of ship design, construction and technology, have all led to much higher standards in tanker design and operation.

At the same time, proactive industry initiatives and IMO-led guidelines and conventions — governing safety, ship

operations, vetting and reporting, ship management, crew training and certification — have all contributed to a safer, cleaner global oil shipping industry.

Speaking at the launch of the exhibition, IMO secretary general Kitack Lim highlighted the important measures taken by IMO in response to the ‘Torrey Canyon’ incident in March, 1967, off the UK coast.

Within two months, in May 1967, IMO had convened an extraordinary meeting, which proposed a number of changes in ship design and operations. This led directly to the development of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL), which what the IMO believes is the most important measure to address prevention of pollution by ships to this day.

The incident also led to the establishment of IMO’s Legal Committee, which subsequently developed a comprehensive framework for compensating victims of pollution incidents and established the International Oil Pollution Compensation Funds (IOPC Funds).

Lim said: “As a result, tanker shipping today is safer and cleaner than ever before and there is also a robust mechanism in place to respond effectively to oil spills and deal with their financial consequences.”

Statistics compiled by the International Tanker Owners Pollution Federation (ITOPF) show a 90% reduction in the number of major oil spills and a hundred-fold reduction in the volume of oil spilt since the 1970s.

In 2016, the total volume of crude oil transported by ship was 1,770 mill tonnes and 99.99% of this arrived safely.

The exhibition will run until 7th July, 2017.

Over half-way into this decade and the downward trend in oil spills from tankers continues, ITOPF said in a report.

The average number of large oil spills from tankers, ie greater than 700 tonnes, has progressively reduced and since 2010, averages 1.7 per year.

In 2016, one tanker incident, which resulted in a spill of greater than 700 tonnes of gasoline and diesel was recorded in the Gulf of Mexico. Four medium-sized spills (7-700 tonnes) of fuel oil were also reported in 2016.

The total amount of oil lost to the environment through tanker incidents in 2016 was around 6,000 tonnes, the majority of which can be attributed to the incident in the Gulf of Mexico.

The ongoing reduction in the amount of oil spilt through accidents involving tankers is encouraging news for tanker operators and governments alike as they continue to work to improve standards of operations in sea-borne oil transportation.

Today, some 99.99% of crude oil transported by sea arrives safely at its destination, ITOPF said in the report.

Source: Tanker Operator Newsletter – 20 Jan 2017

IMO charts anti-pollution successes



A recently opened exhibition at IMO's London headquarters charts the collaborative work that has been undertaken in its role as the UN agency responsible for shipping's safety and security and the prevention of pollution from ships.

The exhibition, '50 years of Government and industry working together to address the risk of oil pollution from ships', celebrates the sustained reduction in major oil spills made since the grounding of the tanker 'Torrey Canyon' in 1967 - one of the world's most serious oil spills.

A timeline produced from pre-1967 to the present day covers the improved safety of navigation, ship construction, training and risk reduction.

One of its areas of focus is preparedness and response – continuing to evolve as both awareness and technology have advanced and practical experience has led to a better response to spills when they occur.

Another is liability and compensation regimes, which have been developed to ensure that a robust system of compensation and liability for ship-source oil spills is now in place.

This is backed by appropriate funding mechanisms to finance an immediate and efficient response and compensate those affected.

However, there are still hazards as the need for oil remains strong and shipping is the most effective means of meeting

borders of traffic separation schemes should be provided to allow evasive manoeuvres and contingency planning by ships making use of routing measures in the vicinity of multiple structure areas.

Updated SafetyNET and NAVTEX manuals

The MSC approved amendments to update the International SafetyNET and the NAVTEX Manuals.

