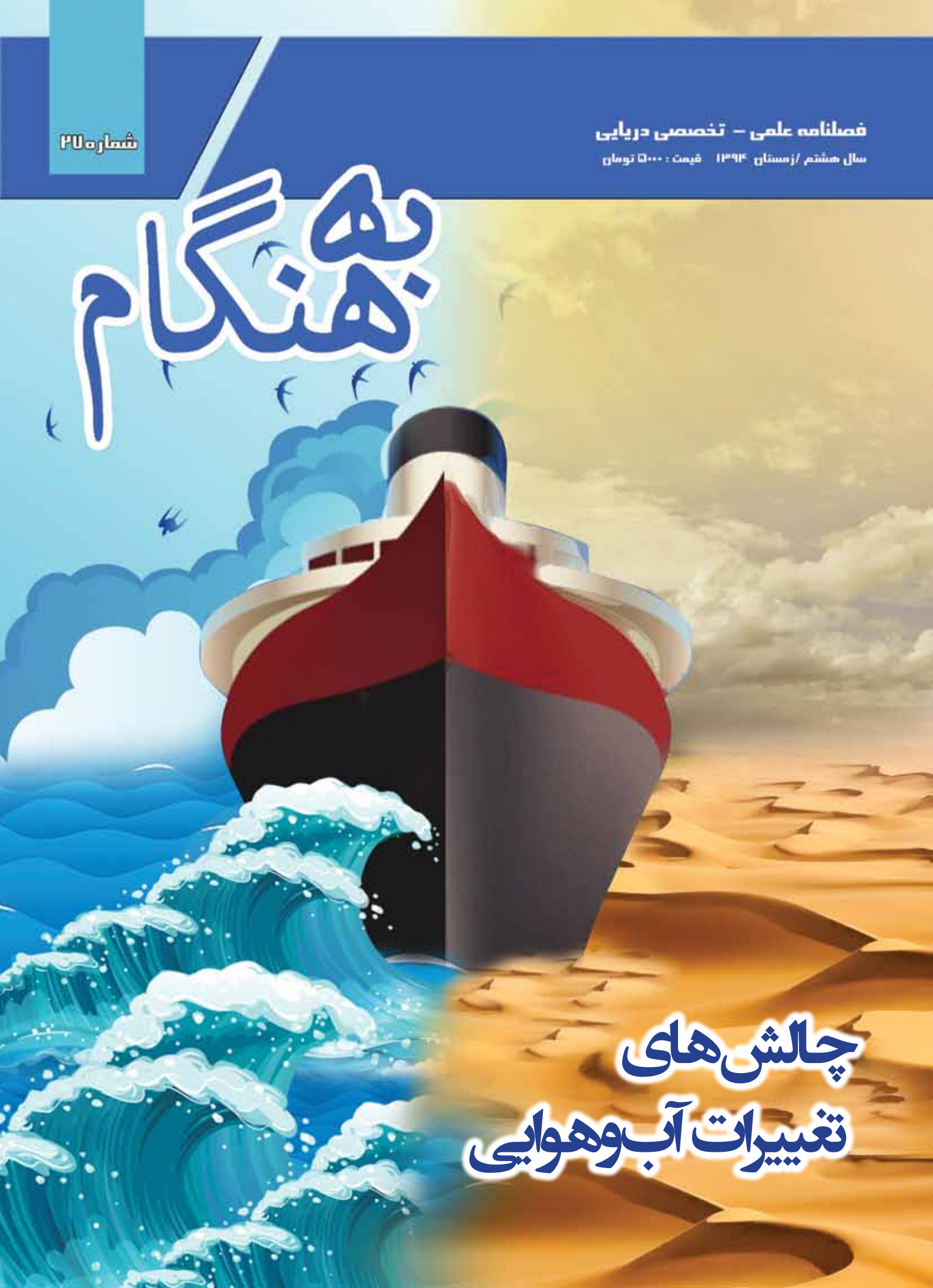
شماره ۲۱

فصلنامه علمی - تخصصی دریایی

سال هشتم /زمستان ۱۳۹۴ قیمت : ۵۰۰۰ تومان

به هنگام



چالش‌های تغییرات آب‌وهوایی

دوره های آموزشی مؤسسه رده بندی آسیا

رده‌بندی آسیا
Asia Classification
(ACS)

* **دوره های مرتبط با شناورهای فایبرگلاس**
  - الزامات طراحی، ساخت و تعمیر شناورهای فایبرگلاس
  - کنترل و تضمین کیفیت در ساخت شناورهای فایبرگلاس
* **آشنایی با تجهیزات ایمنی و اطفاء حریق**
* **بازرسی فنی و ایمنی تجهیزات بندری**
* **اصول باربندی و ریگری**
* **آیین نامه بین المللی مدیریت ایمنی شناورها (ISM code)**
* **مقاوله نامه کار دریایی (MLC 2006)**

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

- تلفن: ۸۴۳۹۷۱۰۵-۰۲۱
- پست الکترونیکی: training@asiaclass.org
- دورنگار: ۸۸۰۲۵۵۵۸-۰۲۱

بسم الله الرحمن الرحیم

به‌هنگام

فصلنامه علمی-تخصصی دریایی

سال هشتم / شماره ۲۷ / زمستان ۱۳۹۴

روش: آموزشی، پژوهشی، تحلیلی

صاحب امتیاز و مدیرمسئول: ملکرضا ملکپور قربانی

سردبیر: 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

نمابر: ۰۲۱-۸۸۰۲۵۵۵۸

پست الکترونیک: update@asiaclass.org

شمارگان: ۱۰۰۰ نسخه

توزیع: بین‌المللی و داخل کشور

عضو بانک اطلاعات نشریات کشور www.magiran.com

نشر ترابر

مجری طرح: موسسه نشر ترابر

طراح و گرافیست: وحید وقفی محبی

طرح روی جلد: الهام زرقانی

چاپ و لیتوگرافی: خاتم‌نو

فصلنامه‌به‌هنگام 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.

سخن سردبیر / ۴

بازرسی و رده‌بندی:

امضاء قرارد همکاری بین مؤسسه رده‌بندی آسیا و BV فرانسه/ ۶

مؤسسه رده‌بندی آسیا موفق به امضاء قرارداد با GL-DNV شد/ ۷

نحوه حضور و فعالیت مؤسسات رده‌بندی بین‌المللی (عضوIACS) و بیمه‌های حفاظت و غرامت / ۸

اجرای قانون حفاظت از دریاها و رودخانه‌های قابل کشتیرانی در مقابل آلودگی نفتی/ ۹

کنوانسیون‌ها و پروتکل‌های سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) / ۱۰

مقالات: .....

اهداف سازمان بین‌المللی دریانوردی پس از توافق پاریس در مورد تغییرات آب و هوایی/ ۱۲

تغییرات آب و هوایی به سرعت در حال نابودی جهان است/ ۱۴

عصر فرصت‌ها/ ۱۶

شهرهای اطراف خلیج فارس غیرقابل سکونت می‌شوند/ ۱۸

تاریخچه لوله‌گذاری زیردریایی ایران و آینده پیش رو/ ۲۰

تحلیل اسناد بالادستی بنادر و دریانوردی کشور/ ۲۴

آینده تکنولوژی دریایی تا سال ۲۰۳۰/ ۳۱

قدیمی‌ترین هنر دریانوردی غرق شد/ ۳۲

قوانین و مقررات: .....

لایحه پیشنهادی برنامه ششم توسعه/ ۳۶

بیمه و حقوقی: .....

آشنایی با بیمه دریایی (۲۶)/ ۳۸

حمل‌ونقل: .....

مقررات CMR - حمل بین‌المللی کالا از طریق جاده سال ۱۹۷۸ میلادی (۱۳۵۷ شمسی)/ ۴۳

بسته مدیریتی مورد نیاز جهت کاهش حوادث جاده‌ای/ ۴۶

محیط زیست: .....

نرخ کنونی تغییرات اقلیمی در تاریخ زمین بیسابقه است/ ۴۸

بارش تنها راه نجات تالاب‌ها نیست/ ۴۹

آلودگی ترافیک دریایی خطرناک‌تر از دود خودروها/ ۵۰

اقتصاد .....

امیدی به بهبود مالی کشتیرانی‌ها تا ۲۰۱۷ نیست/۵۱

چشم انداز کشتیرانی در سال آینده منفی شد/ ۵۲

اسامی ۱۰ کشور برتر اقتصادی جهان/ ۵۳

پیش بینی اقتصادی از جهان و ایران در سال ۲۰۱۶/ ۵۴

مدیریت: .....

کارآفرینی به چه معناست؟/ ۵۷

پرستیژ مدیریتی را فراموش کنید / ۵۶

رفتارهای متفاوت حاصل از اعتمادبه‌نفس صحیح/ ۶۰

خواندنی‌ها .....

تجربه غواصی در آبهای عمیق با «اگزوسوت»/ ۶۲

عمیق‌ترین چاه جهان/ ۶۲

کشف بقایای بزرگترین کشتی بادبانی در کلمبیا/ ۶۲

این کشورها بیشترین قدرت نرم دنیا را دارند/ ۶۳

باهوشترین کشورهای جهان هنگامی که پای علم وسط می‌آید/ ۶۳

گوناگون: .....

برنامه مکتوب داشته باشید/ ۶۴

نوآورترین کشورهای جهان/ ۶۴

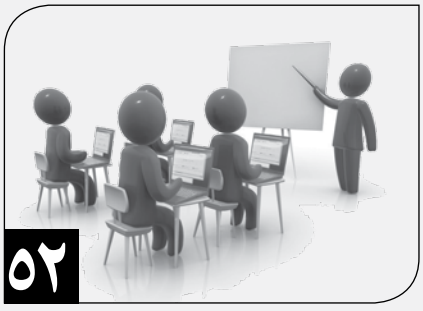
۹ عبارتی که به زبان آوردنشان در محل کار، شما را غیرحرفه‌ای جلوه خواهد داد/ ۶۵

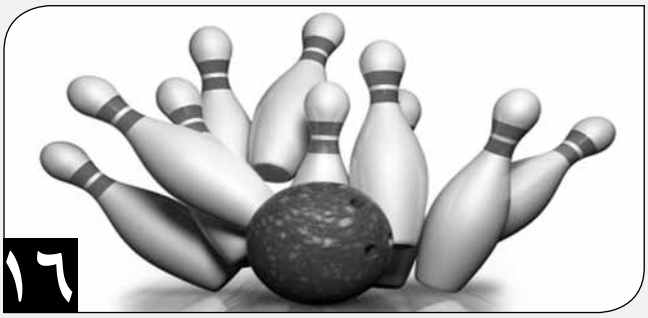
اعلام آمادگی چاپ مقالات در به‌هنگام / فرم اشتراک فصلنامه / تعرفه چاپ آگهی/۶۶

معرفی کتاب: .....

آینده نگاری کشتیرانی ۶۸/۲۰۲۰

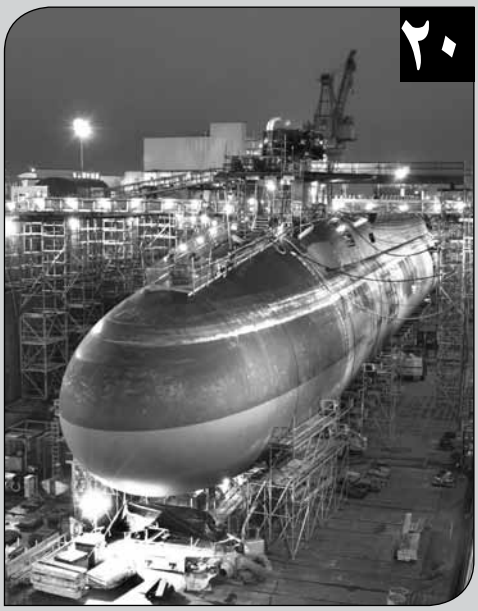
اخبار/ ۶۸




١٦

٤٧

٤


٢٠

١٢

داستان این فیلم را جدی بگیریم!

saeid.kazemi@hotmail.co.uk

"کریستوفر نولان" از معدود فیلمسازان معاصر است که دنیای پیچیده درون ذهنش را به راحتی در سینما به نمایش درمی‌آورد. نکته بارز درباره اثر جدید وی که فیلمنامه آن را به همراه برادرش "جاناتان" نوشته، طرح مباحث سنگین نجوم و فیزیک به زبان ساده برای مخاطب عام سینماست. وی پیچیده‌ترین مباحث علمی نظیر مفهوم سیاهچاله‌ها و همچنین تئوری نسبیت انیشتین و فیزیک کوانتوم را به راحتی و با زبانی ساده و هنرمندانه به تصویر کشیده، به گونه‌ای که دیدن آن برای تماشاگران حرفه‌ای سینما همان اندازه جذاب و قابل فهم است که برای علاقمندان به مباحث علمی، فیزیک و نجوم.

فیلم "بین‌ستارهای" (Interstellar) که در سال ۲۰۱۴ توسط برادران نولان نوشته و کارگردانی شد، ماجرای انسان‌هایی است که در جستجوی سیاره‌ای مشابه زمین در فضای لایتناهی سرگردان هستند؛ زیرا زمین به لحاظ آب و هوایی دیگر قابل سکونت نیست. نابودی گیاهان، کمبود اکسیژن و دیگر عوامل مخرب زیست‌محیطی مسبب شروع ماجرای این فیلم است.

*****

پس از حدود دو هفته مذاکرات فشرده، تمام ۱۹۵ کشور شرکت‌کننده در کنفرانس تغییرات آب و هوایی سازمان ملل در پاریس به توافق رسیدند. از روز ۳۰ نوامبر ۲۰۱۵ که این مذاکرات آغاز شد، کاهش انتشار گازهای گلخانه‌ای و پایین آوردن میزان استفاده از سوخت‌های فسیلی در کانون مذاکرات قرار داشت. بر اساس این توافق، میزان افزایش گرمایش زمین تا سال ۲۰۵۰ باید زیر ۲ درجه باقی بماند. این نخستین بار در تاریخ است که همه کشورها موظف به کاهش تولید گازهای کربنی می‌شوند.

دهها سال است که کارشناسان نسبت به احتمال وقوع جنگ آب به جای هر جنگ دیگری که در گذشته رخ داده هشدار می‌دهند. این هشدار براساس یک بررسی علمی است که مبتنی بر تغییر آب و هوا و اقلیم کره

زمین، گرم شدن پوسته و جو زمین، افزایش گازهای گلخانه‌ای، افزایش نرخ تولید کربن و تخریب لایه اوزون می‌باشد.

نکته‌ای که امروز در کانون همه این مباحث قرار دارد، میزان و شدت گرم شدن بیشتر زمین در دهه‌های آتی است. انسان در طول ۲۵۰ سال گذشته یعنی بعد از انقلاب صنعتی، در افزایش مصنوعی گرمای زمین نقش اساسی داشته است. این افزایش دما به دلیل مصرف فزاینده سوخت‌های فسیلی، تولید گازهای گلخانه‌ای و قطع درختان جنگلی که جذب‌کننده کربن بوده‌اند، صورت گرفته است. از میان گازهای گلخانه‌ای، تولید دی‌اکسیدکربن از سال ۱۷۵۰ تا سال ۲۰۰۹ حدود ۳۸ درصد و تولید گاز متان در همین مدت ۱۴۸ درصد افزایش نشان می‌دهد. افزایش گرمای کره زمین، اعم از آب اقیانوس‌ها و پوسته کره زمین، از سال ۱۸۸۰ تا ۲۰۱۵ به گونه‌ای اتفاق افتاده که موجب توسعه بیابان‌ها و کویرها، تبخیر آب‌های سطحی، از بین رفتن بخشی از پوشش گیاهی، ذوب شدن یخ‌های قطبی و اتفاقات دیگری شده است که در مجموع فرآیند گرم شدن زمین را اجتناب‌ناپذیر ترسیم می‌کند.

از قرن نوزدهم کشورهای صنعتی پیشرفته نقش اول را در آسیب‌های زیست‌محیطی بازی کردند. کشورهای در حال توسعه یا توسعه نیافته نیز با پیروی از الگوی تسلط بر طبیعت و توسعه، همان راه کشورهای صنعتی را دنبال کردند که موجب آسیب‌های مضاعف به محیط‌زیست شد. امروزه پیش‌بینی می‌شود تا سال ۲۰۵۰ بخش‌هایی از زمین دیگر قابل سکونت نباشد. سازمان ملی هوانوردی و فضایی آمریکا، ناسا، پیش‌بینی کرده است که خاورمیانه دوره طولانی‌مدت خشکسالی را پیش رو خواهد داشت. در ایران زنگ خطر با خشک شدن تالاب‌ها و دریاچه‌های استان فارس، نابودی دریاچه ارومیه، از دست رفتن هامون و منابع آب زیرزمینی، سال‌هاست که به صدا درآمده است.

*****

در حالی که ۹۰ درصد تجارت جهانی توسط کشتیرانی صورت می‌گیرد، تنها ۳ درصد از تولید گازهای گلخانه‌ای سهم حمل و نقل دریایی است. اما در عین حال نقش کشتیرانی در تولید گازهای آلوده‌کننده غیرگلخانه‌ای نظیر اکسیدهای گوگرد و نیتروژن قابل توجه است. با پیش‌بینی رشد صنعت حمل و نقل دریایی تا سال ۲۰۵۰ میلادی میزان گازهای خروجی ۲ تا ۳ برابر وضعیت کنونی برآورد می‌شود.

این در حالیست که روند کلی حرکت صنایع دریایی همسو با دیگر بخش‌ها و در پاسخ به نگرانی‌های زیست‌محیطی بیان شده در بالا، به سمت صنایع پاک و دوستدار محیط‌زیست اشاره دارد. آنچه در طراحی کشتی‌های نوین به کشتی سبز (Green Ship) شناخته می‌شود ناشی از پاسخگویی به همین دغدغه‌هاست.

معرفی شاخص EEDI به منظور بهینه‌سازی طرح و کاهش مصرف سوخت و در نتیجه کاستن از تولید گازهای گلخانه‌ای، کنوانسیون مدیریت آب توازن، تشویق به استفاده از سوخت LNG برای سیستم رانش و دیگر راهکارهای قانونی و مهندسی همگی گویای عزم جدی صنعت دریایی به منظور همگامی با معیارهای محیط زیستی است؛ به گونه‌ای که کشتیرانی به عنوان پیشرو در اتخاذ تصمیمات سبز در دنیا شناخته می‌شود.

علی‌رغم تمام این ملاحظات زیست‌محیطی در عرصه دریا، وضعیت موجود چندان راضی‌کننده نیست. ضمانت اجرایی تصمیمات بین‌المللی در زمینه حفاظت از محیط‌زیست دریا بر عهده مراجع ملی دریایی است که متأسفانه در کشورهای در حال توسعه این نهادها آنطور که باید در اجرای وظایف نظارتی و حاکمیتی خود اهتمام نمی‌ورزند. مسئله‌ای که سازمان بین‌المللی دریانوردی را به تدوین و اجرای آیین‌نامه III Code در نظارت بر عملکرد مراجع ملی دریایی سوق داده و در موارد تفویض اختیار شده به مؤسسات رده‌بندی، آیین‌نامه RO Code پیش‌بینی شده است.

اما آنچه در نهایت متضمن دستیابی به اهداف زیست‌محیطی و جلوگیری از تخریب هر چه بیشتر سیاره زمین در فعالیت‌های انسانی می‌شود، ترویج فرهنگ زیست‌محیطی و آموزش آن از دوران کودکی است. حال در دنیایی که به اعتراف یونیسف بیش از ۱۲۰ میلیون کودک و نوجوان از تحصیل و خدمات آموزشی محروم بوده و این وضعیت با تشدید جنگ و خشونت در خاورمیانه و بحران‌های منطقه‌ای وخیم‌تر نیز شده، تا چه حد می‌توان به آینده خوشبین بود؟

*****

به نظر می‌آید نسل‌های بعدی باید به دنبال زمینی دیگر در کهکشانی دیگر باشند. شاید که داستان فیلم "بین‌ستاره‌ای" را باید جدی گرفت!

امضاء قرارد همکاری بین مؤسسه رده‌بندی آسیا و BV فرانسه

مؤسسه رده‌بندی آسیا با BV فرانسه از جمله مؤسسات رده‌بندی عضو آیاکس قرارداد همکاری امضاء کرد.

علی شریفی در گفت و گو با خبرنگار مارین تایمز اظهار کرد: سیاست مؤسسه رده‌بندی آسیا مشخصاً بعد از برجام استفاده از طرف‌های قرارداد خود در زمینه آموزش بازرسان و ارتقای بخش تحقیقات مؤسسه است، که خوشبختانه با توجه به قراردادهای منعقده دسترسی به این اهداف در حال تحقق است.

وی با اشاره به اینکه از ابتدای سال ۹۳ وارد مذاکره با همتایان خارجی خود شدیم، گفت: در آن زمان زمزمه‌های بازگشت این مؤسسات به ایران مطرح بود، طبیعتاً ما به دلایل مختلف تشخیص دادیم که باید این مذاکرات هرچه سریع‌تر انجام شود تا بلافاصله پس از رفع تحریم‌ها بتوانیم آمادگی لازم را برای ارائه خدمات به مشتریان داخلی داشته باشیم.

شریفی افزود: آنچه که در این بین حائز اهمیت بود مواضع سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان مرجع دریایی و کشتیرانی‌های بزرگ به عنوان مشتریان کلیدی مؤسسات رده‌بندی بود که خوشبختانه آنها متفق‌القول با توجه به تجارب حاصل در زمان تحریم، به این نتیجه رسیدند که اتکاء به منابع داخلی در زمینه بازرسی و رده‌بندی مثمرثمر خواهد بود و حمایت از آنها باعث عدم وابستگی صرف به خارجی‌ها می‌شود.

این مقام مسؤل در مؤسسه رده‌بندی آسیا در ادامه گفت: شاید این پرسش مطرح شود چرا وقتی ادعا می‌شود در زمان تحریم‌ها هیچ یک از مؤسسات خارجی در ایران حضور نداشتند و داخلی‌ها توانستند خدمات مورد نیاز کشتیرانی‌ها را ارائه کنند، پس چرا اینک به دنبال آنها هستیم و چرا به نحوی سیاست‌گذاری نمی‌شود که هیچ مؤسسه خارجی وارد بازار ایران نشود و همانند زمان تحریم ادامه مسیر دهیم؟! که به اعتقاد من پاسخ این پرسش باید از چند منظر مختلف بررسی شود.

شریفی درباره همین پرسش تأکید کرد: نباید فراموش کنیم که در زمان تحریم‌ها کشتی‌های ایران به نقاط محدودی تردد داشتند و این به معنای آن است که ارائه خدمات به آنها نیازمند شبکه فراگیر در اقصی نقاط جهان نبود. به تبع این موضوع نیازمندی به بازرسان انحصاری و دفاتر انحصاری، کمتر می‌شد که طبیعتاً ارائه خدمات را مهیاتر می‌کرد.

وی افزود: از طرفی بیمه‌های P&I خارجی در زمان تحریم خدماتی را به کشتی‌های ایرانی ارائه نمی‌کردند و به تبع آن بحث مورد تأیید بودن مؤسسات داخلی توسط شرکت‌های P&I بین‌المللی هم مطرح نمی‌شد؛ اما در حال حاضر، در شرایط پس از تحریم به منظور ورود به بنادر مهم جهان و گرفتن بازارهای استراتژیک جهت رقابت با خطوط کشتیرانی دیگر (همانند قبل از تحریم‌ها) نیازمند گواهینامه از مؤسسات عضو آیاکس هستند، مگر در مورد کشتی‌هایی که به صورت ثابت بین دو یا چند بندر مشخص تردد می‌کنند که در این صورت محدودیت‌های فوق صادق نخواهد بود.

مدیرعامل مؤسسه رده‌بندی آسیا با ارائه این توضیحات به همکاری مؤسسه رده‌بندی آسیا با مؤسسه BV اشاره کرد و گفت: مؤسسه BV از پیشروان و نخستین اعضای مؤسسات آیاکس است که در حال حاضر گسترده‌ترین شبکه بازرسی را در زمینه‌های مختلف در دنیا دارد و این همکاری نیز شامل استفاده ما از امکانات آموزشی BV و ارتقای سطح کیفی خدمات، استفاده از خدمات آنها به عنوان مؤسسه تأیید شده شرکت‌های بیمه معتبر بین‌المللی است.

شریفی با بیان اینکه در این ارتباط قراردادی بین BV و ACS امضاء شده است، در این قرارداد با حسن‌نیت همه ذی‌ربطان به صورتی تفاهم شده است که انعطاف لازم در اجرای قرارداد وجود دارد؛ البته این قرارداد به صورت Dual Class یا همان کلاس دوگانه است که بارها و بارها در جهان بین مؤسسات رده‌بندی اجراء شده است.

شریفی اظهار کرد: در همه مذاکرات انجام شده، ACS چند هدف اصلی را به ترتیب سرلوحه کار قرار داده است که می‌توان به حفظ منافع پرچم کشور، حفظ منافع خطوط کشتیرانی، حفظ منافع ACS به‌عنوان نخستین و قدیمی‌ترین مؤسسه رده‌بندی داخلی اشاره کرد.

شریفی خاطرنشان کرد: امضای این قراردادها به تنهایی اعتباری برای گواهینامه‌های صادره توسط مؤسسه رده‌بندی آسیا ندارد زیرا ما قبل از ایـن هم در آب‌های بین‌المللی با شـرایطی که ذکر شـد فعالیت می‌کردیـم و اکنون هم فعالیت خود را ادامه خواهیم داد، لیکن افزایش اعتبار گواهینامه‌های مؤسسه آسیا به اراده خود مؤسسه جهت ارتقای سـطح دانش و سیستم R&D خودمان برمی‌گردد که مقرر اسـت در این همکاری‌ها محقق شود.

شـریفی تصریح کرد: ما اگر توان اسـتفاده از قابلیت‌های این مؤسسـات را داشـته باشیم در آینـده نزدیک به اسـتانداردهای مورد نظر خواهیم رسـید؛ لذا امضای یـک قرارداد صرفاً شروع پرواز خواهد بود که میزان اوجگیری آن بسته به عملکرد خودمان دارد.

وی در پاسـخ به این پرسش مارین تایمز که بـرای حفظ مشـتریان خود با ورود مؤسسـات رده‌بنـدی خارجـی چـه تدابیـر و اقداماتی را اندیشـیده‌اید؟ خاطرنشـان کـرد: بحث کلاس دوگانه (Dual Class) یکی از مسائلی است که از مزیت‌های آن علاوه بر افزایش سـطح کیفی و انتقال دانش و تجربه، حفظ مشـتریان اسـت. طبیعتاً با فرمول کلاس دوگانه شناوری از کلاس مؤسسه ما خارج نمی‌شود بلکه با ورود یک همکار دیگر از اعمال محدودیت‌های احتمالی به مالکان کشتی‌ها جلوگیری می‌شود.

مدیرعامل مؤسسـه رده‌بندی آسیا در ادامه افزود: البته در گذشـته شناورهای کوچک هم در خلیج‌فـارس بعضاً تحت کلاس مؤسسـات عضو آیاکس بودند که با توجه به سوابق تحریم و البته محدوده دریانـوردی آنها به نظر تغییر کلاس آنها خیلی محتمل نیست، اما ما کماکان تمام تلاش خـود را جهت ارائه خدمات بهتر و در نهایت حفظ مشتریان به کار خواهیم بست.

وی تأکیـد کـرد: وظیفـه اصلی مؤسسـه رده‌بنـدی، کنتـرل و حفظ ایمنی شـناورها اسـت که در اجـرای آن لزومـاً رضایت همه مالکان کشتی جلب نمی‌شود و لزوماً مؤسسه رده‌بندی نمی‌توانـد با اجرای قوانین مالکان را همیشه راضی نگهدارد. به زبان دیگر مردم‌نهاد بودن و مشتری‌مداری برای مؤسسات رده‌بندی نباید تبدیل به مردم‌فریبی شـود. اینکه به هر نحو ممکـن درصدد حفظ رضایت مشـتریان خود بربباییم بعضاً از رسالت مؤسسه رده‌بندی به دور است.

در راستای توانمندسازی و ارتقاء مؤسسات رده‌بندی:

مؤسسه رده‌بندی آسیا موفق به امضاء قرارداد با DNV–GL شد

رئیس هیئت‌مدیره مؤسسه رده‌بندی آسیا از امضاء قرارداد این مؤسسه با مؤسسه DNV-GL خبر داد.

سیدعلی استیری در گفتگو با خبرنگار مانا گفت: در راستای دستورالعمل نحوه همکاری مؤسسات بین‌المللی با مؤسسات رده‌بندی سازمان بنادر و دریانوردی، موسسه رده‌بندی آسیا جهت تحقق اهداف شرکت‌های بزرگ کشـتیرانی ایرانی پس از چندین ماه مذاکره با مؤسسهDNV-GL جهت کلاس مشترک و انجام بازرسی‌های قانونی جهت صدور گواهی‌نامه بین‌المللی کشـتی‌ها برای تردد به بنادر اروپایی و سایر بنادر مهم بین‌المللی به توافق دست یافت و قرارداد مربوطه با توجه به ضوابط اعلامی سازمان بنادر و دریانوردی به امضاء رسید. وی به اهم مفاد این قرارداد اشـاره کرد و گفت : صدور گواهی‌نامه کلاس به صورت مشترک، انجام بازرسی‌ها و صدور گواهی‌نامه قانونی در کلیه بنادر دنیا، آموزش بازرسـان مؤسسـه آسیا در سطح بین‌المللی، همکاری با مؤسسه آسیا به منظور به روزرسانی قوانین و مقررات کلاس و همکاری‌های فنی و مشاوره‌ای جهت ارتقاء مؤسسه ایرانی آسیا به منظور داشتن توان حضور در سطح بین‌المللی از اهم مفاد این قرارداد است. رئیس هیئت‌مدیره مؤسسه رده‌بندی آسـیا با بیان اینکه این اقدام در پی دریافت درخواسـت از سوی شرکت‌های بزرگ کشتیرانی ایرانی صورت گرفته است تأکید کرد: این اقدامات در راستای رفع نیاز شرکت‌های بزرگ کشتیرانی از جمله کشتیرانی جمهوری اسـلامی ایران و شـرکت ملی نفتکش ایران که دارای ناوگان بزرگ در مقیاس جهانی هستند انجام شده است.

شـایان ذکر اسـت مؤسسـهDNV-GL از ادغام دو مؤسسـه رده‌بندی DNV نروژ و GL آلمان شـکل گرفته اسـت که مورد تأیید سـازمان بنادر و دریانوردی جهت انجام بازرسـی‌های فنی و ایمنی قانونی و صدور گواهینامه‌های مربوطه است.

نحوه حضور و فعالیت مؤسسات رده‌بندی بین‌المللی (عضوIACS) و بیمه‌های بین‌المللی حفاظت و غرامت (IG P&I) در کشور

معاونت امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی سیاست‌های آن سازمان را مورد استفاده از خدمات مؤسسات رده‌بندی بین‌المللی و بیمه‌های بین‌المللی P&I به شرح زیر به مراجع ذی‌ربط ابلاغ کرده است:

"به منظور آمادگی و بهره‌مندی از خدمات مؤسسات رده‌بندی بین‌المللی (عضو IACS) و بیمه‌های بین‌المللی حفاظت و غرامت (IG P&I) در کشور، بدین وسیله در راستای استفاده از توان تخصصی دریایی داخلی و ارتقاء سطح آموزشی و علمی، سیاست‌های کلان این سازمان در خصوص نحوه حضور و فعالیت مؤسسات و بیمه‌های مذکور به شرح زیر ابلاغ می‌گردد:

۱- نحوه حضور و فعالیت مؤسسات رده‌بندی بین‌المللی (عضو IACS)

الف: همکاری سازمان بنادر و دریانوردی با مؤسسه رده‌بندی داخلی مطابق توافقنامه جاری ادامه خواهد داشت.

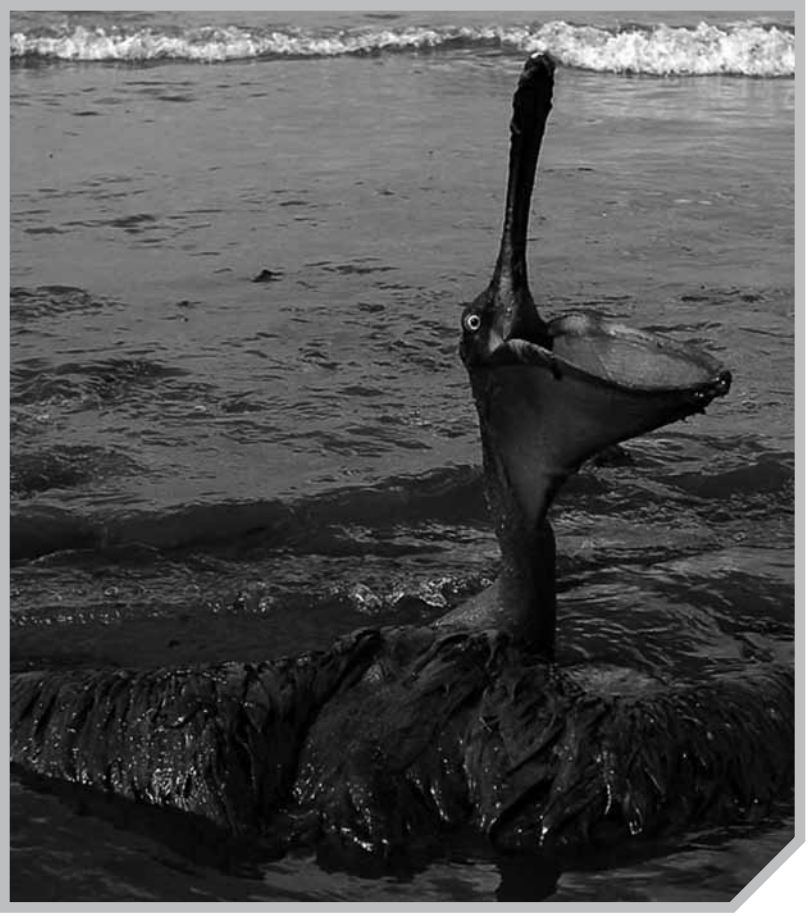
ب: فعالیت مؤسسات رده‌بندی خارجی عضو IACS مشروط به همکاری مشترک و عقد توافقنامه با مؤسسات رده‌بندی داخلی می‌باشد.

ج: انعقاد توافقنامه مؤسسات رده‌بندی بین‌المللی با این سازمان، پس از تکمیل بند (ب) امکان‌پذیر می‌باشد.

د: تعداد قراردادهای دوجانبه مؤسسات رده‌بندی داخلی با مؤسسات رده‌بندی بین‌المللی محدودیتی ندارد.

۲- نحوه حضور و فعالیت بیمه‌های حفاظت و غرامت بین‌المللی (IG P&I)

فعالیت بیمه‌های حفاظت و غرامت بین‌المللی در کشور امکان‌پذیر بوده و توصیه می‌شود شرکت‌های کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، شرکت ملی نفتکش ایران و سایر شرکت‌های کشتیرانی از خدمات بیمه‌های حفاظت و غرامت داخلی نیز در مناطق دریانوردی خلیج فارس و دریای عمان و کشورهایی که فعالیت این بیمه‌ها مورد تأیید آنها قرار گرفته است، بهره‌مند گردند."



قانون حفاظت از دریاها و رودخانه‌های قابل کشتیرانی در مقابل آلودگی نفتی

مصوبه مورخ ۹۴/۱۰/۹ هیأت عامل سازمان بنادر و دریانوردی در مورد اجرای قانون حفاظت از دریاها و رودخانه‌های قابل کشتیرانی در مقابل آلودگی نفتی» برای شناورهای موجود، نوساز و وارداتی به شرح ذیل جهت اجراء به مراجع ذی‌ربط ابلاغ شد:

۱- شناورهای موجود، در اولین موعد بازرسی و تعمیرات زیرآبی دوره‌ای در حوضچه خشک می‌بایست به دوجداره نمودن بدنه و کف کشتی (double hull and double bottom) با مشخصات مندرج در ضمیمه اول کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی دریا (MARPOL) اقدام کنند؛ در غیر این صورت مجاز به حمل مواد سوختنی نمی‌باشند.

۲- شناورهایی که در مرحله ساخت قرار دارند نیز می‌بایست قبل از ثبت دائم نسبت به دوجداره نمودن بدنه و کف شناور (double hull and double bottom) اقدام کنند.

۳- شناورهای وارداتی متقاضی پرچم نیز کمافی‌السابق می‌بایست دارای بدنه و کف دوجداره (double hull and double bottom) با مشخصات مندرج در ضمیمه اول کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی دریا (MARPOL) منطبق باشند.

کنوانسیون‌ها و پروتکل‌های سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) که جمهوری اسلامی ایران به آنها ملحق شده است

(تاریخ آخرین بازنگری ۱۳۹۴/۷/۱۳)

عنوان کنوانسیون	تاریخ تصویب در مجلس	تاریخ تودیع سند الحاق	تاریخ لازم‌الاجراء شدن
۱- کنوانسیون بین‌المللی خط شاهین کشتی‌ها (Load Lines 1966)	۱۳۵۲/۵/۸	۱۳۵۲/۷/۱۳	۱۳۵۲/۱۰/۱۵
۲- کنوانسیون بین‌المللی اندازه‌گیری ظرفیت کشتی‌ها (Tonnage Measurement 1969)	۱۳۵۲/۹/۵	۱۳۵۲/۱۰/۷	۱۳۶۱/۴/۲۷
۳- کنوانسیون ایجاد سازمان بین‌المللی ماهواره‌های دریایی و توافقنامه اجرایی آن (INMARSAT 1976)	۱۳۶۲/۴/۱۵	۱۳۶۳/۷/۲۰	۱۳۶۳/۷/۲۰
۴- کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از تصادم در دریا (COLREG 1972)	۱۳۶۷/۷/۵	۱۳۶۷/۱۰/۲۷	۱۳۶۷/۱۰/۲۷
۵- کنوانسیون بین‌المللی نجات دریایی (Salvage 1989)	۱۳۷۳/۱/۳۰	۱۳۷۳/۵/۱۰	۱۳۷۵/۴/۲۳
۶- کنوانسیون تسهیل بین‌المللی ترافیک دریایی (FAL 1965)	۱۳۷۳/۱/۳۱	۱۳۷۴/۱/۷	۱۳۷۴/۳/۵
۷- کنوانسیون بین‌المللی تجسس و نجات دریایی (SAR 1979)	۱۳۷۳/۲/۲۱	۱۳۷۴/۷/۴	۱۳۷۴/۸/۴
۸- کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا (SOLAS 1974)	۱۳۷۳/۲/۲۷	۱۳۷۳/۷/۲۵	۱۳۷۳/۱۰/۲۷
۹- کنوانسیون بین‌المللی استانداردهای آموزش، صدور گواهینامه و نگهبانی دریانوردان (STCW 1978)	۱۳۷۵/۵/۷	۱۳۷۵/۵/۱۱	۱۳۷۵/۸/۱۱
۱۰- کنوانسیون جلوگیری از آلودگی دریایی ناشی از دفع مواد زائد و دیگر مواد (LC 1972)	۱۳۷۵/۶/۲۵	۱۳۷۵/۱۰/۲۴	۱۳۷۵/۱۱/۲۴
۱۱- کنوانسیون مداخله در آب‌های آزاد در صورت بروز سوانح آلودگی نفتی (Intervention 1969)	۱۳۷۵/۱۱/۷	۱۳۷۶/۵/۳	۱۳۷۶/۸/۱
۱۲- پروتکل ۱۹۷۳ به کنوانسیون مداخله (Intervention Prot. 1973)	۱۳۷۵/۱۱/۷	۱۳۷۶/۵/۳	۱۳۷۶/۸/۱
۱۳- کنوانسیون بین‌المللی آمادگی، مقابله و همکاری در برابر آلودگی نفتی (OPRC 1990)	۱۳۷۶/۴/۲۹	۱۳۷۶/۱۲/۶	۱۳۷۷/۳/۴
۱۴- پروتکل ۱۹۷۸ کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا، ۱۹۷۴ (SOLAS Prot. 1978)	۱۳۷۸/۱۲/۴	۱۳۷۹/۶/۱۰	۱۳۷۹/۹/۱۰
۱۵- کنوانسیون بین‌المللی کانتینرهای ایمن (CSC 1972)	۱۳۷۹/۸/۱	۱۳۸۰/۷/۱۹	۱۳۸۱/۷/۱۹

عنوان کنوانسیون	تاریخ تصویب در مجلس	تاریخ تودیع سند الحاق	تاریخ لازم‌الاجراء شدن
۱۶- کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی ناشی از کشتی‌ها (ضمایم ۱، ۲، ۵) (78/MARPOL 1973)	۱۳۸۰/۱۰/۲۶	۱۳۸۱/۸/۳	۱۳۸۱/۱۱/۵
۱۷- پروتکل ۱۹۸۸ کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا (SOLAS Prot. 1988)	۱۳۸۳/۶/۲	۱۳۸۵/۸/۹	۱۳۸۵/۱۱/۱۱
۱۸- پروتکل ۱۹۸۸ کنوانسیون بین‌المللی خط شاهین کشتی‌ها (Load Lines Prot. 1988)	۱۳۸۴/۲/۲۷	۱۳۸۵/۸/۹	۱۳۸۵/۱۱/۱۱
۱۹- پروتکل ۱۹۹۲ کنوانسیون بین‌المللی مسئولیت مدنی ناشی از خسارت آلودگی نفتی (CLC Prot. 1992)	۱۳۸۰/۱۱/۲۴	۱۳۸۶/۸/۲	۱۳۸۷/۸/۳
۲۰- پروتکل ۱۹۹۲ کنوانسیون ایجاد صندوق بین‌المللی جبران خسارت آلودگی نفتی (FUND Prot. 1992)	۱۳۸۰/۱۱/۲۴	۱۳۸۷/۸/۱۵	۱۳۸۸/۸/۱۴
۲۱- ضمایم ۳، ۴، ۶ کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی ناشی از کشتی‌ها (MARPOL)	۱۳۸۷/۵/۶	۱۳۸۸/۳/۸	۱۳۸۸/۶/۷
۲۲- کنوانسیون مقابله با اعمال غیرقانونی علیه ایمنی دریانوردی (SUA 1988)	۱۳۸۷/۹/۱۳	۱۳۸۸/۸/۸	۱۳۸۸/۱۱/۸
۲۳- پروتکل کنوانسیون SUA در خصوص مقابله با اعمال غیرقانونی علیه ایمنی سکوهای ثابت واقع در فلات قاره، ۱۹۸۸ (SUA Prot. 1988)	۱۳۸۷/۹/۱۳	۱۳۸۸/۸/۸	۱۳۸۸/۱۱/۸
۲۴- پروتکل آمادگی، مقابله و همکاری در بابر سوانح آلودگی ناشی از مواد خطرناک و سمی (OPRC-HNS 2000)	۱۳۸۹/۱/۲۵	۱۳۹۰/۱/۳۰	۱۳۹۰/۴/۲۸
۲۵- کنوانسیون کنترل سیستم‌های مضر ضدخزه بر روی کشتی‌ها (AFS, 2001)	۱۳۸۹/۳/۴	۱۳۹۰/۱/۱۷	۱۳۹۰/۴/۱۵
۲۶- کنوانسیون درباره مسئولیت مدنی برای خسارت آلودگی نفت سوخت کشتی (Bunkers 2001)	۱۳۸۹/۲/۲۸	۱۳۹۰/۸/۳۰	۱۳۹۰/۱۲/۲
۲۷- کنوانسیون کنترل و مدیریت آب توازن و رسوبات کشتی‌ها (BWM 2004)	۱۳۸۹/۲/۲۸	۱۳۹۰/۱/۱۷	هنوز تعداد کشورها و میزان تناژ برای لازم‌الاجراء شدن فراهم نشده است
۲۸- کنوانسیون نایروبی درباره انتقال لاشه کشتی‌ها (Nairobi WRC 2007)	۱۳۸۹/۲/۲۸	۱۳۹۰/۱/۳۰	۱۳۹۴/۱/۲۵
۲۹- کنوانسیون تحدید مسئولیت برای دعاوی دریایی (LLMC 1976)	۱۳۹۳/۳/۵	۱۳۹۴/۶/۱۰	۱۳۹۴/۹/۱۰

کنوانسیون‌های زیر نیز که در سازمان بین‌المللی کار (ILO) به تصویب رسیده‌اند به لحاظ ارتباط با موضوع "کار دریانوردان" ذکر می‌گردند:

۱- مقاوله‌نامه شماره ۱۰۸ مربوط به شناسنامه ملوانی ملی کارکنان کشتی‌ها ۱۹۵۸ (Convention 108)	۱۳۴۵/۹/۲۴	۱۳۴۵/۱۲/۲۲	۱۳۴۶/۱۲/۲۲
۲- کنوانسیون بازنگری کننده کنوانسیون مدارک شناسایی دریانوردان مصوب ۲۰۰۳ میلادی (Convention 185)	۱۳۸۹/۲/۲۸	هنوز سند الحاق تودیع نشده است	-
۳- مقاوله‌نامه کار دریایی (MLC, 2006)	۱۳۸۹/۲/۲۹	۱۳۹۳/۳/۲۱	۱۳۹۴/۳/۲۱

معاونت امور دریایی – دفتر سازمان‌های تخصصی و بین‌المللی – سازمان بنادر و دریانوردی – مهرماه ۱۳۹۴

اهداف سازمان بین‌المللی دریانوردی پس از توافق پاریس در مورد تغییرات آب و هوایی

سازمان بین‌المللی دریانوردی از دستاوردهای تاریخی کنفرانس تغییرات آب و هوایی پاریس استقبال کرده است.

توافقنامه پاریس در مورد تغییرات آب و هوایی هدف مشخصی را شناسایی کرده است که عبارت است از "توقف افزایش میانگین دمای جهانی زیر ۲ درجه سانتیگراد بالای میزان دوران پیش از انقلاب صنعتی و پیگیری تلاش‌ها برای تحدید افزایش دما به ۱/۵ درجه سانتیگراد بالای میزان دوران پیش از انقلاب صنعتی".

سازمان بین‌المللی دریانوردی در مسیر اهداف کاهش گازهای گلخانه‌ای در سطح جهان گام برداشته و به آن ادامه خواهد داد.

سازمان بین‌المللی دریانوردی و کشورهای عضو آن به اهمیت نیاز کشتیرانی بین‌المللی (مسئول ۲/۲ درصد انتشار دی‌اکسیدکربن ناشی از فعالیت‌های انسانی) به پشتیبانی از تلاش‌های جهانی برای کاهش تأثیر تغییرات آب و هوایی واقف هستند.

دبیرکل سازمان بین‌المللی دریانوردی در این زمینه اظهار داشت: "توافق پاریس بیانگر پیشرفت قابل توجه در ادامه نشست زمین در شهر ریو در سال ۱۹۹۲ است که آن نیز گام‌های مهم رو به جلو را رقم زد. فقدان اشاره مستقیم به کشتیرانی در متن نهایی به هیچ وجه تعهدات قوی سازمان بین‌المللی دریانوردی به عنوان تنظیم کننده مقررات صنعت

کشتیرانی برای ادامه کار در برخورد با انتشار گازهای گلخانه‌ای ناشی از کشتی‌ها در تجارت بین‌المللی را کاهش نمی‌دهد."

تا به امروز سازمان بین‌المللی دریانوردی تنها سازمانی بوده که در مورد بهره‌وری انرژی، که از الزام قانونی در سطح جهان برخوردار بوده و همه کشورها را شامل می‌شود، تدابیر لازم را اتخاذ کرده است. استانداردهای اجباری بهره‌وری انرژی برای کشتی‌های نوساز و تدابیر عملیاتی اجباری برای کاهش انتشار از کشتی‌های موجود براساس کنوانسیون بین‌المللی موجود (ضمیمه ۶ کنوانسیون مارپول) از سال ۲۰۱۳ لازم الاجراء شد. تا سال ۲۰۲۵ تمامی کشتی‌های نوساز نسبت به کشتی‌های ساخته شده در سال قبل دارای ۳۰ درصد بهره‌وری انرژی بیشتری خواهند بود. این نه یک هدف بلکه یک الزام قانونی و نشان‌دهنده این است که سازمان بین‌المللی دریانوردی موثق‌ترین و تنها نهاد برای شناسایی راه‌حل‌ها و مسیر مناسب برای کشتیرانی بین‌المللی جهت کربن‌زدایی در سطح جهان می‌باشد.