SafetyNET is the international automatic direct-printing satellite-based service for the promulgation of Maritime Safety Information (MSI), navigational and meteorological warnings, meteorological forecasts and other urgent safety-

implementation of the 2010 Manila amendments to the STCW Convention and Code end on 1 January 2017. However, there was concern that some Parties may not be in a position to issue STCW certificates in accordance with the requirements of the Convention by 1 January 2017. It was agreed that a practical and pragmatic approach should be taken during inspections, for a period of six months (i.e. until 1 July 2017), to allow flexibility in cases where seafarers are unable to provide certificates that were issued in compliance with the 2010 Manila Amendments.

The MSC agreed to issue a circular on Advice for Parties, Administrations, port State control authorities and recognized organizations on action to be taken in cases where not all



related messages to ships, as well as search and rescue (SAR) information.

NAVTEX provides coastal shipping, via terrestrial means, with similar messages above by automatic display or printout from a dedicated receiver.

The World Meteorological Organization (WMO), International Hydrographic Organization (IHO) and International Mobile Satellite Organization (IMSO) have contributed to the updating of the manuals, which will be issued as MSC circulars, replacing versions issued in 2010 and 2011.

STCW Manila 2010 – transitional arrangements clarified

The MSC noted that the transitional arrangements for

seafarers carry certificates and endorsements meeting the 2010 Manila Amendments to the STCW Convention and Code from 1 January 2017.

Navigational warnings – circular issued

The MSC approved a circular expressing grave concern over the reported launch of missiles by the Democratic People's Republic of Korea without due warnings. The circular urges all Members to attach the greatest importance to the safety of navigation and avoid taking any action which might adversely affect shipping engaged in international trade; and to comply with the requirements to issue relevant navigational warnings as set out in SOLAS and the World Wide Navigational Warning Service.

Source: IMO website

industrial personnel adopted

The MSC adopted Interim Recommendations on the safe carriage of more than 12 industrial personnel on board vessels engaged on international voyages.

Governments are invited to apply the Interim Recommendations, pending the planned development of the new chapter of SOLAS and the draft new code addressing the carriage of more than 12 industrial personnel on board vessels engaged on international voyages. The new SOLAS chapter and code will be developed under coordination by the Sub Committee on Ship Design and Construction (SDC).

The Interim Recommendations are aimed at addressing the safe and efficient transfer of technicians at sea, such as those working in the growing offshore alternative energy sector.

The Interim Recommendations define industrial personnel as all persons who are transported or accommodated on board for the purpose of offshore industrial activities performed on board other vessels and/or other offshore facilities and says they should not be considered as passengers within the meaning of SOLAS regulation I/2(e). Safety training and familiarization with safety procedures should be delivered to these personnel.

Offshore industrial activities covered by the Interim Recommendations would include the construction, maintenance, operation or servicing of offshore facilities related, but not limited, to exploration, the renewable or hydrocarbon energy sectors, aquaculture, ocean mining or similar activities.

Interim recommendations for carriage of liquefied hydrogen in bulk adopted

The MSC adopted Interim recommendations for carriage of liquefied hydrogen in bulk, which have been developed as the International Gas Carrier (IGC) Code does not specify requirements for the carriage of liquefied hydrogen in bulk.

The recommendations are based on the results of a comparison study of similar cargoes listed in the IGC Code, e.g. liquefied natural gas and are intended to facilitate the establishment of a tripartite agreement for a pilot ship that will be developed for the research and demonstration of safe long-distance overseas carriage of liquefied hydrogen in bulk.

The interim recommendations contain general requirements and special requirements for the carriage of liquefied hydrogen in bulk by ship, such as the provision of portable hydrogen detector for each crew member working in the cargo area; selection of fire detectors for detecting hydrogen fire; and appropriate safety measures to prevent formation of an explosive mixture in the case of a leakage of hydrogen.

Addressing cargoes which may liquefy

The MSC approved draft amendments to paragraphs 4.5.1 and 4.5.2 of the International Maritime Solid Bulk Cargoes Code

(IMSBC Code) to emphasise the responsibility of the shipper for ensuring that a test to determine the transportable moisture limit (TML) of a solid bulk cargo as well as sampling and testing for moisture content are conducted. The draft amendments will be put forward for subsequent adoption by MSC 98 together with the next set of draft amendments to the IMSBC Code, set to be adopted in 2017 with entry into force in 2020.

Goal-based standards

The MSC further developed proposed amendments to revise and update the GBS Verification Guidelines, based on the experience gained during the initial verification audits. The revisions, to be further considered at the next session, include additional and revised paragraphs relating to issues such as the insertion of an application date for any revised version of the Guidelines or submitting corrective action plans to address any findings reported by the GBS Audit Teams. Guidelines on common submissions by groups of submitters and the inclusion of an ongoing review of the rules are also proposed to be included. A revised timetable and schedule of activities for the implementation of the GBS verification scheme was also agreed, to include a 31 December 2017 deadline for the receipt of rule change information and request for new initial verification audits, if any.

At its last session, the MSC confirmed that ship construction rules for oil tankers and bulk carriers submitted by 12 classification societies conform to the goals and functional requirements set by the Organization for new oil tankers and bulk carriers set out in the International goal-based ship construction standards for bulk carriers and oil tankers (resolution MSC.287(87)), which were adopted in 2010.

Navigation around offshore multiple structures

The MSC adopted, subject to subsequent confirmation by the IMO Assembly, amendments on a recommendation to Governments to take into account safety of navigation when multiple structures at sea, such as wind turbines, are being planned.

The amendment would add a new paragraph in the General provisions on ships' routing (resolution A.572(14), as amended) on establishing multiple structures at sea.

It recommends that Governments should take into account, as far as practicable, the impact multiple structures at sea, including but not limited to wind turbines, could have on the safety of navigation, including any radar interference.

Traffic density and prognoses, the presence or establishment of routing measures in the area, and the manoeuvrability of ships and their obligations under the 1972 Collision Regulations should be considered when planning to establish multiple structures at sea.

Sufficient manoeuvring space extending beyond the side

Maritime Safety Committee (MSC), 97th session, 21-25 November 2016



Adoption of amendments

The MSC adopted:

- Amendments to SOLAS, including amendments to regulation II-1/3-12 on protection against noise, regulations II-2/1 and II-2/10 on firefighting and new regulation XI-1/2-1 on harmonization of survey periods of cargo ships not subject to the ESP Code. The amendments are expected to enter into force on 1 January 2020.
- Amendments to the 2008 International code on Intact Stability (IS Code), relating to ships engaged in anchor handling operations and to ships engaged in lifting and towing operations, including escort towing. The amendments are expected to enter into force on 1 January 2020.
- Amendments to the International Code for Fire Safety Systems (FSS Code), clarifying the distribution of crew in public spaces for the calculation of stairways width. The amendments are expected to enter into force on 1 January 2020.
- Amendments to the International Code for the Construction

and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk (IGC Code), aligning the wheelhouse window fire-rating requirements in the IGC Code with those in SOLAS chapter II-2. The amendments are expected to enter into force on 1 January 2020.

- Amendments to the International Code on the Enhanced Programme of Inspections during Surveys of Bulk Carriers and Oil Tankers, 2011 (2011 ESP Code). The amendments are expected to enter into force on 1 July 2018.

- Amendments to the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW) and its related STCW Code, to include new mandatory minimum training requirements for masters and deck officers on ships operating in Polar Waters; and an extension of emergency training for personnel on passenger ships. The amendments are expected to enter into force on 1 July 2018.

Interim recommendations on the safe carriage of



management systems adopted

The Committee welcomed the news that the conditions for entry into force of the International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments (BWM Convention), 2004, were met on 8 September 2016 and consequently the treaty will enter into force on 8 September 2017.

The MEPC adopted revised Guidelines for approval of ballast water management systems (G8), which update the Guidelines issued in 2008.

The revision to the guidelines updates the approval procedures for ballast water management systems (BWMS), including more robust test and performance specifications as well as more detailed requirements for type approval reporting and control and monitoring equipment, among others.