تلاش‌های بعدی عبارت خواهد بود از ایجاد یک نظام تجمیع داده‌های جهانی برای مصرف سوخت کشتی‌ها که با جزئیات در نشست آتی کمیته حفاظت از محیط زیست سازمان بین‌المللی دریانوردی در سال جاری میلادی به بحث گذارده خواهد شد؛ ملاحظات بیشتر در مورد اهداف کاهش کلی انتشار گازهای گلخانه‌ای ناشی از کشتیرانی بین‌المللی پیشنهاد شده توسط جزایر مارشال در سال ۲۰۱۵ و تحقیقات مداوم در مورد سازوکارهای اضافی برای کشتی‌ها جهت پشتیبانی از اجرای توافقنامه پاریس.

در طول کنفرانس پاریس، سازمان بین‌المللی دریانوردی گزارش به‌روزی از اقدامات خود در مورد انتشار گازهای گلخانه‌ای ناشی از سوخت مصرفی در کشتیرانی بین‌المللی را ارائه داد. سازمان بین‌المللی دریانوردی به ویژه گزارشی از اقدامات خود در مورد تدوین راهنماهای بیشتر برای پشتیبانی از اجرای یکسان مقررات بهره‌وری انرژی برای کشتی‌ها؛ تلاش‌های سازمان در مورد همکاری‌های فنی و ظرفیت‌سازی جهت حصول اطمینان از پیاده‌سازی مؤثر و اجرای مقررات جدید از پیش اشاره شده در سطح جهان و به ویژه اقدامات برای پشتیبانی از ترویج همکاری‌های فنی و انتقال فناوری مربوط به توسعه بهره‌وری انرژی کشتی‌ها را ارائه داد.

در سازمان بین‌المللی دریانوردی کشورهای جهان گرد هم می‌آیند تا چارچوب تدوین مقررات برای کشتیرانی بین‌المللی را که اساس اخذ تصمیم‌های سرمایه‌گذاری است را پایه‌ریزی کنند. اینک یک اجبار روشن برای کشورهای عضو سازمان بین‌المللی دریانوردی برای مقابله با چالش‌های مقرر در توافقنامه پاریس وجود دارد.

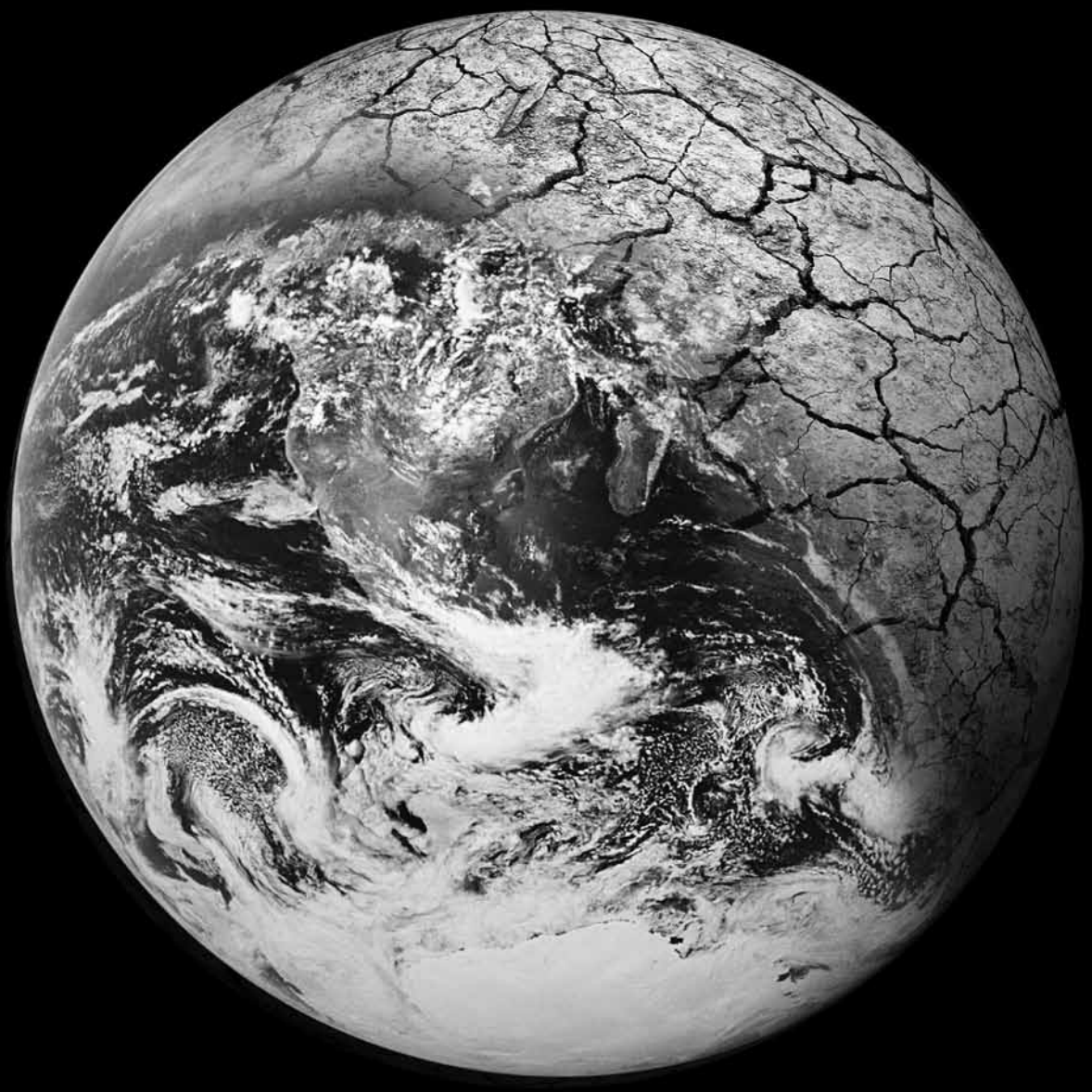
دبیرکل سازمان بین‌المللی دریانوردی همه دولت‌ها را ترغیب کرده تا روح توافقنامه پاریس را به این سازمان انتقال داده و پیشنهادهای جدید و خلاقانه خود را با تکیه بر روش‌های سازنده همراه با تشریک مساعی ارائه دهند.

وی همچنین اضافه کرده چالش‌های مقرر در توافقنامه پاریس به طراحان کشتی و مهندسان دریایی جهت تدوین راه‌حل‌های فناورانه؛ به کسانی که به امر راهبری و مدیریت کشتی‌ها می‌پردازند؛ به دریانوردان و مربیان آنها؛ و به ویژه به صاحبان کسب و کار کشتیرانی که نیاز دارند مطمئن شوند که سرمایه‌گذاری در فناوری‌های جدید حد کم کربن به نحو مقتضی مشوقانه باشد، نیز تسری یافته است.

همانطور که در توافقنامه پاریس تأکید شده است بحث توسعه اینک باید به وضوح پایدار باشد. به عنوان تسهیل‌کننده تجارت، کشتیرانی بین‌المللی یک ضرورت اجتناب‌ناپذیر برای جهان محسوب می‌شود و دولت‌های عضو سازمان بین‌المللی دریانوردی، سازمان‌های ناظر و جامعه وسیع مدنی پیشرفت حاصل در پاریس را به پیش خواهند برد.

منبع: سایت IMO

مترجم: ژاله صداقتی منور



بزرگ‌ترین مسئله قرن بیست و یکم

تغییرات آب و هوایی به سرعت در حال نابودی جهان است

انسان تنها موجودی است که برای بقاء و راحت‌تر شدن زندگی‌اش از روز اول حضـور در کره زمین شـرایط را تغییر داده، اما همیشـه شرایط فقط به علت راحت بودن تغییر کرده است نه بقـاء. این کار عاقبـت ناگواری در راه دارد؛ برای مثـال اگر افزایش دما به همین شکل ادامه یابد تا ۵۵ سال دیگر خلیج فارس مکانی برای زندگی نخواهد بود.

کره زمیـن در عمـر ۴/۵ میلیارد سـاله‌اش، بارهـا دچـار تغییرات آب و هوایی شـده اسـت؛ از دوران‌هایی کـه تمام زمین را یخ گرفته اسـت تا دوران‌های بسیار گرم‌تر، این تغییرات فقـط دلایل طبیعی داشـتند. اما آن تغییرات چه تفاوتی با تغییرات اکنون دارد؟!

دانشـمندان مطمئن هسـتند که تغییـرات آب و هوایی و گرم شـدن کنونی زمیـن را با هیچ دلیل طبیعی نمی‌تـوان توجیه کـرد. دلیل اصلی این تغییرات ما انسـان‌ها هستیم که با سوزاندن سوخت‌های فسیلی مانند زغال سـنگ، نفت و گازهای طبیعی دی‌اکسـیدکربن را به اتمسفر اضافه می‌کنیم و منجر به گرم شـدن زمین می‌شویم.

بـه گـزارش سـی‌ان‌ان تغییرات طبیعی آب و هوایی با سـرعت بسیار کمی انجام می‌شـود و به آدم‌ها زمان می‌دهـد خود را آرام آرام با شـرایط

وفق بدهند، ولی الان این تغییرات به علت طبیعی نبودن با سرعت بسیار زیادی در حال انجام است.

نتیجه این گرم شدن زمین خشک‌تر شدن بعضی از مناطق و برعکس مرطوب شدن مناطق دیگر است که باعث ایجاد خشکسالی، سیل و طوفان می‌شود. در ۲ دهه اخیر آمار فاجعه‌های طبیعی ۲ برابر شده و این یکی از واضح‌ترین تأثیرات تغییرات آب و هوا است.

این تغییرات آب و هوایی که شاید بزرگ‌ترین مشکل بشر در قرن بیست و یکم باشد، آسیب‌های زیادی به محیط زیست و انسان‌ها خواهد زد.

بیش از ۱۰۰ میلیون نفر فقیر می‌شوند

بانک جهانی در گزارشی که در ماه دسامبر ۲۰۱۵ منتشر شد اعلام کرد: هم‌اکنون افراد زیادی از تغییرات آب و هوا دچار فقر شدند، ولی تعداد آنها به سرعت رو به افزایش است و تا ۱۵ سال دیگر این تعداد به بیش از ۱۰۰ میلیون نفر خواهد رسید.

رئیس گروه بانک جهانی در این رابطه گفت: این گزارش پیامی واضح را می‌رساند که تمام کردن فقر به هیچ شکلی ممکن نیست؛ مگر اینکه تهدید تغییرات آب و هوا را روی افراد فقیر کاهش دهیم.

کمبود غذا در آفریقا تا سال ۲۰۴۰، ۱۲ درصد افزایش خواهد یافت و این میزان ۷۵ سال دیگر به ۷۰ درصد خواهد رسید. به پیش‌بینی بانک جهانی آمار کسانی که روزی با کمتر از ۱/۹ دلار آمریکا زندگی می‌کنند به زودی به ۷۰۰ میلیون نفر یعنی ۷/۵ درصد جمعیت زمین خواهد رسید.

خلیج فارس دیگر مکانی برای زندگی نخواهد بود !

به گزارش گاردین؛ تا ۵۵ سال دیگر امواج گرمایی شدید که در جهان هنوز دیده نشده است، وارد ابوظبی، دوبی، دوحه، قطر و سواحل جنوبی ایران می‌شود، این تحقیق نشان می‌دهد جهان در آن روزها گرم‌ترین روزهایش را تجربه خواهد کرد.

دو محقق دانشگاه «ام.آی.تی» در این رابطه گفته‌اند: نتیجه تحقیق ما گرم شدن عجیب منطقه‌ای است، اگر تولید دی‌اکسیدکربن قطع نشود، احتمالاً سکونت در این مناطق ممکن نخواهد بود.

آنها گفتند آینده بسیاری از مناطق خلیج فارس می‌توانند مانند شرایط کنونی بیابان شمال دور در آفریقا باشد که هیچ انسانی در آن زندگی نمی‌کند .طبق این تحقیقات تا حدود ۵۰ سال دیگر ۴۵ درجه دمای عادی تابستان شهرهای این منطقه خواهند شد، دمای بعضی مناطق مثل کویت به ۶۰ درجه خواهد رسید. در تیر ماه امسال دمای بندر ماهشهر در ایران به ۴۶ درجه با رطوبت ۵۰ درصد رسید.

از سال ۲۰۳۰ تا ۲۰۵۰، پنج میلیون نفر به علت تغییرات آب و هوایی تلف خواهند شد. به گزارش سازمان جهانی بهداشت، از سال ۲۰۳۰ تا ۲۰۵۰ سالانه ۲۵۰ هزار نفر به علت بیماری‌های ناشی از گرم شدن کره زمین مانند مالاریا خواهند مرد. از این تعداد ۳۸ هزار نفر به علت قرار گرفتن در معرض گرما، ۶۰ هزار نفر به علت مالاریا، ۹۵ هزار نفر به علت سوء تغذیه کودکی و ۴۸ هزار نفر به علت مشکلات معده تلف خواهند شد.

ضررهای مالی تغییرات آب و هوایی هم تا سال ۲۰۳۰ به ۲ تا ۴ میلیارد دلار خواهد رسید.

بوستون تا میامی غرق می‌شوند

با گرم شدن کره زمین و آب شدن یخ‌های قطبی تا یک قرن دیگر ارتفاع آب دریاها افزایش خواهد یافت.

این افزایش ارتفاع آب‌ها از ۱۰ تا ۹۱ سانتی‌متر خواهد بود، و این باعث نابودی بسیاری از جزایر و شهرهای ساحلی خواهد شد.

افزایش یک سانتی‌متری آب‌های دریا هر شهری را در سواحل شرقی آمریکا از میامی تا بوستون را غرق می‌کند. حدود ۱۰۰ میلیون نفر در اطراف شهرهای ساحلی زندگی می‌کنند. این یعنی ده‌ها میلیون نفر باید خانه‌شان را تغییر دهند.

تا ۳۵ سال دیگر یک چهارم گونه‌های حیوانی نابود خواهند شد!

به گزارش نیچر افزایش دما به جز آب و هوا، پوشش‌های گیاهی را هم تغییر می‌دهد. این موضوع جانوران را مجبور می‌کند تا مهاجرت کنند.

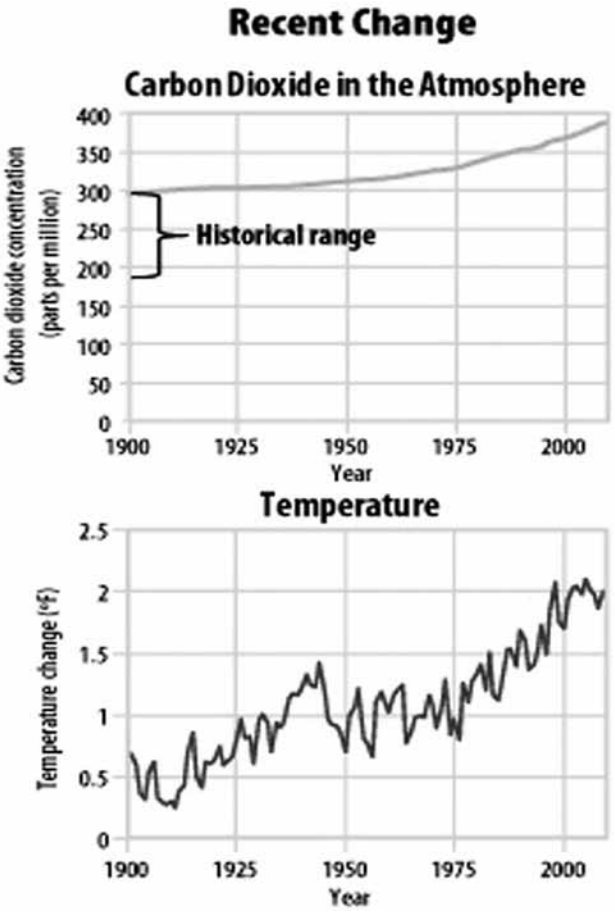
سرعت زیاد تغییرات آب و هوایی از سرعت مهاجرت و یا وفق کردن گونه‌های حیوانی با محیط بیشتر است، کارشناسان پیش‌بینی می‌کنند اگر افزایش دما با همین شدت ادامه پیدا کند یک چهارم گونه‌های جانوری کره زمین نابود خواهند شد.

آخرین وزغ طلایی در سال ۱۹۹۹ اولین گونه‌ای بود که به علت تغییرات آب و هوایی نابود شد. شاید به علت آب شدن یخ‌ها، خرس‌های قطبی هم گونه‌ای باشند که تا ۱۰۰ سال دیگر روی زمین دیده نشوند.

تغییرات آب و هوایی آسیب‌های بی‌شماری دارد، از تأثیر آن روی جنگ سوریه تا تأثیر آن روی کاهش زاد و ولد.

به گفته سایت تغییرات آب و هوا انسان‌ها می‌توانند با استفاده از لامپ‌های کم‌مصرف، استفاده کمتر از آب، تغییر روش حمل و نقل‌شان و استفاده از وسایلی مانند دوچرخه، کاشتن گیاه‌هایی که به آب کمتری نیاز دارند جهان‌شان را از وقوع یک فاجعه در آن نجات دهند.

منبع: سایت خبرآنلاین



نمودار اول: مقدار دی‌اکسیدکربن از سال ۱۹۰۰ تا ۲۰۰۰

نمودار دوم :تغییرات دمای کره زمین از سال ۱۹۰۰ تا ۲۰۰۰

عصر نوین فرصت

به قلم بان کی مون
دبیر کل سازمان ملل متحد

سازمان ملل متحد هفتاد سال پیش از خاکستر جنگ جهانی دوم به وجود آمد. پس از هفت دهه ملت‌ها در پاریس در برابر تهدیدی دیگر متحد شدند و آن تهدید علیه زندگی است؛ همان که با گرم شدن سریع زمین می‌شناسیم.

دولت‌ها عصر نوینی را در زمینه همکاری جهانی در زمینه تغییرات اقلیمی آغاز کرده‌اند؛ یعنی یکی از پیچیده‌ترین مسائلی که تاکنون بشر با آن روبه‌رو شده است. در این راستا کشورها به گونه‌ای چشمگیر تلاش‌هایی را برای دستور کار منشور سازمان ملل متحد به پیش بردند که هدفش "حفظ نسل‌های آتی" است.

توافق پاریس پیروزی برای ملت‌ها، محیط زیست و چندجانبه‌گرایی است. سیاست بیمه سلامت برای زمین است. برای نخستین بار هر کشور در جهان متعهد شده است آلاینده‌های زیست‌محیطی و گازهای گلخانه‌ای را کاهش دهد، تاب‌آوری را تقویت کند و برای حل تغییرات اقلیمی، اقدام محلی و بین‌المللی انجام دهد.

کشورها با یکدیگر توافق کردند منافع ملی آنها به بهترین وجه با پیگیری منفعت همگان در راستای به حداقل رساندن خطرات تغییرات اقلیمی، میسر شود. معتقدم این نمونه‌ای است که بر اساس آن می‌توانیم سودمندانه پیگیر دستورکار سیاسی باشیم.

پیروزی در پاریس سرآغاز سالی استثنایی است. از "چارچوب سندای برای کاهش خطر بلایا" تا "دستور کار اقدام آدیس‌آبابا جهت سرمایه‌گذاری برای توسعه"، از "اجلاس تاریخی سران برای توسعه پایدار" در نیویورک گرفته تا "کنفرانس اقلیم در پاریس"، امسال سالی بوده که سازمان ملل متحد توانایی خود را برای ایجاد امید و بهبودی در جهان به اثبات رسانده است.

اینجانب از نخستین روزهای کارم دراین سازمان، تغییرات اقلیمی را به عنوان چالش زمانه ما نام نهادم. به همین دلیل آن را اولویت اصلی برای دوران تصدی‌ام قرار دادم. اینجانب تقریباً با تمامی رهبران جهان در باره تهدید تغییرات اقلیمی علیه اقتصادهایمان، امنیت‌مان و بقایمان صحبت کرده‌ام. ازهر قاره‌ای دیدار و با جوامعی ملاقات کردم که در خطوط مقدم تغییرات اقلیم به سر می‌برند. اینجانب از رنج‌ها متأثر شده و از راه‌حل‌هایی الهام گرفتم که جهان ما را امن‌تر و شکوفاتر می‌سازد.

من در هر یک از کنفرانس‌های تغییرات اقلیمی سازمان ملل متحد شرکت کرده‌ام. سه اجلاس اقلیمی که تشکیل دادم، اراده سیاسی را بسیج و اقدام مبتکرانه به وسیله دولت‌ها، بخش تجاری و جامعه مدنی را

هماهنگ کرد. دستور کار اقدام پاریس همراه با تعهدات انجام شده در اجلاس اقلیمی سال گذشته نشان می‌دهد پاسخ‌ها در آنها نهفته است.

آنچه زمانی قابل فکر کردن نبود حال غیرقابل توقف است. بخش خصوصی پیش از این به گونه‌ای فزاینده شروع به سرمایه‌گذاری بر آینده‌ای مبتنی براشاعه کم آلاینده‌های زیست‌محیطی و گازهای گلخانه‌ای کرده است. راه‌حل‌ها به شکلی فزاینده موجود و قابل دسترسی هستند؛ همچنین امید است راه‌حل‌های بیشتری به ویژه بعد از توافق پاریس ارائه شوند.

توافق پاریس به بسیاری از نکات کلیدی دست یافت که اینجانب خواستار آن بودم. حال بازارها پیام روشنی را دریافت کرده‌اند که برای افزایش سرمایه‌گذاری بر توسعه مبتنی بر کاهش گازهای گلخانه‌ای و اقلیم تاب‌آور لازم داشتند.

تمامی کشورها توافق کرده‌اند برای محدود کردن افزایش دما به کمتر از ۲ درجه سلسیوس تلاش کنند و با در نظر گرفتن خطرات بزرگ برای کاهش تا ۱/۵ درجه اهتمام ورزند. این امر به ویژه برای ملت‌های افریقا، کشورهای جزیره‌ای کوچک در حال توسعه و کشورهای کمتر توسعه یافته اهمیت دارد.

در پاریس کشورها بر هدفی بلندمدت به منظور محدود کردن هرچه سریع‌تر اشاعه جهانی آلاینده‌های زیست‌محیطی و گازهای گلخانه‌ای تا نیمه دوم این قرن توافق کردند. یکصد و هشتاد و هشت کشور تا حال "کمک‌های قطعی ملی اختصاص داده شده" خود را ارائه داده‌اند که نشان می‌دهد آماده کاهش اشاعه آلاینده‌های زیست‌محیطی و گازهای گلخانه‌ای همچنین ایجاد تاب‌آوری اقلیمی هستند.

در حال حاضر این هدف‌های ملی به گونه‌ای چشمگیر منحنی اشاعه آلاینده‌های زیست‌محیطی و گازهای گلخانه‌ای را به سمت پایین آورده است. اما اشاعه آلاینده‌های زیست‌محیطی و گازهای گلخانه‌ای به گونه‌ای دسته‌جمعی، به نحو نامعقول و خطرناک، ما را با افزایش دمای ۳ درجه سلسیوس روبه‌رو کرده است. به همین دلیل، کشورها در پاریس متعهد شدند از ۲۰۱۸ برنامه‌های اقلیمی ملی خود را هر پنج سال مورد بررسی مجدد قرار دهند. این امر به آنها اجازه می‌دهد بلندپروازی را در راستای مطالبات علمی افزایش دهند.

توافق پاریس همچنین حمایت از کاهش و انطباق با شرایط محیطی کافی و متوازن برای کشورهای در حال توسعه به ویژه فقیرترین و آسیب‌پذیرترین‌ها را تضمین می‌کند. همچنین این توافق به افزایش تلاش‌های جهانی برای حل و به حداقل رساندن زیان و خسارت تغییرات اقلیمی کمک می‌کند.

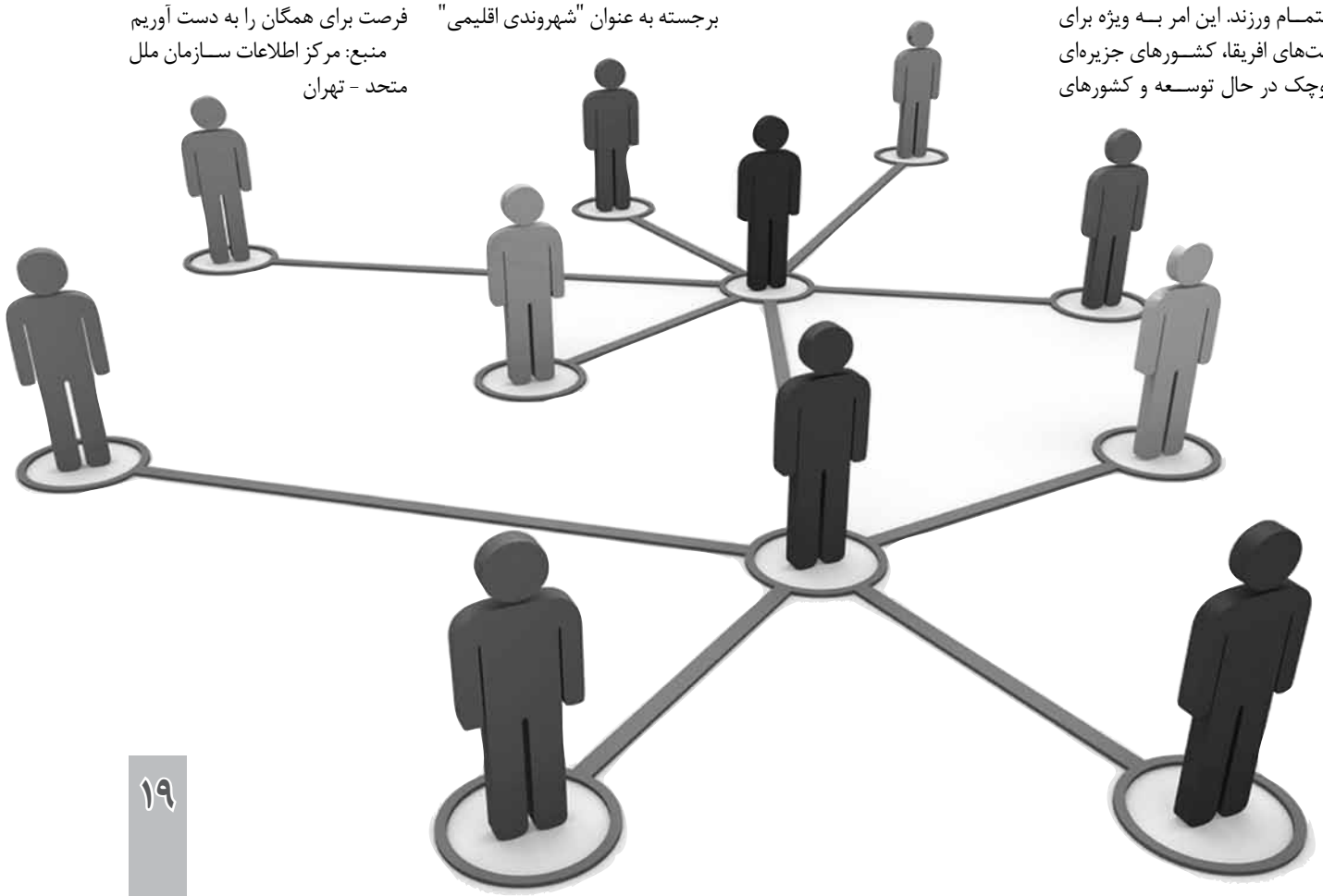
دولت‌ها در راستای تضمین گفته‌هایشان توافق کرده‌اند نسبت به مقررات الزام‌آور، محکم و شفاف عمل کنند. کشورهای توسعه یافته توافق کرده‌اند رهبری بسیج مالی و بالا بردن حمایت فناوری و ظرفیت‌سازی را به عهده گیرند. کشورهای در حال توسعه مسئولیت فزاینده برای حل و فصل تغییرات اقلیمی در راستای توانایی‌هایشان را پذیرفته‌اند در به رسمیت شناختن این دستاورد تاریخی، بی‌دقتی است اگر به رهبری و بصیرت جامعه تجاری و مدنی ارج گذاشته نشود. آنها هم پاداش‌ها و هم راه‌حل را مورد تأیید قرار داده‌اند. به آنها به دلیل عملکرد برجسته به عنوان "شهروندی اقلیمی" احترام می‌گذارم.

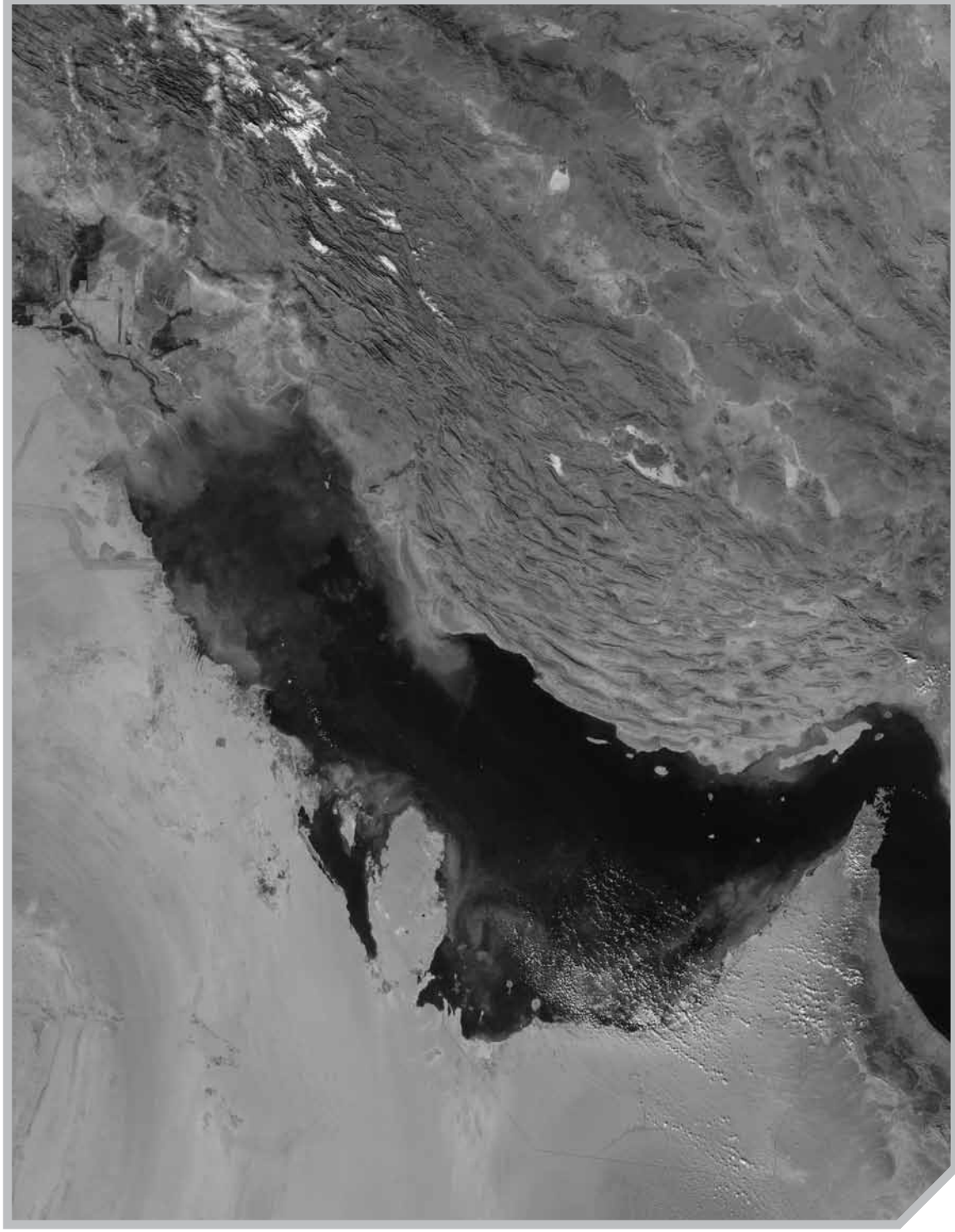
اینک با توافق به دست آمده پاریس، افکارمان باید هرچه سریع‌تر به سوی اجرای آن متمرکز شود. با حل تغییرات اقلیمی، دستور کار توسعه پایدار ۲۰۳۰ را به پیش می‌بریم. توافق پاریس مفاهیم مثبتی برای آرمان‌های توسعه پایدار دارد. ما آماده ورود به عصر نوین فرصت‌ها هستیم.

همان گونه که دولت‌ها، بخش تجاری و جامعه مدنی طرح عظیم رویارویی با تغییرات اقلیمی را آغاز می‌کنند و آرمان‌های توسعه پایدار را به رسمیت می‌شناسند، سازمان ملل متحد به کشورهای عضو و تمامی جامعه در همه مراحل کمک می‌کند. به عنوان نخستین گام در راستای اجرای توافق پاریس، اینجانب بر اساس آنچه در توافقنامه و کنوانسیون خواسته شده، مراسمی در سطح عالی برای امضای این توافق در نیویورک به تاریخ ۲۲ آوریل برگزار خواهم کرد.

با همکاری یکدیگر، می‌توانیم هدف مشترک‌مان برای امحای فقر، تقویت صلح و تضمین زندگی شرافتمندانه و فرصت برای همگان را به دست آوریم

منبع: مرکز اطلاعات سازمان ملل متحد - تهران





شهرهای اطراف خیج فارس غیرقابل سکونت می‌شوند

یـک رسـانه غربـی در مقالـه‌ای تحـت عنـوان «غیرقابـل سـکونت بودن شـهرهای اطراف خلیج فارس در آینده‌ای نه چندان دور» نوشـت: کنفرانس اقلیمی پاریس ۹ آذر تا ۲۱ آذر به موافقت‌نامه‌ای بین‌المللی برای مهار گرمایش زمین دست یافت.

ایـن رسـانه در ادامه افـزود: این توافق، تاریخی توصیف شده و این در حالی اسـت که این نگرانی جدی از طرف سازمان‌ها و کارشناسان دلسوز محیط زیسـت ابراز می‌شود که حد تلاشـی که قرار اسـت صورت گیرد بـا فاجعه‌ای که زندگـی بر روی کره خاکـی را تهدید می‌کنـد، همخوانی ندارد.

ایرانیـان اکنون آشـکارا ابعادی از فاجعه را در قلمرو خود می‌بینند، اما هنوز به نظر می‌رسد که افکار عمومی نسبت به کلیت قضیه کم‌توجه است.

نتایج یـک تحقیق در زمینه تأثیر تغییـرات اقلیمـی در منطقه خلیج فارس با ۹۹ درصـد اطمینان، یعنی فقط با یک درصد احتمال خطا نشان می‌دهد که شـتاب گرم شدن زمین ناشـی از گازهای گلخانه‌ای اسـت، گازهایی که توسـط بشر تولید شده و همچنان با رونـد فزاینده‌ای تولید می‌شوند.

ذوب شـدن یخ‌های قطب شمال و جنـوب و یخچال‌های طبیعی و در نتیجه بالا آمدن سـطح آب دریاهای آزاد از پیامدهای این پدیده است.

در ایـن زمینـه پژوهش‌های قابل ملاحظـه‌ای انجام گرفته اسـت. این کـه دمای کـره زمین به طـور کلی تا چـه اندازه بالا خواهـد رفت و چه نتیجـه‌ای در مناطـق مختلف زمین برجای خواهد گذاشـت مورد بررسی قرارگرفته است.

در جنوب ایران وضع چگونه خواهد بود؟

یـک تحقیق تازه در بـاره جنوب غربی آسـیا به منطقه خلیج فارس و نواحی اطراف دریای سـرخ و دریای عرب توجه ویژه‌ای نشان داده است.

به اســتناد نتایج حاصل از آخرین تحقیق منتشر شــده توسط مؤسسه Nature Climate Change (تغییــرات آب وهوایــی) شــاید آخریــن زنگ خطــر بــرای منطقه خلیــج فارس به صدا درآمده باشــد. این تحقیق، وضعیــت خاص منطقه خلیــج فــارس و دریای ســرخ را در نظر گرفته است که به این سه عامل برمی‌گردد:

جریان هوا در سطوح بالای زمین از ســمت ترکیه و عــراق به گونه‌ای است که میزان تشعشع گرمایی را در منطقه خلیج فارس تشدید می‌کند.

سطح پایین زمین در منطقه خلیج فارس با بیابان‌هــای اطرف آن باعث می‌شــود که مقــدار زیــادی از گرما جذب شــود. حرارت جذب شــده در خلیج فارس، به دلیل عمق کمی که دارد موجب افزایش سطح تبخیر و در نتیجه بالا رفتن رطوبت هوا می‌شود.

حاصل این ســه عامل این نتیجه ناگــوار را برای منطقــه دارد که اگر وضعیت به همیــن ترتیب ادامه پیدا کند به دلیــل وضعیــت جغرافیایی خاص خلیج فارس تواتر شــوک‌های گرمایــی کــه محصــول ضریــب گرمایــی بالا اســت به شــرایطی راه می‌بــرد که زندگــی کــردن در این منطقــه در حــد غیرقابل ســکونت می‌شود.

یکی از نتیجه‌های شــوک گرمایی که اگر دســت روی دســت بگذاریم در آینــده‌ای نــه چندان دور شــاهد آن خواهیــم بود، این اســت که هم بهره‌برداری کشــاورزی در منطقه به خطر می‌افتد و هم فعالیت کردن در بیرون ســاختمان‌ها غیرقابل تحمل می‌شود.

این در صورتی اســت که منطقه، انرژی لازم را داشــته باشــد تا بتواند ســاختمان‌ها را بــا کولــر خنک نگه دارد. ناحیــه فقیری مثل یمن که در آن دسترســی به انرژی لازم بســیار دشــوار و در حــد غیرممکن اســت، از ایــن مختصر راحتی نیــز محروم خواهند بود.

در کل مناطق اطراف خلیج فارس و دریــای ســرخ زندگــی در داخل ســاختمان‌ها نیز مانند محیط خارج از ساختمان غیرقابل تحمل می‌شود. ماهشهر و بندرعباس در ایران ازجمله شــهرهایی هســتند کــه در معرض رویارویــی با ایــن آینــده نامطلوب هســتند یعنی با تداوم شرایط فعلی در آینده‌ای نه چندان دور زندگی در آنها غیرقابل تحمل خواهد شد.

کویت، قطر، عربســتان ســعودی، امارات متحــده عربی و یمن ازجمله کشــورهای دیگر منطقه هستند که ضریــب گرمایــی در آنها بســیار بالا خواهــد بــود. بعضــی از محققان به این نتیجه رســیده‌اند که در صورت ادامه گرم شدن کره زمین بسیاری از شهرهای واقع دراین کشورها به ناچار از ســکنه خالی خواهند شد و اهالی این شهرها باید در جایی دیگر اسکان داده شوند.

گرمازدگی

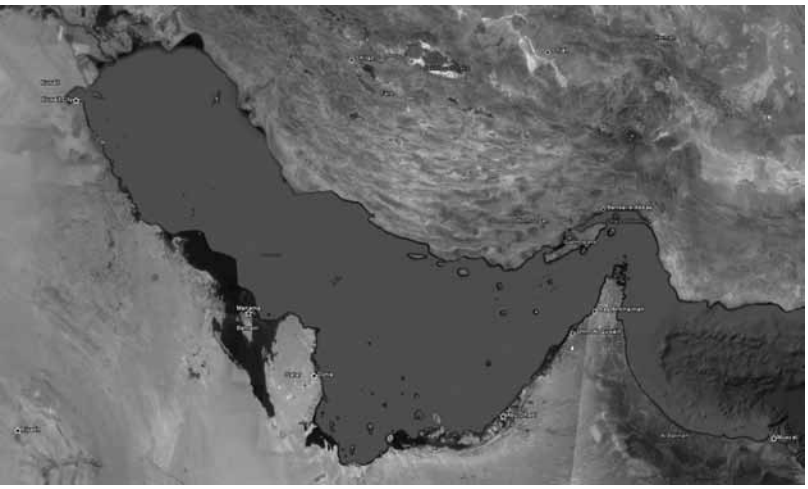
ممکن است تصور شود که افزایش دما در حــد یکی دو درجه مشــکل بزرگی نیست و آن را می‌توان تحمل کرد. امــا افزایش دما تنها مشــکلی نیست که با آن مواجه هستیم. برای درک موضوع از زاویه حد تحمل گرما و شوک گرمایی به انسان باید به این نکته توجه کنیم:

یکــی از ابزارهــای اصلــی خنک کردن بــدن، تعریق و تبخیراســت. فرآیند تبخیر عرق بر روی پوست، که از جمله فرآیندهــای تبدیل مایع به گاز (آب به بخار) است، انرژی زیادی طلب می‌کند.

پوســت ما این انرژی را از فضای اطراف پوست دریافت می‌کند و در نتیجه پوســت خنک می‌شــود .اما اگــر فضای اطراف پوســت مرطوب باشد این ســازوکار ضعیف می‌شود و هرچه رطوبت هوا بیشــتر شــود، ســازوکار مزبور ضعیف و ضعیف‌تر می‌شــود. بنابراین، میــزان تحمل انسان در برابر گرما نه فقط با میزان حــرارت بلکه بــا رطوبت هــوا نیز ارتباط دارد.

برای مثال دمای ۳۲ درجه ولی با رطوبت بالا احساس ۴۱ درجه را به انسان می‌دهد. شما می‌توانید چند دقیقه در حمام ســونا با گرمای ۳۵ درجه به ســر برید؛ اما اگر این گرما تداوم طولانی داشته باشد غیرقابل تحمل خواهد بود.

به همین دلیل برای اندازه‌گیری شــدت دمــا ســنجه‌ای پیشــنهاد شــده اســت به نام شــاخص گرما (Heat Index) کــه از تلفیــق میزان حرارت و رطوبت هوا به دست می‌آید. بــا بالا رفتن این شــاخص بدن مــا از طریق فرآینــد تعریق و تبخیر به مقابله برمی‌خیزد، اما اگر شاخص گرما همچنان افزایش یابد



ســرانجام بدن دچار شوک گرمایی می‌شــود. اگر دمای بدن به شکلی پایین نیاید، می‌تواند کشنده باشد. با در نظــر گرفتن این موضوع بهتر می‌تــوان خطرناکــی وضعیــت در مناطق خلیج فارس، دریای ســرخ و دریــای عــرب را درک کرد. فقط دمــای مطلق بالا نمی‌رود؛ شــاخص گرمایی رو به رشــد است و این عامل است که این مناطق را در حد غیرقابل تحملی گرمازده خواهد کرد.

سه خطر

بر اثر گرم شــدن کــره زمین که شــتاب آن به طور عمــده محصول گازهای گلخانه‌ای اســت، سه خطر جنوب غربی آسیا را تهدید می‌کند: یکی موج‌هــای گرمایی اســت که منطقه را غیرقابل سکونت می‌سازد، دیگری بالا آمدن ســطح آب است که به دلیل پایین بودن سطح زمین اطراف خلیج فارس، مناطق وسیعی را زیــر آب می‌بــرد و دیگــر آن که تمامی منطقــه، دمایی بیش از حد متعــارف پیدا می‌کند که نتیجه آن خشکسالی‌های پیاپی خواهد بود.

در خصــوص دریــای ســرخ و شــهرهای اطراف آن مثــل مکه و مدینــه وضعیــت به همیــن منوال خواهد بود و برای مثال در سال‌هایی که حج در تابســتان واقع می‌شــود رفتــن به ســفر حج بــرای مؤمنان غیرممکن خواهد بــود. حاصل این خرابی‌ها آوارگی عــده‌ای زیادی از ساکنین این شهرها است. آوارگانی که معلوم نیست در کجا باید اسکان داده شوند، زیرا سایر مناطق اطراف نیز خشــک و گــرم خواهــد بود و فعالیت‌های کشــاورزی که می‌باید تأمین‌کننــده معــاش آنان باشــد صدمه خواهد دید.

در این وضعیت متأسفانه رفتار ما همانند کودکانی است که در ساحل با شــن‌ها بــازی می‌کنند و بر ســر بیلچه‌ای با هم به نزاع برمی‌خیزند، بی‌خبــر از آن که یک ســونامی در راه است، توفانی که هست و نیست همه را از بین خواهد برد.

منبع: ایرنا

تاریخچه لوله‌گذاری زیر دریایی ایران و آینده پیش رو

انتقال سیالات از یک مکان به مکان دیگر با روش‌های مختلف انجام می‌شود که یکی از راه‌ها انتقال از طریق خط لوله می‌باشد.

فرآیند ساخت خطوط لوله شامل مهندسی، خرید، آماده‌سازی اولیه، جوشکاری، تست و نصب و راه‌اندازی می‌باشد که با صرف هزینه‌های نسبتاً بالا انجام می‌شود، اگرچه پس از لوله‌گذاری، هزینه‌های اجرایی نسبت به راه‌های دیگر مانند انتقال توسط نفتکش‌ها بسیار کمتر می‌باشد. خطوط لوله با توجه به شرایط محیطی و سیال داخلی، عمر عملیاتی بین ۲۵ تا ۴۰ سال دارد. خطوط لوله در دو بخش خشکی و دریا به کار گرفته می‌شوند که در این یادداشت، به خطوط لوله زیر دریایی و به طور خاص تاریخچه لوله‌گذاری دریایی ایران پرداخته می‌شود.

به عنوان مقدمه لازم است بدانیم که علی‌رغم وجود منابع هیدروکربوری در اعماق زمین در میلیون‌ها سال گذشته، اولین تلاش جهت دستیابی به نفت در بستر دریا در کالیفرنیا حدود سال ۱۹۰۰ میلادی به ثمر رسید که چاه‌های نفت از روی اسکله‌ای متصل به ساحل و به فاصله ۵۰۰ متر از ساحل حفر شد. پس از طی حدود نیم قرن، اولین سکوی فولادی از نوع شابلونی با روش ساخت کنونی (یعنی ساخت در ساحل و پس از حمل نصب در محل) در سال ۱۹۴۷ در آب‌های خلیج مکزیک ساخته شد که این سکو در ۲۹ کیلومتری از ساحل و در عمق شش متری نصب شد. سپس یک سکوی دیگر از این نوع در عمق پانزده متری احداث و بدین ترتیب یک صنعت جدید متولد شد. در طول دوره پیشرفت سکوسازی به موازات پیشرفت صنایع فولاد به مرور قطر شمع‌ها بزرگ‌تر و از تعداد آنها کاسته شد و روش‌های اجرایی بهبود یافت. بعد از این واقعه شرکت‌های مختلفی کار طراحی و ساخت سکوهای فراساحلی را به جهت استخراج نفت از بستر دریا ادامه دادند. در ادامه روند توسعه صنعت فراساحل دنیا، نصب سکوی ثابت از سال ۱۹۵۵ در خلیج فارس متداول و در سال ۱۹۶۴ اولین سکوی ثابت در آب‌های ایران نصب شد.

با توسعه جهانی فعالیت‌های اکتشاف نفت در دریاها و اقیانوس‌ها در دهه‌های ۵۰ و ۶۰ میلادی در آب‌های عمیق‌تر، متخصصان به این فکر افتادند که "چگونه تولیدات این ثروت‌های عظیم تازه کشف شده به تجهیزات ساحلی منتقل خواهد شد؟". یکی از راه‌های انتقال هیدروکربن‌ها به ساحل، خطوط لوله خوابیده شده در بستر دریا (یا مدفون زیر بستر دریا) است. علاوه بر این خطوط اصلی

(انتقال از سر چاه به ساحل)، میادین نفتی و گازی به تعدادی خط لوله میان‌میدانی که سکوهای اقماری را به سکوی اصلی متصل می‌کند، نیازمند است.

تا سال ۱۹۶۹، ابزار استفاده شده برای خواباندن این خطوط لوله به طور انحصاری شامل بارج‌های ته‌پهن که به وسیله لنگرها کنترل می‌شدند بود. به علاوه، تا آن زمان اکثر خط لوله‌ها در آب‌های نسبتاً سطحی و دریاهای آرام خوابانده می‌شدند. در اوایل دهه ۷۰ نیاز برای خطوط لوله‌ای که باید در آب‌های عمیق و شرایط محیطی سخت خوابانده شوند دیده شد.

برای برآوردن این احتیاجات صنعت، ابزار لوله‌گذاری پیشرفته جدیدی طراحی و ساخته شد که همان استفاده از تنشنرها در بارج‌های لوله‌گذار به منظور کنترل کامل لوله بر روی بارج و کمتر کردن طول استینگر بود.

در اواسط دهه ۱۹۷۰ اولین شناورهای لوله‌گذار نسل سوم وارد بازار شدند. این بارج‌ها با موفقیت خطوط اصلی با قطر بزرگ را تا عمق ۶۰۰ متر خواباندند. با ادامه کار در اوایل دهه ۹۰ روش J-Layدر مقابل روش S-Lay ابداع شد که قابلیت نصب خطوط لوله در آب‌های عمیق و فوق عمیق را به ارمغان آورد.

روش‌های مختلف لوله‌گذاری دریایی

از ابتدای شروع لوله‌گذاری در دهه ۵۰ تاکنون روش‌های مختلفی برای نصب خطوط لوله در بستر دریا به کار گرفته شده است. در یک دسته‌بندی کلی می‌توان این روش‌ها را به دو دسته زیر تقسیم کرد:

۱- لوله‌گذاری با روش کشیدن

در این روش خط لوله در کارگاهی در ساحل ساخته و سپس به وسیله یک یا چند شناور یدک‌کش به محل مورد نیاز در دریا کشیده می‌شود. اگر خط لوله خیلی بلند باشد آن را در قطعات متعددی ساخته و به محل حمل و در آنجا به یکدیگر متصل می‌کنند. روش مذکور عموماً برای خطوط لوله کوتاه از نظر طول و برای هر عمقی به کار می‌رود. ویژگی این روش این است که کلیه عملیات ساخت خط لوله زیر دریایی در ساحل انجام می‌شود؛ در حالی که در روش‌های دیگر به جز روش قرقره‌ای حداقل عملیات اتصال لوله‌ها برای تشکیل خط لوله در خود دریا صورت می‌گیرد. اما روش کشیدن لوله مزیت بزرگی نسبت به روش قرقره‌ای دارد و آن این است که برای لوله‌های با قطر بزرگ روش قرقره‌ای کاربرد ندارد. از دیگر مزیت‌های این روش سرعت آن است. همچنین در این روش دیگر نیاز به تجهیزات بسیار گران بارج لوله‌گذار نمی‌باشد.

پارامترهای اقتصادی اصلی برای فاز نصب در یک عملیات کشیدن لوله عبارت است از:

- اندازه و تعداد یدک‌کش‌های مورد نیاز
- تعداد و طول قطعات لوله
- سرعت و حساسیت نسبت به آب و هوا در عملیات کشیدن لوله
- روش نصب بشکه‌های شناوری و جداسازی آنها از خط لوله
- روش اتصال قطعات خط لوله به یکدیگر
- روش‌های قرار دادن رشته‌های لوله بر کف دریا

این روش به نوبه خود به سه روش کشیدن لوله در سطح دریا ، کشیدن لوله در مجاورت نزدیک بستر دریا، کشیدن روی بستر دریا تقسیم می‌شود.

۲- لوله‌گذاری توسط بارج لوله‌گذار

در این روش همانطور که از نامش پیداست لوله توسط یک بارج (شناوری شبیه به کشتی که معمولاً توسط شناورهای دیگر همچون یدک‌کش‌ها کشیده می‌شود) به بستر دریا خوابانده می‌شود. روش کار به این شکل است که بارج لوله‌گذار به وسیله یک سیستم نگهداری ایستگاهی در سطح آب مستقر می‌شود؛ به طوری که راستای آن مطابق با راستای مسیر خط لوله است. این در حالی است که یک سر خط لوله در بارج نگهداری شده و قسمتی از آن به طور معلق در آب شناور است تا به بستر دریا برسد. سپس با حرکت آهسته بارج به سمت جلو، لوله‌ها یک شاخه یک شاخه به انتهای خط لوله جوش داده می‌شوند و بارج به اندازه طول همان شاخه لوله به جلو حرکت می‌کند (به غیر از روش قرقره‌ای). این رویه را رویه لوله‌گذاری معمولی می‌نامند. این روش خود در طول زمان به سه روش عمده زیر توسعه یافته است:

لوله‌گذاری به روش S-Lay

روشS-Lay در واقع اولین روش به کار گرفته شده در صنعت لوله‌گذاری دریایی نوین است که ابتدا در خلیج مکزیک استفاده شد. از آنجا که در این روش شکل تقریبی دهانه خط لوله از بارج تا بستر دریا شبیه حرف S می‌باشد، آن را S-Lay نامیدند. این روش یک فناوری مشهور و مقرون به صرفه برای استفاده در لوله‌گذاری آب‌های سطحی تا عمیق می‌باشد؛ به طوری که خطوط لوله زیر دریایی غالباً با این روش نصب می‌شوند و اکثر بارج‌های لوله‌گذار بر اساس روش S-Lay ساخته می‌شوند.

لوله‌گذاری به روش J-Lay

از زمان آغاز فعالیت‌های نفت و گاز در دریا، روند اکتشاف و حفاری و سپس تولید در آب‌های عمیق‌تر همواره به طور پیوسته ادامه داشته است. به طوری که روش‌های سنتی دیگر جوابگوی نیازهای چنین عمقی نبود. روش S-Lay نیز از این قاعده مستثنی نبود. طرح‌های توسعه یافته هم‌اکنون پروژه‌هایی در آب‌های عمیق تا ۳۵۰۰ متر و بیشتر دارند. با نگاه به این رقابت در آب‌های بسیار عمیق، صنعت فراساحلی برای کسب اطلاعات مورد نیاز و توسعه فناوری خط لوله فراخوانده شد تا یک فناوری نصب جدید و قابل اطمینان در آب‌های بسیار عمیق و بسترهای ناهموار دریا برای بهبود بخشیدن به قدرت پیشگویی مهندسی رفتار تحت سرویس در تمام طول عمر طراحی و یافتن معیارهای فنی مناسب برای فائق آمدن بر خطرات محیطی، در آب‌های بسیار عمیق ایجاد کند.

با این هدف روش J-Lay به عنوان یک روش دیگر جهت نصب خط لوله در آب‌های بسیار عمیق در ابتدای دهه ۱۹۹۰ توسعه یافت.

در این روش همان طور که از اسمش پیداست، در حین نصب خط لوله شکل حرف J را به خود می‌گیرد. این شکل به وسیله پایین

بردن لوله در آب توسط یک شیب تقریباً عمودی به دست می‌آید. بنابراین انحنای موجود بر روی ناحیه خمش منفی که در روش S-Lay برای رسیدن به شیب مورد نیاز لوله در ابتدای دهانه معلق به وسیله استینگر تأمین می‌شد در این روش به کلی حذف می‌شود. شیب مذکور محدودیت عمده گسترش روش S-Lay در آب‌های عمیق را بیان می‌کند.

لوله‌گذاری به روش قرقره‌ای

معمولاً در طراحی میادین نفتی پیچیده در دریا علاوه بر خطوط اصلی که محصولات را به تأسیسات ساحل می‌رساند، خطوط درون‌میدانی نیز وجود دارند .قطر خارجی خطوط لوله اصلی معمولاً بیش از ۱۶ اینچ است؛ در حالی که در خطوط جریان درون‌میدانی کمتر از ۱۶ اینچ است. بنابراین با توجه به قطر خارجی کم خطوط لوله درون‌میدانی می‌توانند انعطاف‌پذیر باشند. این روش، برای خواباندن خطوط لوله با قطر کم و انعطاف‌پذیر در اعماق کم و زیاد به وجود آمد.

مراحل اصلی این روش عبارتند از:

- کارگاه ساخت ساحلی: این کارگاه یکی از اجزای مهم و لاینفک روش قرقره‌ای است. در این کارگاه که طول خیلی زیادی دارد، لوله‌ها که از قبل پوشش شده‌اند، به طول معینی تقریباً برابر طول کارگاه، به یکدیگر متصل و بازرسی می‌شوند و تشکیل یک خط لوله ممتد می‌دهند. برای یک پروژه به تعداد لازم از این لوله‌ها تولید شده و آماده بارگیری به بارج می‌شوند.

- حمل و ذخیره لوله روی قرقره: در این مرحله لوله‌های ساخته شده به دور قرقره بزرگی روی بارج پیچیده می‌شوند. در این حین کرنش پلاستیک کنترل شده‌ای به لوله وارد می‌شود. پس از بارگیری، بارج می‌تواند به میدان لوله‌گذاری حمل شود.

- لوله گذاری: وقتی بارج به محل رسید، لوله را با حرکت به جلوی خود از روی قرقره باز کرده و در محل خود میخواباند و این عمل رویه خاصی دارد که خارج از مبحث این یادداشت است. روش قرقره‌ای در حال حاضر به طور گسترده‌ای برای خطوط با قطر کم استفاده می‌شود. این روش سرعت تولید خیلی خوبی را به ارمغان می‌آورد. اما صرفه اقتصادی آن وابسته به ظرفیت بارگیری قرقره‌ها و نزدیکی میدان لوله‌گذاری به کارگاه تولیدی لوله‌های آن در ساحل است.

سابقه صنعت فراساحلی در ایران به پیش از انقلاب اسلامی برمی‌گردد. در آن سال‌ها شرکت‌های خارجی (عموماً امریکایی) کار نصب سکوها و خطوط لوله زیر دریایی را انجام می‌دادند. پس از انقلاب و با شروع جنگ تحمیلی، صنعت فراساحلی متوقف و مجدداً پس از جنگ از سال ۱۳۷۶ آغاز شد. از جمله این فعالیت‌ها می‌توان ترمیم سکوهای حوزه نفتی ابوذر، توسعه میدان نفتی سلمان و میدان گازی پارس جنوبی را نام برد. با شروع مجدد فعالیت‌های فراساحلی و با هدف داخلی‌سازی این صنعت، نصب خطوط لوله زیر دریایی نیز در حوزه فعالیت شرکت‌های داخلی قرار گرفت؛ به طوری که شرکت تأسیسات دریایی ایران اولین کارخانه پوشش‌دهی لوله‌های دریایی را در سال ۱۳۷۷ و اولین بارج لوله‌گذار لنگری خود (ابوذر ۱۲۰۰) که از یک نفتکش به شناور لوله‌گذار تغییر کاربری داده شد بود، را در سال ۱۳۷۹ به بهره‌برداری رسانید. با توجه به شرایط طبیعی منطقه خلیج فارس که عمق عملیاتی بین ۶ تا ۹۰ متر را دارا می‌باشد، به استثناء خط لوله میان‌میدانی فاز یک پارس جنوبی به طول ۵ کیلومتر که به روش کشش(Off-Bottom Tow) صورت گرفت، تا به امروز کلیه خطوط لوله دریایی کشور توسط بارج‌های لوله‌گذار با روش J-Lay نصب شده‌اند.

اولین خط لوله نصب شده توسط بارج ابوذر ۱۲۰۰، فاز یک پارس جنوبی به قطر ۳۲ اینچ و طول حدود ۱۰۵ کیلومتر بود که در روزهای اولیه به دلیل عدم وجود تجربه کافی، به کندی پیش می‌رفت و به مرور عملیات لوله‌گذاری توسط این بارج سرعت گرفت.

همزمان با نصب خط لوله فاز ۱ پارس جنوبی، شرکت هیوندایی کره کار نصب خطوط لوله فازهای ۲ و ۳ را انجام داد؛ و پس از آن خط لوله فازهای ۴ و ۵ همین پروژه به طول حدود ۲۰۰ کیلومتر توسط شرکت سایپم ایتالیایی به اتمام رسید. شرکت آلسیس از کشور هلند خط لوله فازهای ۶ و ۷ به طول ۲۰۰ کیلومتر توسط بارج Solitaire را انجام داد و پس از ناموفق بودن عملیات لوله‌گذاری فاز ۸ پارس جنوبی توسط بارج PLB-132، این خط لوله نیز توسط بارج Solitaire نصب شد. بارج لوله‌گذار مذکور بزرگ‌ترین بارج لوله‌گذار جهان می‌باشد که با استفاده از امکان Double Joint ، توانایی لوله‌گذاری ۶ کیلومتر در روز را دارد.

از کسب تجربه لوله‌گذاری فاز یک پارس جنوبی توسط بارج لنگری ابوذر ۱۲۰۰ و آشنایی مدیران وقت فراساحل کشور با امکانات لوله‌گذاری در دنیا، شرکت تأسیسات دریایی ایران در یک اقدام بسیار خوب و زیربنایی، بارج با قابلیت سیستم تثبیت دینامیکی (DP3) به نام

C-Master (Ex-Jascon5) را خریداری و لوله‌گذاری خط لوله ۳۰ اینچ سلمان – سیری و خطوط لوله میان‌میدانی را آغاز کرد و به دلیل کمی تجربه در اوائل پروژه، شکستی در لوله اتفاق افتاد (Buckle) که سریعاً این مشکل برطرف و کار لوله‌گذاری ادامه و خط لوله با موفقیت نصب شد. در آن روزها اولین پروژه خارجی شرکت تأسیسات دریایی آغاز شده بود و بارج C-Master پس از موفقیت در اجرای پروژه سلمان به کشور هندوستان، پروژه RSPPM عزیمت کرد و موفق شد ۲۶ خط لوله میان‌فازی را به طول مجموع ۱۶۳ کیلومتر و ۵۲ رایزر به روش Stalk-On را نصب کند و دو پروژه مذکور سرآغازی شد بر رکوردهای دست نیافتنی لوله‌گذاری شناور C-Master به طوری که از آن تاریخ تا به امروز این شناور یکه‌تاز اجرای عملیات لوله‌گذاری فازهای پارس جنوبی و خطوط لوله شرکت فلات قاره شد. خطوط لوله میان‌فازی پروژه سلمان، فازهای ۹ و ۱۰ - ۱۲- ۱۵و ۱۶-۱۷ و ۱۸ پارس جنوبی، پروژه دریای سیاه، پروژه سیری – عسلویه به طول ۲۹۰ کیلومتر به عنوان بلندترین خط لوله خلیج فارس- فازهای ۱۹-۲۰ و ۲۱-۲۲ پارس جنوبی و تعدادی از خطوط لوله شرکت نفت فلات قاره در میادین رشادت، فروزان، هنگام و سروش به طول مجموع بیش از ۲ هزار کیلومتر از دیگر سوابق موفق لوله‌گذاری بارج مذکور به شمار می‌رود. البته بارج‌های دیگری نیز قبل و بعد از شناور C-Master به ناوگان فراساحلی کشور اضافه شدند که سوابق لوله‌گذاری آنها به شرح ذیل می‌باشند:

بارج C-Master

- لوله‌گذاری خطوط لوله اصلی و میان‌میدانی سلمان
- لوله‌گذاری خطوط لوله میان‌میدانی پروژه RSPPM
- خط لوله میان‌فازی فاز یک پارس جنوبی و خط لوله قبلی که با روش Off-Bottom Tow نصب شده بود، شد.
- لوله‌گذاری فازهای ۹ و ۱۰ پارس جنوبی
- لوله‌گذاری فاز ۱۲ پارس جنوبی
- لوله‌گذاری فازهای ۱۵ و ۱۶ پارس جنوبی
- لوله‌گذاری فازهای ۱۷ و ۱۸ پارس جنوبی
- لوله‌گذاری فاز ۱۹ پارس جنوبی (اصلی و میان‌فازی)
- لوله‌گذاری فازهای ۲۰ و ۲۱ پارس جنوبی
- لوله‌گذاری فاز ۲۲ پارس جنوبی
- لوله‌گذاری پروژه دریای سیاه
- لوله‌گذاری خطوط لوله میان‌میدانی پروژه رشادت
- لوله‌گذاری خطوط لوله میان‌میدانی پروژه فروزان
- لوله‌گذاری خطوط لوله میان‌میدانی پروژه سروش
- لوله‌گذاری خطوط لوله میان‌میدانی پروژه هنگام
- شورپولینگ خطوط لوله فاز ۱۴ پارس جنوبی

بارج ابوذر ۱۲۰۰ (لنگری)

- لوله‌گذاری خط لوله اصلی فاز یک پارس جنوبی
- لوله‌گذاری بخش ابتدایی فاز ۱۲ پارس جنوبی که متأسفانه به دلیل شکست لوله این کار متوقف و اصلاح خط لوله مذکور و ادامه لوله‌گذاری توسط بارج C-Master انجام شد.
- لوله‌گذاری خط لوله اصلی پروژه فروزان
- بارج لوله‌گذار PLB-132 (لنگری)
- خط لوله هنگام به طول ۴۵ کیلومتر
- خط لوله اصلی رشادت به طول ۱۰۴ کیلومتر
- خط لوله میان‌فاز فاز ۱۸ به طول ۱۰ کیلومتر
- بارج لوله‌گذار Seapad (لنگری)

این بارج که حدود دو سال است به ناوگان فراساحلی کشور اضافه شده است دارای سیستم کامل لوله‌گذاری و جرثقیل ۳ هزار تن می‌باشد که تا به امروز نتوانسته است لوله‌گذاری کند و امید است در آینده نزدیک شاهد استفاده از این بارج در پروژه‌های لوله‌گذاری کشور و پس از آن پروژه‌های خارجی باشیم.

بارج لوله‌گذار (Oceanic 5000 DP3) (سیستم تثبیت دینامیکی)

این بارج یکی از بزرگ‌ترین بارج‌های نصب سنگین و لوله‌گذاری دنیا با جرثقیل ۵ هزار تن می‌باشد که علی‌رغم انجام پروژه‌های متعدد نصب سنگین در پارس جنوبی، هنوز در عملیات لوله‌گذاری استفاده نشده و امید است این شناور نیز هر چه سریع‌تر اولین پروژه لوله‌گذاری را آغاز کند.

بارج لوله‌گذار PCLB 75

این بارج کوچک نیز که همانند بارج PLB-132 ساخت ایران است به دلیل کم بودن ظرفیت تنشنر برای لوله‌گذاری در اعماق پایین مناسب است و توانسته چند خط لوله سایز پایین را در منطقه بهرگانسر برای شرکت نفت فلات قاره لوله‌گذاری کند.

عملکرد بارج‌های لوله‌گذار کشور در طول ۱۴ سال گذشته به شرح ذیل می‌باشد:

- بارج C-Master: بیش از ۲۰۰۰ کیلومتر
- بارج ابوذر ۱۲۰۰: بیش از ۲۰۰ کیلومتر
- بارج PLB-132: حدود ۱۶۰ کیلومتر
- بارج PCLB 75 : حدود ۲۰ کیلومتر
- بارج Oceanic 5000 :صفر کیلومتر
- بارج Seapad : صفر کیلومتر

پروژه‌های پیش رو عبارتند از:

- خطوط لوله فاز ۱۴ پارس جنوبی
- خط لوله اصلی فاز ۲۳ پارس جنوبی و خطوط لوله میان‌فازی ۲۲-۲۴ پارس جنوبی
- خطوط لوله اصلی و میان‌فازی فاز ۱۳ پارس جنوبی
- خط لوله فاز ۱۱ پارس جنوبی (پروژه هنوز آغاز نشده است)
- خط لوله عمان (پروژه در فاز مطالعاتی می‌باشد)
- خط لوله سیری - سلمان که می‌بایست جایگزین خط لوله قبلی شود (منتظر انتخاب پیمانکار)
- خطوط لوله میان‌میدانی شرکت نفت فلات قاره در میادین مختلف دریایی که به پیمانکاران واگذار شده‌اند.
- خطوط لوله پروژه‌های توسعه‌ای میادین نفتی و گازی کشور پس از لغو تحریم‌ها

همانطور که ذکر شد، از میان شش شناور لوله‌گذار کشور تنها شناور C-Master فعال می‌باشد که کارفرمایان و سیاست‌گذاران صنعت فراساحل کشور می‌بایست پروژه‌ها را به گونه‌ای تقسیم کنند که در سال‌های آینده کلیه شناورها فعال شوند و با توجه به شرایط پیش روی اقتصادی کشور در دوران پساتحریم شاهد حضور این شناورها در بازارهای بین‌المللی پس از کسب تجربه در پروژه‌های داخلی باشیم.

مسعود یوردخانی
کارشناس صنعت فراساحل

منبع: سایت مارین نیوز

تحلیل اسناد بالادستی بنادر و دریانوردی کشور

عبدالرسول قاسمی
ghasemi.a@hotmail.com

۱- مقدمه

تدویـــن و تهیه برنامـــه راهبردی از الزامات دستیابی به توسعه است. در این میان پیش از تدوین برنامه راهبردی در حـــوزه‌ای خاص باید شـــناخت دقیقی از اهـــداف نظام و حاکمیـــت در حوزه مورد نظر حاصل شـــود تا راهبردهای پیشـــنهادی در جهت و راستای اسناد و اهداف بالادســـتی کشور تدوین شود. تجزیه‌وتحلیل اســـناد بالادســـتی این امـــکان را فراهم می‌ســـازد تـــا نگرش حاکمیتی بـــه حوزه مـــورد نظر دقیق ارزیابی شـــود و راهبردهایـــی اتخاذ و تدوین شود که در جهت نیل به اهداف بالادســـتی نظام باشد. در این راستا در ادامه نگاه اســـناد بالادستی به "بنادر و دریانوردی" در چارچوب "حمل و نقل دریایی" مورد واکاوی قرار می‌گیرد.

۲- تحلیل محتوای قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران

قانون اساســـی جمهوری اســـلامی ایـــران، زیربنـــای کلیـــه قوانیـــن و سیاســـت‌های کشـــور در حوزه‌هـــای اقتصادی، سیاسی، اجتماعی و فرهنگی اســـت و تمام اصول این قانون مقدس مؤثـــر بـــر سیاســـت‌های کلی اســـت. امـــا اصولـــی که به صورت مســـتقیم و غیرمســـتقیم ارتباط بیشتری با بخش حمل و نقل پیدا می‌کنند عبارتند از:

اصـــل ۴۳- بـــرای تأمین اســـتقلال اقتصـــادی جامعـــه و ریشـــه‌کن کردن فقـــر و محرومیت و بـــرآوردن نیازهای انســـان در جریان رشد، با حفظ آزادی او، اقتصاد جمهوری اســـلامی ایران بر اساس ضوابط زیر استوار می‌شود:

۱- تأمین نیازهای اساسی: مسکن، خوراک، پوشـــاک، بهداشـــت، درمان، آمـــوزش و پرورش و امکانات لازم برای تشکیل خانواده برای همه.

۲- تأمین شرایط و امکانات کار برای همه به منظور رسیدن به اشتغال کامل و قرار دادن وسایل کار در اختیار همه کسانی که قادر به کارند ولی وسایل کار ندارند، در شکل تعاونی، از راه وام بدون بهـــره یا هر راه مشـــروع دیگر که نه به تمرکـــز و تداول ثروت در دســـت افراد

و گروه‌هـای خاص منتهی شـود و نه دولت را به صورت یک کارفرمای بزرگ مطلـق درآورد. این اقدام باید با رعایت ضرورت‌هـای حاکـم بـر برنامه‌ریزی عمومـی اقتصاد کشـور در هر یک از مراحل رشد صورت گیرد.

۳- تنظیم برنامه اقتصادی کشـور به صورتی که شـکل و محتوا و ساعت کار چنان باشـد که هر فـرد علاوه بر تلاش شغلی، فرصت و توان کافی برای خودسازی معنوی، سیاسی و اجتماعی و شـرکت فعـال در رهبری کشـور و افزایش مهارت و ابتکار داشته باشد.

۴- رعایـت آزادی انتخاب شـغل، و عدم اجبـار افراد بـه کاری معین و جلوگیری از بهره‌کشی از کار دیگری.

۵- منـع اضرار به غیـر و انحصار و احتکار و ربـا و دیگر معاملات باطل و حرام.

۶- منـع اسـراف و تبذیـر در همه شئون مربوط به اقتصاد، اعم از مصرف، سرمایه‌گذاری، تولید، توزیع و خدمات.

۷- استفاده از علوم و فنون و تربیت افراد ماهر به نسبت احتیاج برای توسعه و پیشرفت اقتصاد کشور.

۸- جلوگیـری از سـلطه اقتصادی بیگانه بر اقتصاد کشور.

۹- تأکیـد بـر افزایـش تولیـدات کشاورزی، دامی و صنعتی که نیازهای عمومـی را تأمین کند و کشـور را به مرحله خودکفایی برساند و از وابستگی برهاند.

اصل ۴۸- در بهره‌بـرداری از منابع طبیعـی و اسـتفاده از درآمدهـای ملـی در سـطح اسـتان‌ها و توزیـع فعالیت‌های اقتصادی میان اسـتان‌ها و مناطق مختلف کشـور، باید تبعیض در کار نباشد، به طوری که هر منطقه فراخور نیازها و اسـتعداد رشـد خود، سـرمایه و امکانات لازم در دسـترس داشته باشد.

اصـل ۵۰- در جمهوری اسـلامی، حفاظت محیط زیسـت که نسل امروز و نسـل‌های بعـد بایـد در آن حیات اجتماعی روبه‌رشـدی داشـته باشند، وظیفه عمومی تلقـی می‌گردد. از این رو فعالیت‌هـای اقتصادی و غیر آن که با آلودگـی محیط زیسـت یا تخریب غیرقابل جبـران آن ملازمه پیدا کند، ممنوع است.

اصـل ۸۱- دادن امتیـاز تشـکیل شرکت‌ها و مؤسسات در امور تجارتی و صنعتی و کشاورزی و معادن و خدمات به خارجیان مطلقاً ممنوع است.

اصل ۱۵۳- هـر گونه قـرارداد که موجب سلطه بیگانه بر منابع طبیعی و اقتصادی، فرهنگ، ارتش و دیگر شئون کشور گردد ممنوع است.

در تحلیـل محتوای اصـول فوق و ارتباط آنها با بخش حمل و نقل نکاتی به شـرح ذیل حائز اهمیت است و باید به عنـوان الزامات اساسـی در تدوین سیاست های کلی نظام در بخش حمل و نقل و به خصوص حمل و نقل دریایی در نظر گرفته شود:

- در توسـعه بخـش حمل ونقل دریایـی باید از هرگونه قـراردادی که موجـب سـلطه سیاسـی، اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی بیگانگان می‌شود، پرهیز شود.
- توسـعه این بخش بایـد با نگاه توسعه پایدار و رویکرد بین‌نسلی تنظیم شـود. در این راسـتا کاهـش تخریب محیط زیست باید در الویت قرار گیرد. از ایـن رو فعالیت‌هـای اقتصـادی در ایـن حوزه که منجر به آلودگی محیط زیسـت و یا تخریـب غیرقابل جبران آن شـود با توسـعه پایدار همخوانی و سازگاری ندارد.
- توسـعه و رشد اقتصادی باید در جهت رسیدن به اشتغال کامل باشد و ایـن موضوع باید از ضرورت‌های حاکم بر برنامه‌ریزی عمومی کشـور به طور عام و برنامه‌ریزی بخشی به طور خاص باشد.
- در توسـعه بخـش حمل و نقل دریایی باید از کلیه امکانات کشـور از جمله منابع طبیعی، فراخور توانایی‌ها و نیازهای رشد هر منطقه بهره گرفته شود و نباید محدودیت منابع طبیعی و امکانات منطقـه مورد نظر مانعی برای رشد باشد.
- برنامه‌ریزی‌هـا در بخـش حمل‌ونقـل دریایی باید در راسـتایی صورت گیرد که برای افراد مرتبط با این رشته فعالیت چه به صورت مستقیم و چـه به صورت غیرمسـتقیم شـرایط تأمین نیازهای اساسـی و امکانات لازم برای تشکیل خانواده را فراهم سازد.
- بایـد برنامه‌ریـزی ایـن بخش به گونه‌ای باشـد که شـکل و محتوا و ساعت کار چنان باشد که هر فرد علاوه بر تلاش شـغلی، فرصت و توان کافی برای خودسـازی معنوی، سیاسـی و اجتماعی ایشان فراهم شود.
- بایـد در توسـعه بخش حمل و نقل، هرگونـه اضرار به غیر و انحصار و احتکار و ربـا و دیگر معاملات باطل و حرام منع شـود و در جهتی باشـد که مانع از بروز این مسائل شود.
- بایـد در قسـمت‌های گوناگون توسـعه بخـش حمـل و نقـل اعم از سـرمایه‌گذاری، تولید یا توزیع باید از اسراف و تبذیر جلوگیری شود.
- تربیـت افـراد ماهر و اسـتفاده از علوم و فنون از بایسـته‌های توسعه بخش حمل و نقل دریایی است.

۳- تحلیل محتوای سیاست‌های کلی اصل ۴۴

سیاسـت‌های کلی اصل ۴۴ قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران به شرح زیر می‌باشد:

بـا توجه بـه ذیل اصـل ۴۴ قانون اساسـی و مفاد اصـل ۴۳ و به منظور شتاب بخشـیدن به رشد اقتصاد ملی، گسترش مالکیت در سطح عموم مردم به منظور تأمین عدالت اجتماعی، ارتقاء کارآیی بنگاه‌های اقتصادی و بهره‌وری منابـع مـادی و انسـانی و فنـاوری، افزایش رقابت‌پذیـری در اقتصاد ملی، افزایش سـهم بخش‌هـای خصوصی و تعاونـی در اقتصاد ملی، کاسـتن از بار مالی و مدیریتـی دولت در تصدی فعالیت‌های اقتصادی، افزایش سـطح عمومی اشتغال و تشویق اقشار مردم به پس‌انداز و سرمایه‌گذاری و بهبود درآمد خانوارها مقرر می‌شود:

الف) سیاسـت‌های کلی توسعه بخش‌هـای غیردولتی و جلوگیری از بزرگ شدن بخش دولتی

۱- دولـت حق فعالیـت اقتصادی جدیـد خـارج از مـوارد صـدر اصل ۴۴ را نـدارد و موظف اسـت هرگونه فعالیـت (شـامل تـداوم فعالیت‌های قبلـی و بهره‌بـرداری از آن) را کـه مشمول عناوین صدر اصل ۴۴ نباشد، حداکثر تا پایان برنامه پنج‌ساله چهارم (سالیانه ۲۰ درصد کاهش فعالیت) به بخش‌های تعاونی و خصوصی و عمومی غیردولتی واگذار کند.

با توجه به مسئولیت نظام در حسن اداره کشـور، تـداوم و شـروع فعالیت ضروری خـارج از عناویـن صدر اصل ۴۴ توسـط دولـت، بنا به پیشـنهاد هیأت وزیران و تصویب مجلس شورای اسلامی برای مدت معین مجاز است.

اداره و تولیـد محصـولات نظامی، انتظامی و اطلاعاتی نیروهای مسـلح و امنیتی که جنبه محرمانه دارد، مشمول این حکم نیست.

۲- سـرمایه‌گذاری، مالکیـت و مدیریـت در زمینه‌هـای مذکـور در صدر اصل ۴۴ قانون اساسـی به شرح ذیل توسط بنگاه‌ها و نهادهای عمومی غیردولتـی و بخش‌هـای تعاونـی و خصوصی مجاز است:

- صنایـع بزرگ، صنایع مـادر (از جمله صنایع بزرگ پایین‌دستی نفت و گاز) و معادن بزرگ (به اسـتثنای نفت و گاز)
- فعالیـت بازرگانـی خارجـی در چارچوب سیاسـت‌های تجاری و ارزی کشور
- بانکداری توسط بنگاه‌ها و نهادهای عمومی غیردولتی و شرکت‌های تعاونی سـهامی عام و شرکت‌های سهامی عام مشروط به تعیین سقف سهام هر یک از سهامداران با تصویب قانون
- بیمه
- تأمین نیرو، شامل تولید و واردات برق برای مصارف داخلی و صادرات
- کلیـه امور پسـت و مخابرات به اسـتثنای شـبکه‌های مادر مخابراتی، امور واگـذاری فرکانس و شـبکه‌های اصلی تجزیـه و مبـادلات و مدیریت توزیع خدمات پایه پستی

- راه و راه‌آهن
- هواپیمایی (حمل و نقل هوایی) و کشتیرانی (حمل و نقل دریایی)

سهم بهینه بخش‌های دولتی و غیردولتی در فعالیت‌های صدر اصل ۴۴، با توجه به حفظ حاکمیت دولت و استقلال کشور و عدالت اجتماعی و رشد و توسعه اقتصادی، طبق قانون تعیین می‌شود.

ب) سیاست‌های کلی بخش تعاونی

۱- افزایش سهم بخش تعاونی در اقتصاد کشور به ۲۵ درصد تا آخر برنامه پنج‌ساله پنجم.

۲- اقدام مؤثر دولت در ایجاد تعاونی‌ها برای بیکاران در جهت اشتغال مولد.

۳- حمایت دولت از تشکیل و توسعه تعاونی‌ها از طریق روش‌هایی از جمله؛ تخفیف مالیاتی، ارائه تسهیلات اعتباری حمایتی به وسیله کلیه مؤسسات مالی کشور و پرهیز ازهرگونه دریافت اضافی دولت از تعاونی‌ها نسبت به بخش خصوصی.

۴- رفع محدودیت از حضور تعاونی‌ها در تمامی عرصه‌های اقتصادی از جمله بانکداری و بیمه.

۵- تشکیل بانک توسعه تعاون با سرمایه دولت با هدف ارتقاء سهم بخش تعاونی در اقتصاد کشور.

۶- حمایت دولت از دستیابی تعاونی‌ها به بازار نهایی و اطلاع‌رسانی جامع و عادلانه به این بخش.

۷- اعمال نقش حاکمیتی دولت در قالب امور سیاست‌گذاری و نظارت بر اجرای قوانین موضوعه و پرهیز از مداخله در امور اجرایی و مدیریتی تعاونی‌ها.

۸- توسعه آموزش‌های فنی و حرفه‌ای و سایر حمایت‌های لازم به منظور افزایش کارآمدی توانمندسازی تعاونی‌ها.

۹- انعطاف و تنوع در شیوه‌های افزایش سرمایه و توزیع سهام در بخش تعاونی و اتخاذ تدابیر لازم به نحوی که علاوه بر تعاونی‌های متعارف، امکان تأسیس تعاونی‌های جدید در قالب شرکت سهامی عام با محدودیت مالکیت هر یک از سهامداران به سقف معینی که حدود آن را قانون تعیین می‌کند، فراهم شود.

مطابق سیاست‌های کلی اصل ٤٤ سرمایه‌گذاری، مالکیت و مدیریت در بخش‌های حمل و نقل ریلی، هوایی و دریایی به استثنای بخش حاکمیتی آن توسط بنگاه‌ها و نهادهای عمومی غیردولتی و بخش‌های تعاونی و خصوصی مجاز است

۱۰- حمایت دولت از تعاونی‌ها متناسب با تعداد اعضاء.

۱۱- تأسیس تعاونی‌های فراگیر ملی برای تحت پوشش قرار دادن سه دهک اول جامعه به منظور فقرزدایی.

ج) سیاست‌های کلی توسعه بخش‌های غیردولتی از طریق واگذاری فعالیت‌ها و بنگاه‌های دولتی

با توجه به ضرورت شتاب گرفتن رشد و توسعه اقتصادی کشور مبتنی بر اجرای عدالت اجتماعی و فقرزدایی در چارچوب چشم‌انداز بیست‌ساله کشور:

- تغییر نقش دولت از مالکیت و مدیریت مستقیم بنگاه به سیاست‌گذاری و هدایت و نظارت
- توانمندسازی بخش‌های خصوصی و تعاونی در اقتصاد و حمایت از آن جهت رقابت کالاها در بازارهای بین‌المللی
- آماده‌سازی بنگاه‌های داخلی جهت مواجهه هوشمندانه با قواعد تجارت جهانی در یک فرآیند تدریجی و هدفمند
- توسعه سرمایه انسانی دانش‌وپایه و متخصص
- توسعه و ارتقای استانداردهای ملی و انطباق نظام‌های ارزیابی کیفیت با استانداردهای بین‌المللی
- جهت‌گیری خصوصی‌سازی در راستای افزایش کارآیی و رقابت‌پذیری و گسترش مالکیت عمومی

و بنا بر پیشنهاد مجمع تشخیص مصلحت نظام، بند ج سیاست‌های کلی اصل ۴۴ قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران مطابق بند ۱ اصل ۱۱۰ ابلاغ می‌شود.

واگذاری ۸۰ درصد از سهام بنگاه‌های دولتی مشمول صدر اصل ۴۴ به بخش‌های خصوصی شرکت‌های تعاونی سهامی عام و بنگاه‌های عمومی غیردولتی به شرح ذیل مجاز است:

۱- بنگاه‌های دولتی که در زمینه‌های معادن بزرگ، صنایع بزرگ و صنایع مادر (از جمله صنایع بزرگ پایین‌دستی نفت و گاز) فعال هستند به استثنای شرکت ملی نفت ایران و شرکت‌های استخراج و تولید نفت خام و گاز.

۲- بانک‌های دولتی به استثنای بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران، بانک ملی ایران، بانک سپه، بانک صنعت و معدن، بانک کشاورزی، بانک مسکن و بانک توسعه صادرات.

۳- شرکت‌های بیمه دولتی به استثنای بیمه مرکزی و بیمه ایران.

۴- شرکت‌های هواپیمایی و کشتیرانی به استثنای سازمان هواپیمایی کشوری و سازمان بنادر و دریانوردی.

۵- بنگاه‌های تأمین نیرو به استثنای شبکه‌های اصلی انتقال برق.

۶- بنگاه‌های پستی و مخابراتی به استثنای شبکه‌های مادر مخابراتی،امور واگذاری فرکانس و شبکه‌های اصلی تجزیه و مبادلات و مدیریت توزیع خدمات پایه پستی.

۷- صنایع وابسته به نیروهای مسلح به استثنای تولیدات دفاعی و امنیتی ضروری به تشخیص فرمانده کل قوا.

الزامات واگذاری

الف) قیمت‌گذاری سهام از طریق بازار بورس انجام می‌شود.

ب) فراخوان عمومی با اطلاع‌رسانی مناسب جهت ترغیب و تشویق عموم به مشارکت و جلوگیری از ایجاد انحصار و رانت اطلاعاتی صورت پذیرد.

ج) جهت تضمین بازدهی مناسب سهام شرکت‌های مشمول واگذاری اصلاحات لازم درخصوص بازار، قیمت‌گذاری محصولات و مدیریت مناسب براساس قانون تجارت انجام شود.

د) واگذاری سهام شرکت‌های مشمول طرح در قالب شرکت‌های مادر تخصصی و شرکت‌های زیرمجموعه با کارشناسی همه‌جانبه صورت گیرد.

هـ) به منظور اصلاح مدیریت و افزایش بهره‌وری بنگاه‌های مشمول واگذاری با استفاده از ظرفیت‌های مدیریتی کشور، اقدامات لازم جهت جذب مدیران باتجربه، متخصص و کارآمد انجام پذیرد.

فروش اقساطی حداکثر ۵ درصد از سهام شرکت‌های مشمول بند«ج» به مدیران و کارکنان شرکت‌های فوق مجاز است.

و) با توجه به ابلاغ بند «ج» سیاست‌های کلی اصل ۴۴ و تغییر وظایف حاکمیتی، دولت موظف است نقش جدید خود در سیاست‌گذاری، هدایت و نظارت بر اقتصاد ملی را تدوین و اجراء کند.

ز) تخصیص درصدی از منابع واگذاری جهت حوزه‌های نوین با فناوری پیشرفته در راستای وظایف حاکمیتی مجاز است.

د) سیاست‌های کلی واگذاری

۱- الزامات واگذاری:

۱-۱ توانمندسازی بخش‌های خصوصی و تعاونی بر ایفای فعالیت‌های گسترده و اداره بنگاه‌های اقتصادی بزرگ.

۱-۲ نظارت و پشتیبانی مراجع ذی‌ربط بعد از واگذاری برای تحقق اهداف واگذاری.

۱-۳ استفاده از روش‌های معتبر و سالم واگذاری با تأکید بر بورس، تقویت تشکیلات واگذاری، برقراری جریان

شفاف اطلاع‌رسانی، ایجاد فرصت‌های برابر برای همه، بهره‌گیری ازعرضه تدریجی سهام شرکت‌های بزرگ در بورس به منظور دستیابی به قیمت پایه سهام.

۱-۴ ذی‌نفع نبودن دست‌اندرکاران واگذاری و تصمیم‌گیرندگان دولتی در واگذاری‌ها.

۱-۵ رعایت سیاست‌های کلی بخش تعاونی در واگذاری‌ها.

۲- مصارف درآمدهای حاصل از واگذاری:

وجوه حاصل از واگذاری سهام بنگاه‌های دولتی به حساب خاصی نزد خزانه‌داری کل کشور واریز و در قالب برنامه‌ها و بودجه‌های مصوب به ترتیب زیر مصرف می‌شود:

۲-۱ ایجاد خوداتکایی برای خانواده مستضعف و محروم و تقویت تأمین اجتماعی.

۲-۲ اختصاص ۳۰ درصد از درآمدهای حاصل از واگذاری به تعاونی‌های فراگیر ملی به منظور فقرزدایی.

۲-۳ ایجاد زیربناهای اقتصادی با اولویت مناطق کمتر توسعه‌یافته.

۲-۴ اعطای تسهیلات (وجوه اداره شده) برای تقویت تعاونی‌ها و نوسازی و بهسازی بنگاه‌های اقتصادی غیردولتی با اولویت بنگاه‌های واگذاری شده و نیز برای سرمایه‌گذاری بخش‌های غیردولتی در توسعه مناطق کمتر توسعه یافته.

۲-۵ مشارکت شرکت‌های دولتی با بخش‌های غیردولتی تا سقف ۴۹ درصد به منظور توسعه اقتصادی مناطق کمتر توسعه یافته.

۲-۶ تکمیل طرح‌های نیمه‌تمام شرکت‌های دولتی با رعایت بند «الف» این سیاست‌ها.

سیاست‌های کلی اعمال حاکمیت و پرهیز از انحصار

۱- تداوم اعمال حاکمیت عمومی دولت پس از ورود بخش‌های غیردولتی از طریق سیاست‌گذاری و اجرای قوانین و مقررات و نظارت به ویژه در مورد اعمال موازین شرعی و قانونی در بانک‌های غیردولتی.

۲- جلوگیری از نفوذ و سیطره بیگانگان بر اقتصاد ملی.

۳- جلوگیری از ایجاد انحصار توسط بنگاه‌های اقتصادی غیردولتی از طریق تنظیم و تصویب قوانین و مقررات.

تحلیل محتوای سیاست‌های این اصل می‌تواند نقش مهم و مؤثری در تدوین سیاست‌های کلی نظام در بخش حمل و نقل داشته باشد. نکات اصلی حاصل از این تحلیل عبارتند از:

- مطابق سیاست‌های کلی اصل ۴۴ سرمایه‌گذاری، مالکیت و مدیریت در بخش‌های حمل و نقل ریلی، هوایی و دریایی به استثنای بخش حاکمیتی آن توسط بنگاه‌ها و نهادهای عمومی غیردولتی و بخش‌های تعاونی و خصوصی مجاز است.
- با توجه به ضرورت شتاب گرفتن رشد و توسعه اقتصادی کشور و به تبع آن بخش حمل و نقل دریایی، مبتنی بر اجرای عدالت اجتماعی و فقرزدایی در چارچوب چشم‌انداز بیست‌ساله کشور، بایستی در این بخش تغییر نقش دولت از مالکیت و مدیریت مستقیم بنگاه به سیاست‌گذاری و هدایت و نظارت باشد و همچنین باید بخش‌های خصوصی و تعاونی در بخش مذکور توانمند شوند.
- فرآیند کاهش نقش دولت در حمل و نقل دریایی و تقویت بخش خصوصی و تعاونی در این بخش باید همراه با توسعه سرمایه انسانی باشد و استانداردهای ملی توسعه و ارتقاء یابد و با استانداردهای بین‌المللی منطبق شود.
- باید مطابق سیاست‌های کلی نظام و حاکمیت از نفوذ و سیطره بیگانگان بر بخش حمل و نقل دریایی و اقتصاد ملی جلوگیری شود. مسئله جلوگیری از نفوذ و سیطره بیگانگان، در مفاد قانون اساسی، سیاست‌های کلی اقتصاد مقاومتی و سیاست‌های کلی نظام در حوزه پدافندغیرعامل نیز طرح شده بود.
- باید از ایجاد انحصار توسط بنگاه‌های اقتصادی غیردولتی در بخش حمل و نقل دریایی از طریق تنظیم و تصویب قوانین و مقررات جلوگیری شود.

۴- تحلیل محتوای سیاست‌های کلی نظام درحوزه «اقتصاد مقاومتی»

نص ابلاغیه رهبر معظم انقلاب در تاریخ ۱۳۹۲/۱۱/۳۰در خصوص سیاست‌های کلی نظام در حوزه «اقتصاد مقاومتی» به شرح زیر می‌باشد:

با هدف تأمین رشد پویا و بهبود شاخص‌های مقاومت اقتصادی و دستیابی به اهداف سند چشم‌انداز بیست‌ساله، سیاست‌های کلی اقتصاد مقاومتی با رویکردی جهادی، انعطاف‌پذیر، فرصت‌ساز، مولد، درون‌زا، پیشرو و برون‌گرا ابلاغ می‌گردد:

۱- تأمین شرایط و فعال‌سازی کلیه امکانات و منابع مالی و سرمایه‌های انسانی و علمی کشور به منظور توسعه کارآفرینی و به حداکثر رساندن مشارکت آحاد جامعه در فعالیت‌های اقتصادی با تسهیل و تشویق همکاری‌های جمعی و تأکید بر ارتقاء درآمد و نقش طبقات کم‌درآمد و متوسط.

۲- پیشتازی اقتصاد دانش‌بنیان، پیاده‌سازی و اجرای نقشه جامع علمی کشور و ساماندهی نظام ملی نوآوری به منظور ارتقاء جایگاه جهانی کشور و افزایش سهم تولید و صادرات محصولات و خدمات دانش‌بنیان و دستیابی به رتبه اول اقتصاد دانش‌بنیان در منطقه.

۳- محور قراردادن رشد بهره‌وری در اقتصاد با تقویت عوامل تولید، توانمندسازی نیروی کار، تقویت رقابت‌پذیری اقتصاد، ایجاد بستر رقابت بین مناطق و استان‌ها و به کارگیری ظرفیت و قابلیت‌های متنوع در جغرافیای مزیت‌های مناطق کشور.

۴- استفاده از ظرفیت اجرای هدفمندسازی یارانه‌ها در جهت افزایش تولید، اشتغال و بهره‌وری، کاهش شدت انرژی و ارتقاء شاخص‌های عدالت اجتماعی.

۵- سهم‌بری عادلانه عوامل در زنجیره تولید تا مصرف متناسب با نقش آنها در ایجاد ارزش، به ویژه با افزایش سهم سرمایه انسانی از طریق ارتقاء آموزش، مهارت، خلاقیت، کارآفرینی و تجربه.

۶- افزایش تولید داخلی نهاده‌ها و کالاهای اساسی (به ویژه در اقلام وارداتی)، و اولویت دادن به تولید محصولات و خدمات راهبردی و ایجاد تنوع در مبادی تأمین کالاهای وارداتی با هدف کاهش وابستگی به کشورهای محدود و خاص.

۷- تأمین امنیت غذا و درمان و ایجاد ذخایر راهبردی با تأکید بر افزایش کمی و کیفی تولید (مواد اولیه و کالا).

۸- مدیریت مصرف با تأکید بر اجرای سیاست‌های کلی اصلاح الگوی مصرف و ترویج مصرف کالاهای داخلی همراه با برنامه‌ریزی برای ارتقاء کیفیت و رقابت‌پذیری در تولید.

۹- اصلاح و تقویت همه‌جانبه نظام مالی کشور با هدف پاسخگویی به نیازهای اقتصاد ملی، ایجاد ثبات در اقتصاد ملی و پیشگامی در تقویت بخش واقعی.

۱۰- حمایت همه‌جانبه هدفمند از صادرات کالاها و خدمات به تناسب ارزش افزوده و با خالص ارزآوری مثبت از طریق:

- تسهیل مقررات و گسترش مشوق‌های لازم
- گسترش خدمات تجارت خارجی و ترانزیت و زیرساخت‌های مورد نیاز
- تشویق سرمایه‌گذاری خارجی برای صادرات
- برنامه‌ریزی تولید ملی متناسب با نیازهای صادراتی، شکل‌دهی بازارهای جدید، و تنوع‌بخشی پیوندهای اقتصادی با کشورها به ویژه با کشورهای منطقه
- استفاده از سازوکار مبادلات تهاتری برای تسهیل مبادلات در صورت نیاز
- ایجاد ثبات رویه و مقررات در مورد صادرات با هدف گسترش پایدار سهم ایران در بازارهای هدف

۱۱- توسعه حوزه عمل مناطق

آزاد و ویژه اقتصادی کشـور به منظور انتقال فناوری‌های پیشرفته، گسترش و تسهیل تولید، صادرات کالا و خدمات و تأمین نیازهای ضروری و منابع مالی از خارج.