The type approval process was expanded, with detailed requirements for land-based, shipboard, and other tests set out in an annex. A ballast water management system which in every respect fulfils the requirements of the Guidelines may be approved by the Administration for fitting on board ships. The approval should take the form of a Type Approval Certificate for BWMS, specifying the main particulars of the BWMS and any limiting operating conditions.

The MEPC recommended application of the revised Guidelines (G8) as soon as possible and agreed that BWMS installed on ships on or after 28 October 2020 should be approved taking into account the revised guidelines. Systems installed prior to that date could be approved using the existing guidelines or the revised guidelines.

It was also agreed that the approval process should be made mandatory and the MEPC instructed the IMO Secretariat to prepare the Code for approval of ballast water management systems as well as draft amendments to the BWM Convention making the Code mandatory, for circulation with a view to adoption following entry into force of the Convention.

The MEPC also further discussed the agreed roadmap for implementation of the BWM Convention and agreed to instruct a correspondence group to develop a structured plan for data gathering and analysis of experience gained with the

implementation of the BWM Convention.

Submissions were invited to MEPC 71 in relation to developing guidance on contingency measures under the BWM Convention and amendments to the Guidelines for risk assessment under regulation A-4 of the BWM Convention (G7) to incorporate the "same risk area" concept, which the Committee agreed may already be applied to grant exemptions under the Convention.

Further work on the implementation of the Convention will also take place at the next session of the Sub-Committee on Pollution Prevention and Response (PPR 4), in January 2017, including the review of guidance on sampling and analysis and the completion of the "Ballast Water Management – How to do it" manual.

With regards to the dates of implementation of the BWM Convention, the MEPC recalled that proposed draft amendments to regulation B-3 of the Convention relating to the time scale for implementation of its requirements had been previously approved at the last session of the Committee (MEPC 69) for circulation upon entry into force of the Convention, with a view to subsequent adoption. The draft amendments would provide for compliance with regulation D-2 (Ballast water performance standard) of the Convention by a ship's first renewal survey following entry into force.

A proposal for alternative draft amendments which would allow for compliance by the second renewal survey in certain circumstances was put forward. It was agreed that the alternative proposal would be debated at the next Committee session (MEPC 71) in mid-2017.

The Committee granted Final Approval to one BWMS that makes use of active substances and Basic Approval to one system. The Committee noted that the total number of type-approved BWMS stands now at 69.

Oil pollution response manuals approved

The revised section II of the Manual on Oil Pollution – Contingency Planning; and the Guide on oil spill response in ice and snow conditions were approved

Source: IMO website

cargo ships and ro ro passenger ships) and on the need for a thorough review of EEDI phase 3 (1 January 2025 and onwards) requirements, including discussion on its earlier implementation and the possibility of establishing a phase 4. Currently, Phase 3 requirements provide that new ships be built to be 30% more energy efficient compared to the baseline.

The work to review the phased implementation of EEDI requirements will continue at the next session.

Meanwhile, updated guidelines for calculation of the EEDI were adopted, as amendments to the 2014 Guidelines on the method of calculation of the attained EEDI for new ships.

IMO was the first Organization to adopt, in 2011, energy-efficiency measures that are legally binding across an entire global industry. Energy-efficiency design standards for new ships and associated operational energy-efficiency measures for existing ships became mandatory in 2013, with the entry into force of the relevant amendments to MARPOL Annex VI.

Data received by the IMO Secretariat identifies that so far more than 1,900 ships have been certified as complying with the new energy efficiency design standards.

2020 global sulphur cap implementation date decided

In a landmark decision for both the environment and human health, 1 January 2020 was confirmed as the implementation date for a significant reduction in the sulphur content of the fuel oil used by ships.

The decision to implement a global sulphur cap of 0.50% m/m (mass/mass) in 2020 represents a significant cut from the 3.5% m/m global limit currently in place and demonstrates a clear commitment by IMO to ensuring shipping meets its environmental obligations.