۱۲- افزایـش قـدرت مقاومـت و کاهش آسـیب‌پذیری اقتصاد کشور از طریق:

- توسـعه پیوندهـای راهبـردی و گسـترش همـکاری و مشـارکت با کشـورهای منطقـه و جهان بـه ویژه همسایگان
- اسـتفاده از دیپلماسی در جهت حمایت از هدف‌های اقتصادی
- اسـتفاده از ظرفیت‌هـای سازمان‌های بین‌المللی و منطقه‌ای

۱۳- مقابله بـا ضربه‌پذیری درآمد حاصل از صادرات نفت و گاز از طریق:

- انتخاب مشتریان راهبردی
- ایجاد تنوع در روش‌های فروش
- مشـارکت دادن بخش خصوصی در فروش
- افزایش صادرات گاز
- افزایش صادرات برق
- افزایش صادرات پتروشیمی
- افزایـش صـادرات فرآورده‌های نفتی

۱۴- افزایـش ذخایر راهبردی نفت وگاز کشور به منظور اثرگذاری در بازار جهانی نفـت و گاز و تأکید بر حفظ و توسعه ظرفیت‌های تولید نفت و گاز، به ویژه در میادین مشترک.

۱۵- افزایش ارزش افزوده از طریق تکمیـل زنجیـره ارزش صنعت نفت و گاز، توسـعه تولید کالاهـای دارای بازدهی بهینه (براساس شاخص شدت مصرف انرژی) و بالا بردن صادرات برق، محصولات پتروشـیمی و فرآورده‌های نفتـی با تأکید بر برداشـت صیانتی از منابع.

۱۶- صرفه‌جویـی در هزینه‌هـای عمومی کشور با تأکید بر تحول اساسی در سـاختارها، منطقی‌سـازی انـدازه دولـت و حذف دسـتگاه‌های موازی و غیرضرور و هزینه‌های زاید.

۱۷- اصـلاح نظام درآمدی دولت با افزایش سهم درآمدهای مالیاتی.

۱۸- افزایش سـالانه سهم صندوق توسعه ملی از منابع حاصل از صادرات نفت و گاز تا قطع وابسـتگی بودجه به نفت.

۱۹- شفاف‌سـازی اقتصـاد و سالم‌سازی آن و جلوگیری از اقدامات، فعالیت‌هـا و زمینه‌هـای فسـادزا در حوزه‌های پولی، تجاری، ارزی و ... .

۲۰- تقویـت فرهنـگ جهادی در ایجـاد ارزش افـزوده، تولیـد ثروت، بهره‌وری، کارآفرینی، سـرمایه‌گذاری و اشـتغال مولد و اعطای نشان اقتصاد مقاومتـی به اشـخاص دارای خدمات برجسته در این زمینه.

۲۱- تبیین ابعاد اقتصاد مقاومتی و گفتمان‌سازی آن به ویژه در محیط‌های علمی، آموزشی و رسانه‌ای و تبدیل آن به گفتمان فراگیر و رایج ملی.

۲۲- دولت مکلف است برای تحقق سیاسـت‌های کلی اقتصاد مقاومتی با هماهنگ‌سـازی و بسـیج پویای همه امکانات کشـور، اقدامات زیررا معمول دارد:

- شناسـایی و بکارگیـری ظرفیت‌های علمی، فنـی و اقتصادی بـرای دسترسـی بـه تـوان آفندی و اقدامات مناسب
- رصد برنامه‌های تحریم و افزایش هزینه برای دشمن
- مدیریـت مخاطـرات اقتصادی از طریـق تهیـه طرح‌هـای واکنـش هوشمند، فعال، سـریع و به‌هنگام در برابر مخاطـرات و اختلال‌های داخلی و خارجی

۲۳- شـفاف و روان‌سـازی نظـام توزیع و قیمت‌گذاری و روزآمدسـازی شیوه‌های نظارت بر بازار.

۲۴- افزایش پوشش استاندارد برای کلیه محصولات داخلی و ترویج آن.

تحلیـل سیاسـت‌های کلـی نظام درحوزه «اقتصـاد مقاومتی» می‌تواند در جهت طراحی برنامه راهبردی حوزه حمل و نقل دریایی دارای نکات مهمی باشد که به شرح زیر می‌باشد:

- برنامـه توسـعه بخـش حمل و نقـل دریایی باید رویکـردی جهادی، انعطاف‌پذیر، فرصت‌سـاز (به خصوص با توجه با شـرایط ویژه بخش مذکور)، مولد، درون‌زا و برون‌گرا داشته باشد.
- هر اقدامی در جهت پیشرفت در این بخش باید همراه با مشارکت آحاد جامعه در آن رشته فعالیت باشد که این مهم با تسهیل و تشویق همکاری‌های جمعی و تأکید بر ارتقاء درآمد و نقش طبقـات کم‌درآمد و متوسـط جامعه حاصل می‌شود.
- باید شـرایط فعالیـت در حوزه حمـل ونقـل دریایـی ایجاد شـود و امکانـات و منابع مالی و سـرمایه‌های انسانی و علمی کشور به منظور توسعه کارآفرینی در این حوزه، به کار گرفته شود.
- درحـوزه حمـل ونقـل دریایی ضـروری اسـت کـه الزامـات اقتصاد دانش‌بنیان مدنظر باشد.
- باید توسـعه حمل و نقل دریایی در جهـت افزایـش تولیـد و صادرات محصولات و خدمات دانش‌بنیان باشد که این به منظور ارتقاء جایگاه جهانی کشور و دسـتیابی به رتبه اول اقتصاد دانش‌بنیان در منطقه می‌باشد.
- مطابق سیاست‌های کلی اقتصاد مقاومتی باید حمـل و نقل دریایی در مسیر توسعه‌اش رشد بهره‌وری، تقویت عوامل تولید، توانمندسازی نیروی کار، تقویت رقابت‌پذیـری آن بخش، ایجاد بستر رقابت بین مناطق و استان های مرتبط با این حوزه، را در نظر بگیرد.
- در توسـعه بخش حمـل و نقل دریایی لازم اسـت که از ظرفیت‌های اجـرای هدفمنـدی یارانه‌ها در جهت افزایش تولید و اشـتغال‌بخش و رشد بهـره‌وری آن و کاهش شـدت انرژی در بخش مذکـور و همچنیـن ارتقاء شـاخص‌های عدالـت اجتماعـی در بین افراد مرتبط بـا آن بخش به طور مسـتقیم و غیرمسـتقیم، بهره گرفته شود.
- در بخـش حمل ونقـل دریایی بایستی سهم‌بری عادلانه عوامل تولید و مصـرف متناسـب با نقـش آنها در ایجاد ارزش افزوده در نظر گرفته شود. به خصوص باید سـهم سرمایه انسانی را از طریـق ارتقای آمـوزش، مهارت، خلاقیت، کارآفرینـی و تجربه افزایش داد.
- در جهـت توسـعه بخش حمل ونقل دریایـی باید تولیـد رقابت‌پذیر نهاده‌هـای مورد نیـاز آن بخش را (به خصوص اقلام وارداتی)، گسترش داد.
- توسـعه این بخش باید در جهت تولید خدمات راهبردی باشد.
- باید در مبـادی تأمین کالاهای وارداتـی (نهاده‌هـای وارداتی) مرتبط به بخـش حمل و نقـل دریایی، تنوع ایجاد کرد در جهت کاهش وابسـتگی به کشورهای محدود و خاص.
- ترویج استفاده از کالاهای داخلی در این بخش ضروری است.
- باید در توسعه بخش حمل‌ونقل دریایـی مطابـق سیاسـت‌های کلی اقتصاد مقاومتی زیرسـاخت‌های مورد نیاز در جهـت حمایـت همه‌جانبه و هدفمنـد از صادرات کالاها متناسـب با ارزش‌افزوده آنهـا و خالص ارزآوری مثبت، صورت پذیرد.
- باید مقـررات مرتبـط با بخش حمل ونقل دریایـی را در جهت ارتقاء صادرات تسهیل کرد.
- بخـش حمل‌ونقـل دریایی باید حوزه عمل مناطق آزاد و ویژه اقتصادی کشـور را به منظور انتقال فناوری‌های پیشـرفته، گسترش و تسـهیل تولید، صـادرات کالا و خدمـات و تأمیـن نیازهای ضروری و منابع مالی از خارج را توسعه دهد.
- توسعه بخش حمل و نقل دریایی بایـد در این جهت باشـد کـه امکان توسعه پیوندهای راهبردی و گسترش همـکاری و مشـارکت با کشـورهای منطقه و جهان به ویژه همسـایگان را کـه در جهت افزایش قـدرت مقاومت و کاهش آسـیب‌پذیری اقتصاد کشور است، را فراهم آورد.
- در جهت افزایـش ارزش افزوده صنعـت نفـت و گاز از طریق تکمیل زنجیره ارزش افزوده، بخش حمل‌ونقل دریایی باید در جهتی حرکت کند که بتواند با ایجاد زیرسـاخت‌های لازم در جهت صادرات به افزایش ارزش افزوده صنعت نفت و گاز کمک کند.

مسیر توسعه بخش حمل و نقل دریایی باید در جهت صرفه‌جویی در هزینه‌های عمومی کشور با تأکید بر تحول اساسی در ساختارها و حذف دستگاه‌های موازی و غیرضروری و همچنین هزینه‌های زاید باشد.

مطابق سیاست‌های کلی نظام در حوزه اقتصاد مقاومتی باید در بخش حمل و نقل دریایی شفاف‌سازی صورت بگیرد و بایستی از اقدامات، فعالیت‌ها و زمینه‌های فسادزا در آن حوزه و حوزه‌های مرتبط جلوگیری شود.

باید فرهنگ جهادی مبنای ایجاد ارزش‌افزوده، تولید ثروت، بهره‌وری، کارآفرینی، سرمایه‌گذاری و اشتغال این بخش و بخش‌های مرتبط با آن باشد.

باید مسیر توسعه بخش حمل و نقل دریایی در جهت تبین ابعاد اقتصاد مقاومتی و گفتمان‌سازی آن باشد.

به طور کلی توسعه بخش حمل و نقل دریایی ضمن هماهنگی و همسازی با سایر بخش‌ها باید به گونه‌ای باشد که موارد زیر را تأمین کند:

شناسایی و به کارگیری ظرفیت‌های علمی، فنی و اقتصادی برای دسترسی به توان آفندی و اقدامات مناسب

رصد برنامه‌های تحریم و افزایش هزینه برای دشمن

مدیریت مخاطرات اقتصادی از طریق تهیه طرح‌های واکنش هوشمند، فعال، سریع و به هنگام در برابر مخاطرات و اختلال‌های داخلی و خارجی

۵- تحلیل محتوای سند چشم‌انداز (۱۴۰۴)

نص سند چشم‌انداز جمهوری اسلامی ایران در افق ۱۴۰۴ که حاصل تحقیقات عمیق و گسترده است و از طرف رهبر معظم انقلاب اسلامی ابلاغ شده است به قرار زیر است:

با اتکال به قدرت لایزال الهی و در پرتو ایمان و عزم ملی و کوشش برنامه‌ریزی شده و مدبرانه جمعی و در مسیر تحقق آرمان‌ها و اصول قانون اساسی، در چشم‌انداز بیست‌ساله جامعه ایرانی در افق این

با توجه به حجم وسیع افرادی که در بخش حمل و نقل اشتغال دارند و چالش بیکاری به عنوان یک تهدید برای کشور محسوب می‌شود، بخش حمل و نقل باید افزایش ظرفیت اشتغال‌زایی اقتصاد ملی را جهت رسیدن به اشتغال کامل جزء الویت‌های خود بداند

چشم‌انداز چنین ویژگی‌هایی خواهد داشت:

توسعه یافته، متناسب با مقتضیات فرهنگی، جغرافیایی و تاریخی خود و متکی بر اصول اخلاقی و ارزش‌های اسلامی، ملی و انقلابی، با تأکید بر: مردم‌سالاری دینی، عدالت اجتماعی، آزادی‌های مشروع، حفظ کرامت و حقوق انسان‌ها ، و بهره‌مند از امنیت اجتماعی و قضایی.

برخوردار از دانش پیشرفته، توانا در تولید علم و فناوری، متکی بر سهم برتر منابع انسانی و سرمایه اجتماعی در تولید ملی.

امن، مستقل و مقتدر با سامان دفاعی مبتنی بر بازدارندگی همه‌جانبه و پیوستگی مردم و حکومت.

برخوردار از سلامت، رفاه، امنیت غذایی، تأمین اجتماعی، فرصت‌های برابر، توزیع مناسب درآمد، نهاد مستحکم خانواده، به دور از فقر، فساد، تبعیض و بهره‌مند از محیط زیست مطلوب.

فعال، مسئولیت‌پذیر، ایثارگر، مؤمن، رضایت‌مند، برخوردار از وجدان کاری، انضباط، روحیه تعاون و سازگاری اجتماعی، متعهد به انقلاب و نظام اسلامی و شکوفایی ایران و مفتخر به ایرانی بودن.

دست‌یافته به جایگاه اول اقتصادی، علمی و فناوری در سطح منطقه آسیای جنوب غربی (شامل آسیای میانه، قفقاز، خاورمیانه و کشورهای همسایه) با تأکید بر جنبش نرم‌افزاری و تولید علم، رشد پرشتاب و مستمر اقتصادی، ارتقاء نسبی سطح درآمد سرانه و رسیدن به اشتغال کامل.

الهام‌بخش، فعال و مؤثر در جهان اسلام با تحکیم الگوی مردم‌سالاری دینی، توسعه کارآمد، جامعه اخلاقی، نواندیشی و پویایی فکری و اجتماعی، تأثیرگذار بر همگرایی اسلامی و منطقه‌ای بر اساس تعالیم اسلامی و اندیشه‌های امام خمینی (ره).

دارای تعامل سازنده و مؤثر با جهان بر اساس اصول عزت، حکمت و مصلحت.

ملاحظه: در تهیه، تدوین و تصویب برنامه‌های توسعه و بودجه‌های سالیانه، این نکته مورد توجه قرار گیرد که شاخص‌های کمی کلان آنها از قبیل نرخ سرمایه‌گذاری، درآمد سرانه، تولید ناخالص ملی، نرخ اشتغال و تورم، کاهش فاصله درآمد میان دهک‌های بالا و پایین جامعه، رشد فرهنگ و آموزش و پژوهش و توانایی‌های دفاعی و امنیتی، باید متناسب با سیاست‌های توسعه و اهداف و الزامات چشم‌انداز، تنظیم و تعیین و این سیاست‌ها و هدف‌ها به صورت کامل مراعات شود.

تحلیل سند چشم‌انداز متناسب با بخش حمل و نقل و در واقع تأثیر آن بر بخش حمل و نقل به عنوان یک الزام اساسی با روش مصاحبه و تحلیل محتوا صورت گرفته که جهت‌گیری‌ها و الزامات راهبردی ناشی از سند چشم‌انداز به شرح زیر است:

توسعه‌یافتگی بخش حمل و نقل که در آن مقتضیات فرهنگی، جغرافیایی و تاریخی در نظر گرفته شده باشد.

بخش حمل و نقل در افق چشم‌انداز و مطابق با آن باید برخوردار از دانش پیشرفته و دارای توانایی در تولید علم و فناوری‌های مربوطه است که این حرکت باید متکی بر سهم برتر منابع انسانی و سرمایه اجتماعی باشد. این موضوع حوزه‌های استراتژیک مهمی را در بخش حمل و نقل تعیین می‌کند.

بخش حمل و نقل باید ملاحظات امنیت ملی و تمامیت ارضی را در نظر داشته باشد. در واقع توسعه حمل و نقل نباید تهدیداتی را متوجه امنیت ملی کند.

توجه به فرصت‌های برابر، توزیع مناسب درآمد و دوری از تبعیض و بهره‌مند از محیط زیست مطلوب مطابق چشم‌انداز ضروری است. این مسائل در تحلیل اصول مرتبط قانون اساسی نیز اشاره شد که نشان از اهمیت فوق‌العاده این موارد دارد.

تأثیر حمل و نقل در اقتصاد ملی انکارناپذیر و بسیار اساسی است. لذا در نیل به هدف رسیدن به جایگاه اول اقتصادی، علمی و فناوری در سطح منطقه، حمل و نقل موظف است تا الزامات مربوطه را در نظر بگیرد.

بخش حمل و نقل در درون خود باید با تأکید بر جنبش نرم‌افزاری و تولید علم، رشد پرشتاب و مستمر را مورد توجه قرار دهد.

با توجه به حجم وسیع افرادی که در بخش حمل و نقل اشتغال دارند و چالش بیکاری به عنوان یک تهدید برای کشور محسوب می‌شود، بخش حمل و نقل باید افزایش ظرفیت اشتغال‌زایی اقتصاد ملی را جهت رسیدن به اشتغال کامل جزء الویت‌های خود بداند.

۶- تحلیل محتوای سیاست‌های کلی نظام در امور «پدافند غیرعامل»

نص سیاست‌های کلی نظام در امور (پدافند غیرعامل) که از سوی رهبر معظم انقلاب اسلامی ابلاغ شده است، به قرار زیر است:

متن کامل این سیاست‌های ابلاغی که به عنوان راهنمای دستگاه‌های اجرایی، تقنینی و نظارتی، خط‌مشی و جهت‌گیری نظام را در بخش مذکور تعیین می‌کند، به شرح زیر است:

۱- تأکید بر پدافند غیرعامل که عبارت است از مجموعه اقدامات غیرمسلحانه که موجب افزایش بازدارندگی، کاهش آسیب‌پذیری، تداوم فعالیت‌های ضروری، ارتقاء

پایداری ملی و تسهیل مدیریت بحران در مقابل تهدیدات و اقدامات نظامی دشمن می‌گردد.

۲- رعایت اصول و ضوابط پدافند غیرعامل از قبیل انتخاب عرصه ایمن، پراکنده‌سازی یا تجمیع حسب مورد، حساسیت‌زدایی، اختفاء، استتار، فریب دشمن و ایمن‌سازی نسبت به مراکز جمعیتی و حائز اهمیت به ویژه در طرح‌های آمایش سرزمینی و طرح های توسعه آینده کشور.

۳- طبقه‌بندی مراکز، اماکن و تأسیسات حائز اهمیت به حیاتی، حساس و مهم و روزآمد کردن آن در صورت لزوم.

۴- تهیه و اجرای طرح‌های پدافند غیرعامل (با رعایت اصل هزینه – فایده) در مورد مراکز، اماکن و تأسیسات حائز اهمیت (نظامی و غیرنظامی) موجود و در دست اجراء بر اساس اولویت‌بندی و امکانات حداکثر تا پایان برنامه ششم و تأمین اعتبار مورد نیاز.

۵- تهیه طرح جامع پدافند غیرعامل در برابر سلاح‌های غیرمتعارف نظیر هسته‌ای، میکروبی و شیمیایی.

۶- دو یا چندمنظوره کردن مستحدثات، تأسیسات و شبکه‌های ارتباطی و مواصلاتی در جهت بهره‌گیری پدافندی از طرح‌های عمرانی و به ویژه در مناطق مرزی و حساس کشور.

۷- فرهنگ‌سازی و آموزش عمومی در زمینه به کارگیری اصول و ضوابط پدافند غیرعامل در بخش دولتی و غیردولتی، پیش‌بینی مواد درسی در سطوح مختلف آموزشی و توسعه تحقیقات در زمینه پدافند غیرعامل.

۸- رعایت طبقه‌بندی اطلاعات طرح‌های پدافند غیرعامل.

۹- ممانعت از ایجاد تأسیسات پرخطر در مراکز جمعیتی و بیرون بردن این گونه تأسیسات از شهرها و پیش‌بینی تمهیدات ایمنی برای آن دسته از تأسیساتی که وجود آنها الزامی است و ممانعت از ایجاد مراکز جمعیتی در اطراف تأسیسات پرخطر با تعیین حریم لازم.

۱۰- حمایت لازم از توسعه فناوری و صنایع مرتبط مورد نیاز کشور در پدافند غیرعامل با تأکید بر طراحی و تولید داخلی.

۱۱- به کارگیری اصول و ضوابط پدافند غیرعامل در مقابله با تهدیدات نرم‌افزاری و الکترونیکی و سایر تهدیدات جدید دشمن به منظور حفظ و صیانت شبکه‌های اطلاع‌رسانی، مخابراتی و رایانه‌ای.

۱۲- پیش‌بینی سازوکار لازم برای تهیه طرح‌های مشترک ایمن‌سازی و ایجاد هماهنگی در سایر طرح‌ها و برنامه‌ها و مدیریت نهادهای مسئول، در دو حوزه پدافند غیرعامل و حوادث غیرمترقبه در جهت هم‌افزایی و کاهش هزینه‌ها.

۱۳- ایجاد مرکزی برای تدوین طراحی، برنامه‌ریزی و تصویب اصول و ضوابط، استانداردها، معیارها، مقررات و آیین‌نامه‌های فنی پدافند غیرعامل و پیگیری و نظارت بر اعمال آنها.

تحلیل سیاست‌های کلی نظام درحوزه پدافند غیرعامل می‌تواند نقش مهم و مؤثری در تدوین برنامه راهبردی در حوزه حمل و نقل دریایی داشته باشد. نکات اصلی حاصل از این تحلیل عبارتند از:

- باید درحوزه حمل و نقل دریایی مباحث مرتبط با پدافند غیرعامل در نظر گرفته شود که این به کاهش آسیب‌پذیری و تداوم فعالیت‌های ضروری در این حوزه و ارتقاء پایداری ملی و تسهیل مدیریت بحران در مقابل تهدیدات و اقدامات نظامی دشمن منجر خواهد شد، به خصوص در حوزه حمل و نقل دریایی به خاطر شرایط خاص آن، این موارد بسیار بااهمیت و تأثیرگذار است.
- در توسعه این بخش ضروری است که بحث‌های آمایش سرزمین در نظر گرفته شود. لازم به ذکر است بحث ضرورت توجه به مباحث آمایش سرزمین که در سیاست‌های کلی بخش حمل و نقل (ادامه مطلب) نیز بدان اشاره شده است، نشان از اهمیت بالای این موضوع در طرح‌های توسعه‌ای دارد.
- توجه به طبقه‌بندی مراکز، اماکن و تأسیسات مهم، درحوزه حمل و نقل دریایی بسیار بااهمیت است به دلیل اینکه بخش گسترده‌ای از آن در مناطق مرزی و حساس کشور است.
- توسعه بخش حمل و نقل دریایی بایستی با ملاحظات پدافند غیرعامل و با رعایت اصل هزینه – فایده در نظر گرفته شود. به خصوص در تأسیساتی که احتمال خطر و آسیب‌پذیری بالاتری دارند، باید آن تأسیسات را دو یا چندمنظوره طراحی کرد.
- مطابق سیاست‌های کلی نظام درحوزه پدافند غیرعامل لازم است که از ایجاد تأسیسات پرخطر بخش حمل و نقل دریایی در مراکز جمعیتی ممانعت به عمل آید و برای بیرون بردن آن دسته از تأسیسات موجود که امکان انتقال آنها وجود دارد اقدامات لازم‌اجراء شود. در مواردی که وجود آن تأسیسات پر خطر الزامی است از ایجاد مراکز جمعیتی در اطراف آن ممانعت به عمل آید؛ در این خصوص ایجاد حریم‌های لازمه در اطراف آنها ضروری است.
- لازم است که درباره مردمی که با حوزه حمل و نقل دریایی در ارتباط هستند، مباحث فرهنگ‌سازی و آموزش عمومی در زمینه به کارگیری اصول و قواعد پدافند غیرعامل در بخش دولتی و غیردولتی صورت گیرد.
- حمایت از توسعه فناوری و صنایع مورد نیاز در پدافند غیرعامل در حوزه حمل و نقل دریایی با تأکید بر طراحی و تولید داخلی ضروری می‌باشد.
- بر طبق سیاست‌های کلی نظام در حوزه پدافند غیرعامل به کارگیری اصول پدافند غیرعامل در مقابله با تهدیدات نرم‌افزاری و الکتریکی و سایر تهدیدات دشمن در حوزه حمل و نقل دریایی در راستای حفظ و صیانت از شبکه‌های اطلاع‌رسانی، مخابراتی و رایانه‌ای در آن بخش ضروری است.
- بایستی در دو حوزه پدافند غیرعامل و حوادث غیرمترقبه بخش حمل و نقل دریایی سازوکارهای لازم برای تهیه طرح‌های مشترک ایمن‌سازی، به منظور هم‌افزایی و کاهش هزینه‌ها پیش‌بینی شوند.

۷- بررسی سیاست‌های کلی بخش حمل و نقل

نص سیاست‌های کلی بخش حمل و نقل به شرح زیر می‌باشد:

۱- ایجاد نظام جامع حمل و نقل و تنظیم سهم هر یک از زیر بخش‌های آن با اولویت دادن به حمل و نقل ریلی و با توجه به جهات زیر:

- ملاحظات اقتصادی و دفاعی و امنیتی
- کاهش شدت مصرف انرژی
- کاهش آلودگی زیست‌محیطی
- افزایش ایمنی
- برقراری تعادل و تناسب بین زیرساخت‌ها و ناوگان و تجهیزات ناوبری و تقاضا

۲- افزایش بهره‌وری تا رسیدن به سطح عالی از طریق پیشرفت و بهبود روش‌های حمل و نقل و مدیریت و منابع انسانی و اطلاعات.

۳- توسعه و اصلاح شبکه حمل و نقل با توجه به نکات زیر:

- نگرش شبکه‌ای به توسعه محورها
- آمایش سرزمین
- ملاحظات دفاعی ـ امنیتی
- سودآوری ملی
- موقعیت ترانزیتی کشور
- تقاضا

۴- فراهم کردن زمینه جذب سرمایه‌های داخلی و خارجی و جلب مشارکت مردم و گسترش پوشش بیمه در همه فعالیت‌های این بخش.

۵- دستیابی به سهم بیشتر از بازار حمل و نقل بین‌المللی.

تحلیل سیاست‌های کلی بخش حمل و نقل و به عبارتی تأثیر آن سیاست‌ها بر بخش حمل و نقل به عنوان یک الزام اساسی صورت گرفته که جهت گیری‌ها و الزامات راهبرد ناشی از سیاست‌های کلی بخش حمل و نقل به شرح زیر می‌باشد:

- بخش حمل و نقل دریایی باید ملاحظات امنیت ملی و دفاعی را در نظر بگیرد.

- بخش حمل ونقل دریایی باید صرفه‌ها و هزینه‌های اقتصادی را در نظر بگیرد.
- بخش حمل و نقل دریایی باید ملاحظات زیست‌محیطی را مورد توجه قرار دهد.
- باید بین حجم زیر ساخت‌ها و اندازه تقاضا برای آنها تناسب برقرار باشد.
- بخش حمل و نقل دریایی، باید ارتقاء بهره‌وری را از طریق استفاده از روش‌های پیشرفته و توجه به موارد مدیریتی و نیروی انسانی درنظر بگیرد.
- در توسعه بخش حمل‌ونقل دریایی باید علاوه بر حداکثرسازی سودآوری ملی، ملاحظات توسعه منطقه‌ای را نیز مدنظر قرار دهد.
- ایجاد زمینه‌های جذب سرمایه‌گذاری‌های داخلی و خارجی در این بخش ضروری است.
- مطابق سیاست‌های کلی در حوزه حمل و نقل، لازم است تا رشد و توسعه فعالیت‌های این بخش، در جهت ارتقاء مشارکت مردم باشد.
- با در نظر گرفتن سیاست‌های کلی در حوزه حمل و نقل، باید توسعه بخش حمل و نقل دریایی با در نظر گرفتن مباحث آمایش سرزمین باشد.
- در جهت توسعه حمل و نقل دریایی باید به کارگیری انواع گوناگون بیمه‌ها را گسترش داد.
- در این بخش ضروری است که سهم گسترده‌تری از بازارهای حمل و نقل دریایی بین‌المللی را به دست آورد.

۸- ارزش‌های استراتژیک بخش حمل و نقل دریایی

این ارزش‌ها با توجه به اسناد بالادستی عبارتند از:

- توسعه‌یافتگی بخش حمل و نقل دریایی و ورود آن به عرصه بین‌المللی با در نظر گرفتن ملاحظات فرهنگی، جغرافیایی، تاریخی و همچنین ملاحظات امنیت ملی و تمامیت ارضی.
- توسعه امکانات حمل و نقل دریایی به صورت عادلانه و با عنایت به فراهم‌آوری فرصت‌های برابر، توزیع مناسب درآمد و دوری از تبعیض.
- توسعه و گسترش حمل و نقل دریایی با ملاحظات آمایش سرزمین و توسعه پایدار به خصوص ملاحظات زیست‌محیطی.
- واگذاری حمل و نقل دریایی به بخش خصوصی به استثنای بخش حاکمیتی با ملاحظات ایجاد رقابت و جلوگیری از انحصار.
- جذب سرمایه‌گذاری خارجی به منظور توسعه حمل و نقل دریایی با عنایت به منع قراردادی که منجر به سلطه می‌شود.
- توجه بخش حمل و نقل به اشتغال و توسعه بخش تعاونی.
- توجه به توسعه و مدیریت دانش، جنبش نرم‌افزاری و تولید علم و فناوری‌های مربوطه متکی بر سهم برتر منابع انسانی و سرمایه اجتماعی.
- توجه به مدیریت کیفیت و الزامات ورود به عرصه جهانی.
- توسعه بخش حمل و نقل دریایی با رویکردی جهادی، انعطاف‌پذیر، فرصت‌ساز مولد، درون‌زا و برون‌گرا.
- توسعه بخش حمل و نقل دریایی با ملاحظات ارتقاء بهره‌وری، تقویت عوامل تولید، توانمندسازی نیروی کار و تقویت رقابت‌پذیری.
- ایجاد تنوع در مبادی تأمین کالاهای وارداتی (نهاده‌های وارداتی) بخش حمل و نقل دریایی در جهت کاهش وابستگی به کشورهای محدود و خاص.
- ایجاد زیرساخت‌های لازم جهت حمایت همه‌جانبه و هدفمند از صادرات کالاهای با ارزش افزوده بالا و ارزآوری مثبت.
- بازنگری در قوانین و مقررات بخش حمل و نقل دریایی در جهت ارتقاء صادرات.
- شفاف‌سازی در فعالیت‌ها و فرآیند انجام کارها و پرهیز از اقدامات، فعالیت‌ها و زمینه‌های فسادزا.
- مدیریت مخاطرات اقتصادی از طریق تهیه طرح‌های واکنش هوشمند، فعال، سریع و به‌هنگام در برابر مخاطرات و اختلال‌های داخلی و خارجی.

آینده تکنولوژی دریایی تا سال ۲۰۳۰

روند تکنولوژی دریایی در دنیا تا سال ۲۰۳۰ میلادی با همکاری سه مؤسسه معتبر جهانی بررسی شد.

مؤسسه لویدز رجیستر، شرکت تحقیقاتی کینتیک انگلیس و دانشگاه ساوت هامپتون گزارشی در خصوص حمل و نقل تجارت جهانی، نیروی دریایی و محیط زیست اقیانوس‌ها ارائه داد که در آن آلودگی، استفاده بیش از حد منابع و تغییرات آب و هوایی را بررسی می‌کند.

براساس این گزارش، تا سال ۲۰۳۰، شمار سازه‌های فراساحلی در دنیا دو برابر می‌شود. این میزان شامل ۱۰۰ برابر شدن توربین‌های بادی می‌شود.

همچنین، در ۱۵ سال آینده ۵۰ درصد نفت مورد استفاده در دنیا در سازه‌های فراساحلی نفت استخراج می‌شود و ۵۰ درصد جمعیت دنیا در مناطق ساحلی زندگی می‌کنند. از همین رو اقیانوس‌ها و صنایع وابسته به آن در جهت رفاه عمومی جمعیت دنیا در آینده نقش بسزایی ایفاء می‌کنند.

براساس گزارش منتشر شده، تا سال ۲۰۳۰ میلادی شاهد افزایش ۳۰ درصدی اسیدی شدن آب اقیانوس‌ها و افزایش ۲۵ درصدی دی‌اکسیدکربن در این مناطق خواهیم بود. از سوی دیگر، ۱۶ درصد کل پروتئین جمعیت جهان تا سال ۲۰۳۰ میلادی از طریق صید ماهی تأمین می‌شود.

این گزارش همچنین بر افزایش استفاده ازاقیانوس‌ها در ساخت دارو، مواد و تولید انرژی تأکید کرد و در ادامه به منظور انطباق با نیازهای آینده، سه تغییر در حوزه دریایی را متصور شده است:

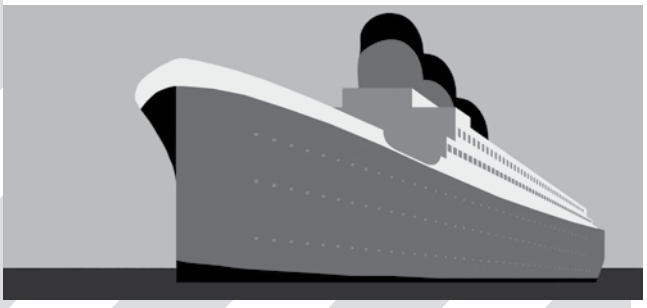
۱- مواد پیشرفته: در آینده شاهد روند رو به رشد استفاده از مواد با مقاومت بالا برای سازه‌های دریایی هستیم. این مواد همچنین به حسگرهای داخلی مجهز است که با قابلیت حمایت از استحکام مواد، در جهت تعمیر خودکار بر می‌آید.

۲- داده‌پردازی پیشرفته: دریافت داده‌های پیچیده از فعالیت‌هایی نظیر استخراج منابع، پروژه‌های اکتشافی، تأثیر آن بر محیط زیست انسان را قادر به ارزیابی و اثر فعالیت‌های خود در ارتباط با کار با اقیانوس‌ها می‌کند.

۳- تولید انرژی از منابع غیرفسیلی: تولید انرژی توسط سازه‌های فراساحلی انسان را از وابستگی به سوخت‌های فسیلی خارج می‌کند و آلودگی محیط زیست به کمترین میزان خواهد رسید.

این گزارش در ادامه افزود: استفاده همزمان از این تکنولوژی‌ها عوامل مؤثر بر تغییرات آب و هوایی را کاهش داده و از بهره‌برداری بیش از حد مجاز از محیط زیست اقیانوس‌ها جلوگیری می‌کند. این امر خود به حفظ سلامت افراد ساکن در مناطق ساحلی کمک شایانی می‌کند.

منبع: سایت خبری مانا



قدیمی‌ترین هنر دریانوردی غرق شد

گلافی یـا لنج‌سـازی هنری به قدمت دریانوردی ایران زمین است کـه این روزهـا کم کم به دسـت فراموشی سپرده می‌شود.

اسـتان بوشـهر دارای بیشترین مـرز دریایـی در کشـور بـوده که برخورداری از بیش از ۹۰۰ کیلومتر مرز دریایی یکی از فرصت‌های این استان برای دریانوردی است.

همجواری بـا خلیج فارس که از مهمترین آبراه‌های جهان محسوب می‌شـود، این فرصت را برای مردم اسـتان بوشـهر ایجاد کـرده که از دیرباز در اندیشه دریانوردی باشند و در این راه نیز گام برداشته‌اند.

دریانـوردی بـرای سیروسـفر، تجارت و بازرگانی و همچنین صید و صیادی برای مـردم حائز اهمیت بوده و این موضوع سبب شده است تـا مردم بـرای انجام ایـن امورات اقدام به ساخت شناورهایی در ابعاد و اندازه‌های مختلف کنند.

گلافی قدیمی‌ترین صنعت استان بوشهر

نام هنر: گلافی (لنج سازی)

قدمت: دوره افشاریه

شـهر زادگاه هنر: بوشـهر، بندر ریـگ، بندر گناوه، جزیره شـیف و برخی دیگر از بنادر جنوب ایران.

معرفـی کوتـاه هنر: لنج‌سـازی و قایق‌سـازی از قدیمی‌تریـن و مهم‌تریـن صنایـع دسـتی جنوب ایران است. این صنعت در سال‌های اخیر به واسـطه افزایـش مبادلات دریایی و صید ماهی از رونق زیادی برخوردار شده اسـت. مصالح اولیه مورد نیـاز چوب‌های جنگلی مقاوم در مقابـل رطوبت برای اسـکلت و تخته‌هـای مرغـوب هنـدی به نام سای برای بدنه آن است.

بیشـترین کاربری: از لنج بیشتر بـرای صیادی و حمل و نقل کالا به منظور واردات و صادرات و همچنین

سیروسفر استفاده می‌شود.

هنرمنـدان بـه نام ایـن عرصه: گلافان (سازندگان لنج و قایق)

هنرمنـدان بازمانـده: افرادی در چند شهرستان استان بوشهر به این کار مشغولند.

وضعیت فعلی این هنر در استان: در آستانه فراموشی

علل رکود و مهم‌ترین چالش‌های پیـش روی احیـاء: جایگزینی لنج و قایق‌های صیادی سـاخته شـده از مـواد فایبـرگلاس و فلز به جای شناور های چوبی

ارائه راهکارهای حفـظ و احیاء: تغییـر کاربـری و ارائـه آموزش به علاقه‌مندان

بوشهر مرکز تجاری دریایی ایران در دوره افشاریان

گلافـی یـا دانـش دریانـوردی ایرانیـان کـه در سـال ۱۳۸۸ بـه ثبت ملـی رسـیده، قدیمی‌ترین و مهم‌ترین صنایع دسـتی بوشهر به شـمار می‌رود که به دوره افشاریان باز می‌گردد.

بندر بوشهر در دوره افشاریان به عنوان مرکز تجاری دریایی ایران از چندان شـکوهی برخوردار بود که این صنعت با رونق هرچه بیشتر در بوشهر فعال و زنده بود.

مصالـح اولیـه گلافی یـا لنج و قایق‌سـازی، چوب‌هـای مقـاوم و در مقابل رطوبت بـا چربی خاصی اسـت که بیشـتر در بخش اسکلت و تخته‌هـای مرغـوب هنـدی بـه نام (سـای) برای بدنه شناور مورد استفاده قرار می‌گیرد.

تهدید گلافی در سایه ممنوعیت ساخت لنج چوبی

از دهـه ۱۹۵۰ میـلادی موتور بنزینی یـا دیزل برای پیشـراندن لنج‌هـا به کار رفت و امروز بیشـتر لنج‌ها موتور دارند. لنج در فارسـی

از واژه انگلیسی Launch گرفته شده، که خود آن نیز از واژه اسپانیایی Lancha آمده‌است. در سواحل شرقی آفریقا آن را «دهو» می‌خوانند.

در جنوب به کسانی که در کار ساخت لنج هستند جلاف یا گلاف گفته می‌شود. به اتاق ناخدا قماره و به انبار پائینی خن گفته می‌شود. در ایران لنج‌ها در کرانه‌های خلیج فارس بسیار یافت می‌شوند و لنج‌سازی یکی از صنایع بومی مردمان خلیج فارس است.

لنج گونه‌ای از کشتی کوچک یا قایق بزرگ باری و مسافری است که در خلیج فارس و دریای عمان و اقیانوس هند دیده می‌شود. لنج‌ها بر پایه قایق‌های بادبانی رایج در خلیج فارس ساخته می‌شود با این تفاوت که به جای بادبان با

موتور حرکت می‌کنند. عرشه باز یا نیمه‌باز دارد.

در سال‌های اخیر توسط سازمان بنادر و دریانوردی و سازمان محیط زیست تولید شناورهای چوبی ممنوع شده و شناورهای با جنس فایبرگلاس جایگزین شناورهای چوبی شده است که همین امر سبب از رونق افتادن صنعت گلافی شده است.

گلافان؛ نیروهای شاغل در این بخش در حال حاضر سازندگان لنج و قایق قدیمی هستند که بیشتر در زمینه تعمیر و اسکراپ و یا فتیله‌کوبی شناورهای چوبی موجود مشغول هستند.

ثبت هنر گلافی در یونسکو

معاون هنرهای سنتی و صنایع دستی اداره کل میراث فرهنگی صنایع دستی و گردشگری استان بوشهر گفت: پیشنهاد ثبت هنر گلافی در سازمان یونسکو به عنوان دانش دریانوردی ایرانیان امسال از سوی سازمان میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی کشور ارائه شده است.

امین بینشپژوه اظهار داشت: دانش دریانوردی ایرانیان در چهار استان جنوبی بوشهر، خوزستان، هرمزگان و سیستان و بلوچستان پس از ثبت ملی در سال ۸۸ امسال از سوی سازمان میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی به یونسکو برای ثبت جهانی پیشنهاد داده شده که امیدواریم این میراث ناملموس ایران در لیست جهانی میراث ناملموس کشورمان قراربگیرد.

وی از ۲ پیشنهاد بوشهر به سازمان یونسکو که هر دو ثبت ملی شده‌اند، خبر داد و بیان کرد: ثبت کوه نمک واقع در جاشک و دانش دریانوردی ایرانیان (گلافی) دو پیشنهاد سازمان میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی استان بوشهر برای ثبت جهانی این دو اثر در یونسکو است.

تداوم صنعت تعمیر و فتیله‌کوبی در گلافی

معاون هنرهای سنتی و صنایع دستی اداره کل میراث فرهنگی صنایع دستی و گردشگری استان بوشهر افزود: لنج‌های چوبی به عنوان ناوگان سنتی که بیشتر برای باربری و حمل و نقل کالا مورد استفاده قرار می‌گیرند در استان بوشهر فعالیت دارند.

وی گفت: لنج‌های چوبی بیشتر در بندر گناوه و بندر عامری مستقر هستند که هنر- صنعت گلافی در این دو منطقه برای تعمیر و فتیله‌کوبی (آب‌بندی) فعال است.

بینش‌پژوه، گلافی را یک پروژه عظیم مردم‌شناسی عنوان و اضافه کرد: بررسی جنبه‌های مختلف این هنر به عنوان یک سرمایه ناملموس فرهنگی و میراث اجتماعی نتایج شگفت‌آوری در زمینه‌های مختلف در اختیار پژوهشگران خواهد گذاشت.

وی ادامه داد: بررسی موسیقی کار در حین ساخت و تولید شناورهای چوبی با ضرب‌آهنگ و ریتم خاص و منحصربه‌فرد، تولید شناورهایی بدون نقشه‌های مدرن به سبک امروزی و تکنولوژی منحصر به فردی که ظاهراً سینه‌به‌سینه از نسل به نسل منتقل شده تا به امروز در اختیار گلافان قرار دارد از ویژگی‌های گلافی استان بوشهر است.

فراموشی صنایع و هنرهای قدیمی

بسیاری از صنایع و هنرهای قدیمی ایران‌زمین با توسعه روزافزون صنعت در حال فراموشی هستند؛ هنرهایی که به عنوان بخشی از تاریخچه هر دیار محسوب می‌شوند.

هر چند که برنامه‌های دریانوردی و صیادی و استفاده از شناورها هر روز گسترده‌تر می‌شود و کاربری‌های جدیدتری همچون گردشگری به دیگر کاربردهای شناورها اضافه می‌شود، ولی گلافی روزبه‌روز بیشتر به فراموشی سپرده می‌شود. شناورهای جدید با جنس فلز و یا فایبرگلاس ساخته می‌شوند و ساخت شناورهای چوبی بیشتر به حاشیه می‌رود و فعالان این صنعت تنها در بخش تعمیرات مشغول هستند.

منبع: خبرگزاری مهر

لایحه پیشنهادی برنامه ششم توسعه

بخش‌های مربوط به حمل و نقل، دریا و بندر

گزیده بخش‌های مربوط به حمل و نقل، دریا و بندر در لایحه پیشنهادی برنامه ششم توسعه (مصوب ستاد برنامه ششم) به شرح زیر ارائه می‌شود:

تعاریف و اختصارات:

برنامه ششم: برنامه پنج‌ساله ششم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران (۱۳۹۵-۱۳۹۹)

دستگاهای اجرایی: دستگاه‌های اجرایی موضوع بند«ب» قانون برگزاری مناقصات- مصوب ۱۳۸۳

سازمان: سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور

بانک مرکزی: بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران

سند توسعه: مجموعه‌ای است مشتمل بر؛ اهداف کلی، اهداف کمی، راهبردها، راهکارها و سیاست‌ها، الزامات اساسی و منابع مورد نیاز آنها که به تصویب هیئت وزیران می‌رسد.

واحد عملیاتی: آن دسته از واحدهای سازمانی دستگاه‌های اجرایی که تولید، تأمین و ارائه محصول و خدمات اصلی و نهایی دستگاه اجرایی را برعهده دارند. نظیر، مدارس، بیمارستان‌ها، ورزشگاه‌ها و غیره.

ماده واحده

در راستای تحقق اهداف سند چشم‌انداز، سیاست‌های کلی اقتصاد مقاومتی و سیاست‌های کلی برنامه ششم و با رویکرد توسعه همه‌جانبه، پایدار، دانش‌بنیان، عدالت‌بنیان، مردم‌بنیان، درون‌زا و برون‌زا و به منظور دستیابی به رشد اقتصادی شتابان، پویا، پایدار و اشتغال‌زا، تقویت رقابت‌پذیری و ارتقای بهره‌وری، توسعه مشارکت بخش‌های خصوصی و تعاونی، توانمندسازی فقرا و محرومین، ارتقای سرمایه اجتماعی، تعالی و توسعه فرهنگی، ارتقای نظام اداری، قانون‌گرایی، شفافیت و پاسخگویی، دستگاه‌های اجرایی برای تحقق اهداف برنامه ششم، ضمن اجرای احکام این قانون و اسناد مربوط که به تصویب هیئت وزیران می‌رسد، اقدامات لازم را به عمل آورند.

تبصره۱

به منظور تحقق سیاست‌های کلی اقتصاد مقاومتی موضوع صرفه‌جویی در هزینه‌های عمومی، اصلاح نظام درآمدی دولت و همچنین قطع وابستگی بودجه به نفت تا پایان برنامه ششم:

۱۱- هزینه خدمات مدیریت طرح‌های تملک دارائی‌های سرمایه‌ای بنیاد مسکن انقلاب اسلامی، سازمان مجری ساختمان‌ها و تأسیسات دولتی و عمومی، شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل و نقل، سازمان توسعه برق ایران، شرکت توسعه منابع آب و نیروی ایران، شرکت توسعه نگهداری اماکن ورزشی و مؤسسه جهاد نصر، حداکثر تا دو و نیم درصد (۲/۵ درصد) عملکرد تخصیص اعتبارات ذی‌ربط با احتساب اعتبارات دریافتی از منابع بودجه عمومی کشور تعیین می‌گردد.

تبصره ۱۰

به منظور اجرای سیاست‌های کلی جمعیت، تمامی دستگاه‌های اجرایی، نظامی و انتظامی ذی‌ربط مکلفند برنامه عملیاتی جامع مدیریت جمعیت و مهاجرت را که به تصویب هیئت وزیران می‌رسد برای تحقق مفاد زیر اجراء نمایند:

۶- افزایش سهم جمعیت مناطق کم‌تراکم، مناطق مرزی و حاشیه خلیج فارس و دریای عمان براساس آمایش سرزمین.

تبصره ۱۳

در اجرای سیاست‌های اقتصاد مقاومتی موضوع افزایش توان مقاومت و کاهش آسیب‌پذیری اقتصاد کشور و اجرای سیاست‌های کلی برنامه ششم توسعه موضوع تقسیم کار و تعیین نقش ملی در مناطق، استان‌ها، نواحی و سواحل و جزایر کشور و حمایت دولت از سرمایه‌گذاری در مناطق کمتر توسعه یافته، توسعه اقتصاد دریایی جنوب کشور و ایجاد مناطق مهم اقتصادی در زمینه‌های دارای مزیت به منظور بهره‌برداری از استعدادهای سواحل جنوب شرقی کشور، بهره‌مندی جامعه محلی، استفاده از سرمایه‌ها و فرصت‌های بین‌المللی و کاهش عدم تعادل‌های مناطق کشور، بهره‌مندی جامعه محلی، استفاده از سرمایه‌ها و فرصت‌های بین‌المللی و کاهش عدم تعادل‌های مناطق کشور، سازمان توسعه مکران به عنوان سازمان توسعه‌ای با شخصیت شرکتی برای برنامه‌ریزی، اجراء و نظارت بر برنامه‌های توسعه در سواحل مکران ایجاد می‌گردد. اساسنامه این سازمان و نیز محدوده جغرافیایی آن و آیین‌نامه‌های مالی و معاملاتی مربوط حداکثر ظرفیت چهار ماه پس از تصویب قانون برنامه ششم به پیشنهاد سازمان به تصویب هیئت وزیران می‌رسد.

تمامی وظایف و اختیارات دستگاه‌های اجرایی، نهادها و مؤسسات عمومی به غیر از دفاعی- امنیتی، قضایی و امور خارجه و همچنین تمامی دارایی‌های دولت و دستگاه‌های اجرایی اعم از منقول و غیرمنقول و تمامی طرح‌ها و پروژه‌ها (در حال بهره‌برداری یا اجراء) در منطقه سواحل مکران به این سازمان واگذار می‌شود. این محدوده از قوانین عمومی کشور از جمله قوانین مالیاتی، کار و تأمین اجتماعی، اداری و استخدامی، محاسبات عمومی و غیره خارج بوده و فعالیت‌هایی که توسط اشخاص حقیقی و حقوقی در این محدوده انجام می‌گیرد تابع قوانین مناطق آزاد و سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی می‌باشد. نحوه جذب و اخذ تسهیلات مالی و بانکی و برقراری و اخذ انواع عوارض و انجام انواع فعالیت‌های اقتصادی و مالی براساس آیین‌نامه‌ای خواهد بود که تا شش ماه پس از تصویب قانون برنامه به تصویب هیئت وزیران خواهد رسید.

تبصره ۲۱

در اجرای سیاست‌های کلی اقتصاد مقاومتی موضوع گسترش زیرساخت‌های مورد نیاز برای خدمات تجارت خارجی و افزایش ترانزیت دولت مجاز است به منظور برون‌گرایی اقتصادی اقدامات زیر را انجام دهد:

۱- به سازمان بنادر و دریانوردی اجازه داده می‌شود نسبت به تشکیل شرکت‌های مشترک با شرکت‌های معتبر بین‌المللی (داخلی و یا خارجی) جهت اداره بنادر اصلی با کارکرد بین‌المللی اقدام نماید. سهم سازمان بنادر و دریانوردی حداقل ۳۵ و حداکثر ۴۹ درصد خواهد بود.

۲- به سازمان بنادر و دریانوردی اجازه داده می‌شود با ارائه حمایت‌ها و مشوق‌های لازم نسبت به واگذاری حق بهره‌برداری و یا مدیریت بنادر کوچک و محلی و نیز اعطای مجوز احداث بنادر جدید به اشخاص حقوقی حرفه‌ای و معتبر غیردولتی با رعایت ضوابط و مقررات داخلی و بین‌المللی و اصول رقابتی و حفظ وظایف حاکمیتی اقدام نماید.

تبصره ۳۲

به منظور ساماندهی مناطق آزاد و ویژه اقتصادی و ایفای نقش مؤثر آنها در تحقق اهداف سند چشم‌انداز بیست‌ساله نظام، اعمال مدیریت یکپارچه و ایجاد رشد اقتصادی مناسب در این مناطق، هم‌پیوندی و تعامل اثرگذار اقتصاد ملی با اقتصاد جهانی و ارائه الگوی توسعه ملی در بخش‌های مختلف:

۳- هزینه‌های بندری مربوط که طبق قوانین جاری از کشتی‌ها و شناورها بابت خدمات بندری دریافت می‌شود در صورتی که این بنادر توسط بخش‌های خصوصی، تعاونی و مناطق آزاد تجاری – صنعتی یا منطقه ویژه اقتصادی در محدوده منطقه آزاد ایجاد شده باشند، توسط سازمان‌های مناطق آزاد و یا ویژه اقتصادی مربوطه اخذ می‌گردد. مناطق آزاد مجازند نسبت به ثبت و ترخیص کشتی‌ها طبق قوانین جاری و بین‌المللی اقدام نمایند.

آشنایی با بیمه دریایی (۲۶)

مجید رحمتی
معاون مدیر بیمه‌های کشتی، هواپیما و حمل کالا – شرکت سهامی بیمه ایران
mrahmati@iraninsurance.ir

نازنین حاتمی
معاون اداره کل واگذاری‌های اختیاری– مدیریت انگلیی- شرکت سهامی بیمه ایران

برگشت حق بیمه از محل Lay Up (توقف عملیات)

دلایـل زیادی می‌تواند بـه توقف عملیات کشـتی در طول مدت تحت پوشـش بیمه‌نامه منجر شود. برای مثال، عملیات کشتی می‌تواند به دلایل زیر برای مدتی متوقف شود:

- به دلیل رکود اقتصادی؛
- به این دلیل که نوع کار تجاری کشـتی فصلی اسـت و در فصل عدم فعالیت قرار دارد؛
- به این دلیل که تحت تعمیر است؛
- و یا به دلیل اعتصاب امکان ادامه فعالیت برای کشتی وجود ندارد.

در خصـوص مـورد آخـر، مشـروط بـه اعمـال شـرایط محدودکننـده‌ای کـه بـه آن خواهیـم پرداخـت، کمـاکان می‌توان در صورت توقف عملیات کشـتی به دلیل اعتصاب، برگشـت حق بیمـه بابت توقف عملیات کشـتی را محاسـبه و پرداخت کـرد، حتی اگر بیمه‌نامه شـامل کلوز استثناء اعتصابات باشد. ضمناً همین شرایط در مورد خطر جنگ نیز قابل اعمال می‌باشد.

بـا لحاظ این موضوع کـه در دوره توقف عملیات کشـتی، مورد بیمه از بسـیاری از خطراتی که ممکن اسـت در زمان فعالیت با آن مواجه شـود حفاظت می‌شـود، بیمه‌گران با برگشـت بخشـی از حق بیمه سـالانه که مربوط به زمانی است که کشتی در معرض خطر کمتری قرار دارد، موافقت می‌کنند. به عبارت دیگر، نرخ حق بیمه به منظور نشان دادن کاهش میزان خطرات بیمه شده، کاهش می‌یابد. بنابراین، منافع بیمه‌گزار ایجاب می‌کند که تعداد روزهایی که کشـتی متوقف بوده، دلیـل توقف آن و محل توقف کشـتی را ثبت کند. شـرایط مربوط به این موضوع در بند ۲۳ کلوز ۲۸۰ ویرایش ۱۹۹۵ به شرح ذیل بیان شده است:

«۲۳) برگشت حق بیمه در صورت خارج از سرویس قرار گرفتن کشتی و فسخ بیمه‌نامه

۲۳-۱) برگشت حق بیمه به ترتیب ذیل خواهد بود:

۲۳-۱-۱) در صورتی که بیمه با توافق طرفین فسـخ شـود، حق بیمه برگشـتی معادل سـهمی از حق بیمه خالص به نسـبت ماه‌های باقیمانده خواهد بود.

۲۳-۱-۲) در صورتی که کشـتی در یک بندر یا محل دیگر در وضعیت خارج از سـرویس توقف کند، به شـرطی که آن بندر یـا محل مورد قبول بیمه‌گر باشـد، حق بیمه برگشـتی برای هر سی روز توقف متوالی به شرح ذیل خواهد بود:

الف) در صورتی که که کشتی برای تعمیر متوقف نشده باشد ..... درصد حق بیمه خالص.

ب) در صورتی که کشتی برای تعمیر متوقف شده باشد ..... درصد حق بیمه خالص.

چنانچه کشتی فقط در مدت معینی از یک دوره برگشت حق بیمه تحت تعمیر باشد حق بیمه برگشتی متناسب با روزهای مربوط به بندهای (الف) و (ب) محاسبه خواهد شد.

۲۳-۱-۳) کشـــتی زمانی که اقدمات لازم در زمینه خرابی معمولی و یا استهلاک قطعات و یا بر اساس توصیه کارشناسی مؤسسه رده‌بندی کشتی انجام می‌گیرد تحت تعمیر تلقی نمی‌شـود، ولی هرگونه تعمیرات متعاقب صدمه و یا خسـارت وارد به کشـتی و یا مرتبط با تغییرات ساختاری، چه تحت پوشـش این بیمه باشـند چه نه، به عنوان زمان تحت تعمیر در نظر گرفته خواهد شد.

۲۳-۱-۴) در صورتی که کشـتی در بخشـی از دوره Lay Up تحت تعمیر باشد، مبلغ بازپرداختی باید به تناسب روزهایی که تحت تعمیر بوده است مابین بندهای (الف) و (ب) فوق محاسبه شوند.

۲۳-۲) همواره مشروط بر آنکه:

۲۳-۲-۱) حق بیمه زمانی قابل برگشت است که در طول مدت بیمه‌نامه و یـا مدت تمدیدی آن از بین رفتن کامل کشـتی (Total Loss) اعم از اینکه علت آن خطر بیمه شده باشد یا نه، تحقق نیابد.

۲۳-۲-۲) در صورتـی که کشـتی بـدون حفاظ متوقف شـود و یا در آب‌هایـی کـه از آن مراقبت نمی‌شـود و یا بندر یا محلی کـه مورد قبول بیمه‌گر نیست لنگر اندازد حق بیمه‌ای برگشت نخواهد شد.

۲۳-۲-۳) عملیـات بارگیـری و تخلیه و یا وجود کالا در کشـتی مانع برگشت حق بیمه نمی‌باشد. لکن برای مدتی که کشتی به عنوان انبار کالا و یا به منظور بارگیری و باراندازی کشتی دیگر مورد استفاده قرار می‌گیرد حق بیمه‌ای برگشت نخواهد شد.

۲۳-۲-۴) چنانچه در نرخ حق بیمه سالانه تغییری داده شود این تغییر نرخ شامل نرخ‌های اشاره شده جهت برگشت حق بیمه نیز خواهد بود.

۲۳-۲-۵) در حالتـی کـه حق بیمه قابل برگشـت طبق شـرط حاضر (شرط ۲۳) بر مبنای ۳۰ روز متوالی مذکور مربوط به دو بیمه‌نامه پی‌درپی و متعلق به یک بیمه‌گزار باشـد، تنها مبلغی بابت این بیمه‌نامه (بر اساس نرخ‌های مندرج در بند (۲۳-۲-۱) (الف) و (ب) برگشـت خواهد شـد که متناسب با روزهایی از آن مدت باشد که زیر پوشش این بیمه است. شروع مدت مشـترک ممکن اسـت طبق نظر بیمه‌گزار یا اولین روز توقف کشتی باشـد و یا اولین روز یک دوره ۳۰ روزه متوالی به شـرحی که در بند (۲۳-۱-۲) (الف) و (ب) یا بند (۲۳-۲-۲) قید گردیده است.“

خسـارت کلی (۲۳-۲-۱) - اگر کشـتی در طول مدت اعتبار بیمه‌نامه دچار خسـارت کلی شده باشد، برگشـتی از محل توقف در عملیات، مجاز نمی‌باشـد. این موضوع شامل خسارت کلی، زمانی که اعتبار بیمه‌نامه برای مدت مشـخصی تمدید شده باشد نیز می‌شود (مانند شرایطی که در بند ۲ کلوز ذکر شـد). اما خسارت کلی ایجاد شده در طول دوره بیمه‌نامه بعدی تأثیری در برگشـت حـق بیمه حاصله از محل توقـف در عملیات از محل بیمه‌نامـه خاتمـه یافته ندارد. نکته مهم آن اسـت که برگشـت حق بیمه از محـل توقـف در عملیات در صورت وقوع خسـارت کلی قابل محاسـبه نمی‌باشـد؛ خواه خسـارت کلی ناشی از خطرات بیمه شـده باشد یا خیر. بنابراین بیمه‌گران تا خاتمه مدت اعتبار بیمه‌نامه ملزم به پرداخت برگشت حق بیمه از محل توقف عملیات نمی‌باشـند، چرا که امکان وقوع خسـارت کلی تا آخرین روز اعتبار بیمه‌نامه وجود دارد.

آب‌های حفاظت نشـده (۲۳-۲-۲) - هیچ حق بیمه‌ای بابت Lay-Up در دوره‌ای که کشـتی در آب‌های حفاظت نشـده قرار داشته یا در بندر یا محلی قرار داشته است که توسط بیمه‌گران مورد تأیید نباشد، به بیمه‌گزار برگشـت داده نمی‌شود. باید به این نکته نیز توجه کرد که براساس شرایط کلوز ۲۸۰ ویرایش سال ۱۹۹۵، برگشت حق بیمه از محل توقف در عملیات برای دوره پیوسـته ۳۰ روزه‌ای که بخشی از آن در آب‌های حفاظت نشده و بخش دیگر در آب‌های تأیید شده باشد، قابل طرح نخواهد بود. همانطور که در ویرایش سال ۱۹۸۳ کلوز نیز به آن اشاره شده است.

کالا بر روی عرشه و موارد نظیر آن (۲۳-۲-۳) - بیمه‌گزار می‌تواند برای زمانی که کالا بر روی عرشـه آن قرار دارد یا در حال بارگیری و تخلیه بار می‌باشد، درخواست برگشت حق بیمه از محل توقف در عملیات کند. اما در هیچ زمانی، دوره‌ای که کشتی جهت انبار کالا مورد استفاده قرار می‌گیرد، دوره Lay Up محاسبه نمی‌شود. همچنین بیمه‌گزار برای دوره‌ای که به عنوان واسـطه حمل کالا، به طور مثـال مابین بندر و یک کشـتی دیگر فعالیت می‌کند، مجاز به درخواسـت برای محاسـبه دوره Lay Up نخواهد بود. (مانند زمانی که مابین کشتی و بندر به منظور جابه‌جایی محمولاتی مانند

نفت تردد داشته است).

مناطق مجاز Lay Up

به واسطه بند (۲۳-۲-۲) بیمه‌گران عنوان می‌کنند که ایشان برگشتی Lay Up را برای دوره‌هایی که کشتی در آب‌های محافظت نشده حضور داشته یا در بندری یا منطقه‌ای بوده که توسط بیمه‌گران تأیید نشده است، پرداخت نخواهند کرد. اما کلوز تصریح نکرده است که چطور می‌توان تشخیص داد که چه مکان‌هایی مجاز هستند. در بازار لندن چنین تأییدی توسط کارگزار (Broker) از "دفتر مشترک برگشت حق بیمه شناور"(Joint Hull Return Bureau) گرفته می‌شود که از طرف بازار بیمه‌گران لندن مجوز برگشت حق بیمه بدنه شناور را صادر می‌کنند. در صورت عدم وجود چنین واحدی، بیمه‌گزار می‌باید تأیید مناطق مجاز Lay UP را به طور مستقیم از بیمه‌گر خود درخواست کند.

دوره‌های Lay Up

کلوز ۲۸۰ ویرایش سال ۱۹۹۵ در بند (۲۳-۱-۲) بیان می‌شود که دوره Lay Up به هر دوره کامل ۳۰ روزه متوالی در بندر یا سایر مناطق تأیید شده اطلاق می‌شود. لذا به تداوم روزها برای ۳۰ روز متوالی تأکید بیشتر صورت گرفته است. لذا بیمه‌گزار نمی‌تواند دوره‌های کوتاه توقف عملیات خود را جمع کرده و به عنوان دوره مزبور اعلام دارد.

مثال:

۱- کشتی که برای ۲۵ روز متوالی Lay Up بوده است؛ شامل برگشت

حق بیمه دوره توقف نمی‌باشد.

۲- کشتی که به مدت ۴۵ روز متوالی Lay Up بوده است؛ شامل یک دوره توقف می‌باشد.

۳- کشتی که برای ۶۲ روز متوالی Lay Up بوده است؛ شامل دو دوره توقف می‌باشد.

۴- کشتی که برای دو دوره جدا از هم یکی ۲۲ روز و دیگری ۱۰ روز Lay Up بوده است؛ شامل برگشت حق بیمه دوره توقف نمی‌باشد.

وفق شرایط بند (۲۳-۱-۲) اجازه‌ای برای شرایطی که کشتی ۳۰ روز متوالی بخشی را در مناطق تأیید شده و بخشی را در مناطق تایید نشده بوده، داده نشده است. اما بیمه‌گزار محق است برای دوره ۳۰ روزه‌ای که با دوره پوشش دو بیمه‌نامه تلاقی می‌کند برگشت Lay Up دریافت کند. به این صورت که بخشی را از محل بیمه‌نامه قبلی و بخش دیگر را از محل بیمه‌نامه جدید طلب کند.

وجود خطرات بندر و محاسبات برگشت حق بیمه از محل Lay Up

در زمان محاسبه نرخ حق بیمه برگشتی بابت دوره‌توقف عملیات، باید توجه داشت که حتی در دوره Lay Up، شناور در معرض خطر بوده و تحت پوشش بیمه‌نامه قرار دارد. بازار بیمه بدنه و ماشین‌آلات شناورهای لندن، به جای ارزیابی هر مورد در رابطه با خطراتی که شناور را در دوره توقف تهدید می‌کند، موافقت کرده است که در زمانی که شناور تحت تعمیر است ۵۰ درصد حق بیمه برگشت شود و در مواقعی که شناور تحت تعمیر نیست ۲۵ درصد نرخ حق بیمه مورد محاسبه قرار گیرد؛ که این امر تحت عنوان اخذ حق بیمه خطرات بندری شناخته می‌شود، خواه شناور در بندر متوقف باشد و یا نواحی مورد تأیید بیمه‌گر و یا در مکانی جهت انجام تعمیرات (مانند حوض خشک).

محاسبه نرخ بر اساس شرایط بند (۲۳-۱-۲):

نرخ حق بیمه ناخالص سالانه	۲/۷۵۰۰ درصد
کسر ۱۵ درصد (بابت مالیات و عوارض)	(۰/۴۲۱۵ درصد)
حق بیمه خالص سالانه	۲/۳۳۷۵ درصد
الف) شناور تحت تعمیر نباشد	۲/۳۳۷۵ درصد
محاسبه۲۵ درصد	۰/۵۸۴۴ درصد
نتیجه	۱/۷۵۳۰ درصد
محاسبه ماهانه (تقسیم بر ۱۲)	۰/۱۴۶۱ درصد *
الف) شناور تحت تعمیر باشد	۲/۳۳۷۵ درصد
محاسبه ۵۰ درصد	۱/۱۶۸۰ درصد
نتیجه	۱/۱۶۸۰ درصد
محاسبه ماهانه (تقسیم بر ۱۲)	۰/۰۹۷۴ درصد *

* این نرخ‌های خالص باید در فضاهای خالی در بند (۲۳-۱-۲) کلوز قرار داده شود.

بازار بیمه بدنه و ماشین‌آلات شناورهای لندن برای بیمه‌نامه‌هایی که نرخ حق بیمه آنها پایین است، حداقل برگشتی از محل دوره توقف را مورد تأیید قرار می‌دهد. از این رو بیمه‌نامه‌هایی که در بازار لندن اتکایی می‌شوند دارای شرط استاندارد حداقل برگشت حق بیمه می‌باشند. بنابراین در هنگام محاسبه نرخ حق بیمه برگشتی در چنین بیمه‌نامه‌هایی باید مراتب فوق را مدنظر قرار داد.

مثال: محاسبه نرخ برگشت Lay Up

اطلاعات – ارزش مورد بیمه ۴ میلیون دلار. پنج دوره قابل قبول Lay Up مورد تأیید می‌باشد. دو دوره آن برای زمان تحت تعمیر و سه دوره دیگر برای توقف عملیات بوده است. محاسبه بر اساس نرخ‌های فوق به شرح ذیل می‌باشد:

تحت تعمیر نباشد

نرخ موجود در بخش (الف) بند (۲۳-۱-۲) کلوز ۰/۱۴۶۱ درصد

برگشت ۳ دوره؛ ۳ x ۰/۱۴۶۱= ۰/۴۳۸۳ درصد

حق بیمه خالص قابل برگشت: ۰/۴۳۸۳ درصد x ۴٫۰۰۰٫۰۰۰ دلار= ۱۷٫۵۳۲ دلار

تحت تعمیر باشد

نرخ موجود در بخش (ب) بند (۲۳-۱-۲) کلوز ۰/۰۹۷۴ درصد

برگشت ۲ دوره؛ ۲ x ۰/۰۹۷۴= ۰/۱۹۴۸ درصد

حق بیمه خالص قابل برگشت: ۰/۱۹۴۸ درصد x ۴٫۰۰۰٫۰۰۰ دلار= ۷٫۷۹۲ دلار

جمع قابل برگشت حق بیمه به بیمه‌گزار در پایان بیمه‌نامه ۲۵٫۳۲۴ دلار خواهد بود. نکته قابل توجه اینکه چنانچه شناور در طول مدت اعتبار بیمه‌نامه به هر دلیلی دچار خسارت کلی شود، هیچ مبلغی از محل Lay Up قابل برگشت نخواهد بود.

مقررات CMR - حمل بین‌المللی کالا از طریق جاده سال ۱۹۷۸ میلادی (۱۳۵۷ شمسی)

کدام مسیر زمینی را پوشش می‌دهد؟ (قلمرو اجرایی) چه قراردادهایی را پوشش می‌دهد؟	○ هر قراردادی را که برای حمل کالا از طریق جاده با وسیله نقلیه به منظور کسب اجرت بسته می‌شود و محل دریافت کالا و تحویل آن در دو کشور مختلف واقع شده و حداقل یکی از دو کشور (صرف‌نظر از محل اقامت و ملیت طرفین قرارداد) عضو کنوانسیون باشد، شامل می‌شود. (ماده ۱) . قرارداد حمل با تنظیم راهنامه تأیید می‌شود. (ماده ۴)
۳- دوره زمانی مسئولیت حمل‌کننده – محدوده جغرافیایی	• حمل‌کننده مسئول فقدان یا خسارت وارده به کالا از تاریخ تحویل گرفتن آن تا زمان تحویل کالا در مقصد و همچنین مسئول هرگونه تأخیر در تحویل کالا خواهد بود. (ماده ۱۷)
۴- حمل‌کننده کیست؟	○ شخصی است که قرارداد حمل زمینی توسط او با فرستنده کالا منعقد می‌شود و با صدور راهنامه تأیید می‌شود. ○ هرگاه حمل کالایی که تحت قرارداد واحدی پذیرفته شده به وسیله چند حمل‌کننده جاده‌ای متوالی انجام شود، هر یک از حمل‌کنندگان مسئول انجام کل عملیات حمل خواهند بود. (مواد ۴ و ۳۴)
۵- ادعاهای قراردادی و غیرقراردادی (مسئولیت مدنی)	• معافیت‌ها و محدودیت مسئولیت‌های مقرر در مقررات CMR در کلیه دعاوی قانونی و قراردادی علیه حمل‌کننده در مورد فقدان، یا خسارت وارده بر کالا یا تأخیر در تحویل نافذ می‌باشد. • این معافیت‌ها و محدودیت مسئولیت‌ها شامل اشخاص دیگری که تحت مسئولیت حمل‌کننده کار می‌کنند نیز می‌باشد. (مواد ۱۷ و ۲۳)
۶- وظیفه حمل‌کننده در مراقبت از کالا به طور کلی	○ از زمان تحویل گرفتن کالا تا زمان تحویل دادن به گیرنده را در بر می‌گیرد. ○ هنگام تحویل گرفتن کالا باید موارد زیر را تطبیق کند: - صحت مندرجات راهنامه در انطباق با کالا از نظر تعداد بسته‌ها، علائم و شماره‌های آن - وضعیت ظاهری کالا و بسته‌بندی آن ○ حمل‌کننده باید در راهنامه صادره عبارت "حمل کالا با وجود هر شرط مغایری، مشمول مقررات CMR می‌باشد" را درج کند. (ماده ۸ و فصل چهارم)
۷- موارد تبری حمل‌کننده از مسئولیت	• در صورتی که فقدان، خسارت یا تأخیر به سبب حمل خلاف یا غفلت مدعی یا به موجب دستورات داده شده توسط وی، غیر از دستوراتی که حمل‌کننده در انجام آن دچار اشتباه یا غفلت شده باشد، یا به علت عیب ذاتی کالا و یا اوضاع و احوالی غیرقابل اجتناب که حمل‌کننده قادر به جلوگیری از آن نبوده حادث شود، حمل‌کننده از مسئولیت مبری خواهد بود. بار اثبات بر عهده حمل‌کننده است. (ماده ۱۷)
۸- مسئولیت اثبات تقصیر (قصور)	○ مسئولیت اثبات اینکه فقدان، خسارت یا تأخیر در نتیجه یکی از عوامل مندرج در بند ۷ این جدول حادث شده با حمل‌کننده خواهد بود. ○ وقتی حمل‌کننده استدلال کند فقدان یا خسارت به علت استفاده از وسیله نقلیه روباز طبق توافق با فرستنده، عدم بسته‌بندی یا بسته‌بندی ناقص، بارگیری و بارچینی یا تخلیه به وسیله فرستنده یا گیرنده، طبیعت بعضی از کالاها به واسطه شکستگی، پوسیدگی، زنگ‌زدگی، خشکی، نشتی، آفت، عدم کفایت علائم و شماره‌های روی بسته‌ها و حمل حیوانات زنده بوده، فرض بر صحت است و مدعی باید عکس آن را ثابت کند.
	• در صورتی که حمل کالا در وسیله نقلیه مخصوص برای حفاظت از اثرات گرما، سرما و تغییرات رطوبت انجام گیرد و خسارت حادث شود، حمل‌کننده باید ثابت کند اقدامات لازم را انجام داده است. (ماده ۱۸)
۹- مسئولیت حمل‌کننده در صورت آتش‌سوزی	○ مقررات CMR در این مورد ساکت است.
۱۰- حمل حیوانات زنده	• حمل‌کننده از مسئولیت مبری خواهد بود. (ماده ۱۷)
۱۱- حمل کالا با وسیله نقلیه روباز بدون پوشش	○ در صورتی که با استفاده از چنین وسائلی صراحتاً توافق شده و در راهنامه قید شده باشد، حمل‌کننده از مسئولیت مبری خواهد بود. (ماده ۱۷)

۱۲- حمل کالاهای خطرناک	• فرستنده باید حمل‌کننده را از نوع خطر و در صورت لزوم از اقدامات احتیاطی لازم در مورد کالاهای با ماهیت خطرناک آگاه کند. در صورتی که این اطلاعات در راهنامه ذکر نشده باشد، مسئولیت اثبات اینکه حمل‌کننده از نوع خطر آگاه بوده است به عهده فرستنده یا گیرنده خواهد بود. • چنانچه فرستنده از وجود کالای با ماهیت خطرناک آگاه نشده باشد، می‌تواند در هر زمان و در هر مکان کالا را تخلیه کرده یا آن را از بین برده و یا خنثی کند. (ماده ۲۲)
۱۳- محدودیت مسئولیت حمل‌کننده در صورت فقدان، یا خسارت یا تأخیر در تحویل کالا	○ در صورت فقدان یا خسارت وارده به کالا، سقف غرامت نباید از ۲۵ فرانک طلا به ازاء هر کیلوگرم وزن ناخالص کالا تجاوز کند. منظور از فرانک طلا، ۱۰/۳۱ گرم طلا با عیار ۱۸ می‌باشد. (معادل ۸/۳۳ SDR یا حق براشت ویژه) در مورد تأخیر در تحویل در صورتی که مدعی ثابت کند که خسارتی از این بابت به او وارده شده است، حمل‌کننده حداکثر کرایه حمل را به عنوان غرامت مسترد می‌کند. (ماده ۲۳)
۱۴- سلب حق استفاده از محدودیت مسئولیت حمل‌کننده	• چنانچه خسارت وارده به کالا در نتیجه قصور یا خلاف عمدی از ناحیه حمل‌کننده، کارکنان و خدمه حمل‌کننده بوده باشد و طبق قانون دادگاه به موضوع رسیدگی کند و در محاکم رسیدگی‌کننده عمل او خطای عمدی تلقی شود، حمل‌کننده حق استفاده از محدودیت مسئولیت مندرج در مقررات CMR را نخواهد داشت. (ماده ۲۹)
۱۵- کاهش میزان محدودیت مسئولیت حمل‌کننده در قرارداد حمل	○ در مقررات CMR برای کاهش میزان محدودیت مسئولیت پیش‌بینی خاصی نشده است.
۱۶- افزایش میزان مسئولیت حمل‌کننده	• فرستنده می‌تواند در مقابل پرداخت هزینه اضافی که میزان آن با تراضی با حمل‌کننده تعیین خواهد شد در راهنامه ارزشی بیش از ۸/۳۳ SDR به ازاء هر کیلوگرم وزن ناخالص (تا ارزش کالا به قیمت بورس و در غیاب قیمت بورس، قیمت روز بازار و در غیاب قیمت روز ارزش معمولی کالایی از همان نوع و کیفیت) برای کالا اظهار کند. در چنین صورتی مبلغ اظهار شده ملاک تصفیه حساب خواهد بود. • چنانچه کالا بدون وصول وجوهی که می‌بایست طبق شرایط قرارداد حمل، توسط حمل‌کننده دریافت می‌شد، تحویل‌گیرنده داده شود، حمل‌کننده خسارت فرستنده را به میزان معادل وجه مذکور خواهد پرداخت. • فرستنده می‌تواند با توافق حمل‌کننده نفع خاصی را در قبال فقدان نیز طلب کند. (مواد ۲۴ و ۲۶)
۱۷- حق تحویل کالا به گیرنده دیگر	○ فرستنده حق واگذاری کالا از طریق درخواست از حمل‌کننده مبنی بر توقف کالای در حال حمل، تغییر محلی که کالا باید تحویل شود و یا تحویل کالا به گیرنده‌ای غیر از گیرنده اول در راهنامه را دارد. ○ این حق با انتقال نسخه دوم راهنامه به گیرنده، از فرستنده سلب می‌شود. ○ حمل‌کننده‌ای که از این دستور تبعیت نکند، یا اینکه دستور صادره را بدون دریافت نسخه اول راهنامه انجام دهد، در قبال شخص ثالث مسئول خواهد بود. ○ گیرنده دوم دیگر نمی‌تواند کالا را به دیگری انتقال دهد. (ماده ۱۲)
۱۸- تأثیر اطلاعات مندرج در سند حمل	• راهنامه دلیل قابل قبولی بر تنظیم قرارداد حمل، شرایط قرارداد و دریافت کالا از طرف حمل‌کننده خواهد بود، مگر آنکه عکس آن ثابت شود. • در صورتی که راهنامه فاقد ملاحظات خاص از طرف حمل‌کننده باشد، فرض بر این است که کالا و بسته‌بندی آن در موقع تحویل وضع خوبی داشته و تعداد بسته‌ها و علائم و شماره‌های روی آنها با آنچه که در راهنامه قید شده مطابقت دارد، مگر خلاف آن ثابت شود. (ماده ۹)
۱۹- چه اطلاعاتی باید در سند حمل درج شود؟	○ الف- تاریخ و محل صدور ب - نام و نشانی فرستنده کالا ج - نام و نشانی حمل‌کننده کالا د - تاریخ و محل دریافت کالا و محلی که برای تحویل کالا مشخص شده است ه - نام و نشانی گیرنده کالا و - شرح کالا، نوع بسته‌بندی و در مورد کالاهای خطرناک چگونگی شناسایی آنها ز - تعداد بسته‌ها و علائم و شماره‌های مخصوص آنها ح - وزن ناخالص کالا و یا مقدار آن اگر به ترتیب دیگری بیان شده باشد ط - هزینه‌ها (کرایه حمل، هزینه‌های جنبی، حقوق گمرکی) و سایر هزینه‌ها از مبدأ تا مقصد ی - دستورات ضروری برای تشریفات گمرکی و غیره ک – عبارتی مبنی بر اینکه با وجود هر شرط مغایری، راهنامه مشمول مقررات CMR می‌باشد ○ موارد زیر را هم می‌توان اضافه کرد: الف- ترانسشیپمنت مجاز هست یا خیر؟ ب - هزینه‌هایی که فرستنده پرداخت آنها را تعهد می‌کند ج - وجوهی که در مقابل تحویل کالا اخذ می‌شود د - اظهار ارزش کالا و مبلغی به عنوان نفع خاص ه - دستورات فرستنده به حمل‌کننده در مورد بیمه مسئولیت و - تحویل در زمان یا محدوده مقرر در مقصد ز - صورتی از اسناد تحویل شده به حمل‌کننده (ماده ۶)

۲۰- وظایف فرستنده کالا در ارائه اطلاعات مربوط به بار به حمل‌کننده	• فرستنده مسئول جبران تمام هزینه‌ها، خسارات و صدماتی خواهد بود که در نتیجه عدم صحت یا عدم کفایت مشخصات اجباری و اختیاری مندرج در بند ۱۹ فوق به حمل‌کننده وارد شود. (ماده ۷)
۲۱- تأثیر LOI در صدور سند حمل بدون قید	مقررات CMR در این مورد ساکت است. بند ۲ ماده ۷ ضمانتی برای حمل‌کننده فراهم می‌کند.
۲۲- اخطاریه مربوط به خسارت (مرور زمان)	• در صورتی که گیرنده کالا را بدون بررسی کافی وضعیت کالا با حضور حمل‌کننده یا بدون ارسال اخطاری که حاوی اشاره کلی به فقدان یا خسارت کالا باشد تحویل گیرد، دلیل قابل قبولی بر دریافت کالا منطبق با راهنامه می‌باشد. مهلت ارسال اخطار برای خسارات آشکار همزمان با تحویل کالاست. • مهلت ارسال اخطار در مورد فقدان یا خسارت پنهان حداکثر ۷ روز پس از تحویل به استثناء یکشنبه‌ها (جمعه‌ها) و تعطیلات رسمی خواهد بود. • هیچگونه غرامتی بابت تأخیر در تحویل پرداخت نخواهد شد مگر اینکه اخطار کتبی ظرف ۲ روز پس از تاریخی که کالا در اختیار گیرنده قرار می‌گیرد برای حمل‌کننده ارسال شده باشد. • روز تحویل کالا به حمل‌کننده و روز بازرسی کالا در این مدت محسوب نمی‌شود. (ماده ۳۰)
۲۳- نتیجه کوتاهی در تسلیم اخطاریه مربوط به فقدان، خسارت یا تأخیر در تحویل	○ دریافت کالا به وسیله گیرنده با وضعیتی که در راهنامه مشروح است، می‌باشد. (ماده ۳۰)
۲۴- مهلت لازم برای اقامه دعوی (مرور زمان)	• مهلت اقامه دعاوی ناشی از حمل کالا یکسال است. • در مورد خلاف عمدی یا معادل خلاف عمدی طبق نظر دادگاه، مهلت اقامه دعوی سه سال است. • در صورت فقدان قسمتی از کالا، خسارت یا تأخیر در تحویل از تاریخ تحویل کالا شروع می‌شود. • در صورت فقدان تمام کالا از سی‌امین روز بعد از مهلت توافق شده و در صورت عدم توافق روی مهلت، از شصتمین روز تاریخ تحویل کالا به حمل‌کننده در مبدأ حمل. • در سایر موارد دیگر سه ماه پس از تاریخ عقد قرارداد حمل. (ماده ۳۲)
۲۵- قلمرو قضایی – صاحب کالا در کجا می‌تواند اقدام قضایی به عمل آورد؟	○ در هر دادگاه یا دیوان داوری یکی از کشورهای متعاهد که با توافق طرفین تعیین شده باشد. ○ علاوه بر مورد فوق، در دادگاه محل اقامت رسمی یا مرکز کار خوانده؛ یا ○ در دادگاه محلی که حمل‌کننده کالا را تحویل گرفته است. ○ غیر از کشورهای مورد اشاره، خواهان در هیچ دادگاه یا دیوان داوری دیگری نمی‌توان اقامه دعوی کرد. ○ هرگاه در یکی از قلمرو قضایی مذکور اقامه دعوی شده باشد و دعوی در جریان باشد طرفین حق ندارند در یک قلمرو قضایی دیگر همان دعوی را مطرح کنند. (ماده ۳۱)
۲۶- حکمیت از طریق داوری	• قرارداد حمل ممکن است حاوی شرطی باشد که رسیدگی به اختلافات ناشی از قرارداد را در صلاحیت دیوان داوری قرار دهد. (ماده ۳۳)
۲۷- مسئولیت حمل‌کننده در صورت استفاده از چند حمل‌کننده متوالی یا وسیله نقلیه حامل کالا در قسمتی از سفر به طریق دریایی یا هوایی	○ هر گاه حمل کالایی که تحت قرارداد واحدی پذیرفته شده به وسیله چند حمل‌کننده جاده‌ای متوالی انجام شود، هر یک از حمل‌کنندگان مسئول انجام کل عملیات حمل خواهند بود. ○ در صورت اینکه وسیله نقلیه حامل کالا در قسمتی از سفر به طریق دریایی یا هوایی حمل شود، مقررات CMR تمامی سفر را در بر خواهد گرفت؛ مگر اینکه ثابت شود فقدان، خسارت یا تأخیر در تحویل کالا در طی حمل توسط سایر وسائط نقلیه حادث گردیده و فعل یا ترک فعل حمل‌کننده جاده‌ای باعث خسارت نشده است، در این حالت طبق مسئولیت حمل‌کننده با سایر وسایل نقلیه (کشتی یا هواپیما) رفتار خواهد شد. (مواد ۲ و ۳۴)
۲۸- اعتبار شرایطی که در قرارداد حمل درج می‌شود و تعداد نسخ اصلی سند حمل	• هر شرطی در قرارداد که به طور مستقیم یا غیرمستقیم موجب عدول از مقررات CMR شود باطل است. بطلان چنین شرطی موجب بطلان سایر شروط قرارداد نخواهد بود. • شرط نفع بیمه‌ای به سود حمل‌کننده یا هر شرط مشابه دیگر و یا هر شرطی که مسئولیت اثبات را به عهده دیگری منتقل کند باطل خواهد بود. • راهنامه در سه نسخه اصل تنظیم و به امضای فرستنده کالا و حمل‌کننده می‌رسد: - نسخه اول راهنامه به فرستنده تسلیم می‌شود - نسخه دوم کالا را همراهی می‌کند - نسخه سوم توسط حمل‌کننده نگهداری می‌شود (مواد ۵ و ۴۱)

ادامه دارد .....

بسته مدیریتی مورد نیاز جهت کاهش حوادث جاده‌ای

(مطالعه امکان‌سنجی)

وزارت راه و شهرسازی در سال ۲۰۰۵ میلادی با استفاده از بودجه اختصاص یافته از بانک جهانی (World Bank) تحقیقات وسیعی را توسط مؤسسه تحقیقاتی ملی حمل‌ونقل سوئد (Sweroad) انجام داده است که در ۹۰۰۰ صفحه تحریر می‌شود.

مطابق گزارش نهایی ژوئن ۲۰۰۵ (در بخش سوانح به شماره P-S9152-A-3) چنین نتیجه‌گیری می‌شود که سالانه ۲۶هزار نفر در سوانح جاده‌ای ایران جان خود را از دست می‌دهند و اشخاصی که جراحت پیدا می‌کنند بالای ۲۵۰ هزار نفر در سال می‌باشند.

در این گزارش آمده است تعداد مرگ و میر سالانه در حوادث جاده‌ای ایران به ازای هر ۱۰ هزار دستگاه خودرو ۵۰ نفر می‌باشد. در حالی که این رقم در ترکیه فقط ۷ نفر است.

میزان دیه ۲۶هزار نفر در سال ۴۱ هزاروششصد میلیارد ریال می‌باشد که در گزارش Sweroad نتیجه گرفته شده است که این میزان معادل ۴ درصد تولید ناخالص ملی ایران است.

کمیته ایرانی اتاق بازرگانی بین‌المللی در این بسته مدیریتی پیشنهادی، ضمن بهره‌گیری کامل از تحقیقات انجام شده در وزارت راه و شهرسازی و مطالعه تطبیقی با وضعیت حاکم در کشورهای دیگر، بسته مدیریتی‌ای پیشنهاد کرده است که می‌تواند در صورت تصویب و اجراء، ظرف مدت ۴ سال آمار مرگ و میر از ۵۰ نفر در سال به ازای هر ۱۰ هزار دستگاه خودرو را به ۷ نفر در سال تقلیل داده و در سال‌های بعد از آن هم کمتر نماید.

مقدمه و بررسی مطالعات انجام شده در وزارت راه و شهرسازی

خروجی گزارش بسیار ارزشمند Sweroad در بخش ایمنی جاده‌های ایران توصیه‌هایی به شرح زیر می‌باشد:

الف- بهبود فیزیکی جاده‌ها

ب- تجهیزات و وسایل مورد نیاز برای اجرای طرح

ج- اصلاح Data Base و سیستم فرآوری اطلاعات در نیروی انتظامی

گزارش فوق با صرف وقت بسیار زیادی از کارشناسان وزارت راه و شهرسازی و سازمان‌های تابعه آن و مدد گرفتن از تجارب بین‌المللی Sweroad و سازمان تابعه آن (COWI) تهیه شده و به تأیید و تصدیق مسئولین وزارت راه رسیده است. در بخش نتیجه‌گیری، نیازهای آموزشی و میزان سرمایه‌گذاری مورد نیاز را تشریح و بهبودهایی را نیز توصیه کرده است.

از سال ۲۰۰۵ میلادی تاکنون مدت ۱۰ سال است که تحقیقات عمیق و گران انجام شده فوق، کار چندانی در عمل برای کاهش حوادث جاده‌ای انجام نداده است.

کمیته ایرانی اتاق بازرگانی بین‌المللی با ریشه‌یابی علت اجرایی نشدن گزارش فوق، به این نتیجه رسیده است که تمامی تلاش‌های وزارت راه و شهرسازی و مجری سوئدی طرح به بخش «عرضه» (ساخت جاده‌ها و بزرگراه‌ها، علائم، دوربین‌ها و ...) معطوف شده است و به هیچ وجه به بخش مهم‌تر از آن که «تقاضا» (برای سفر) می‌باشد، پرداخته نشده است.

Sweroad در گزارش خود آورده است که طبق آمار وزارت بهداشت و درمان جمهوری اسلامی ایران، ۱۰ درصد مجروحین در فاصله بین

محل حادثه تا رسیدن به بیمارستان و ۳۸ درصد پس از رسیدن به بیمارستان از بین می‌روند.

مؤسسه سوئدی فوق که تحقیقات خود را به تأیید کارفرما (وزارت راه و شهرسازی) رسانیده است، معتقد است که Data Base موجود در نیروی انتظامی اجازه بررسی عمیق علل حوادث را نمی‌دهد و اصولاً نرم‌افزار مورد استفاده احتیاج به بازنگری اساسی دارد.

عدم انعطاف‌پذیری نرم‌افزار موجود و فرم گزارش‌دهی حوادث، از مهم‌ترین و ابتدایی‌ترین اقدامات است که باید به آن پرداخته شود.

COWI فرمی را که در دیگر کشورهای جهان متداول است مطرح کرده است که فرم مذکور دارای ۵ بخش مجزا به شرح زیر می‌باشد:

۱- اطلاعات مربوط به حادثه، وضعیت جاده و علل ایجاد حادثه

۲- اطلاعات مربوطه به خودرو و راننده آن

۳- اطلاعات مربوط به سرنشینان مصدوم حادثه

۴- اطلاعات مربوط به عابرین مصدوم شده

۵- تهیه کروکی حادثه توسط پلیس و اظهارنظر پلیس

بدیهی است که سیستم گزارش‌دهی موجود نیروی انتظامی فاصله زیادی با فرم فوق‌الذکر دارد و در نتیجه در حال حاضر امکان تجزیه و تحلیل صحیح کارشناسی برای تشخیص علت اصلی حادثه فراهم نمی‌باشد.

وضعیت حاکم در کشورهای دیگر

وضعیت حاکم در کشورهای دیگر، نشان می‌دهد که یک سازمان دولتی با اختیارات کامل مسئولیت‌های مشروحه ذیل را به عهده دارد:

الف- طراحی جاده‌ها، نصب علایم ایمنی، شیب‌های مهندسی و دیگر مواردی که در گزارش Sweroad به وزارت راه و شهرسازی به طور کامل به آنها اشاره شده است. کمیته ایرانی اتاق بازرگانی بین‌المللی در این طرح آنها را به عنوان بخش «عرضه» محسوب کرده است.

ب- اعمال بسته مدیریتی جهت تنظیم تقاضای سفر، ضمن حفظ استانداردهای بین‌المللی و منطقه‌ای (که ذیلاً به آنها اشاره شده است)، به عنوان تقاضای سفر مطرح شده است.

1. Strategies of preventing car accidents
2. Main cause of car accidents
3. Development and evaluation of a risk management strategy
4. Strategies to prevent accidents on Europe's roads (DENKRA)
5. Safety travels
6. Driver fatigue road safety
7. Prevention of road accidents
8. Leading causes of traffic accidents
9. ISO/TS 15007-2, 2014

شرایط اقلیمی در استان- به عنوان مثال هم زمان نبودن تعطیلات سالیانه مدارس و دانشگاه‌ها، مقایسه وضعیت استان اردبیل با استان هرمزگان.

ظرفیت مهمانپذیرها، هتل‌ها و اقامتگاه‌های قطب‌های گردشگری ایران. به عنوان مثال تقاضای اسکان در هتل‌ها بر مبنای ظرفیت‌های موجود (و برنامه‌های طرح و توسعه آینده) مدیریت می‌شود؛ یعنی تفکیک فصل سفرهای زیارتی کشاورزان با فصل سفرهای زیارتی صاحبان صنایع.

خرد کردن تعطیلات ملی و مذهبی، بدیهی است که برای سفر و اقامت مسافران باید برنامه داشت. مثلاً برنامه سفر کسانی که از لبنان به مشهد سفر می‌کنند با برنامه سفر کسانی که از استان‌های مختلف ایران به مشهد سفر می‌کنند، قابل برنامه‌ریزی است. مشوق‌های هزینه سفر (کرایه بالاتر قطار، اتوبوس، هواپیما و کشتی در ایام پیک و غیر پیک) بسیار مؤثر واقع می‌شود.

حضرت آیت اله العظمی سیستانی با فتوایی که داده‌اند مدت اربعین حسینی را از سه روز قبل تا سه روز بعد از روز دقیق چهلم اعلام کردند تا زوار بتوانند بدون تردید در نیت زیارتی اربعین خود، در طول یک هفته به کربلا سفر کنند.

بررسی کارشناسی تقویم تعطیلات ملی و مذهبی ایران در شروع هر سال می‌تواند به نحوی سازماندهی و مدیریت شود که حذف افزایش متوسط ماهیانه مرگ و میر از ۶ درصد به ۹ درصد را شاهد باشیم.

تمرکز بر اولویت‌ها

آنچه که مسلم است سه سازمان در طرح بسته مدیریتی مورد نیاز جهت کاهش حوادث جاده‌ای نقش اساسی ایفاء می‌کنند:

۱- وزارت کشور و نیروی انتظامی

۲- وزارت راه و شهرسازی

۳- وزارت ارشاد و سازمان میراث فرهنگی

مطالعه تطبیقی وضعیت حاکم در کشورهایی مثل آمریکا و اروپا نشان می‌دهد مسئولیت اصلی طرح در وزارت راه و شهرسازی متمرکز شده است و کارگروه‌هایی در وزارت ارشاد و وزارت کشور مأموریت یافته‌اند، زیر نظر وزارت راه و شهرسازی فعالیت کنند.

پیش‌بینی می‌شود یکی از خروجی‌های کارگروه‌های فوق، اصلاح فنی در تولید خودروهایی باشد که بالاترین سهم را در حوادث جاده‌ای داشته‌اند و ضمانت اجرایی آن عدم شماره‌گذاری تولیداتی باشد که از دستور اصلاح فنی کارگروه تبعیت نکنند.

بودجه مورد نیاز و شقوق مختلف انجام کار

بررسی‌های کارشناسی کمیته ایرانی اتاق بازرگانی بین‌المللی نشان می‌دهد که برای جلوگیری از بوروکراسی بیشتر در سازمان‌های دولتی مرتبط، وزارت راه و شهرسازی می‌تواند با مصوبه‌ای از سوی هیئت دولت کل کار فوق را برون‌سپاری کند.

پیشنهاد می‌شود هیئت رسیدگی به سوانح، متشکل از متخصصین با سابقه و موجه، زیر نظر وزارت راه و شهرسازی (یا هر محل مناسب دیگری که تشخیص داده شود) شروع به کار کند و این هیئت اجرای طرح را به صورت برون‌سپاری عهده‌دار شود.

بودجه مورد نیاز این هیئت از محل کاهش درصدی از غرامت‌های پرداخت شده صنعت بیمه بابت دیه مصدومین و تلفشدگان (طبق یک فرمول کارشناسی شده) قابل تأمین است.

نتیجه‌گیری

کاهش خسارات وارده به اقتصاد کشور که در حال حاضر حداقل ۴ درصد تولید ناخالص ملی از محل حوادث جاده‌ای می‌باشد، با هدف‌گذاری که ظرف ۴ سال، به ۷ نفر به ازای هر ۱۰ هزار دستگاه خودرو قابل تقلیل است و انگیزه مالی کافی برای تحرک ایجاد می‌کند؛ هر چند که از نظر معنوی یک نفر هم که کمتر در حوادث جاده‌ای تلف شود، اقناع شخصی و گروهی (غیرقابل تقویم را) به ارمغان می‌آورد.