North Sea and Baltic Sea emission control areas for nitrogen oxides (NOX) approved

The MEPC approved the designation of the North Sea and the Baltic Sea as emission control areas (ECA) for nitrogen oxides (NOX) under regulation 13 of MARPOL Annex VI. The draft amendments to formally designate the NOX ECAs will be put forward for adoption at the next session of the Committee (MEPC 71).

The draft amendments to MARPOL Annex VI would see both ECAs enter into effect on 1 January 2021. Designation as a NOX ECA would require marine diesel engines to comply with the Tier III NOX emission limit when installed on ships constructed on or after 1 January 2021 and operating in the North Sea and the Baltic Sea. Furthermore, provisions were approved to allow ships fitted with non-Tier III compliant marine diesel engines to be built, converted, repaired and/or maintained at shipyards located in the NOX Tier III ECAs. Both areas are already ECAs for SOx.

Bunker delivery note amendments approved

The MEPC approved, with a view to adoption at MEPC 71, draft amendments to the MARPOL Annex VI bunker delivery note relating to the supply of marine fuel oil to ships which have fitted alternative mechanisms to address sulphur emissions requirements.

The draft amendments to appendix V of MARPOL Annex VI are intended to address situations where the fuel oil supplied does not meet low sulphur requirements, but has been supplied to a ship which is using “equivalent means” (for example, abatement technology such as scrubbers) to reduce the sulphur oxide emissions of the ship in order to comply with MARPOL requirements.

The MEPC approved Guidelines for onboard sampling for the verification of the sulphur content of fuel oil used on board. The guidelines provide an agreed method for sampling to enable effective control and enforcement of liquid fuel oil used on board ships under the provisions of MARPOL Annex VI.

Interpretations for SCRs under NOX Technical Code

The MEPC approved unified interpretations to the NOX Technical Code 2008 related to the approval of selective catalytic reduction systems to meet NOX standards.

Adoption of other amendments to MARPOL

The MEPC adopted the following with an expected entry into force date of 1 March 2018:

- Amendments to MARPOL Annex I to update Form B of the Supplement to the International Oil Pollution Prevention Certificate, in relation to segregated ballast tanks;
- Amendments to MARPOL Annex V related to products which are hazardous to the marine environment (HME) and Form of Garbage Record Book. The amendments provide criteria for the classification of solid bulk cargoes as harmful to the marine environment and are aimed at ensuring that such substances are declared by the shipper if they are classed as harmful and are not discharged.

Particularly Sensitive Sea Area (PSSA) designated in Papua New Guinea

The MEPC designated the region surrounding Jomard Entrance, part of the Louisiade Archipelago at the south eastern extent of Milne Bay Province, Papua New Guinea, as a Particularly Sensitive Sea Area (PSSA). The PSSA includes established routing systems (four two-way routes and a precautionary area) which were adopted in 2014 and entered into force on 1 June 2015.

Implementation of the BWM Convention - Revised Guidelines for approval of ballast water



Marine Environment Protection Committee (MEPC), 70th session, 24-28 October 2016

Adoption of mandatory data collection system for fuel oil consumption

The MEPC adopted mandatory MARPOL Annex VI requirements for ships to record and report their fuel oil consumption.

Under the amendments, ships of 5,000 gross tonnage and above will be required to collect consumption data for each type of fuel oil they use, as well as other, additional, specified data including proxies for transport work. The aggregated data will be reported to the flag State after the end of each calendar year and the flag State, having determined that the data has been reported in accordance with the requirements, will issue a Statement of Compliance to the ship. Flag States will be required to subsequently transfer this data to an IMO Ship Fuel Oil Consumption Database. IMO will be required to produce an annual report to the MEPC, summarizing the data collected.