منبع: کمیته ایرانی اتاق بازرگانی بین‌المللی

نرخ کنونی تغییرات اقلیمی در تاریخ زمین بی‌سابقه است

نتایج پژوهشی جدید نشان داده است محیط زیست اکنون با آهنگی سریع‌تر نسبت به آن چه در گذشته سیاره زمین ثبت شده در حال تغییر است. تجزیه‌وتحلیل جدید سطوح کربن اتمسفری در گذر زمان نشان می‌دهد آهنگ تغییرات زیست‌محیطی بیشترین میزان خود در تمام دوران‌ها را تجربه می‌کند.

این مطالعه بار دیگر بر ضرورت اقدام‌های اساسی به منظور کاهش آثار تغییرات اقلیمی تأکید دارد و نشان می‌دهد روند افزایش دمای جهانی یک نوسان طبیعی نیست.

مطالعه انجام شده توسط تیم مؤسسه کابوت دانشگاه بریستول شواهدی جدید از نرخ بی‌سابقه تغییرات زیست‌محیطی در مقایسه با نمونه‌هایی که طی رویدادهای طبیعی رخ می‌دهند را نشان می دهد. طی این مطالعه، پژوهشگران تغییرات در دی‌اکسیدکربن اتمسفری طی یک رویداد تغییر زیست‌محیطی جهانی که ۱۲۰ میلیون سال پیش رخ داده است را بازسازی کردند. این امر به واسطه داده‌های ژئوشیمیایی جدید ممکن شده است.

به گفته دکتر دیوید نفس، مؤلف ارشد مطالعه، اگر قصد داریم چگونگی تأثیر تغییرات اقلیمی بر زیست‌بوم‌ها و یا تأثیری که در آینده خواهند داشت را درک کنیم، سوابق آنها باید به خوبی مورد بررسی و دسته‌بندی قرار بگیرند. رویدادی که ما مطالعه کرده‌ایم نظیر مناسبی برای آن چه امروز به واسطه فعالیت‌های انسان و افزایش سریع دی‌اکسیدکربن اتمسفری که موجب اسیدی شدن آب اقیانوس‌ها شده، محسوب می‌شود.

به گفته پروفسور ریچ پانکاست، یکی دیگر از مؤلفان مطالعه و مدیر مؤسسه کابوت، سابقه زمین‌شناسی اغلب برای پژوهش درباره موضوعات اقلیمی مورد استفاده قرار گرفته است؛ به عنوان مثال، برای تعیین حساسیت دمای سیاره زمین به سطوح بالای دی‌اکسیدکربن. اما آزمایش خطرات مرتبط با آهنگ تغییر زیست‌محیطی مدرن به واسطه عدم تغییرات سریع مشابه در گذشته زمین‌شناسی مشکل‌ساز است. در نتیجه، این خطرات با عدم قطعیت عمیق همراه هستند. بدون تردید، کاهش انتشار دی‌اکسیدکربن همانگونه که در نشست زیست‌محیطی پاریس با آن موافقت شد برای جلوگیری از این خطرات ضروری است.

بارش تنها راه نجات تالاب‌ها نیست

۷۵ درصد تالاب‌های ایران بر اثر توسعه ناپایدار سال‌های گذشته در معرض خطر تحدید مرزی و آبی و هجوم آلاینده‌های مختلف قرار دارند.

تکیه به بارش‌ها تنها راه نجات تالاب‌ها نیست؛ بلکه باید برای حفظ منابع آبی که از بارش فراوان حاصل شده برنامه‌ریزی دقیق و کارآمدی داشته باشیم.

مدیرکل حفاظت از تالاب‌های ایران در گفت‌وگو با خبرنگار مارین‌تایمز درباره شرایط و احوال این روزهای تالاب‌های ایران گفت: شرایط حال حاضر تالاب‌های ایران به گونه‌ای است که ۷۵ درصد تالاب‌ها یا در معرض خطر قرار دارند و یا کوچک می‌شوند، و این حال و روز آنها نتیجه توسعه ناپایدار سال‌های گذشته در حوزه آبریز تالاب‌ها است که باعث محدودیت منابع آبی اختصاص یافته به تالاب‌ها شده است.

محسن سلیمانی روزبهانی در ادامه یادآور شد: توسعه ناپایدار سال‌های گذشته که در راستای فعالیت‌های صنعتی و توسعه‌ای صورت گرفته نه تنها منابع آبی تالاب‌ها را محدود کرده است بلکه علاوه بر آن باعث تحدید (کوچک شدن) مرزی تالاب‌های ساحلی و داخلی کشور و هجوم آلاینده‌های متعدد به تالاب‌ها شده است.

وی با بیان اینکه هر پروژه و فعالیت توسعه‌ای به آب نیاز دارد گفت: این در حالی است که در این سال‌ها بدون توجه به نیاز اکوسیستم به آب، فعالیت‌های توسعه‌ای راه‌اندازی شده و سهم آب تالاب‌ها را گرفته و این گونه است که اکنون بیش از ۷۵ درصد تالاب‌های کشور چه تالاب‌های ساحلی و چه تالاب‌های درون کشور در معرض خطر و یا تحدید هستند.

مدیرکل حفاظت از تالاب‌های ایران در پاسخ به پرسشی درباره اینکه آیا بارش‌های اخیر می‌تواند تالاب‌ها را احیاء کند و نجات دهد؟ خاطرنشان کرد: طبق روال عادی هر برهه‌ای از سال که شاهد بارش باران باشیم منابع آبی تالاب‌ها نیز غنی‌تر و به همین نسبت هرچه به فصل گرما پیش رویم آب این تالاب‌ها کم می‌شود؛ البته این یک دوره طبیعی است که بدون برنامه‌ریزی نمی‌تواند اثرات بلندمدتی بر تالاب‌ها داشته باشد.

سلیمانی روزبهانی تصریح کرد: باید برنامه‌ریزی دقیق و کارآمدی داشته باشیم تا بتوانیم از مختل شدن ورود آب از آبریزهای مختلف به تالاب‌ها جلوگیری کنیم.

وی با اشاره به اینکه دوره طبیعی این است که هرگاه بارش بیشتری داشته باشیم آب بیشتری در تالاب‌ها است،اعلام کرد: تکیه به بارش‌ها تنها راه نجات تالاب‌ها نیست؛ بلکه باید برای حفظ منبع آبی که از بارش فراوان حاصل شده برنامه‌ریزی دقیق و خوبی داشته باشیم.

به گفته این مقام مسئول در سازمان حفاظت محیط زیست؛ نمی‌توانیم بگوییم چون باران داشتیم تالاب‌ها حالشان خوب است اما مهم‌تر این است که بتوانیم این حالت را برای تالاب‌ها حفظ کنیم.

وی یادآور شد: متأسفانه تاکنون تجربه ثابت کرده است که به دلیل برداشت‌های بی‌رویه در مسیر آبی برای فعالیت‌های کشاورزی، صنعتی و ساخت غیراصولی سازه‌های آبی، با وجود افزایش بارندگی‌ها، حال تالاب‌ها بهتر نشده است و ارتباط مستقیم بارش و افزایش آب تالاب‌ها را شاهد نبوده‌ایم.

سلیمانی روزبهانی افزود: در قالب طرح حفاظت از تالاب‌ها در سال‌های قبل تلاش شده است تا با هماهنگی با سایر ذی‌نفعان مثل

وزارت جهاد کشاورزی، وزارت نیرو و دستگاه‌های مختلف، در پروژه‌های پایین‌دستی مدیریت حوزه‌های آبریز را با توجه به نیاز اکوسیستم به آب انجام دهیم که این اقدام باید در دستور کار دستگاه‌های توسعه‌ای قرار گیرد.

وی خاطرنشان کرد:علاوه بر اقدامات سازمان حفاظت محیط زیست، باید نگاه ویژه به اقدامات مرتبط با پروژه‌های پایین‌دستی داشت تا از برداشت آب جلوگیری شود.

مدیرکل حفاظت از تالاب‌های ایران گفت: اگر اقدامات فعلی را برای حفاظت از تالاب‌ها با ۱۵ سال گذشته مقایسه کنیم می‌بینیم که حداقل دستاوردی که داشته این است که اهمیت محیط زیست و حفاظت از آن در زبان و کلام در دستور کار قرار می‌گیرد و خوشبختانه تغییر نگاه به محیط زیست در همه دستگاه‌ها ایجاد شده است اما در یک دستگاه بیشتر و در دیگری کمتر این اتفاق افتاده است.

وی افزود: البته با وجود اینکه تغییر نگاه رخ داده است، اما هنوز راه بسیار طولانی برای رسیدن به زمانی که این حرف‌ها و ایده‌ها به عمل تبدیل شود در پیش داریم.

اولویت با تالاب‌های کنوانسیون رامسر است

سلیمانی روزبهانی در پاسخ به این پرسش که نجات کدام تالاب‌ها در اولویت سازمان حفاظت محیط زیست قرار دارد، گفت: با توجه به اینکه ۸۵ تالاب بین‌المللی در ایران وجود دارد که همه آنها نیاز به کمک دارند، نخستین اولویت ما ۲۴ تالابی است که در کنوانسیون رامسر قرار دارد.

وی درباره بودجه مورد نیاز برای طرح حفاظت از تالاب‌ها تصریح کرد: بخشی از منابع این طرح‌ها به شکل بین‌المللی تأمین می‌شود و بخشی دیگر از محل طرح‌های ملی محیط زیست که در اختیار سازمان قرار می‌گیرد، اما آنچه مهم‌تر از بودجه و اعتبار مورد نیاز خود طرح‌های حفاظتی تالاب‌ها است، جهت‌دهی درست به اعتبارات توسعه‌ای سایر دستگاه‌ها است.

مدیرکل حفاظت از تالاب‌های ایران گفت: زمانی که دیگر دستگاه‌ها و سازمان‌ها در جهت‌دهی اعتبارات خود برای امر توسعه دقت کنند و به نیاز اکوسیستم به آب توجه داشته باشند، بسیاری از مشکلات محیط زیست در حوزه حفاظت از تالاب‌ها از بین می‌رود و نیازی به بودجه درون‌سازمانی نمی‌ماند؛ بنابراین بیش از منابع بودجه، تعیین حق‌آبه پروژه‌های پایین‌دستی در سازمان‌ها و دستگاه‌های دیگر برای سازمان مهم‌تر است.

وی اظهار کرد: به بیان دیگر، سازمان حفاظت محیط زیست برای کارهای حفاظتی، پایشی و کنترلی خود به بودجه نیاز دارد، اما بیش از اینکه به بودجه نیاز داشته باشد به همکاری پروژه‌هایی که در پایین‌دست تخریب را رقم می‌زنند نیاز دارد، زیرا در آن صورت تخریبی صورت نمی‌گیرد که سازمان بخواهد برای اصلاح آن هزینه کند.

آلودگی ترافیک دریایی خطرناک‌تر از دود خودروها

داده‌های جدید محققان حاکی از آن است که هوای اطراف نواحی ساحلی مملو از نانوذرات خطرناک ناشی از ترافیک دریایی است.

طبق پژوهش محققان دانشگاه لوند سوئد، آلودگی هوای اطراف سواحل ناشی از ذرات خطرناکی است که به واسطه ترافیک دریایی ایجاد می‌شود. تقریباً نیمی از ذرات اندازه‌گیری شده ناشی از مواد منتشر شده از ترافیک دریایی است، در حالی که مابقی اساساً مربوط به آلاینده‌های ناشی از دود اتومبیل‌ها و صنایع است.

آدام کریستنسون، از دانشگاه تأسیسات مهندسی لوند سوئد، در این باره می‌گوید: "قبلا این باور وجود داشت که آلودگی سطح خشکی از سوی کشورهای اروپای شمالی و انتشار ذرات طبیعی از سطح دریا سهم زیادی از آلودگی را شامل می‌شوند، اما اکنون متوجه شدیم که سهم آلودگی ناشی از ترافیک دریایی به مراتب بیشتر است."

نانوذرات ناشی از ترافیک دریایی به مراتب خطرناک‌تر هستند، چرا که به دلیل اندازه کوچک‌شان بیشتر از ذرات بزرگ‌تر در عمق ریه‌ها نفوذ می‌کنند و در بیماری‌های قلبی - عروقی و ریوی نقش بیشتری دارند. یک سانتی‌مترمکعب می‌تواند حاوی چندین هزار نانوذرات باشد.

امیدی به بهبود مالی کشتیرانی‌ها تا ۲۰۱۷ نیست

تقریباً سه چهارم بنگاه‌های مالی کشتیرانی بر این استدلال هستند که در خوشبینانه‌ترین حالت، رکود موجود در بخش‌های مختلف تا سال ۲۰۱۷ مرتفع نخواهد شد.

پاسخ‌دهندگان به یک نظرسنجی که حول دو محور فله خشک و تانکرها متمرکز شده بود وضعیت بدتری برای فله خشک در سال آینده پیش‌بینی کردند و همچنین بر پیش گرفتن سیر نزولی بازار تانکر تأکید ورزیدند. در حدود ۵۵ درصد پاسخ‌دهندگان خروج از این بحران تا دو سال دیگر را دور از انتظار پنداشتند و در حدود ۱۸ درصد امیدی به بهبودی وضعیت تا سال ۲۰۱۸ یا حتی فراتر از آن هم نداشتند.

بر اساس رأی‌گیری انجام شده توسط گروه تحقیق پتروفین در آتن و نتایج منتشر شده آن در ۲۸ کنفرانس سالیانه مالی و سرمایه‌گذاری در حوزه کشتی، حدود ۶۴ درصد از پاسخ‌دهندگان بر این باورند که که شرایط بخش فله خشک در سال جاری، بدون تغییر باقی می‌ماند.

به عبارت دیگر، کمتر از پنج درصد بر این باورند، بخش عرضه و تقاضا در فله خشک در سال ۲۰۱۶ به فعالیت خود ادامه دهد، ۳۶ درصد اعتقاد دارند که این اتفاق در سال ۲۰۱۷ رخ می‌دهد، و حدود ۵۰ درصد به فراتر از ۲۰۱۷ می‌اندیشند و در آخر هم ۹ درصد، به ۲۰۱۹ یا سال‌های پس از آن امید دارند. در بخش تانکر، ۶۸ درصد معتقدند، نرخ‌های تانکر در سال ۲۰۱۶ روند نزولی خواهد داشت، ۳۲ درصد انتظار دارند که وضعیت اخیر ثابت بماند، اما هیچیک از رأی‌دهندگان امید به روند صعودی ندارند.

۴۵ درصد از این مؤسسات می‌گویند: قیمت‌ها در سال ۲۰۱۶ در مقایسه با ۲۰۱۵، ثابت باقی می‌مانند و ۴۰ درصد نیز معتقدند قیمت‌ها کاهش خواهند یافت، این نتیجه برای افرادی که به دنبال حراج قیمت‌ها هستند می‌تواند خبرمسرت‌بخشی باشد.

جالب اینجاست، کمتر از پنج درصد، یک بهبود شرایط در فعالیت مالی کشتیرانی اروپا در سال آینده را پیش‌بینی می‌کنند، در حالی که ۷۳ درصد اطمینان دارند که سال ۲۰۱۷ از این رکود خارج می‌شوند، در پاسخ به این سؤال که آیا علاقه‌مندی به سرمایه‌گذاری مالی در حوزه کشتی در یک روند کاهشی ثابتی، جریان دارد یا نه؟ ۶۸ درصد کمی مخالف بودند و ۱۴ درصد به شدت مخالف بودند. در آخر باید به این نکته اشاره کرد که ۲۱ شرکت از بهترین مؤسسات مالی کشتیرانی در این نظرسنجی شرکت داشتند.

چشم‌انداز کشتیرانی در سال آینده منفی شد

در حالی که چشم‌انداز کشتیرانی در سال ۲۰۱۵ میلادی در وضعیت "پایدار" پیش‌بینی شده بود، مؤسسه Fitch Ratings آمریکا وضعیت این صنعت را در سال ۲۰۱۶ میلادی "منفی" ارزیابی کرده است.

این مؤسسه انتظار دارد که توقف رشد تجاری جهان و کاهش رشد اقتصادی در بازارهای نوظهور روند افزایش ظرفیت کشتیرانی را سرعت ببخشد و همین امر موجب کاهش نرخ حمل و نقل دریایی کالاها و نیز ناپایداری این نرخ‌ها شود.

در گزارش مؤسسه فیتچ پیش‌بینی شده است که وضعیت در بخش‌های مختلف صنعت کشتیرانی طی سال آینده میلادی متفاوت خواهد بود. ارزیابی می‌شود که نرخ حمل کالا در کشتی‌های فله‌بر و کانتینری با فشار زیادی روبرو باشد؛ در حالی که نرخ حمل محموله در بخش نفتکش‌ها و کشتی‌های حمل LNG بهتر خواهد بود.

مؤسسه فیتچ اعلام کرده است که رشد آهسته‌تر و تحول اقتصادی چین مخاطراتی را برای صنعت کشتیرانی جهان به همراه خواهد داشت؛ زیرا چین نقش کلیدی در تجارت جهانی ایفاء می‌کند. این کشور آسیایی دو سوم تجارت سنگ آهن جهان و ۲۰ درصد واردات ذغال سنگ دنیا را انجام می‌دهد.

مؤسسه فیتچ در گزارش خود آورده است: "ضعف در رشد تقاضا موجب افزایش مازاد ظرفیت می‌شود، این اصلی‌ترین عاملی است که مانع از بهبود چشم‌انداز کشتیرانی می‌شود و نرخ حمل و نقل دریایی را کاهش می‌دهد. انتظار داریم ظرفیت کشتی‌های کانتینری در سال ۲۰۱۶ میلادی ۶ درصد افزایش یابد. این در حالی است که رشد این بخش از کشتیرانی در سال ۲۰۱۵ میلادی نیز ۹ درصد بوده است. با توجه به این نرخ رشد و در نظر گرفتن نرخ رشد تقاضای دو درصدی در سال جاری میلادی و سه تا ۴/۵ درصدی در سال ۲۰۱۶ می‌بینیم که تقاضا از عرضه پیشی گرفته است."

به همین خاطر انتظار می‌رود که شرکت‌های کشتیرانی اقدام‌های دفاعی خود را سخت‌تر از گذشته اجراء کنند. این اقدام‌ها شامل برنامه‌های کاهش هزینه، کاهش قیمت سوخت‌رسانی، کاهش سرعت سفرهای دریایی، از ناوگان خارج کردن کشتی‌ها، متوقف کردن برخی مسیرهای دریایی و ... است تا به این طریق سودآوری خود را حفظ کنند.

فیتچ اما هشدار داده است که این اقدام‌ها نمی‌تواند موجب بهبود طولانی‌مدت شرایط شود. ساماندهی ظرفیت کشتیرانی به همراه رشد تقاضا دو عاملی هستند که به رسیدن بازارها به توازن کمک خواهند کرد.

مؤسسه فیتچ در پیش‌بینی خود برای سال آینده میلادی آورده است: "انتظار داریم که شرکت‌های کشتیرانی کانتینری بزرگی که به طور موفقیت‌آمیزی اقدام‌های کاهش هزینه را اجراء کرده‌اند در سال آینده سودده باقی بمانند. اما شرایط مالی شرکت‌های کوچک‌تر به ویژه در بخش فله‌برها بسیار سخت خواهد بود که احتمالاً موجب ورشکستگی تعداد بیشتری شرکت خواهد شد. وضعیت کشتی‌های نفتکش از رقبای خود در صنعت حمل و نقل دریایی بهتر خواهد بود که دلیل آن افزایش متعادل ظرفیت ناوگان نفتکش‌ها از یکسو، و تقاضای به نسبت بالا به دلیل ذخیره نفت روی آب و تولید بیشتر پالایشگاه‌ها است."

اسامی ۱۰ کشور برتر اقتصادی جهان

رتبه ۷۴ برای ایران

در آخرین گزارش مجمع اقتصادی جهان، جمهوری اسلامی ایران از میان ۱۴۰ کشور با رتبه ۷۴ در لیست کشورهای برتر اقتصاد جهانی قرار گرفت و کشورهای سوییس، سنگاپور و ایالات متحده آمریکا بار دیگر توانستند سه جایگاه برتر اقتصادی جهان را از آن خود کنند.

به گزارش ایسنا به نقل از بلومبرگ، مجمع اقتصاد جهانی در آخرین گزارش خود از جایگاه اقتصادی کشورها که با ارزیابی ۱۱۳ شاخص مؤثر در تعیین شدن پویایی تولیدی در اقتصاد به دست آمده به ترتیب ۱۰ کشور رقابتی برتر اقتصاد جهان را معرفی کرده است.

لیست ۱۰ کشور برتر رقابتی در اقتصاد جهانی به شرح زیر است:

۱- سوییس
۲- سنگاپور
۳- ایالات متحده آمریکا
۴- آلمان
۵- هلند
۶- ژاپن
۷- هنگ کنگ
۸- فنلاند
۹- سوئد
۱۰- انگلستان

بلومبرگ در بررسی این گزارش می‌نویسد، از نظر تغییرات پیشرفتی کشورها در حوزه اقتصادی که در لیست بلند بالای ۱۴۰تایی این گزارش به دست آمده است، سه کشور نخست سوییس، سنگاپور و آمریکا هم چنان نسبت به گزارش سال گذشته توانستند رتبه خود در جهان را نگاه دارند. با این حال پیشرفت‌هایی نیز در میان برخی کشورها از منظر اقتصادی رخ داده است. کشور هلند توانسته از رتبه هشتم خود در گزارش اخیر مجمع اقتصادی جهان به رتبه پنجم دست یابد.

همچنین کشور هند توانسته با صعودی ۱۶ رتبه‌ای از جایگاه قبلی خود با ایستادن در رتبه ۵۵ لیست به خوبی از نگاه اقتصادی بدرخشد.

از طرفی دیگر کشور برزیل با سقوط جایگاه پیشرفت اقتصادی از رتبه ۱۸ به رتبه ۷۵ رسیده و عنوان بدترین بازیگر اقتصاد جهانی در گروه کشورهای بریکس (گروهی به رهبری قدرت‌های اقتصادی نوظهور متشکل از برزیل، روسیه، هند، چین و آفریقای جنوبی) لقب گیرد.

واژه "رقابتی" که در این گزارش به آن اشاره شده است نشان‌دهنده سطح پویایی اقتصادی مجموع مؤسسات، سیاست‌ها و شاخصه‌هایی است که سطح کامیابی کشورهاست.

۱۱۳ شاخص بررسی شده در ارائه این گزارش مربوط به حوزه‌های زیرساختی، نوآوری و حوزه‌های اقتصاد کلان است.

در بررسی ایسنا از داده‌های اقتصادی به دست آمده از گزارش اصلی این مجمع به نظر می‌رسد که علی‌رغم پیشرفت اقتصادی که از بحران‌های مالی در این گزارش بدان اشاره شده، اقتصاد جهانی به سرعتی که در گذشته وجود داشته پیش نرفته است.

به فرض اگر رشد تولیدی را طی ۱۰ سال اخیر به عنوان شاخص متغییر در نظر بگیریم بیشتر کشورهای قدرتمند اقتصادی جهان به استثنای دو کشور چین و هند پسرفت داشتند.

رشد تولیدی طی ۱۰ سال اخیر

نکته قابل توجه در مورد کشور ایران با رتبه ۷۴ در این لیست پیشرفت اقتصادی حاصل شده‌ای است که با بررسی ۱۱۳ شاخص در حوزه‌های زیرساختی، نوآوری و اقتصاد کلان نسبت به رتبه ۸۳ در گزارش پیشین مجمع اقتصاد جهانی صعودی ۹ پله‌ای را از نردبان رقابتی کشورهای برتر اقتصادی داشته است.

اگر چه با مقایسه ایران با دیگر کشورهای منطقه همچون قطر با رتبه ۱۴، امارات ۱۷، اسراییل ۲۷، بحرین ۳۹، ترکیه ۵۱، عمان ۶۲، اردن ۶۴ و مراکش با رتبه ۷۱ پایین بودن سطح اقتصادی ایران در کشورهای منطقه دیده می‌شود، اما جایگاه بهبود یافته ایران از ۸۳ به ۷۴ بالاتر از پنج کشور مسلمان الجزیره، تونس، لبنان، مصر و پاکستان است.

پیش‌بینی اقتصادی از جهان و ایران

در سال ۲۰۱۶

نشریه اکونومیست در پیش‌بینی خود از اقتصاد کشورهای جهان در سال ۲۰۱۶ میلادی که طبق روال هر سال در آستانه سال نو میلادی در قالب یک ویژه‌نامه منتشر می‌شود، برای چشم‌انداز اقتصاد ایران در سال ۲۰۱۶ یک خیز اقتصادی را به تصویر کشیده و رقم رشد اقتصادی کشورمان را ۶/۱ درصد پیش‌بینی کرده است.

نشریه اکونومیست همزمان با نزدیک شدن به سال نو میلادی، همچون سال‌های گذشته اقدام به انتشار ویژه‌نامه‌ای کرده و در آن ارقام کلیدی اقتصاد کشورهای مختلف جهان در سال پیش رو را پیش‌بینی کرده است. امسال نیز نشریه اکونومیست ۱۰ اقتصادی را که بالاترین نرخ رشد اقتصادی در جهان را خواهند داشت معرفی کرده و بر این اساس از میان اقتصادهای نوظهور تنها هندوستان با رشد اقتصادی ۷/۱ در جایگاه هفتمین اقتصاد دارای رشد سریع جهان قرار گرفته است. در میان این ۱۰ کشور از دیگر اقتصادهای

نوظهور هیچ خبری نیست.

اکونومیست با اشاره به افت قیمت کالاهـا، افزایـش ارزش دلار و کندی رشـد چیـن از میـان اقتصادهـای نوظهور، فقط هندوسـتان را در زمره اقتصادهای دارای رشـد سریع جهان در سال ۲۰۱۶ دانسته و افزوده است که هندوسـتان با جمعیـت جوان و دور جدیـد اصلاحـات اقتصادی که رشـد باثبات را برای این کشـور رقم خواهـد زد، به احتمال زیـاد تا چند سـال آینده نیز در فهرست ۱۰ کشور دارای سـریع‌ترین رشـد اقتصـادی باقـی خواهد مانـد. بر این اسـاس، کشـورهایی بـا بازارهـای کوچک‌تر از نوظهورها، رشـد اقتصـادی بالایی را به خـود اختصـاص خواهند داد و رشد اقتصادی دو رقمی که در برخی کشورها طی سال‌های گذشته شاهد بودیم دیگر مشـاهده نخواهد شد. بر اسـاس این پیش‌بینـی، اقتصادهای لائوس و ترکمنسـتان سـتاره سـال ۲۰۱۶ خواهند بود و هر یک با رشـد اقتصادی ۸/۰ درصد در رتبه نخسـت سـریع‌ترین رشـد اقتصـادی جهان قـرار می‌گیرند. در آسـیا، دو کشـور کامبـوج و میانمـار ثمـره اصلاحات سیاسی خود را برداشت می‌کنند و از مزیت افزایش سرمایه‌گذاری خارجی بهره‌مند خواهند شد. کامبوج با رشد اقتصـادی ۷/۵ درصـد و میانمـار با رشـد اقتصادی ۷/۲ درصد به ترتیب در جایگاه سـومین و ششمین کشور دارای رشد اقتصادی سریع در جهان قرار خواهند داشت. سایر اقتصادهایی که نامشـان در فهرسـت ۱۰ کشـور دارای سریع‌ترین رشد اقتصادی آمده است، عمدتاً آفریقایی هستند و رشد قدرتمند اقتصاد خود را مدیون بهبود سیاست‌ها و نوسـازی زیرساخت‌های خـود خواهند بود. گرچـه همه اینها خبرهـای اقتصادی خوبـی برای این اقتصادهای کوچک است، اما تأثیر آن بر کل اقتصاد جهان ناچیز خواهد بود. این در شرایطی است که اقتصاد یک کشور هندوسـتان به تنهایی ده برابر بزرگ‌تـر از مجموع ایـن اقتصادهای کوچک است. علاوه بر این هندوستان در سـال ۲۰۱۶ قادر خواهد بود برای دومین سال متوالی رشد اقتصادی‌ای بیشتر از رشد چین را تجربه کند که تا حدود زیادی آن را مدیون پروژه‌های زیرساختی بزرگی است که در دوران دولت پیشین متوقف باقی مانده بود.

پیش‌بینی اکونومیست برای ایران

ایـن نشـریه در بخشـی از پیش‌بینی‌هـای خـود که بـه ایران اختصاص داده، رشـد اقتصادی ایران در سـال ۲۰۱۶ را بالغ بر ۶/۱ درصد و نرخ تورم کشـورمان را ۱۴/۱ درصد بـرآورد کرده اسـت. بر این اسـاس، درآمـد سـرانه ایران بـا معیار قیمت جاری ۶۱۳۰ دلار و بـا معیار برابری قدرت خرید ۱۸۰۷۰ دلار پیش‌بینی شـده اسـت. تعادل بودجـه ایران بر اسـاس درصـدی از GDP ۲/۵- خواهد بود و جمعیت کشورمان به ۸۰ میلیون نفر خواهد رسید. اکونومیست در مورد ایران نوشـته اسـت: سـال ۲۰۱۶ برای ایران سال بزرگی خواهد بود چون لغـو تحریم‌ها علیـه ایران موجب باز شـدن اقتصاد این کشـور خواهد شد. افزایش شدید تولید نفت که تنها در سـال ۲۰۱۶ بالغ بر حدود ۵۰۰ هزار بشـکه در روز خواهد بود، چشـم‌انداز اقتصاد ایـران را متحول خواهد کرد. سـرمایه‌گذاران خارجی برای بازگشـت به این کشور که یکی از امیدبخش‌تریـن بازارهای منطقه را دارد، صف خواهند کشـید. انتخابات مجلـس شـورای اسـلامی و مجلس خبرگان ایران که در ماه اسفند برگزار خواهد شد، شانس همراهان دولت را افزایش خواهد داد و فضای سیاسـی آرام‌تری را رقم خواهد زد.

پیش‌بینی رشد اقتصادی مناطق مختلف جهان

در بخش دیگری از پیش‌بینی‌های این نشریه نرخ رشد اقتصادی مناطق مختلف جهان به تفکیک آمده است. بـر این اسـاس، نرخ رشـد اقتصادی منطقه آمریکای شـمالی ۲/۵ درصد، رشـد اقتصـادی اروپـای غربی ۱/۸ درصد، رشـد اقتصادی اروپای شرقی ۱/۲ درصد، رشد اقتصادی خاورمیانه و شـمال آفریقـا ۳/۲ درصد، رشـد اقتصادی آسـیا (به جز ژاپن، استرالیا و زلاند نو) ۵/۴ درصد، رشد اقتصادی منطقـه اسـترالیا ۶/۲ درصد، رشـد اقتصـادی آمریکای لاتین ۱/۳ درصد و رشـد اقتصـادی منطقـه آفریقای زیرصحرا ۳/۶ درصد خواهد بود.

پیش‌بینی اکونومیست برای انتخابات آمریکا

همزمان با اینکه آمریکا برای انتخابات ریاست جمهوری ماه نوامبر آماده می‌شود، بحث انتخابات، کل سیاست‌های آمریکا را تحت تأثیر خود قرار خواهد داد. باراک اوباما دیگر نمی‌تواند رئیس جمهور بعدی آمریکا باشد و نامزدهای زیادی از دو جناح دموکرات و جمهوری‌خواه هستند که قصد جانشینی او را دارند. کمپین انتخاباتی هیلاری کلینتون که در ابتدا لغزش‌هایی داشت، موفق خواهد شد او را به عنوان نماینده دموکرات‌ها برگزیند و احتمالاً او رئیس جمهوری بعدی آمریکا خواهد بود. نماینده جمهوری‌خواهان اما همه را غافلگیر خواهد کرد. او یک «بوش» دیگر نخواهد بود. گرچه دونالد ترامپ هم نماینده جمهوری‌خواهان نخواهد شد، اما خواهد توانست در انتخابات اولیه تعداد خوبی از نمایندگان ایالت‌ها را به حمایت از خود ترغیب کند و به این ترتیب در مرحله نهایی انتخابات حرفی برای گفتن داشته باشد.

پیش‌بینی فضای کسب‌وکار

اکونومیست در پیش‌بینی خود از فضای کسب‌وکار در سال ۲۰۱۶ نوشته است: گرچه سال ۲۰۱۵ به لحاظ فضای کسب و کار چندان خوب نبود، اما در سال ۲۰۱۶ شاهد طلوعی دوباره خواهیم بود. گرچه کشورهای توسعه یافته به عنوان خاکریز اصلی رشد تجارت محسوب خواهد شد، اما رشد تجارت آنها حدود ۲/۳ درصد خواهد بود و دلیل این رشد ملایم این است که ژاپن و اروپا در این زمینه سکون بیشتری خواهند داشت. قیمت‌های پایین نفت به مصرف‌کنندگان بزرگ انرژی کمک خواهد کرد. فضای کسب‌وکار بازارهای نوظهور دچار نوسان خواهد شد چون روسیه و برزیل با موانعی روبه‌رو خواهند بود. در چین صنایع در حال رشد بخش خدمات کمک خواهند کرد تا ضعف تولیدات کارخانه‌ای جبران شود. رشد تجارت جهان ضعیف خواهد بود اما در صورت تصویب پیمان تجاری دو سوی اقیانوس آرام، تجارت جهانی به مرور رونق خواهد گرفت.

پیش‌بینی وضعیت بازار انرژی جهان

هیجاناتی که در بازارهای انرژی مشاهده خواهد شد ناشی از عرضه خواهد بود. در سال ۲۰۱۶ مصرف انرژی جهان رشد ثابت اما ضعیف ۲/۵ درصدی را تجربه خواهد کرد. تقابل بین عرضه‌کنندگان کم‌هزینه حوزه خلیج فارس و شرکت‌های سرکش اما مقروض تولیدکننده نفت شیل آمریکا شدت خواهد گرفت. تاکنون تصمیم عربستان برای توسل به سهم بازار از طریق افزایش تولید، برخی تولیدکنندگان شیل را از صحنه خارج کرده است. اما تداوم این استراتژی، افت سریع قیمت‌ها را متوقف خواهد کرد. حفاران نفت شیل روش‌های کم‌هزینه‌ای را خواهند یافت. تعداد بیشتری از این شرکت‌ها با افزایش نرخ بهره آمریکا دستخوش آسیب خواهند شد اما میانگین قیمت ۵۵ دلار برای هر بشکه نفت وست تگزاس اینترمدیت برای اغلب این شرکت‌ها سودده خواهد بود. تولید نفت آمریکا در سال ۲۰۱۶ تنها ۴/۵ درصد کاهش خواهد یافت. قیمت نفت خام برنت که استاندارد جهانی است، در سال ۲۰۱۶ به طور میانگین ۶۰ دلار در هر بشکه خواهد بود و این برای تولیدکنندگان فراساحل که هزینه تولید آنها بالا است از جمله اعضای غیرخاورمیانه‌ای اوپک و تولیدکنندگان نفت ماسه‌ای کانادا خبر بدی است. مشکلات آنها زمانی بیشتر خواهد شد که ایران پساتحریم در هر روز ۴۷۰ هزار بشکه دیگر بر تولید نفت خود بیفزاید. با توجه به آنکه عرضه نفت جهان حدود ۹۶ میلیون بشکه در روز خواهد بود، شرکت‌های بزرگ نفت و گاز جهان از سرمایه‌گذاری‌های خود خواهند کاست.

کارآفرینی به چه معناست؟

کارآفرینی دیگر به معنای برخورداری از سهام برابر در یک شرکت نیست، بلکه به توانایی‌های مدیریتی افراد در هدایت کار مورد نظر برمی‌گردد.

سه ویژگی مهم یک کارآفرین:

۱- کارآفرین آغازگر است

یک کارآفرین شروع‌کننده کار، رقابت‌گر و محرک است. او کسی است که محصول جدیدی را ارائه می‌دهد یا کار و شرکت جدیدی را راه‌اندازی می‌کند. او آغازگر یک ماجرا، پروژه و یا فعالیت است. ممکن است خود کارآفرین ایده کار را ارائه نداده باشد اما تصمیم به تبدیل ایده به واقعیت گرفته باشد.

۲- کارآفرین محرک است

کارآفرین مسئولیت انجام کار را بر عهده دارد و وظیفه رهبری را ایفاء می‌کند. او به سمت جلو پیش می‌رود و از دیگران می‌خواهد که او را دنبال کنند. او سکان هدایت را به دست گرفته و توانایی تغییر مسیر، افزایش سرعت، کاهش سرعت و حتی توقف را نیز دارد.

۳- کارآفرین پاسخگو و مسئول است

مسئولیت اصلی کار – که ممکن است راه‌اندازی یک شرکت ، انجام یک پروژه و یا هر فعالیت دیگری باشد – بر عهده کارآفرین است. کارآفرین بزرگ‌ترین سهم در انجام کار را دارد، بنابراین باید از توانایی لازم برای هدایت کامل کار برخوردار باشد.

کارآفرینی فراتر از کسب منافع مالی است

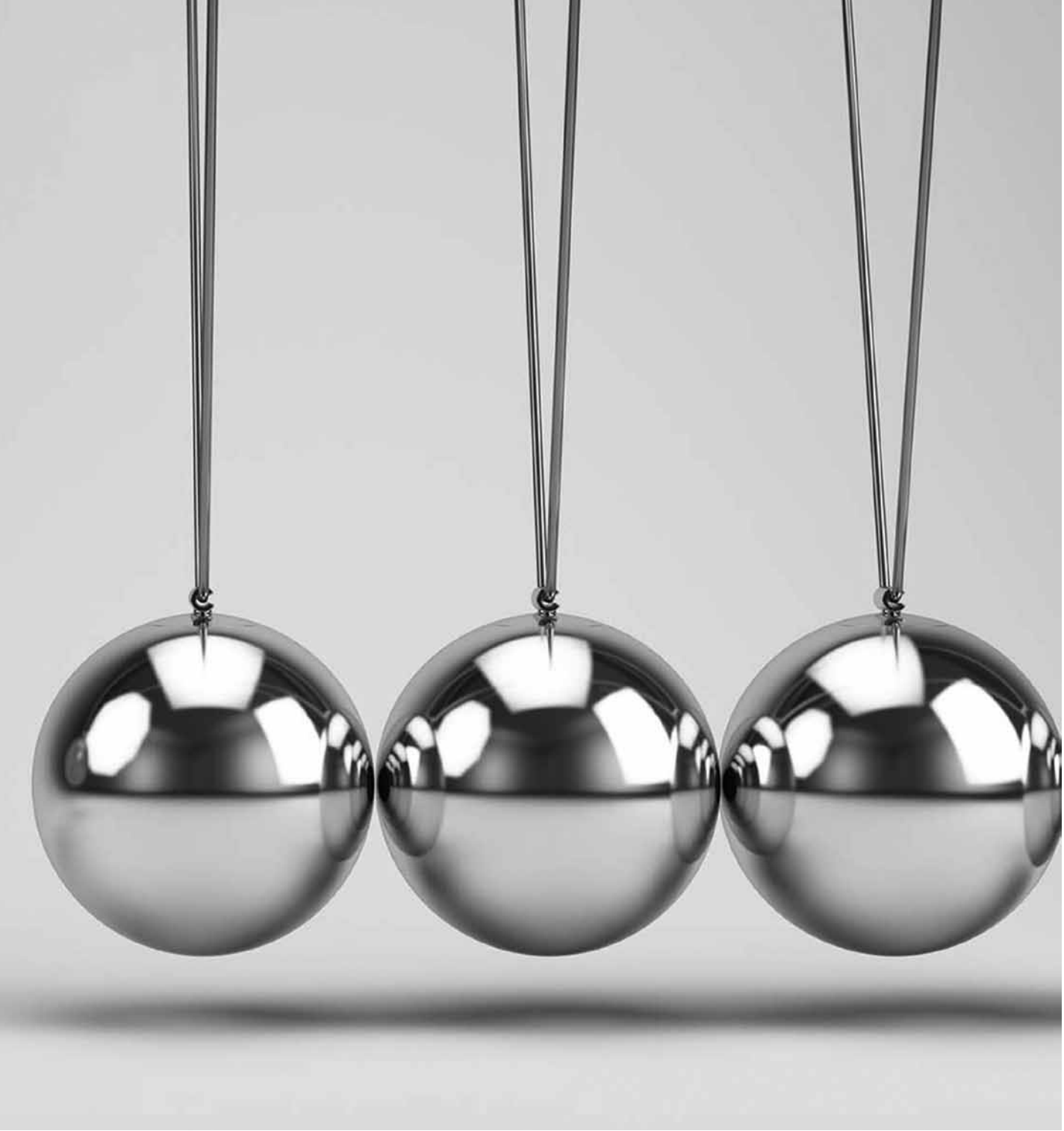
بسیاری از ما تصور می‌کنیم که کارآفرینی به معنای برخورداری از منافع مالی است، اما یک کارآفرین نه تنها ممکن است از حقوق یکسانی نسبت به بقیه برخوردار باشد، بلکه ممکن است با مشکلات مالی زیادی هم مواجه شود و ریسک‌های فراوانی را بپذیرد.

پذیرش مفهوم کارآفرینی

فرهنگ قدیمی شرکت مفهوم کارآفرینی را رد می‌کند. اما با رواج استارآپ‌ها و نوآوری‌های جدید، شرکت‌ها مجبور به پذیرش مفهوم کارآفرینی برای موفقیت در انجام پروژه‌های تجاری خود شده‌اند. کارآفرینی پویا و فعال است و نتیجه بهتری را به دنبال خواهد داشت.

عشق و علاقه نسبت به کار انگیزه واقعی انجام آن است

یک عامل بسیار مهم در رأس کار هر کارآفرینی قرار دارد: عشق و علاقه به کار. یک کارآفرین از انگیزه درونی برخوردار است که او را ترغیب به انجام کار می‌کند. این انگیره باعث می‌شود تا کارآفرین بر چالش‌های مختلف غلبه کرده و از توانایی لازم برای تلاش در جهت دستیابی به اهداف خود برخوردار شود. هر کسی می‌تواند کارآفرین شود و بدون برخورداری از سهام مالی برابر نقش کارآفرینی را به درستی ایفاء کند. همه چیز به طرز نگرش فرد در انجام کار برمی‌گردد.



خلاقیت و ایجاد تمایز لزوماً انجام یک کار عجیب و غریب نیست. حقیقت این است که شاید شما نتوانید یک سری اصول را تغییر دهید. بیش از ۸۰ درصد کالاهای هر صنف شبیه هم هستند، اما این شما هستید که باید آنها را بفروشید و مشتریان عموماً جذب شیوه فروش شما می‌شوند، تا کالایی که خریداری می‌کنند.

بزرگ‌ترین شرکت‌های دنیا زمانی کوچک بودند، پس اگر شما هم کسب و کار کوچکی راه‌اندازی کرده‌اید، خودتان را جدی بگیرید و از همین ابتدای کار، اصول مدیریتی را رعایت کنید.

در دنیای کسب و کارهای امروز، خلاقیت از مهم‌ترین عوامل مؤثر در پیشرفت شماست. متفاوت فکر کنید و تفاوت‌ها را اجراء کنید.

مشتریان امروزی عاشق تغییراند و پولشان را برای کسب تجربه‌های جدید خرج می‌کنند. سیستم سنتی خود را بشکنید و به خلق تمایز فکر کنید.

شما به عنوان یک مدیر نوپا باید سازمان خود را به صورت افقی گسترش دهید، زیرا برقراری ارتباط بین مدیران و پرسنل را آسان می‌کند و باعث ایجاد خلاقیت بیشتری می‌شود.

قدرت نهفته پرسنل خود را باور کنید و با رعایت اصول مدیریتی، آنها را در انجام کارهایشان آزاد بگذارید. معمولاً نوآوری‌ها بر اثر یک اتفاق و در یک لحظه رخ می‌دهند و اگر شرایط مناسب طرح و اجرای اولیه برای کارمندان وجود نداشته باشد، ممکن است آن ایده سوخت شود!

هیچ گاه به دنبال نتیجه سریع و فوری نباشید. تجربه ثابت کرده است هر کارمندی برای اجرای درست کارهایش به یک زمان معین نیاز دارد و این زمان برای هرکس متفاوت

پرستیژ مدیریتی را فراموش کنید

است. سعی کنید پتانسیل‌های اجرایی کارمندانتان را بشناسید و به میزان توان و سرعت عملشان، فرصت مناسبی برای انجام کارها در اختیارشان بگذارید.

افق زمانی مناسب برای خود داشته باشید. شما باید بتوانید آینده کوتاه‌مدت و بلندمدت کاری خودتان را توضیح دهید. بیان جزئیات در پیشرفت شما تأثیر بسزایی دارد. به عنوان یک مدیر باید بتوانید نقشه راه خود را ترسیم کنید. پیش‌بینی مسیر پیش رو به طرز چشمگیری شما را برای مدیریت اتفاقات ناخواسته آماده می‌کند.

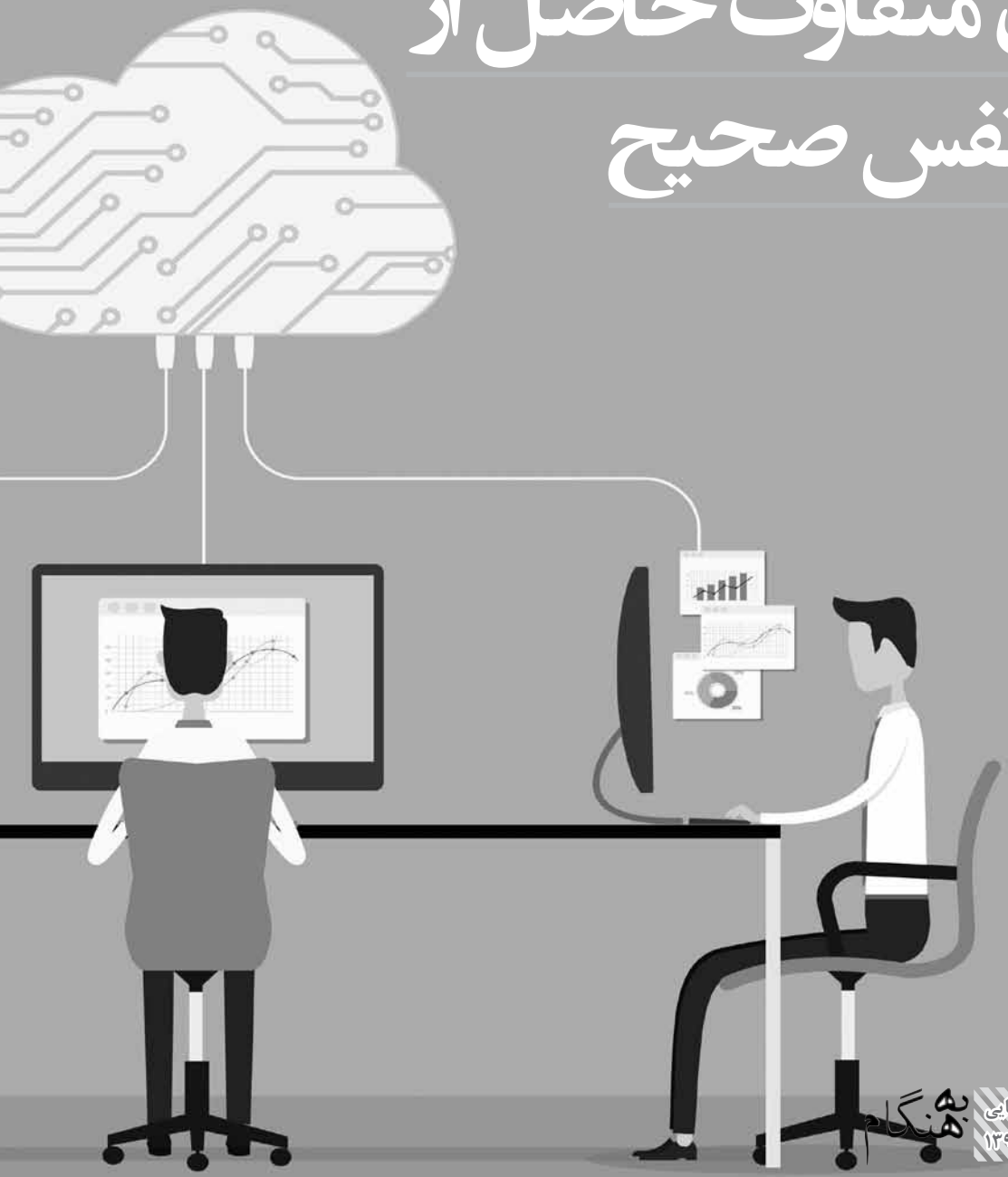
خودتان را برای پرداخت هزینه نوآوری آماده کنید. بدون شک در مسیری که سراسر آزمون و خطاست، احتمال شکست نیز وجود دارد. شما باید قدرت ریسک‌پذیری بالایی داشته باشید و پرسنل خود را برای نوآوری‌های تازه تشویق کنید. ویژگی ذاتی نوآوری این است که قدرت باورنکردنی را به کسب و کار شما می‌دهد. پس بهای رسیدن به این گنج بزرگ را بپردازید و آن را به دست بیاورید.

پرستیژ مدیریتی را فراموش کنید. متأسفانه در جامعه ما که اکثر اقتصاد آن دولتی است، پشت میزنشینی و رفتار دگم و بسته تبدیل به پرستیژ کاری شده است. در کسب و کارهای خرد، مدیریت بیش از آنکه به پرستیژ نیاز داشته باشد، نیازمند حضور مؤثر در صحنه اجراء و بینش صحیح نسبت به فرآیند امور است. سعی کنید ارتباط تنگاتنگی با پرسنل خود داشته باشید و از ایده‌ها و روش‌های اجرایی آنها با خبر شوید تا در مواقع حساس قدرت تصمیم‌گیری داشته باشید و غافلگیر نشوید. البته این موضوع به معنای دخالت در امور کارمندان نیست.

منبع: سایت خبری تابناک

نویسنده: عظیم ربیع‌زاده

رفتارهای متفاوت حاصل از اعتمادبه‌نفس صحیح



اعتمادبه‌نفس در افـراد مختلف به شـکل‌های متفاوت، از تند مزاجی تا آرامش، بروز می‌کنـد. اعتمادبه‌نفس درست، شخصیت واقعی فرد را نمایش می‌دهد، برعکس اعتمادبه‌نفس کاذب بر سسـتی‌ها و نقاط ضعف سـرپوش می‌گذارد. آنچه مسـلم اسـت، افراد، بـا اعتمادبه‌نفس درسـت و واقعی، بر شـک‌ها و تردیدها مسلط هستند زیرا سرچشـمه‌ای از الهام هسـتند و خود اتفاقات اطراف را رقم می‌زنند. شـاید گفته هنری فورد بهترین تعبیر باشد: «چه فکـر کنید کـه می‌توانید و چه فکر کنید که نمی‌توانید، حق با شـما است.»

این تعبیر، که نیروی ذهنی تأثیری قدرتمنـد بـر توانایی فـرد در جهت موفقیت‌هـا دارد، در مطالعـات اخیر دانشگاه ملبورن به تأیید رسیده است. در این تحقیقات نشـان داده شده که درآمد و سرعت پیشـرفت افرادی که اعتمادبه‌نفـس بالاتری دارند، بیشـتر اسـت. اما سـؤال این است، اشخاصی که از اعتمادبه‌نفس درسـت برخوردار هسـتند چه کارهایی انجام می‌دهند که آنها را از دیگـران متمایز می‌کند. در این مقاله به ۱۲ عادت این گروه از افراد اشاره شده که می‌توان رفتارهای خود را با آنان مقایسه و همسان‌سازی کرد:

۱- سرچشمه شادی آنان از درون است

شادی عامل مهمی در اعتمادبه‌نفس اسـت، زیرا برای اطمینان از کار خود، ابتدا باید از آنچه هسـتید خوشـحال باشید. فردی که اعتمادبه‌نفس داشته باشـد، منبع شادی و خوشنودی را در فضایل، هنرها و اعمال خود جست‌وجو می‌کند، اهمیتی ندارد دیگران درباره اعمالش، چـه فکری و نظری دارند. او می‌داند که به خوبی یا به بدی آنچه که مردم فکر می‌کنند، نیست.

۲- آنان قضاوت نمی‌کنند

افـرادی کـه اعتمادبه‌نفـس دارند درباره دیگران قضاوت نمی‌کنند؛ زیرا می‌دانند که هر شخص می‌تواند چیزی برای ارائه داشته باشد. همچنین آنان برای پیشـرفت خود کسـی را به زیر نمی‌کشـند و پـا روی او نمی‌گذارند. مقایسـه کـردن، ذهن‌هـا را محدود می‌کنـد به همیـن دلیل اشـخاص، بـا اعتمادبه‌نفـس بالا وقت خـود را برای ارزیابی دیگـران هدر نمی‌دهند و نگرانـی بابـت اینکـه دیگـران چه

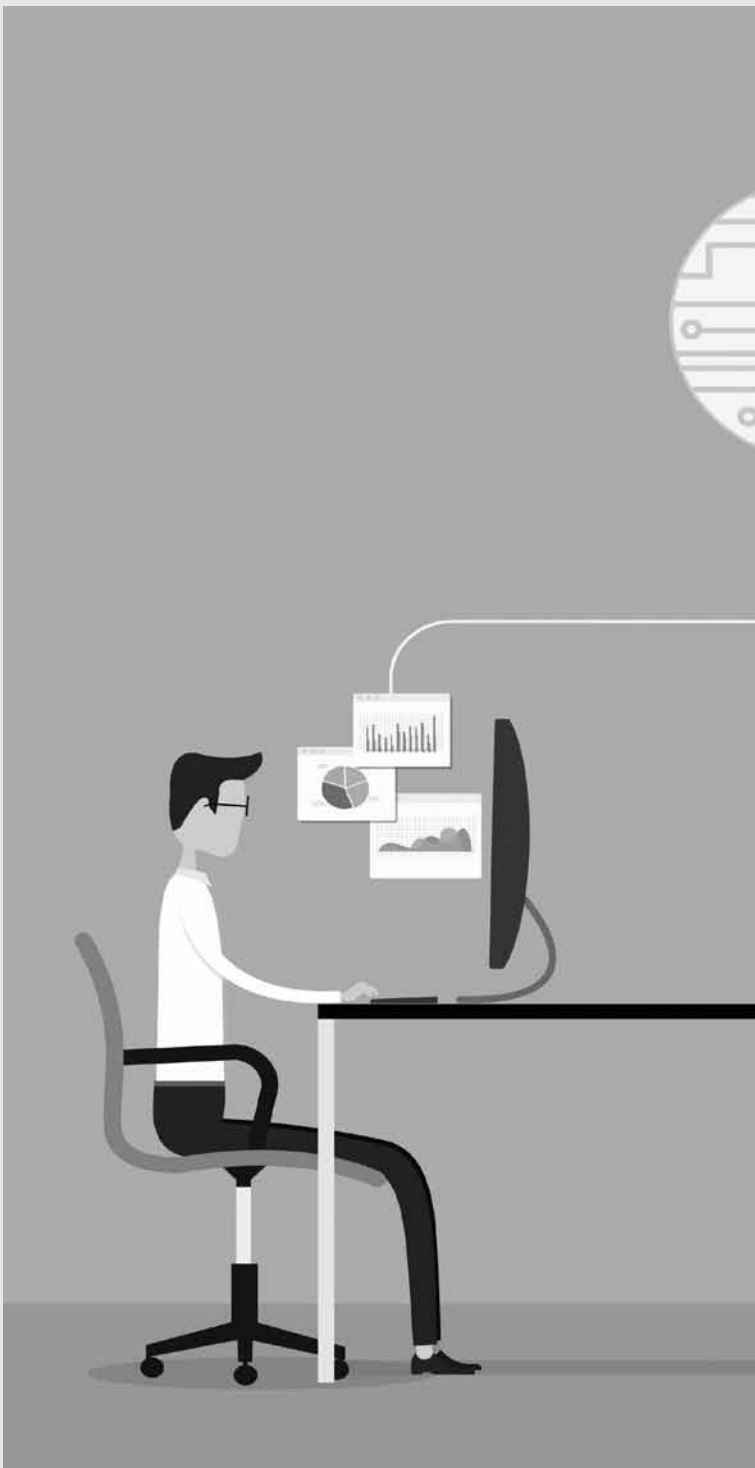
می‌کنند، ندارند.

۳- آنان به پیشنهادهایی که موافق نیستند به راحتی می‌گویند: «نه»

مطالعات دانشگاه کالیفرنیا نشان می‌دهد که اغلب مشکلات مربوط به گفتن پاسخ «نه»، به اضطراب، افسردگی و استرس فرد برمی‌گردد. افرادی که اعتمادبه‌نفس دارند، دادن پاسخ صریح را نشانه سلامتی و احترام به خود می‌دانند. هنگامی که باید بگویند «نه» از گفتن عباراتی مانند «فکر نمی‌کنم بتوانم» یا «مطمئن نیستم» پرهیز می‌کنند. آنان به خوبی می‌دانند قبول نکردن تعهد جدید، احترام به تعهدات موجود است و فرصتی را برای انجام این تعهدات فراهم می‌کنند.

۴- آنان کمتر صحبت می‌کنند و بیشتر گوش می‌دهند

فردی که اعتمادبه‌نفس بالایی داشته باشد، بیشتر از اینکه صحبت کند، گوش می‌دهد؛ زیرا اصراری برای اثبات خود ندارد و می‌داند از طریق شنیدن و توجه به دیگران می‌تواند به دانش خود بیفزاید و از این طریق رشد کند.



۵- با اطمینان خاطر سخن می‌گویند

به ندرت افرادی که اعتمادبه‌نفس واقعی دارند، از عباراتی مانند «مطمئن نیستم» و یا «فکر می‌کنم» استفاده می‌کنند. این افراد کلام خود را مثبت بیان کرده و می‌دانند مردم به فردی که نتواند با آرامش و اطمینان سخن بگوید، گوش نمی‌دهند.

۶- آنان به دنبال پیروزی‌های کوچک هستند

افرادی که اعتمادبه‌نفس دارند از چالش‌ها و رقابت‌ها استقبال می‌کنند حتی اگر در این مسیر پیروزی‌های کوچکی نصیب آنان شود. با کسب مجموعه‌ای از پیروزی‌های کوچک تا مدت‌ها اعتمادبه‌نفس بالای شما حفظ می‌شود.

۷- آنان ورزش می‌کنند

مطالعات در مرکز تحقیقاتی انتاریوی شرقی نشان می‌دهد، افرادی که به مدت ۱۰ هفته، و در هر هفته دو بار ورزش می‌کنند، از احساس بهتری در اجتماع، محیط‌های آموزشی و ورزشی برخوردار هستند.

۸- آنها در پی توجه دیگران نیستند

افرادی که همیشه در پی توجه دیگران هستند، در جامعه محبوب نیستند. افراد با اعتمادبه‌نفس، می‌دانند ارائه شخصیت واقعی، نه تنها از سعی در اثبات خود به دیگران مهم‌تر است بلکه تأثیرپذیری بیشتری هم دارد. مردم خیلی سریع متوجه رفتارها می‌شوند و هنگامی که رفتارهای شما درست باشد، به شما علاقه‌مند و جذب می‌شوند و منشأ رفتار صحیح، اعتمادبه‌نفس است. وقتی از اعتمادبه‌نفس برخوردار باشید، مرکز توجه هستید و زمانی که هر فردی در کار خود نیاز به کمک داشته باشد، به سراغ شما می‌آید.

۹- آنها ترسی از کار اشتباه ندارند

فردی که اعتمادبه‌نفس دارد، از اینکه ثابت شود کارش اشتباه بوده، هراسی ندارد. او دوست دارد ایده‌های خود را عملی کند تا درستی آنها را بیآزماید، زیرا از اشتباهات خود درس می‌گیرد. وی از ظرفیت‌های خود به خوبی آگاه است و ترسی از اشتباه ندارد.

۱۰- آنها ریسک می‌کنند

افرادی که اعتمادبه‌نفس دارند هیچ فرصتی را از دست نمی‌دهند. به فکر خطاها نیستند بلکه به خود می‌گویند: هیچ چیز نمی‌تواند مرا متوقف کند، حتماً می‌توانم. به خاطر ترس، دست از کار نمی‌کشند زیرا می‌دانند اگر تلاش نکنند موفق هم نمی‌شوند و از شکست‌های خود درس می‌گیرند.

۱۱- دیگران را تجلیل می‌کنند

شخصیتی که متزلزل باشد نسبت به همه چیز تردید دارد، به همین دلیل دیگران را زیر ذره‌بین قرار داده و آنان را به نقد می‌کشد تا از این طریق خود را به اثبات برساند. برون‌گرایی را جایگزین درون‌گرایی کرده و مشتاقانه منتظر عملکرد دیگران و منفعت حاصل از آن، هستند. نتیجه طبیعی این رفتار و دیدگاه، تمجید از اطرافیان است.

۱۲- برای درخواست کمک، نگرانی ندارند

یک فرد با اعتمادبه‌نفس بالا، می‌داند درخواست کمک، وی را ضعیف یا کم‌هوش نشان نمی‌دهد. او از نقاط ضعف و قوت خود به خوبی آگاه است و به کمک دیگران نقاط ضعف خود را پوشش می‌دهد. همچنین می‌داند یادگیری از شخص آگاه‌تر و خبره‌تر، یکی از بهترین راه‌های پیشرفت است.

منبع: روزنامه دنیای اقتصاد

مترجم: پیام محجوبی

تجربه غواصی در آب‌های عمیق با «اگزوسوت»

احتمالاً فیلم‌ها و عکس‌هایی را مشاهده کرده‌اید که در آنها فردی لباسی بیش از اندازه بزرگ و خنده‌دار را به تن کرده تا وارد آب‌های عمیق دریا شود. تا پیش از معرفی زیردریایی‌ها و کپسول‌های اکسیژن قابل حمل که توانایی دسترسی به آب‌های عمیق را فراهم می‌کنند از این لباس‌های غواصی برای کاوش در زیر آب استفاده می‌شد. اکنون به نظر می‌رسد یک لباس غواصی جدید و پیشرفته به نام "اگزوسوت" بار دیگر قصد دارد خاطره لباس‌های غواصی قدیمی را زنده کند.

اگزوسوت همانند لباس فضانوردان عمل می‌کند؛ اما به جای محافظت از فرد در برابر عناصر فضایی دسترسی وی به آب‌های عمیق را امکان‌پذیر می‌کند. اگزوسوت از یک سیستم غواصی اتمسفری برای حفظ فشار داخل لباس تا عمق ۱۰۰۰ فوت (۳۰۵ متر) زیر سطح آب بهره می‌برد و این در شرایطی است که همچنان چابکی و انعطاف‌پذیری خود را حفظ می‌کند.

ذخیره اکسیژن این لباس غواصی در مجموع تا ۵۰ ساعت دوام می‌آورد. همچنین، اگزوسوت دارای چهار موتور ۱/۶ اسب بخاری برای حرکت در آب است. وزن این لباس غواصی با توجه به پیکربندی آن بین ۲۲۶ تا ۲۷۲ کیلوگرم است. یک سیستم ارتباطی کارآمد نیز در آن تعبیه شده است. البته تجربه حضور در زیر آب با این لباس غواصی جذاب ارزان نخواهد بود و باید برچسب قیمت بیش از یک میلیون دلاری آن را بپردازید.

کشف بقایای بزرگ‌ترین کشتی بادبانی در کلمبیا

"خوان مانوئل سانتوس" رئیس جمهوری کلمبیا از کشف کشتی بادبانی "سن خوسه" که به گفته وی یکی از بزرگ‌ترین یافته‌های شناسایی شده میراث زیرآبی در تاریخ بشریت است، خبر داده است.

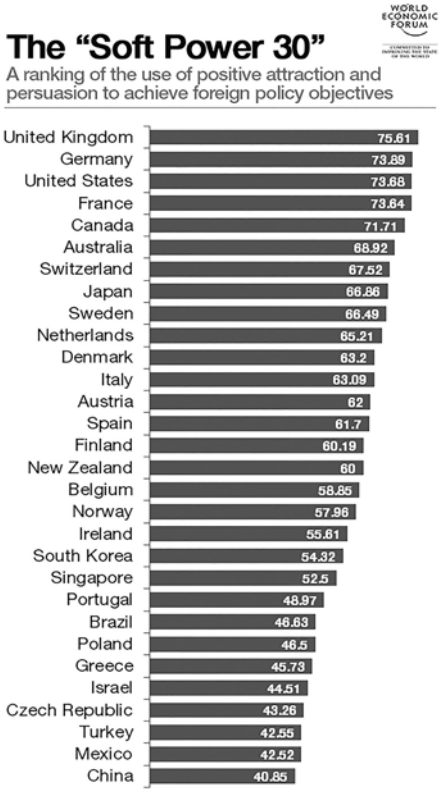
سانتوس فاش کرد که این کشتی در ۲۷ نوامبر ۲۰۱۵ (۶ آذر) کشف شد اما از فاش کردن محل دقیق آن خودداری کرده است.

وی گفت که به این دلیل که کشف کشتی، یک مسئله دولتی است، وی تنها مقام دولتی خواهد بود که در مورد این کشف اطلاع دهد.سانتوس افزود: این کشتی توسط مؤسسه انسان‌شناسی و تاریخ کلمبیا و با کمک نیروی دریایی و دانشمندان بین‌المللی در نزدیکی سواحل کارائیب کلمبیا پیدا شد. به عقیده وی، کشف مکان غرق شدن کشتی سن خوسه، یک رویداد علمی است که به یاد می‌آورد که تاریخ کلمبیا، شامل حوادث دوره‌های بسیار متفاوت است که از سوی هزاران نفر که بخشی از حافظه ملی هستند، رخ داده است. این کشتی مجهز به ۶۰ توپ و حامل ۶۰۰ سرنشین، در سال ۱۷۰۸ میلادی (۳۰۷ سال پیش)، شهر "کاتاخنا د ایندیاس" واقع در غرب کلمبیا را با محموله‌ای از سکه و شمش طلا، نقره و سنگ‌های قیمتی که به گفته محققان ارزش آن به پنج میلیارد دلار می‌رسد، ترک و به سوی اسپانیا حرکت کرده بود. در ۸ ژوئن ۱۷۰۸ بود که در جریان جنگ جانشینی، سن خوسه مورد حمله توپخانه یک کشتی دزدان دریایی انگلیس قرار گرفت و غرق شد.

عمیق‌ترین چاه جهان

عمیق‌ترین چاه پله‌ای جهان در ایالت راجستان هند. همه این پله‌ها را با سطل آب می‌آمدند بالا.

این کشورها بیشترین قدرت نرم دنیا را دارند



در رده مجمع جهانی اقتصاد از کشورهای با بالاترین قدرت نرم در دنیا، چین با وجود سرمایه‌گذاری قابل توجه در منابع قدرت نرم، در رتبه ۳۰ فهرست جای گرفته است.

براساس رتبه‌بندی ارتباطات پورتلند، انگلستان در صدر فهرست قدرت‌های نرم جهان جای دارد. این رتبه‌بندی، کشورها را با شش معیار اعتبار و نفوذ – دولت، فرهنگ، آموزش، تعامل جهانی، تشکیلات اقتصادی و دیجیتال – با استفاده از داده‌های حاصل از تأثیر عملکرد دولت‌ها در فیسبوک و ComRes که نظرسنجی‌هایی در سطح بین‌المللی انجام می‌دهد، مورد ارزیابی قرار می‌دهد.

اصطلاح قدرت نرم (soft power) برای نخستین بار توسط پروفسور جوزف نای در سال ۱۹۹۰ مورد استفاده قرار گرفت. وی معتقد است که دولت‌های مدرن می‌توانند از جاذبه‌های مثبت و تشویق (به جای اجبار و تطمیع) برای دستیابی به اهدف خود استفاده کنند. از نظر پروفسور نای، رتبه‌بندی پورتلند "روشن‌ترین تصویر را از قدرت‌های نرم جهان" ارائه می‌کند. براین اساس، انگلستان به دلیل فرهنگ (ستاره‌های شناخته شده موسیقی و تیم‌های فوتبال)، دیجیتال و تعامل جهانی در صدر فهرست قدرت‌های نرم جهان قرار دارد. آلمان نیز جایگاه دوم این فهرست را مدیون بالاترین سطح اعتماد عمومی جهانی برای فعالیت‌های صحیح در بخش امور خارجه است. آمریکا به دلیل آموزش، فرهنگ و دیجیتال و با وجود برداشت‌های منفی از سیاست خارجی این کشور، در رتبه سوم جای دارد. با وجود سرمایه‌گذاری قابل توجه در منابع قدرت نرم، چین در رتبه ۳۰ این فهرست جای گرفته است و رژیم صهیونیستی به دلیل امتیاز بالا در بخش دیجیتال در رتبه ۲۶ قرار گرفته است. پورتلند تنها مرجع سنجش تأثیرگذاری کشورها نیست. در فهرست اخیر قدرت‌های نرم جهان که توسط مجله مونوکل (Monocle) تهیه شده است آمریکا، آلمان و انگلستان رتبه‌های اول تا سوم را به خود اختصاص داده‌اند.

باهوش‌ترین کشورهای جهان هنگامی که پای علم وسط می‌آید

اگر در پی حل کردن بزرگ‌ترین مشکلات دوران خود - از تغییرات آب و هوایی تا امنیت غذایی و عدم گسترش سلاح‌های هسته‌ای - هستیم به دانشمندان بیشتری نیز نیاز داریم. تا حدودی به همین دلیل است که سازمان همکاری اقتصادی و توسعه (OECD) جریان دریافت مدارک دانشگاهی در ۴۰ پیشرفته‌ترین کشور جهان را پیگیری می‌کند.

این مرکز به تازگی گزارش رتبه‌بندی علم، فناوری و صنعت که شامل داده‌ها تا سال ۲۰۱۲ می‌شوند را منتشر کرده است.

این رده‌بندی بر اساس درصد سرانه مدارک اعطاء شده در زمینه علم، فناوری، مهندسی یا ریاضی (STEM) شکل گرفته است و از این رو مقایسه‌ای عادلانه بین دو کشور با جمعیت‌های مختلف محسوب می‌شود. در ادامه باهوش‌ترین کشورهای جهان هنگامی که بحث مدارک علمی مطرح می‌شود را معرفی می‌کنیم.

۱۰- ۲۵ درصد از دانشجویان در پرتغال با یک مدرک STEM فارغ‌التحصیل می‌شوند. این کشور بیشترین میزان دانش‌آموخته دکترا برابر با ۷۲ درصد را بین ۴۰ کشور مورد بررسی دارد که در بخش آموزش و پرورش کار می‌کنند.

۹- ۲۵ درصد از دانشجویان در اتریش با یک مدرک STEM فارغ‌التحصیل می‌شوند. این کشور از نظر تعداد دانش‌آموختگان دکترا که در سن کار قرار دارند رده دوم را به خود اختصاص داده است.

۸- با وجود لغو معافیت‌های مالیاتی برای سرمایه‌گذاری‌های تجاری در زمینه پژوهش و توسعه، مکزیک شاهد افزایش آمار خود از ۲۴ درصد در سال ۲۰۰۲ به ۲۵ درصد در سال ۲۰۱۲ بوده است.

۷- استونی (۲۷ درصد) یکی از بالاترین درصدهای بانوان دانش‌آموخته STEM را با ۴۱ درصد در سال ۲۰۱۲ داشته است.

۶- یونان طی سال ۲۰۱۳ تنها ۰/۰۸ درصد از تولید ناخالص داخلی خود را در زمینه پژوهش هزینه کرده که یکی از پایین‌ترین آمارهای گزارش شده در میان کشورهای توسعه یافته است. شاید این مسئله افت نرخ دریافت مدرک STEM از ۲۸ درصد در سال ۲۰۰۲ به ۲۶ درصد در سال ۲۰۱۲ را توضیح دهد.

۵- در فرانسه (۲۷ درصد) بیشتر پژوهشگران به جای دولت یا دانشگاه‌ها در بخش صنعت استخدام می‌شوند.

۴- فنلاند (۲۸ درصد) بیش از هر کشور دیگری در زمینه پزشکی پژوهش منتشر می‌کند.

۳- سوئد (۲۸ درصد) پس از نروژ بیشترین رایانه مورد استفاده در سر کار را دارد. بیش از سه چهارم کارگران در این کشور سر کار خود از رایانه استفاده می‌کنند.

۲- آلمان (۳۱ درصد) جایگاه سوم بیشترین میانگین سالانه تعداد خام دانش‌آموختگان STEM با حدود ۱۰ هزار نفر را پس از آمریکا و چین به خود اختصاص داده است.

۱- کره جنوبی (۳۲ درصد) بیشترین میزان افت را نسبت به آمار ۳۹ درصدی سال ۲۰۰۲ داشته؛ اما همچنان جایگاه نخست خود را در صدر فهرست دانش‌آموختگان STEM سازمان همکاری اقتصادی و توسعه حفظ کرده است.

در مجموع، ۴۰ کشور برتر جهان از نظر تحصیل علوم شاهد کاهش مدارک STEM از ۲۳ درصد در سال ۲۰۰۲ به ۲۲ درصد در سال ۲۰۱۲ بوده‌اند.

برنامه مکتوب داشته باشید

- به برنامه مکتوب اهمیت بدهید.
- اولویت‌های خود را به ترتیب شماره‌گذاری کنید.
- هر روز حداقل یک هدف را در نظر گرفته، بکوشید آن را محقق سازید.
- در زمان‌بنـدی خود طوری عمل کنید که ابتدا مهم‌ترین کارتان را انجام دهید.
- تلاش کنید اولین ساعت کاری شما سودمند باشد.
- به خودتان و اولویت‌بندی که انجام داده‌اید اعتماد کنید.
- به هیچ کسی اجازه ندهید وقت شما را تلف کند. جای تعارف و کم‌رویی نیست، به صراحت بگویید "نه".
- هنگام آشفتگی خود را نبازید، از فرد آگاهی راهنمایی بگیرید.
- با خود مدارا نکنید، زمان‌های پرت خود را به حداقل برسانید.

موفقیت در زندگی یعنی اجرای درست اصل "حذف انتخاب"، انتخاب کارها و اهداف باارزش در مقابل فعالیت‌های بیهوده و بی‌ارزش. با این کار می‌توان با صرف زمان کمتر به اهداف بزرگ‌تری دست یافت.

نوآورترین کشورهای جهان

یک کشـور آسـیایی رتبه اول را در فهرست نوآورترین کشورهای جهان به دست آورده است.

به گـزارش خبرآنلاین، بلومبرگ گزارش داد؛ کـره جنوبی، ژاپـن، آلمان و فنلانـد به ترتیب نوآورترین کشورهای جهان شناخته شده‌اند.

ارزیابی کشورهای نوآور جهان از سال ۲۰۰۷ میلادی توسط بلومبرگ انجام می‌شود.

بلومبـرگ بـرای ایـن ارزیابـی اطلاعـات بیـش از ۲۰۰ کشـورجهان را از منابعـی نظیر صندوق بین‌المللی پول، بانک جهانی، سـازمان همکاری‌هـای اقتصـادی و توسـعه و مرکـز مطالعات علمی، آموزشی و فرهنگی سازمان ملل جمع‌آوری و با مقایسه آنها، نوآورترین کشورهای جهـان را معرفـی می‌کنـد. در ایـن ارزیابـی کشورهای جهان از لحاظ توانایی و ظرفیت کلی نوآوری مقایسه می‌شـوند. معیارهای شش‌گانه ایـن ارزیابـی عبارتنـد از تحقیقات و توسـعه، تولیدات، کمپانی‌های پیشرفته، تحصیلات عالی، کارکنان تحقیقاتی و ثبت اختراع.

رتبه	اقتصاد	امتیاز کل	شدت تحقیق و توسعه	ارزش افزوده تولید	بهره‌وری	تراکم شرکت‌های های‌تک	بازده ثالث	تراکم پژوهشگران	فعالیت‌های ثبت اختراع
1	کره‌جنوبی	91.31	2	1	39	2	1	6	2
2	آلمان	85.54	8	3	32	5	17	14	3
3	سوئد	85.21	5	46	16	9	16	5	8
4	ژاپن	85.07	3	13	29	5	34	9	1
5	سوئیس	84.96	7	8	3	10	25	13	5
6	سنگاپور	84.54	17	5	5	13	2	7	24
7	فنلاند	83.8	4	18	26	23	4	3	7
8	آمریکا	82.84	10	26	8	1	37	21	4
9	دانمارک	81.4	6	22	13	21	18	2	10
10	فرانسه	80.39	15	39	15	4	12	18	11
11	رژیم‌صهیونیستی	79.81	1	35	35	7	29	1	20
12	روسیه	78.85	31	27	18	8	3	27	15
13	اتریش	78.45	9	11	14	30	7	11	13
14	نروژ	77.07	21	43	1	12	24	8	19
15	ایرلند	76.67	24	7	12	25	6	24	22

۹ عبارتی که به زبان آوردنشان در محل کار، شما را غیرحرفه‌ای جلوه خواهد داد

احتمالاً شما هم درباره مکالمات کاری و قواعد سخنرانی‌های رسمی مطالب زیادی خوانده‌اید و اطلاعات زیادی درباره آن دارید. اما همین موضوع ممکن است باعث شود اهمیت مکالمات غیررسمی در محیط‌های کاری و با همکاران از قلم انداخته شود

مکالمات خودمانی در محیط کار می‌توانند تأثیری درازمدت بر نگرش همکارانتان نسبت به شما داشته باشند. وقتی در محل کار با دیگران به گفتگو می‌پردازیم، اغلب مواقع تأثیر کلمات و عباراتی که به کار می‌بریم را فراموش می‌کنیم. در ادامه می‌توانید نگاهی بیندازید بر ۹ عبارتی که می توانند به شکلی ناخواسته، ما را در نظر همکارانمان غیرحرفه‌ای جلوه دهند

۱- «چقدر خسته‌ام»

وقتی به همکاران خود می‌گوییم هنگام کار چقدر خسته هستیم، به صورت غیرمستقیم به آنها این پیام را منتقل می‌کنیم که نسبت به کاری که انجام می‌دهیم اشتیاقی نداریم. ابراز این عدم علاقه‌مندی به شغل، مطمئناً مسیر خوبی برای رسیدن به موفقیت در محل کار نیست.

۲- «به رئیس چیزی نگو»

تلاش برای ترغیب همکاران به دور زدن مقام مسئول، راهی غیرمسئولانه برای دست‌وپنجه نرم کردن با مشکلاتی است که در محیط کار روی می‌دهند. اگر چیزی هست که نمی‌خواهید بالادستی‌هایتان از آن مطلع شوند، آن را پیش خودتان نگه دارید و خیلی سریع در صدد حل مشکل مورد نظر اقدام کنید. رئیس و همکاران شما از این بابت سپاسگزار شما خواهند بود.

۳- «باورت می‌شود؟»

با پرسیدن این سؤال آن هم با لحنی حاکی از شک و تردید، واضح است که سعی دارید در سرزنش چیزی یا کسی برای خود شریک جرم پیدا کنید. موضوع صحبت هر چه که باشد، از وظیفه‌ای خاص گرفته تا خود رئیس یا یکی از همکاران، به زبان آوردن این عبارت شما را تحریک‌پذیر و قضاوت‌گر نشان خواهد داد.

۴- «حوصله‌ام سر رفته است»

اینکه به همکارانتان اجازه دهید بفهمند شغل ساده‌ای که دارید آن چیزی نیست که برای باقی عمر خود متصور بوده‌اید، قطعاً راه خوبی برای پیشی گرفتن از آنها نیست. توصیه می‌شود حتی اگر از موقعیت فعلی خود راضی نیستید، این موضوع را با کسی مطرح نکنید و برای رسیدن به موقعیتی که مد نظرتان است تلاش بیشتری از خود نشان دهید..

۵- «چقدر اضطراب دارم»

آیا می‌خواهید تمام همکارانتان بدانند قادر نیستید از پس امورات محول شده به خود بر بیایید؟ یکی از ساده‌ترین روش‌های آن این است که به آنها بگویید اضطراب دارید. اگر دست به کار نشوید احساس از دست دادن کنترل اوضاع و غرق شدن در کاری که باید انجام دهید همراه این اضطراب به سراغ شما خواهد آمد و این آن تصویری نیست که بخواهید از خود در محیط کار منعکس کنید.

۶- «به من اعتماد کن، من می‌دانم»

هر وقت خواستید این عبارت را به کار بگیرید، در نظر داشته باشید که پیش نرفتن اوضاع طبق برنامه‌ریزی، بلافاصله باعث شرمندگی شما خواهد شد. حواستان به تکبر خود باشد. اجازه ندهید بقیه تصور کنند شما برای نظرات دیگران ارزشی قائل نیستید

۷- «نمی‌دانم چطور باید این کار را انجام دهم»

متأسفانه مسئولیت ما به عنوان انسان این است که خود را با شرایطی که زندگی پیش روی ما قرار می‌دهد وفق دهیم و اجازه ندهیم از ادامه راه باز بمانیم. وظیفه ما در محل کارمان نیز همین است. اگر دانش این را نداریم که کاری را بدون ایراد به انجام برسانیم، باید ببینیم چگونه می‌شود این دانش را فرا گرفت. پس به جای نشستن و شکایت کردن، ببینید چطور می‌توانید شیوه صحیح انجام کارها را یاد بگیرید.

۸- «بیا وانمود کنیم چنین اتفاقی نیفتاده است»

تمایل به نادیده گرفتن اشتباهات رخ داده نشان‌دهنده نوعی بی‌خیالی و بی‌توجهی است که در محیط‌های کاری تحمل نخواهد شد. احترام قائل نبودن برای انجام کارها به شیوه درست و به نمایش گذاشتن آن، در نهایت فقط به ضرر شما تمام خواهد شد و نفعی در بر نخواهد داشت.

۹- «خدای من! شنیده‌ای برای — چه اتفاقی افتاده است؟»

غیبت کردن هیچگاه ما را به جایی نرسانده است، به ویژه در محیط کار. با اینکه کار سختی به نظر می‌رسد، اما همه ما می‌توانیم جلوی زبان خود را بگیریم. نه مدیران و نه همکاران ما، هیچکدام علاقه‌ای به شنیدن داستان‌های ما ندارند. بنابراین بهتر است آنها را برای زمان دیگری نگه داریم .

قابل توجه اساتید، پژوهشگران و دانشجویان علوم و فنون دریایی

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

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؛
- خدمات بندری، دریایی، کشتیرانی و لایروبی؛
- اقیانوس‌شناسی و فیزیک دریا.

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

پیشاپیش از بذل توجه کلیه محققان و پژوهشگران دریایی کمال تشکر را داریم.

باسپاس

سردبیر فصلنامه «به‌هنگام»

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: ۸۴۳۹۷۰۰۵-۰۲۱ فاکس: ۸۸۰۲۵۵۵۸-۰۲۱ کد پستی: ۱۴۳۹۶۳۴۵۶۱

پست الکترونیک: update@asiaclass.org

تعرفه چاپ آگهی در فصلنامه «به‌هنگام»

نشـریه تخصصی «به‌هنگام»، هر ۳ ماه یکبار و در حال حاضر به شـمارگان ۱۰۰۰ نسخه منتشر و برای مالکان کشتی، کشتی‌سازی‌ها، سازمان‌ها و نهادهای مرتبط با صنایع دریایی ارسال می‌شود.

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

هزینه تهیه آگهی‌هایی که طراحی و تنظیم آنها به فصلنامه "به‌هنگام" ارجاع شـود، بر اسـاس مبلغ اعلام شـده مجری طرف قرارداد فصلنامه دریافت می‌شود.

قرارداد چاپ آگهی

قرارداد زیر فی‌مابین ..... به نشانی:..... .....
..... و به شماره تماس.....که «کارفرما» نامیده می‌شود از یک طرف و فصلنامه «به‌هنگام» به نشانی: تهران، خیابان کارگر شمالی، خیابان پنجم، پلاک ۳۱، کدپستی ۱۴۳۹۶-۳۴۵۶۱ و شماره تماس ۰۲۱۸۴۳۹۷۰۰۵ که «پیمانکار» خوانده می‌شود 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 "به‌هنگام" منتشر خواهد شد و هزینه آن به مبلغ:.....

طی چک/ فیش بانکی به شماره.....به حساب بانکی شماره ۰۱۰۶۸۲۸۲۸۲۰۰۲ نشریه «به‌هنگام» نزد بانک ملی پرداخت شد.

امضاء پیمانکار:

امضاء کارفرما:

تعهدات پیمانکار

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

آینده‌نگاری کشتیرانی ۲۰۲۰

ناشر: ستاد توسعه فناوری و صنایع دانش‌بنیان دریایی

تاریخ انتشار: ۱۳۹۴

کتاب آینده‌نگاری کشتیرانی که توسط شرکت DNV منتشر شده در ستاد توسعه فناوری و صنایع دانش بنیان دریایی ترجمه و به چاپ رسید.

ستاد توسعه فناوری و صنایع دانش‌بنیان دریایی در راستای رسالت خود در حمایت از ایجاد و تقویت زیرساخت‌های علمی، فناوری و نوآوری دریایی و رصد فعالیت‌ها و منابع بین‌المللی اقدام به ترجمه و انتشار کتاب حاضر با عنوان آینده‌نگاری فناوری‌های کشتیرانی ۲۰۲۰ در کارگروه مطالعات و برنامه‌ریزی کرده است. لذا تصمیم‌سازان و مدیران کشوری با آگاهی و اطلاعات بیشتری قادر به سرمایه‌گذاری روی فناوری‌های مناسب خواهند بود.

در این کتاب براساس روندها و پیشران‌های توسعه علم و فناوری در جهان و احتمال تغییرات در رشد اقتصاد جهانی و اعمال قوانین زیست‌محیطی سختگیرانه‌تر توسط نهادهای بین‌المللی، که دو عدم قطعیت اصلی در عصر حاضر است، چهار سناریوی ممکن تدوین شده است. بر اساس این سناریوها، امکان پیش‌بینی آینده و رشد فناوری‌های گوناگون تا سال ۲۰۲۰ فراهم شده است. در ادامه اقدام به طراحی و ساخت مدل شبیه‌سازی برای تعیین فناوری‌هایی که تا سال ۲۰۲۰ احتمالاً مورد استفاده قرار خواهند گرفت شده است. متغیرهای فراوانی مانند افق‌های سرمایه‌گذاری، هزینه‌های سوخت، الگوهای عملیاتی و خطرپذیری در این صنعت در نظر گرفته شده است؛ و در انتها گریزی به وضعیت احتمالی توسعه فناوری، چگونگی تغییر جهان و اثرات آن بر کشتیرانی پس از سال ۲۰۲۰ زده شده است.

امید است این کتاب راهنمایی برای مدیران، کارشناسان و خبرگان عرصه دریایی علی‌الخصوص حوزه کشتیرانی و راهگشایی برای تسریع و پیشرفت و آبادانی این مرز و بوم باشد.

درخواست سازمان ملل از IMO برای اجرای توافقنامه پاریس

دبیرکل سازمان ملل در دیداری با دبیرکل سازمان بین‌المللی دریانوردی خواستار اجرایی شدن کنوانسیون پاریس شد.

به گزارش گروه بین الملل مانا، بان کی مون به عنوان دبیر کل سازمان ملل در دیدار خود با آقای کیم لیتاک در لندن بر نقش سازمان بین‌المللی دریانوردی برای حفاظت از محیط زیست به واسطه اجرایی شدن توافقنامه پاریس تأکید کرد و خواستار عملی شدن آن شد.

بر اساس این گزارش، توافقنامه پاریس بر مجموعه‌ای از تمهیداتی در جهت تغییرات آب و هوایی زمین دلالت می‌کند و از سوی اعضای سازمان ملل در خصوص اقداماتی برای کنترل گرم شدن هوا به کمتر از دو درجه تصویب شده است.

این توافقنامه مورد انتقاد بسیاری از کشتی‌داران و گروه‌های لابی‌گرایانه قرار گرفته است که دلیل اصلی آن عدم قید هیچگونه مسئولیت و نقشی برای سازمان بین‌المللی دریانوردی و کشتیرانی‌ها برای اجرایی شدن آن است.

بان کی مون در این دیداراز دستاوردهای سازمان بین‌المللی دریانوردی در خصوص بهینه‌سازی مصرف سوخت که تاکنون به نتیجه رسیده است تجلیل کرد و از دو قانون مربوط به بهینه‌سازی شامل شاخص بهینه‌سازی مصرف انرژی با بهره‌گیری از طرح‌های جدید کشتی و طرح‌های مدیریتی برای اجرایی شدن مصرف بهینه سوخت نام برد که توسط سازمان بین‌المللی دریانوردی عملی شد.

سومین قانون بر مالیات سوخت دلالت می‌کند که به دلیل تناقضات فراوان هنوز در مراحل اولیه اجرای شدن توسط اعضای سازمان بین‌المللی دریانوردی به سر می‌برد و تنها گزارش میزان CO_2 جهانی آن تاکنون عملی شده است.

بان کی مون همچنین از این سازمان به دلیل نجات جان صدها هزار مهاجر غیرقانونی در دریای مدیترانه تقدیر و تشکر کرد.

مؤسسه رده‌بندی ایتالیا به ایران می‌آید

مؤسسه رده‌بندی RINA ایتالیا اعلام کرد که در تلاش است تا بزودی فعالیت تأیید اســتانداردهای ایمنی و محیط‌زیستی و رده‌بندی کشتی‌های ایرانی، را آغاز کند و در میانه داغ شــدن رقابت برای ورود به بازارهای ایران، گوی ســبقت را از رقیبان خود برباید.

شرکت‌های کشــتیرانی و تمامی کشتی‌ها بدون اخذ گواهینامه‌های استاندارد این گونه مؤسســه‌های رده‌بندی، نمی‌توانند به بنادر بین‌المللی وارد شوند و یا از بیمه‌های بین‌المللی استفاده کنند. مؤسسه رده‌بندی رینا اعلام کرد که با مؤسسه رده‌بندی آسیا در ایران قرارداد امضاء کرده است. بر این اساس این شرکت ایتالیایی می‌تواند خدمات رده‌بندی خود را به شــرکت‌های کشــتیرانی ایرانی ارائه کند. بر اساس قوانین ایران، شرکت‌های خارجی برای ارائه خدمات رده‌بندی به کشتی‌های با پرچم ایران باید به صورت مشترک با شرکت‌های داخلی همکاری کنند. پائولو مورتــی، مدیر بخش دریایــی RINA، روز ۲۹ دی ۱۳۹۴ به خبرگزاری رویترز، گفت: "امیدواریم که در حداکثر یک ماه بتوانیم نخســتین کشــتی ایران را تحت رده‌بندی خود بیآوریم."

مورتــی اعلام کرد که رینا قصــد دارد خدمات خود را به بزرگ‌ترین شــرکت نفتکش ایران، یعنی شرکت ملی نفتکش (NITC)، کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران (IRISL)، بزرگ‌ترین شرکت حمل کانتینری و فله خشک، ارائه کند.

مورتــی گفــت: "ما مجبور بودیم بــرای اینکه خدمات رده‌بنــدی خود را برای کشــتی‌های ایران شــروع کنیم، با یکی از دو مؤسسه رده‌بندی این کشور قرارداد ببندیم." به گفته مورتی، مؤسســه رده‌بندی رینا، پیــش از این در بازارهای ایران فعالیت نکرده است و برای نخستین بار در سال ۲۰۱۶ وارد بازارهای ایران می‌شود.

برگزاری دوره آموزشی جامع آیین‌نامه بین‌المللی مدیریت ایمنی شناورها (ISM code) توسط مؤسسه رده‌بندی آسیا

دوره آموزشی جامع ISM Code مشتمل بر "آشنایی با آیین‌نامه بین‌المللــی مدیریــت ایمنــی شــناورها (ISM code) ؛ ممیــزی داخلــی و وظایف فرد منتخب خشــکی (DPA)" توســط کاپیتان دودانگــه، کاپیتــان روشــنی و کاپیتان فرجی، در دی و بهمن ســال جــاری در ۶ نوبــت برای پرســنل شــرکت حفــاری اســتوان کیش برگزار شد.

انتخاب ۴۰ عضو شورای آیمو

در جلسه مجمع سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) چهل کشور برای عضویت در شورای سازمان بین‌المللی دریانوردی در سال‌های ۲۰۱۶ و ۲۰۱۷ انتخاب شدند.

در بیست و نهمین جلسه مجمع که از ۲۳ نوامبر ۲۰۱۵ در لندن با حضور ۱۷۱ کشور به علاوه سه عضو وابسته آغاز شد، ۴۰ کشور برای حضور در شورای سازمان بین‌المللی دریانوردی در دو سال آینده انتخاب شدند.

بر این اساس، کشورهایی که برای عضویت در شورای سازمان بین‌المللی دریانوردی در سال‌های ۲۰۱۶ و ۲۰۱۷ انتخاب شده‌اند، شامل ۱۰ کشور چین، یونان، ایتالیا، ژاپن، نروژ، پاناما، جمهوری کره، فدراسیون روسیه، بریتانیای کبیر و ایالات متحده آمریکا هستند که بیشترین خدمات بین‌المللی را در میان کشتیرانی دریایی ارائه کرده بودند.

همچنین کشورهایی چون آرژانتین، بنگلادش، برزیل، کانادا، فرانسه، آلمان، هند، هلند، اسپانیا و سوئد ۱۰ کشوری هستند که از میان کشورهایی که بیشتر از سایرین در تجارت بین‌المللی نقش داشتند بوده‌اند.

و در نهایت ۲۰ کشور استرالیا، باهاما، بلژیک، شیلی، قبرس، دانمارک، مصر، اندونزی، کنیا، لیبریا، مالزی، مالت، مکزیک، مراکش، پرو، فیلیپین، سنگاپور، آفریقای جنوبی، تایلند و ترکیه هستند که از میان کشورهایی که منافع خاص در حمل ونقل دریایی یا کشتیرانی داشتند و با عضویت این دولت‌ها در شورا این اطمینان به وجود می‌آمد که در این سازمان نمایندگی عادلانه جغرافیایی رعایت می‌شود.

بوگاتی این بار قایق ساخت

بوگاتی یکی از تولیدکننده‌های خودروهای گران‌قیمت و لوکس است. این خودروساز چند ماهی می‌باشد که خودروی جدیدی را عرضه نکرده است. این خودروساز قصد دارد در صنایع دیگری نظیر قایق‌سازی نیز وارد شود.

این قایق "Ninie" نام دارد و قرار است در چند مدل تولید شود. به گفته بوگاتی بدنه این قایق از تیتانیوم و فیبر کربن ساخته می‌شود. بوگاتی قصد دارد در تولید این قایق‌ها از طراحی کلاسیک خودروهای خود استفاده کند. این قایق در اندازه‌های مختلف تولید خواهد شد و قرار است کوچک‌ترین مدل ۱۳ و بزرگ‌ترین مدل ۲۷ متر طول داشته باشد. از آنجایی که این قایق‌ها نام بوگاتی را یدک می‌کشند قیمت بالای آنها شگفت‌انگیز نیست. قیمت ارزان‌ترین مدل ۲/۲ میلیون دلار خواهد بود و بزرگ‌ترین مدل نیز ۳/۵ میلیون دلار است. این در حالی است که آخرین مدل بوگاتی که قرار است سال آینده وارد بازار شود ۲/۲ میلیون دلار است.

فصلنامه صنعت حمل و نقل دریایی مجوز انتشار گرفت

با موافقت وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی، پروانه انتشار فصلنامه تخصصی "صنعت حمل و نقل دریایی" به صاحب امتیازی سازمان بنادر و دریانوردی صادر شد.

به گزارش روابط عمومی سازمان، به دنبال درخواست مرکز بررسی و مطالعات راهبردی سازمان بنادر مبنی بر اخذ مجوز چاپ و انتشار فصلنامه تخصصی صنعت حمل و نقل دریایی و با موافقت اداره کل مطبوعات و خبرگزاری‌های داخلی، مجوز انتشار این فصلنامه در شهریور ماه سال جاری صادر شد.

بنا بر اعلام مرکز بررسی و مطالعات راهبردی سازمان بنادر، فرآیند یک‌ساله درخواست و اعطای مجوز انتشار نشریه تخصصی صنعت حمل و نقل از آذر ماه سال ۹۳، در حالی به نتیجه رسید که ضرورت وجود یک نشریه علمی و انتشار نوشتارهای پژوهشی تخصصی در حوزه‌های بندری، دریایی، کشتیرانی با توجه به

توافق ۱۹۵ کشور برای خداحافظی با سوخت‌های فسیلی

نمایندگان کشورهای حاضر در کنفرانس آب و هوایی پاریس پس از گذشت دو هفته گفت‌وگو در نهایت توافقنامه جامع درباره موضوعات آب و هوایی را تصویب کردند.

برخلاف نشست پیشین تغییرات آب و هوایی سازمان ملل در سال ۲۰۰۹ در کپنهاگ، نشست پاریس با وجود بعضی اختلافات، به توافق نهایی دست یافت و ۱۹۵ کشور حاضر، این توافقنامه را تصویب کردند.