Roadmap for reducing GHG emissions approved

The MEPC approved a Roadmap for developing a comprehensive IMO strategy on reduction of GHG emissions from ships, which foresees an initial GHG reduction strategy to be adopted in 2018.

It contains a list of activities, including further IMO GHG studies and significant intersessional work, with relevant

timelines and provides for alignment of those new activities with the ongoing work by the MEPC on the three-step approach to ship energy efficiency improvements. This alignment provides a way forward to the adoption of a revised strategy in 2023 to include short-, mid-, and long-term further measures, as required, including implementation schedules.

The Committee also agreed to hold intersessional working group meetings on reduction of GHG emissions from ships. It is planned that the first intersessional meeting (subject to approval by the IMO Council) would be held back-to-back with MEPC 71, which is scheduled to meet in mid-2017.

Energy efficiency of international shipping

The Committee considered the report of a correspondence group on the status of technological developments relevant to implementing Phase 2 (1 Jan 2020-31 Dec 2024) of the EEDI (Energy Efficiency Design Index) regulations. The energy-efficiency regulations require IMO to review the status of technological developments and, if proven necessary, amend the time periods, the EEDI reference line parameters for relevant ship types and reduction rates.

Following discussion in a working group, which reviewed the status of technological developments relevant to implementing phase 2 of EEDI requirements from 2020, the Committee agreed to retain the phase 2 requirements (other than ro-ro

IN THE NAME OF GOD

UPdate

Marine Quarterly Magazine

Volume 9, Issue 31, Winter 2017

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

Marine Environment Protection Committee (MEPC), 70th session	2
Maritime Safety Committee (MSC), 97th session	5
IMO charts anti-pollution successes.....	8
Connecting ships, ports and people theme launched by IMO Secretary-General	10
IMO welcomes entry into force of financial security for seafarers	11
New record for youngest container ship demolition	12
News	13

**ACS****شرکت رده بندی آسیا - کیش**

JAS-ANZ



Authorized for inspection of Imported / Exported goods from / to Europe, South America, Asia and Middle East, including :

- Industrial goods
- Food stuff, Agricultural Products and Herbal Oils
- Oil, Petroleum and Petrochemical Products
- Marine Industry Equipments

ASIA CLASSIFICATION
United Services of ACS

رده بندی آسیا-کیش ACS:

در فهرست شرکت های بازرسی تأیید صلاحیت شده در امر بازرسی کالاهای وارداتی از اروپا، آمریکای جنوبی، آسیا و خاورمیانه و کالای صادراتی از مبدأ ایران به اروپا، آمریکای جنوبی، آسیا و خاورمیانه شامل:

- کالاهای صنعتی
- مواد غذایی، محصولات کشاورزی و روغن های گیاهی
- نفت، مواد نفتی و محصولات پتروشیمی
- تجهیزات صنایع دریایی

واحد صنعتی و ارزیابی انطباق، رده بندی آسیا - کیش (ACS):

آدرس: تهران خیابان کارگر شمالی - بالاتر از بزرگراه جلال آل احمد - کوچه پنجم پلاک ۳۱

تلفن: ۸۴۳۹۶

فکس: ۸۴۳۹۷۳۰۲

پست الکترونیک: Headoffice@asiaclass.org

سایت اینترنتی: www.asiaclass.org



TAKING CARE OF YOUR ASSETS

As part of its history and tradition, ship classification is one of the core businesses of RINA SERVICES. With its consolidated ties to the shipping sector, RINA SERVICES operates in more than 60 countries, offering a wide range of integrated services to numerous partners in a variety of sectors: from cruise ships to yachting, from military vessels to container ships and from bulk carriers to the entire offshore segment.

RINA IRAN - TEHRAN Marine

Apt. 3 no. 8, Fifteenth Alley, Farvardin St.
Lavasani St., Tehran 1937676854,
Iran. P.O. Box 14155-4488
Ph: +989128203562 / +989214673054
E-mail: tehran.office@rina.org



RINA SERVICES

www.rina.org