«فابیوس» وزیر امور خارجه فرانسه و رئیس کنفرانس پاریس این توافقنامه را «بلندپروازانه» خواند و بر نقش تعیین‌کننده دبیرکل سازمان ملل متحد در تهیه متن آن تأکید کرد.

توافقنامه آب و هوایی جدید که دومین سند از این نوع پس از «پروتکل کیوتو» است، برای دوره‌ای تا سال ۲۰۲۰ میلادی در نظر گرفته شده است و بر طبق آن همه کشورها بدون استثناء باید تعهدات ملی را در زمینه کاهش آلاینده‌ها و شرکت در برنامه‌های جلوگیری از تغییرات جوی و اقلیمی برعهده بگیرند.

«باراک اوباما» رئیس‌جمهوری آمریکا با استقبال از توافق ۱۹۵ کشور درباره تغییرات اقلیمی، گفت که توافق تاریخی پاریس نقطه عطفی برای جهان است.

«اوباما» که در کاخ سفید صحبت می‌کرد، با بیان اینکه توافق تاریخی به دست آمده در پاریس می‌تواند نقطه عطفی در مقابله با تغییرات اقلیمی برای جهان باشد، تأکید کرد: توافق پاریس، چارچوب پایدار مورد نیاز جهان را برای مقابله با بحران وضعیت آب و هوایی فراهم می‌کند.

وی با تأکید بر اینکه این توافق سازوکارها و اسکلت‌بندی لازم را برای اینکه به طور مستمر و مداوم با این موضوع مواجه شویم را ارائه می‌کند، افزود: توافق پاریس «بدون نقص» نیست، به ویژه وقتی نزدیک به ۲۰۰ کشور درگیر مذاکره باشند.

رئیس‌جمهوری آمریکا همچنین هشدار داده است که توافق پاریس تنها گام نخست برای متوقف کردن تغییرات اقلیمی است.

«دیوید کامرون» نخست‌وزیر انگلیس نیز گفت که توافق پاریس «گامی بلند برای آینده زمین» است.

کشورهای شرکت‌کننده در نشست پاریس پس از دو هفته مذاکرات فشرده بر سر یک بسته مشترک برای کاهش انتشار گازهای گلخانه‌ای و همچنین کنار گذاشتن استفاده از سوخت‌های فسیلی توافق کردند. همچنین این کشورها توافق کرده‌اند که میزان افزایش دمای زمین تا سال ۲۱۰۰ باید زیر دو درجه باقی بماند. امضای توافقنامه آب و هوایی پاریس ۲۲ آوریل سال ۲۰۱۶ در مقر سازمان ملل متحد در نیویورک انجام می‌شود.

جایگاه سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان تنها مرجع حاکمیتی و الزام ایفای نقش مرجعیت علمی امور بندری، دریایی و کشتیرانی بازرگانی بیش از پیش احساس می‌شد.

مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی سازمان بنادر امیدوار است با مشارکت اساتید، دانشجویان، محققان و صنعتگران، این نشریه بتواند گام مؤثری در راستای تحقق راهبردهای کلان نقشه جامع علمی کشور و هدایت مطالعات کاربردی از طریق «مسئله‌محور کردن» پژوهش‌های دریایی و بندری در کشور بردارد.

این مرکز همچنین در نظر دارد ضمن ارتقای فصلنامه از سطح علمی تخصصی به علمی پژوهشی، در کلیه حوزه‌های مرتبط با حمل و نقل دریایی به عنوان یکی از مهم‌ترین بخش‌های اقتصادی کشور، بتواند نقش مؤثری در افزایش سرانه تولید علمی و همچنین اعتلای سطح دانش و آگاهی متخصصین و علاقه‌مندان داشته باشد.

مرکز همچنین خاطرنشان می‌کند: اساتید، پژوهشگران و دانشجویان محترمی که تمایل به چاپ یافته‌های تحقیقاتی خود در قالب مقاله پژوهشی، مقاله نقد و بررسی، مقاله به صورت گزارش موردی، مقاله کوتاه، نامه به سردبیر و سایر نوشته‌های علمی تحقیقی دارند، می‌توانند نسبت به ارائه مقاله خود به دبیرخانه فصلنامه اقدام کنند.

راه‌اندازی یک رستوران دریایی در کیش

با سـرمایه‌گذاری بخش خصوصـی و حمایت سـازمان بنادر و دریانوردی، یک فروند شـناور با کاربری رسـتوران دریایی به ظرفیت ۳۴۳ نفر از سال آینده در کیش به‌آب‌اندازی خواهد شد.

دبیر کمیته وجوه اداره شـده سـازمان بنادر و دریانوری در گفتکو با مانا از راه‌اندازی رسـتوران دریایـی در آب‌هـای جزیـره کیش خبـر داد و گفـت: ایـن رسـتوران دریایی نیز قرار اسـت با سـرمایه‌گذاری بخش خصوصـی و حمایت مالی سازمان بنادر و دریانوردی راه‌اندازی شود.

عبدالکریـم رزازان با اشـاره به اینکه شـناور مورد نیاز برای این امر هم‌اکنون توسـط یکی از شرکت‌های داخلی در دست ساخت است، اذعان داشت: این شناور قابلیت پذیرش ۳۴۳ نفر مسافر را خواهد داشت. به گفته وی این شناور قرار است در آب‌های ساحلی جزیره کیش و در حوضچه‌ای که بـرای پهلوگیـری به آن اختصـاص می‌یابد، خدمات گردشگری به مسافران و گردشگران این جزیره توریستی ارائه دهد.

وی با بیان اینکه جزیره کیش از پتانسیل‌های بسـیار بالایی در جذب گردشگران در میان سایر جزایر خلیـج فارس برخوردار اسـت، اعلام کرد: در صـورت افزایش تعـداد شـناورهای تفریحی درآب‌هـای اطـراف جزیره، سـود خوبـی عاید سرمایه‌گذاران خواهد شد.

وی بیـان کرد: بدون شـک بـا افزایش تعداد شـناورهای تفریحـی در آب‌های اطـراف جزیره کیش به عنوان یکی از قطب‌های اصلی گردشگری دریایی جنوب کشـور، شاهد رونق بیش از پیش گردشـگری دریایـی در آب‌های جنوبی کشـور خواهیم بود.

رزازان در ادامـه گفته‌های خود به افتتاح یک فروند شـناور تفریحی – بـاری در جزیره کیش اشاره کرد و گفت: ۸۰ درصد از اعتبار لازم جهت ساخت این شـناور از محل تسهیلات وجوه اداره شده سازمان بنادر و دریانوردی تأمین شده و ۲۰ درصد مابقی آورده سـرمایه‌گذار بخش خصوصی بوده است.

وی با بیان اینکه کل حجم سـرمایه‌گذاری به منظور سـاخت این شناور مسافری – باری شش میلیارد و ۸۰۰ میلیون تومان بوده اسـت، اذعان داشـت: این شناور مسافری- باری ظرفیت حمل ۵۰ نفـر مسـافر و ۵۵ تـن بار را خواهد داشـت که می‌تواند گردشـگری منطقـه را متحول کند؛ چرا که این شـناور قابلیت تردد بین کشـورهای

طراحی سطل شناور برای جمع‌آوری زباله اقیانوس‌ها

شـرکت Indiegogo بـا طراحـی سـطلی شـناور، امکان جمـع‌آوری زبالـه از سـطح آب اقیانوس‌ها را فراهم کرد.

این سـطل زباله برای شـناور بـودن در تفرجگاه‌های سـاحلی، رودخانه‌ها، محل‌های مسـکونی نزدیک آب و بنادر طراحی شـده و زباله‌هـای ریـز و مایعـات را با مکش، درون خود می‌کشد و آب از پایین این سـطل خارج شده و زباله درون کیسه آن باقی می‌ماند.

طراحان از این پلاسـتیک‌های جمع شـده درون سطل برای سـاخت سـطل دیگر اسـتفاده می‌کنند.با این روش محیط زیست اقیانوس‌ها کنترل شده و پلاستیک‌ها از سطح آن جمع‌آوری می‌شود.

کیسه درونی این سطل زباله از الیاف طبیعی ساخته شده و قابلیت جداسـازی آب و روغن را دارد. اندازه این سـطل کوچک بوده و می‌توان به راحتی آن را با کرجی حمل کرد. طراحان در شرکت Indiegogo امیدوارند سطل‌های زباله جدیدتری از مواد پایدار موجود بسازند.

ایـن طراحان می‌گویند: بـا این روش به اقتصاد کشـور کمک کرده و به مردم آمـوزش می‌دهند. همچنین از مواد بازیافتی در دیگر موارد استفاده می‌کنند.

حاشیه خلیج فارس را نیز در بحث گردشگری و باری داراست و باعث می‌شود صنعت حمل و نقل دریایی در آب‌های جنوبی کشور بیش از پیش رونق گیرد.

دبیر کمیته وجوه اداره شده سازمان بنادر و دریانوری تأکید کرد: این شناور توسط یک شرکت کشتی‌سازی داخلی ساخته شده و سرمایه‌گذارانی که قصد دارند چنین شناورهایی را در آب‌های جنوبی به کار گیرند می‌توانند با الگوبرداری از این شناور تازه افتتاح شده، عملیات سرمایه‌گذاری خود را در حمل و نقل دریایی جنوب کشور آغاز کنند.

وی اعلام کرد: سازمان بنادر و دریانوردی نیز از محل تسهیلات وجوه اداره شده این سازمان، اعتبارات لازم را برای ساخت شناور در اختیار آنها قرار می‌دهد. رزازان اظهار امیدواری کرد: با افزایش تعداد متقاضیان ساخت شناورهای مسافری شاهد رونق هر چه بیشتر در افزایش تعداد شناورهای ساخت داخل در آب‌های کشورمان باشیم.

وی با اشاره به رونق فعلی ترددهای مسافری در آب‌های جنوبی کشور بین سرزمین اصلی و جزایر خلیج فارس، اذعان داشت: این امر حاکی از موفقیت سازمان بنادر و دریانوردی طی یک دهه گذشته در امر نوسازی شناورهای مسافری در آب‌های جنوبی کشور بوده است.

به گفته وی، اعطای تسهیلات از محل وجوه اداره شده سازمان بنادر و دریانوردی باعث شد تا شاهد رونق مسافرت‌های دریایی درآب‌های خلیج فارس باشیم و همین امر نیز باعث شد تا با نوسازی شناورهای مسافری و افزایش ایمنی آنها، رغبت بیشتری برای گردشگران، نسبت به انجام سفرهای دریایی انجام شود.

شعار روز جهانی دریانوردی ۲۰۱۶

شعار روز جهانی دریانوردی سال ۲۰۱۶ میلادی از سوی دبیرکل سازمان بین‌المللی دریانوردی، "حمل و نقل دریایی؛ صنعت حیاتی برای دنیا" اعلام شد.

دبیرکل سازمان بین‌المللی دریانوردی با توجه به اهمیت بالای حمل و نقل دریایی برای تجارت جهانی شعار "حمل‌ونقل دریایی؛ صنعت حیاتی برای دنیا" را اعلام کرد.

کوجی سکیموزو در پایان سال ۲۰۱۵ از مسند قدرت کنار رفت و آقای لیم کی تاک در این جایگاه فعالیت خود را آغاز کرد.

روز جهانی دریانوردی در روز ۲۲ سپتامبر سال ۲۰۱۶ برگزار خواهد شد.

کوجی سکیموزو همچنین از اهمیت صنعت دریایی برای حمایت از جامعه جهانی امروز و نقش سازمان بین‌المللی دریانوردی در این صنعت و حتی فراتر از آن سخن به میان آورد.

وی در پایان افزود: در واقع مردم دنیا از اهمیت حیاتی حمل و نقل دریایی در زندگی روزمره خود بی‌خبر هستند.

IMO Assembly elects new 40-Member Council

The Assembly of the International Maritime Organization has elected the following States to be Members of its Council for the 2016-2017 biennium:

Category (a) 10 States with the largest interest in providing international shipping services:

China, Greece, Italy, Japan, Norway, Panama, Republic of Korea, Russian Federation, United Kingdom, United States.

Category (b) 10 States with the largest interest in international seaborne trade:

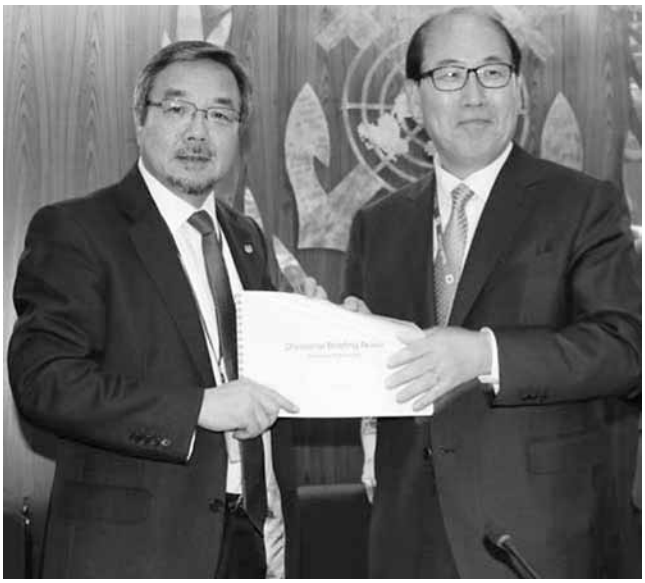
Argentina, Bangladesh, Brazil, Canada, France, Germany, India, Netherlands, Spain, Sweden.

Category (c) 20 States not elected under (a) or (b) above, which have special interests in maritime transport or navigation and whose election to the Council will ensure the representation of all major geographic areas of the world:

Australia, Bahamas, Belgium, Chile, Cyprus, Denmark, Egypt, Indonesia, Kenya, Liberia, Malaysia, Malta, Mexico, Morocco, Peru, Philippines, Singapore, South Africa, Thailand, Turkey.

Source: IMO website

IMO Assembly confirms Mr. Kitack Lim as Secretary-General



The IMO Assembly has unanimously endorsed the appointment of Mr. Kitack Lim (Republic of Korea) as the Secretary-General of the International Maritime Organization (IMO), with effect from 1 January 2016, for an initial term of four years.

Mr. Lim was president of Busan Port Authority (until end July 2015). He served as the Republic of Korea's Deputy Permanent Representative to IMO from 2006 to 2009 and was Chairman of the Sub-Committee on Flag State Implementation (FSI) from 2002 to 2004.

Addressing the Assembly, Mr. Lim pledged his commitment to undertake his duties with devotion and prudence throughout his tenure.

"IMO currently faces an array of challenges and issues such as implementation of Member State Audit Scheme, emissions from ships, application of Goal Based Standards, increasing traffic in polar waters, introduction of e-Navigation, the Ballast Water Management Convention, counter-piracy activities, cyber security and safety standards for passenger ships and fishing vessels, etc.

"However, with the collective wisdom and insight of all Member States and stakeholders, I am confident that we can withstand the storm and resolve such difficult issues. I hope we can come together as one to pave a new future for IMO, based on the noble efforts and achievements to date," Mr. Lim said.

Outgoing Secretary-General Mr. Koji Sekimizu congratulated Mr. Lim on his appointment. In a symbolic act of transition and succession, Mr. Sekimizu handed over a comprehensive briefing paper on IMO's recent achievements and ongoing objectives, the Secretariat's structure and support work, the Organization's financial arrangements and other relevant topics.

The IMO Council, which is made up of 40 Member States, elected Mr. Lim as Secretary-General in June, subject to the approval of the Assembly.

Mr. Kitack Lim

Mr. Lim was born in Masan, Gyeongsangnam-do, one of the major port cities in the Republic of Korea. He majored in nautical science at the Korea Maritime and Ocean University (KMOU), Busan, graduating in 1977. He worked on ships as a Korean naval officer and for Sanko Shipping Co. He joined the Korea Maritime and Port Administration in 1985, while continuing with further studies at the Graduate School of Administration, Yonsei University, obtaining a Master's Degree in 1990. He then studied maritime administration with a major in navigation at the World Maritime University (WMU), graduating with a master's degree. From 1995 he attended a doctoral programme for international law at KMOU, completing course work in 1998.

Mr. Lim began attending IMO meetings as part of the Republic of Korea's delegation in 1986, actively participating in maritime safety and environmental protection issues. From 1992, he engaged in activities to promote maritime safety through effective implementation of IMO conventions in his country and other IMO Member States in the Asian region. He was elected Chairman of the Tokyo Memorandum on Port State Control in 2004.

In 2006, Mr. Lim was appointed as Maritime Attaché, minister-counselor at the Embassy of the Republic of Korea in London and led all IMO work for the Republic of Korea, serving as Deputy Permanent Representative to IMO up to August 2009.

Mr. Lim was then appointed as Director General for Maritime Safety Policy Bureau at the Headquarters of the Ministry of Land, Transport and Maritime Affairs (MLTM). He led the delegation of the Republic of Korea to the IMO Assembly in 2009.

In March 2011, Mr. Lim was appointed Commissioner of the Korean Maritime Safety Tribunal (KMST). In July 2012, he assumed the position of President of Busan Port Authority.

Source: IMO website

There is an impressive number of positive indicators being achieved by flag states used by the vast majority of ship operators, the International Chamber of Shipping (ICS) claimed.

These findings were highlighted by the ICS Shipping Industry Flag State Performance Table for 2015/2016, which can be downloaded free of charge via the ICS website.

This table provides an annual overview of the performance of the world's ship registers against a number of criteria, using data available in the public domain.

ICS Director of Policy & External Relations, Simon Bennett, explained: "One thing the ICS Table has demonstrated for many years is the lack of substance to arbitrary distinctions that are sometimes made between the performance of open registers and so called traditional flag states.

"About two thirds of the world fleet is now registered with the eight largest 'open registries', all of which show impressive levels of performance. While they might have been relevant 20 years ago, the ICS Table continues to show that such distinctions are no longer helpful," he stressed.

The ICS table assesses the performance of flag states using criteria, such as Port State Control records, the ratification of IMO and ILO Conventions and participation at IMO meetings.

It is intended as a tool to help to ship operators to engage in discussion with their flag administrations about areas of performance where improvement might still be necessary.

While ship operators are responsible for compliance with safety and environmental rules, it is flag states, which a have primary responsibility for inspections and enforcement.

As a result, ICS therefore believed it is important that the performance of flag states is subject to objective scrutiny, the organisation said.

Following the IMO agreement to make its member state audit scheme mandatory, ICS said that it was pleased to see the steps being taken to make audit reports available to the public via the IMO website.

ICS said that it hoped that in due course, the results of all IMO audits will be made public. In the meantime, the table is intended as a complement to IMO's successful efforts to help improve the performance of all its member states, the chamber said.

The table is being distributed worldwide via ICS national shipowners' associations and their member companies, which cover over 80% of the world's merchant fleet.

Major flag states show positive indicators

load placed on the wires.

The manufacturer's calculations did not take into account the shock load imposed on the simulation wires or the lifeboat and launching frame mounting points.

The Recognized Organisation's process for the approval of the simulation wires for 'maintenance and testing' had not taken into account the shock loading that would be experienced during testing.

3) Haphazard Storage Creates Fire Hazard on Ship

An oil/chemical tanker was berthed at a shipyard for routine dry docking. Prior to entering dry dock, seven pallets of paints and thinners for coating the cargo tanks were received on board from the shipyard. These were stowed on the starboard side of 'A' deck, between the engine room casing and the accommodation. The products were stored on wooden pallets covered with plastic wrapping, with the thinner cans stored on top of the paint cans in cardboard packages.

About seven days later, at lunch break, a fire broke out among the paint and thinner cans. The fire alarm was sounded and the Master ordered ship staff to assemble on the quay side. All appropriate authorities were informed immediately. Simultaneously, shipyard firemen were preparing the hoses to fight the fire. Within an hour the fire was totally extinguished but boundary cooling was continued for some time afterwards.

Although two separate investigations failed to determine the origin of the fire, it was suggested that the paint and/ or thinner cans may have leaked due to expansion and contraction resulting from exposure to the elements.

Vapour escaping from the cans was then contained within the plastic wrapping and the fire may have been caused due to spontaneous combustion. The pallets were stowed in direct sunlight and ambient temperature on the day of the incident was 25°C.

The investigation found no evidence of smoking in the area (which was prohibited). There was no hot work done in the vicinity nor were incompatible items stored nearby.

Lessons learned:

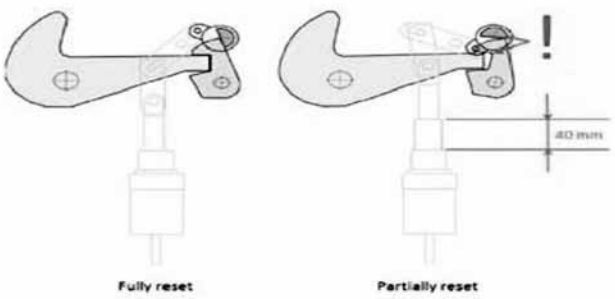
In future dockings, managers/Master shall not permit shipyard to store bulk quantity of paint and thinners onboard the ship. Shipyard shall be instructed to bring onboard sufficient paint drums for the day's work.

Store paints and thinners in their original container, protected from direct sunlight in dry, cool and well ventilated space, away from incompatible materials.

Source: marineinsight

attempted to fit the seatbelt. The two simulation wires, in place to allow for launch training but so as to prevent an actual launch, failed under the shock load and the lifeboat launched into the sea.

On the bridge, the OOW was alerted by crew who had witnessed the launch. He immediately activated the ship's general alarm, slowed the ship, and made an emergency announcement over the public address system. Meanwhile, although injured, the second engineer was able to start the lifeboat motor and manoeuvre close to the ship. He was recovered soon afterward and later diagnosed with a fractured kneecap.



During the investigation it was discovered that the oil level was not actually low; oil had remained in the ram and had not returned to the pump reservoir. Additionally, it was found that the reset alignment arrows could indicate that the hook was in the correct reset position, even if it was actually only in a partially reset position. This condition was not apparent because of a cover fitted over the release mechanism and the lack of an indicator for the release linkage to indicate if the ram had fully retracted (or not). Thus, the on-load release was unintentionally tripped after only four operations of the hand pump, because it was only partially reset.

Yet, even when released, the lifeboat should not have ended up in the water. Many other factors contributed to the final, rather wet, outcome, including the following:

There was no equivalent, alternative arrangement to the safety pin to prevent inadvertent tripping of the free-fall lifeboat's on-load release during routine operations, such as inspections and maintenance.

The simulation wires were longer than required and had not been installed as per the manufacturer's design guidance. Therefore, once the on-load release was tripped, the lifeboat travelled significantly further than it was designed to during a simulated release, with a proportional increase in the shock

as the location could only shelter from northerly wind and waves. The vessel experienced strong southeasterly wind and waves when the typhoon, as predicted, passed south and southwest of the vessel's anchorage.

The investigation also revealed the following safety issues:

The moisture content certificate of the nickel ore was issued by the shipper instead of the local administration or independent organisation (or authorised organisation)

The crew was not trained and therefore not competent to carry out the oven drying test to verify the moisture content of the cargo before loading.

2) Unexpected Lifeboat Launching Injures Crew Member

During maintenance, the second engineer noted that the free-fall lifeboat release system hydraulics appeared to be losing oil and he wanted to personally confirm that all was in order. In order to enter the craft, the free-fall release safety pin had to be withdrawn. Once inside the lifeboat and after topping up the reservoir with oil, he decided to pressurise the system and identify any obvious oil leaks. After pumping the handle three or four times he felt the lifeboat shudder and move. (Under normal circumstances, the lifeboat's hook release device would require about 10–12 cycles of the hydraulic pump to trip the on-load release.) He saw that the lifeboat had begun to move down the launching rails; as there was no time to escape, he sat down in a seat and

International Code on Intact Stability, 2008. About a week after departure the Master had to divert due to a typhoon, eventually dropping anchor at a port of refuge that offered protection from wind and seas from the north. The vessel was yawing and rolling heavily and dredging her anchor at the anchorage due to strong winds and heavy sea, now coming from the southeast. The following day, the vessel encountered a strong wave causing her to heel to port about 20°. The vessel returned somewhat upright but was still listing about 10° to port. Within two hours the list to port increased to 45° and then 90°. Soon afterward the vessel capsized and sank.

All crew successfully abandoned the vessel before sinking and were rescued without injuries. More than 600 tonnes of oil leaked into the sea and took more than three months to clean up. The investigation into the accident revealed several contributory factors including the following:

Nickel ore was loaded despite a moisture content that exceeded its Transportable Moisture Limit, contrary to the requirements of the International Maritime Solid Bulk Cargoes Code (IMSBC Code).

Several of the shipboard safety procedures for loading and carriage of nickel ore were not followed.

Due to the heavy rolling at anchorage there was liquefaction of the ore cargo.

The Master's selected refuge anchorage was not appropriate

Real Life Accidents

1) Unsafe Cargo + Unsafe Anchorage = Lost Ship

A bulk carrier was to load a cargo of nickel ore from barges into five holds. During loading, which took approximately three weeks, intermittent rainfall caused interruptions in loading. The ore on the barges had to be covered over with tarpaulins and the holds on the vessel had to be closed. The crew of the vessel carried out a 'can test' of the ore on each barge before transfer to the vessel. If the test failed, an 'oven drying test' was done to determine the moisture content of the ore. If the moisture content was found to exceed the Transportable Moisture Limit (TML was 34.80%), the cargo in the barge would normally be rejected.

However, records indicate that on at least two occasions cargo was accepted with moisture contents of 35.54% and 37% respectively. Once the loading was completed, the holds were trimmed and pressed by means of cargo grabs; each cargo hold was about half-full. Calculations showed the vessel's intact stability met the requirements of the

to-Ship Transfer and likewise, it is crucial that the vessel's precise position is entered in the log book. This will avoid further inquiries should the inspectors suspect any foul play.

Garbage Record Book

Another hot favorite with the inspectors surveying the vessel! This log is to be accurately maintained onboard as per Regulation 10, Annex V of MARPOL 73/78 wherein all garbage disposals, discharges or even accidental losses are recorded. There have been cases where inspectors have been able to point out various ambiguities in the log keeping procedures. Hence, in order to steer clear of such doubts whatsoever the person in charge of the log keeping must ascertain the accuracy of the log is maintained throughout the log keeping periods.

Each Garbage Record book must be checked for the latest and revised version. The Master and the Person in Charge, in most cases the vessel's Chief Officer, are responsible for keeping up to the amended international standards.

The Ship staff must be able to identify different categories of garbage as per the regulations. Plastics, Food Waste, Domestic Wastes, Cargo residues, etc are distinguished into various categories of garbage. So, when the products are discharged or disposed ashore at shore reception facilities, entries must be made in the log book with respect to that particular product only. For example, discharge of Cooking Oil cannot be classified as Food Waste or Cargo Residues cannot be entered as Operational Wastes.

Most mistakes happen when quantities of discharged garbage entered in the log book are found in vague amounts. The Person in Charge must amount the garbage onboard as per the international requirements and generally measured in cubic meters. During inspection, it has been found that recognizing the accuracy of the amount of garbage discharged or offloaded has not been converted precisely with sundry amounts entered in the log. What's more, the same mistake has been found to be 'copied / pasted' throughout other entries. For example, 0.5m3 of garbage amounts to 500 liters by volume. So, if 500 liters by volume of plastics are disposed ashore every 3 days (assuming the vessel is in port) it calls for a recalculation. Sometimes, entered amount 0.5m3 is mistaken for the actual amount discharged 0.05m3 (50 liters by volume). This is a reason for concern.

Each entry must be counter signed by the Person in Charge and Master to endorse all the entries for closure.

Overwriting an entry must be avoided at all costs. It is always recommended to strike the incorrect entry cleanly and provide initials.

The Ship's position must be logged down along with the time when garbage was discharged at sea. Care must be taken here that all discharges at sea comply with MARPOL Annex V regulations. It is a good idea to plot the same on the chart for easy reference.

Source: marineinsight

all entries must be made in a professional and legible manner. A few pointers while making such entries:

- All entries should be made as soon as practicable after an event occurs, since all the logs are running records of the vessel it makes record keeping vulnerable if delayed in entirety.
- Only authorized personnel should make such entries. Master may designate personnel to do so.
- Entries to be signed where required by the person making such entry and by the person witnessing the event.
- All entries must have a date and time recorded
- It will be the Master's responsibility to ensure the Official log book is accurately filled and signed.
- Entries made in the log must not be amended or deleted under any circumstances unless the Master authorizes the cancellation. If it is to be done, it is a good practice to make sure the entry is stroked out with a single line and an initial put against the omitted entry.
- If the entries cannot be contained within the log books' pages due to their length, they must be entered separately in a separate document, endorsed and attached to the log book. A reference number may be given for easy record tracking.

Oil Record Book

MARPOL 73/78, Annex I states that each oil tanker of 150 GT and above and every ship of 400 GT and above shall be provided with an Oil Record Book Part I (Machinery Spaces) and each oil tanker of 150 GT and above to carry an Oil Record Book Part II (Oil Cargo Ops). This means the log is a mandatory record of everything related to oil and its handling onboard. This further means that the record will be compulsorily checked by all inspectors / auditors coming onboard for surveys. In fact the log is so closely scrutinised that even a slightest hint of overwriting can be ruinous. Therefore to avoid such mishaps happening, here are a few pointers.

- Firstly, check whether the Oil record book supplied onboard is as per the Convention. Some publications not catering to the forms prescribed in MARPOL have been found onboard while inspection.
- All filling and discharges of oil and oily mixtures to / from the ship's tanks must be recorded in this log without delay and to the best knowledge known with exact figures and units.
- Each entry of a completed person made must be signed by the officer in charge.
- Without the Master's signature on each completed page the log book would be considered incomplete and ineligible.
- Make sure the ship's particulates and oil tank details are correctly filled where required.
- Sometimes, ships have been arrested on the bases of accidental discharges not been recorded appropriately. Even emergency discharges such as cargo jettisoning must be entered into the log book without delay as time permits.
- It is also required to enter details regarding oily mixtures, tank washings, dirty ballast transferred to shore reception facilities along with the time and date of such operation. A certificate or a receipt so provided by the shore facility must be filed onboard and a copy of such receipt may be attached to the log book. This may help the ship ascertain that a legible transfer operation was carried out.
- For operations conducted at sea (considering the MARPOL regulations) such as Crude Oil Washing, Ship-

in the company's SMS systems. Some require the vessel to maintain old official records for as long as up to 5 years. Yes, that creates a lot of clutter so to speak, but that's that. However, since record keeping is of utmost significance and that each event occurring onboard has to be best recorded for all the official and legal intentions, we shall discuss what one has to bear in mind while jotting down the entries in a few important log books.

Here are some of the points that we sometimes miss out while filling up the official logs onboard. This is to bridge the gap for the knowledge we have from our competence / experience at sea and the guidelines provided with each of the log books according to the international regulations.

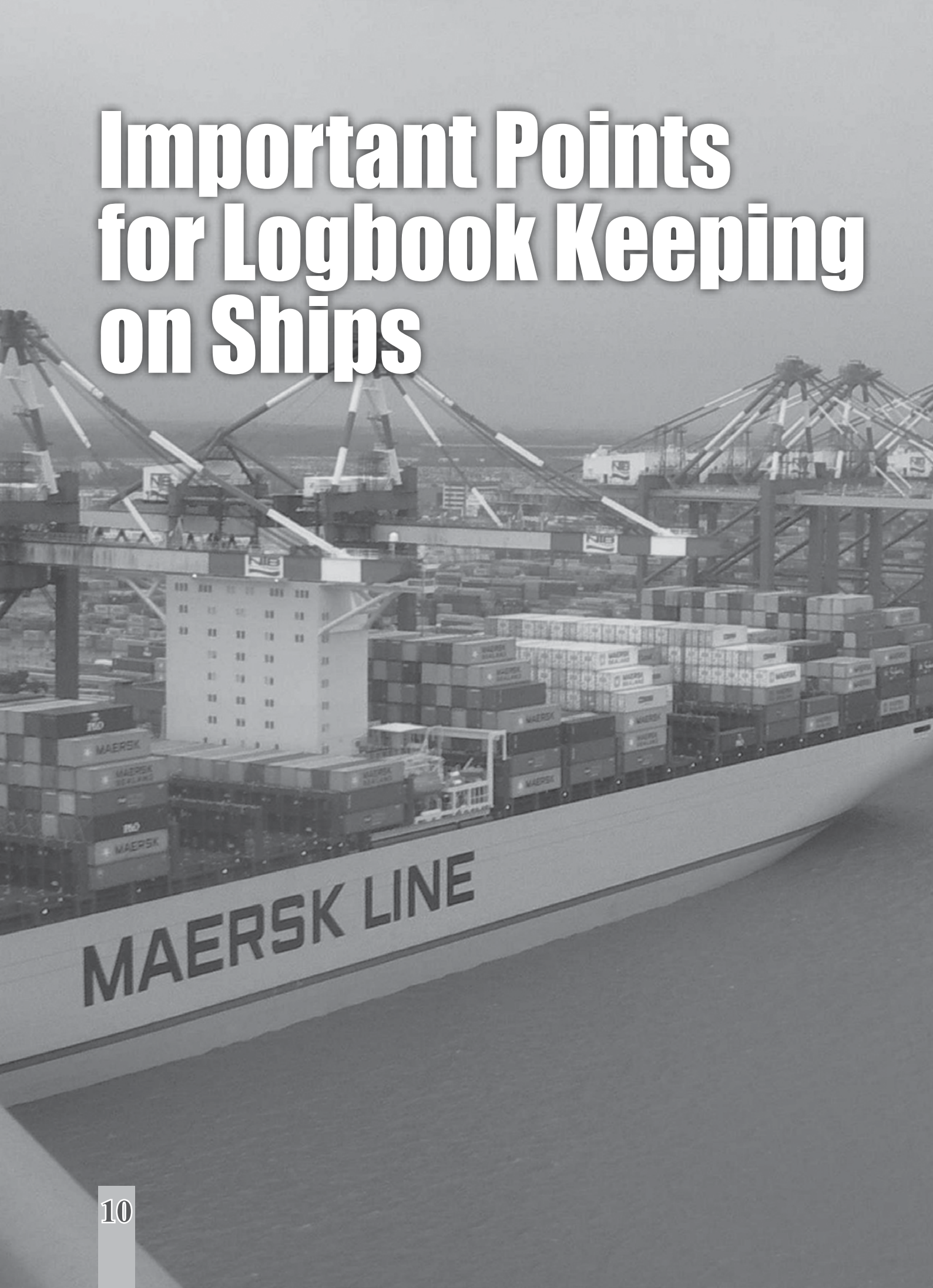
Official Log Book

The heads of their respective departments are fully and the only ones authorized to maintain this statutory log book and the Master has the overall responsibility to oversee its authenticity and appropriateness. The log book is considered to be a running log of all official events such as Arrival / Departure of the vessel to / from port, Draughts, Freeboards, Onboard Emergency Drills, Crew onboard, Fuel/Fresh Water ROB, Master's Handing Over/Taking Over, etc. Although some flag states do provide a short guide for keeping the official log book and while some don't, it is imperative that

"If a person intentionally destroys or mutilates or renders illegible any entry in any statutory log book on ship, he will be liable for a fine or be arrested for destruction of official records". How often have we come across such disclaimers onboard while maintaining the ships' official records? Be it the Official Log Book, Oil Record Book or the Engine/Deck Log Books, all have to be maintained in manners that best represent the ship and the owners / managers.

Normally, record keeping is a separate topic discussed

Important Points for Logbook Keeping on Ships



Plans and the related results-based budget for 2016 to 2017 were adopted by the Assembly. The biennial budget of £65,772,000 comprises an appropriation of £32,618,000 for 2016 (zero nominal growth) and an appropriation of £33,154,000 (zero real growth of 1.6%) for 2017.

Secretary-General's appointment endorsed

The Assembly endorsed the decision of the Council to elect Mr. Kitack Lim (Republic of Korea) as Secretary-General for an initial four-year term, beginning 1 January 2016

Election of the IMO Council

The Assembly elected the 40-Member IMO Council for the next biennium 2016 to 2017

The newly elected Council met on 2 December and re-elected Mr. Jeffrey G. Lantz (United States) as its Chairman.

Full list of resolutions adopted:

A.1093(29) Special recognition for merchant vessels and their crew involved in the rescue of mixed migrants at sea

A.1094(29) Appreciation of the Services to the Organization of Mr. Koji Sekimizu

A.1095(29) Approval of the Appointment of the Secretary-General

A.1096(29) Appointment of the External Auditor

A.1097(29) Strategic Plan for the Organization (for the sixyear period 2016 to 2021)

A.1098(29) High-level Action Plan of the Organization and priorities for the 20162017 biennium

A.1099(29) Application of the Strategic Plan and the High-level Action Plan of the Organization

A.1100(29) Results-based Budget for the 2016-2017 biennium

A.1101(29) Presentation of accounts and audit reports

A.1102(29) Arrears of contributions

A.1103(29) Principles to be considered when drafting IMO instruments

A.1104(29) Survey Guidelines under the Harmonized System of Survey and Certification (HSSC), 2015

A.1105(29) 2015 Non-exhaustive list of obligations under instruments relevant to the IMO Instruments Implementation Code

A.1106(29) Revised guidelines for the onboard operational use of shipborne automatic identification systems (AIS)

A.1107(29) Entry into force and implementation of the 2012 Cape Town Agreement

A.1108(29) Amendments to the Recommendations on pilot transfer arrangements (A.1045(27))

A.1109(29) Relations with Non-Governmental Organizations

Source: IMO website

impact on safety in the sector as a whole, as flag and port State Administrations would be required to develop legal and administrative frameworks, as well as processes, for the implementation of provisions related to survey and certification, casualty investigation and port State control.

The resolution calls on Governments experiencing any difficulties in accepting the treaty, to inform IMO so that technical assistance can be provided.

The Cape Town Agreement aims to implement the provisions of the 1993 Protocol relating to the Torremolinos International Convention for the Safety of Fishing Vessels, 1977. In ratifying the 2012 Agreement, Parties agree to amendments to the provisions of the 1993 Protocol, so that they can come into force as soon as possible thereafter.

The Cape Town Agreement of 2012 will enter into force 12 months after the date on which not less than 22 States the aggregate number of whose fishing vessels of 24 m in length and over operating on the high seas is not less than 3,600 have expressed their consent to be bound by it. To date, only five countries have accepted the agreement.

Recognition for merchant vessels involved in rescuing mixed migrants at sea

The Assembly commended all merchant vessels and their crew participating in the rescue of mixed migrants at sea for their bravery, professionalism and compassion, upholding the highest traditions of the sea. It requested the Secretary-General to issue special certificates, retroactively from 1 January 2014, to any merchant vessel and its crew participating in the rescue of mixed migrants at sea, recognizing the risks involved to both rescuers and the rescued, in particular in those cases involving multiple survivors.

From January 2014 to December 2015, in the Mediterranean Sea alone, more than 1,200 merchant vessels were diverted from their intended voyage to rescue more than 50,000 mixed migrants in danger of being lost at sea, a number unprecedented in history.

The resolution expressed grave concern about the current worldwide crisis of migration, involving the greatest movement of displaced persons in nearly 70 years. The transport of mixed migrants by sea in grossly overloaded, unsafe vessels has resulted in the loss of thousands of lives.

The latest International Organization for Migration (IOM) statistics record 878,495 arrivals by sea in the Mediterranean during 2015 (to 1 December) with 3,563 people reported dead or missing.

Strategic Plan and budget

The Organization's updated Strategic and High-level Action

IMO Assembly 29th Session

2012 fishing vessel safety agreement needs to be ratified to stop deaths

The Assembly of the International Maritime Organization (IMO) has called on its Member States to accept a 2012 international fishing vessel safety agreement, in order to bring it into force and address the heavy casualty rate in the sector.

The IMO Assembly was meeting for its 29th session at IMO Headquarters in London, United Kingdom (23 November to 2 December 2015).

The Assembly also adopted a resolution commending the role of merchant shipping in rescuing mixed migrants at sea. It adopted the budget and Strategic Plan for 2016-2017, endorsed the appointment of Mr. Kitack Lim as Secretary-General from 1 January 2016 and elected the 40Member Council.

A number of other resolutions were adopted, including several aimed at updating various guidance documents.

Fishing vessel safety

The resolution on entry into force and implementation of the 2012 Cape Town Agreement calls for the early acceptance of the treaty, as a means to address the alarmingly high number of fishermen's lives and of fishing vessels lost every year.

It is thought that as many as 24,000 lives are lost annually in the fishing sector worldwide.

The entry into force of an internationally binding agreement for the safety of fishing vessels is predicted to have a positive

ships, entered into force under an existing international convention (MARPOL Annex VI) in 2013. By 2025, all new ships will be 30 percent more energy efficient than those built last year. This is more than a target, it is a legal requirement, and demonstrates that IMO is the correct and only forum to identify solutions and an appropriate pathway for international shipping to de-carbonize with the rest of the globe.

Continuing efforts will include development of a global data collection system for ship's fuel consumption to be discussed in detail at the next meeting of IMO's Marine Environment Protection Committee in 2016, further consideration of a total-sector reduction target for GHG emissions from international shipping as proposed by the Marshall Islands in 2015, and continued investigation of additional mechanisms for ships to support the implementation of the Paris Agreement.

During COP21, IMO provided an update of its work to address GHG emissions from bunker fuels used for international shipping. Specifically, IMO reported on its work on further developing guidelines to support the uniform implementation of the regulations on energy-efficiency for ships; and on its efforts with regard to technical co-operation and capacity-building to ensure effective implementation and enforcement of the aforementioned new regulations worldwide and, importantly, activities to support promotion of technical co-operation and transfer of technology relating to the improvement of energy efficiency of ships.

At IMO the Governments of the world come together to develop the regulatory framework for international shipping which forms the basis for investment decisions. There is a clear imperative now for IMO's Member States to rise to the challenge set by the Paris Agreement. Secretary-General Sekimizu said, "I now encourage Governments to bring the spirit of the Paris Agreement to IMO and come forward with new, creative proposals and to approach them in a constructive and cooperative manner."

He said the challenge set by the Paris Agreement also extended to ship designers and marine engineers to develop the technological solutions, to those who operate and manage ships, to seafarers and those who educate them and, importantly, to the business of shipping, which needs to ensure that investment in innovative low carbon technologies is properly incentivised.

As the Paris Agreement once again highlighted, there is a clear imperative that development must now be truly sustainable. As a facilitator of global commerce international shipping is indispensable to the world, and IMO Member Governments, observer organizations and wider civil society will continue to drive the progress made in Paris.

Source: IMO website

Full speed ahead with climate-change measures at IMO following Paris Agreement

To date, IMO is the only organization to have adopted energy-efficiency measures that are legally binding across an entire global industry and apply to all countries.

The International Maritime Organization (IMO) has welcomed the historic achievement of the 2015 Paris Climate Change conference (COP21).

The Paris Climate Change Agreement identifies a clear goal of "holding the increase in the global average temperature to well below 2°C above pre-industrial levels and to pursue efforts to limit the temperature increase to 1.5°C above pre-industrial levels."

IMO has contributed, and will continue to contribute, to global GHG reduction goals. IMO and its Member States recognise the important need for international shipping, which accounts for 2.2 percent of CO_2 anthropogenic emissions, to support global efforts to mitigate the impact of climate change.

IMO Secretary-General Koji Sekimizu said, "The Paris Agreement represents remarkable progress and builds on the 1992 Rio Earth Summit, which itself was a significant step forward. The absence of any specific mention of shipping in the final text will in no way diminish the strong commitment of IMO as the regulator of the shipping industry to continue work to address GHG emissions from ships engaged in international trade."

To date, IMO is the only organization to have adopted energy-efficiency measures that are legally binding across an entire global industry and apply to all countries. Mandatory energy efficiency standards for new ships, and mandatory operational measures to reduce emissions from existing

Passenger ship training

Mandatory crowd management training for key personnel was agreed, in principle, in a review of passenger ship training requirements. The review is part of the long-term action plan on passenger ship safety agreed following the Costa Concordia incident in January 2012 and is expected to be finalized in 2016.

Review and modernization of the GMDSS continued

Progress was made on the review of the Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS). The GMDSS defines the radiocommunication equipment and procedures to be used in distress situations, and it became fully operational in 1999. A modernization plan, which will take into account new technologies, is expected to be completed in 2017 and approved in 2018.

Passenger ship safety - draft SOLAS amendments on evacuation analysis approved

Requirements for evacuation analysis will be extended to all passenger ships, not just ro-ro passenger ships, as part of the ongoing work programme to improve passenger ship safety. Draft amendments to SOLAS to clarify when watertight doors may be opened during a voyage were also approved. These will apply to all ships. The long-term action plan on passenger ship safety was updated, to include among other initiatives, development of guidelines for comprehensive risk assessment, passage planning and position monitoring; effective bridge resource management and to remove distractions.

Source: IMO website

Bulk cargo liquefaction

IMO took action to warn ship Masters of the possible dangers of liquefaction associated with carrying bauxite. This followed consideration of the investigation into the loss of the 10-year-old bulk carrier Bulk Jupiter, which was carrying 46,400 tonnes of bauxite when it sank rapidly with 18 fatalities in January 2015. The investigation suggested cargo liquefaction led to loss of stability. Further research to evaluate the properties of bauxite is being carried out, with a view to amending the IMSBC (International Maritime Solid Bulk Cargoes) Code in future.

Guidelines on fatigue

A review of the IMO guidelines on fatigue was initiated by the Sub-Committee on Human Element, Training and Watchkeeping. The review will take into account a holistic, risk based approach looking at the impact of fatigue at all levels and will provide practical tools for fatigue management. The work will be completed over the Sub-Committee's next two sessions.

Training for polar regions

Requirements for training and certifying personnel serving on ships operating in polar waters were agreed, in the form of amendments to the STCW Convention (International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers) and Code. The draft amendments reflect the training requirements in the International Code for Ships Operating in Polar Waters (the Polar Code).

The Year in Review 2015

In 2015, IMO once again actively pursued its targets and objectives in a wide range of subject areas. In these pages we present some of the highlights of what was a busy, varied and successful year for the Organization.

Domestic ferry safety

An IMO Conference in Manila, the Philippines, adopted guidelines on the safe operation of coastal and inter-island passenger ships not engaged in international voyages. The guidelines address purchasing, converting or modifying second-hand ships for use in domestic passenger services, changes in operating limits, counting passengers and voyage planning. The guidelines can also be used to check the daily operation of ships that are already providing passenger services. The conference urged States that need it to seek technical assistance relating to domestic ferries from IMO or from other States.

Gas fuel safety

A new mandatory code for ships fuelled by gases or other low-flashpoint fuels (IGF Code, together with associated SOLAS amendments, were adopted. The use of gas as fuel, particularly LNG, has increased in recent years due to its lower sulphur and particulate emissions than fuel oil or marine diesel oil. But such fuels pose safety challenges. The IGF Code contains mandatory provisions for the arrangement, installation, control and monitoring of machinery, equipment and systems using low-flashpoint fuels, to minimize the risk to the ship, its crew and the environment. Ships constructed after the Code's expected date of entry into force of 1 January 2017 must comply with its requirements. The related amendments to the STCW Convention and Code on requirements for training and certifying personnel serving on ships subject to the IGF Code were also adopted.

IN THE NAME OF GOD

UPdate

Marine Quarterly Magazine

Volume 8, Issue 27, Winter 2016

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

The Year in Review 2015 ..... **2**

Full speed ahead with climate-change measures at IMO following Paris Agreement **5**

IMO Assembly 29th Session **7**

Important points for logbook keeping on ships **10**

Real Life Accidents **15**

Major flag states show positive indicators **20**

News **22**

شادی مدرسه را به محک بیاوریم

بستری بودن در بیمارستان برای هیچ کودکی خوشایند نیست. ما هر لحظه در محک به دنبال بهانه‌ای برای شاد کردن کودکانمان هستیم تا آنها هرگز فراموش نکنند که قبل از هر چیز کودک هستند.

شما نیز، هر جای ایران که هستید، با هر میزان کمک، مشارکت کنید تا با تامین هزینه لوازم التحریر کودکان محک شادی رسیدن اول مهر را به آنها هدیه دهیم.

محک

مؤسسه خیریه حمایت از کودکان مبتلا به سرطان

mahak-charity.org

۲۳۵۴۰ *۷۲۰* ۲۳۵۴۰

۰۲۱ - ۲۳۵۴۰

شماره حساب بانک پارسیان: ۸۱۰۴۴۴۴۹

از اینکه به پیام ما توجه کردید، سپاسگزاریم.

ACS

شرکت رده بندی آسیا - کیش

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

رده بندی آسیا-کیش ACS:

در فهرست شرکت های بازرسی تأیید صلاحیت شده در امر بازرسی کالاهای وارداتی از اروپا، امریکای 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