

شماره ۲۸

فصلنامه علمی - تخصصی دریایی

قیمت: ۵۰۰۰ تومان

سال نهم / بهار ۱۳۹۵

بهنگام



شفافیت در مبادلات دریایی

« 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)

« مقاله نامه کار دریایی (MLC 2006)



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

♦ تلفن: ۰۲۱-۸۴۳۹۷۱۰۵

♦ پست الکترونیکی: training@asiaclass.org

♦ دورنگار: ۰۲۱-۸۸۰۲۵۵۵۸

بهنگام

فصلنامه علمی-تخصصی دریایی



سال نهم / شماره ۲۸ / بهار ۱۳۹۵
روش: آموزشی، پژوهشی، تحلیلی
صاحب امتیاز و مدیرمسئول: ملکرضا ملکپور قربانی
سر دبیر: سعید کاظمی
امور اجرایی: ژاله صداقتی منور
امور مالی: محمدحسین ذوقی
نشانی: تهران، خیابان کارگر شمالی، خیابان پنجم، پلاک ۳۱،
کدپستی ۱۴۳۹۶-۳۴۵۶۱
تلفن: ۰۲۱-۸۴۳۹۷۰۰۵
نمابر: ۰۲۱-۸۸۰۲۵۵۵۸
پست الکترونیک: update@asiaclass.org

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



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

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



۲۱



۲۴



۳۲



۴۰



۵۴

سخن سردبیر ■

بازرسی و رده‌بندی: ■

۱۰ موردی که پیش از بازرسی از تجهیزات ایمنی کشتی می‌بایست مدنظر قرار گیرد/ ۶

مقالات: ■

مبارزه با فساد/ ۸

تسهیل تجارت جهانی در سایه نظام‌های اطلاعاتی استاندارد/ ۱۵

ترکیبات آلی فرار حاصل از تخلیه و بارگیری در تانکرهای حمل مواد نفتی/ ۱۸

تأثیر تورم بر توان عملیاتی در شرکت‌های پیمانکاری/ ۲۱

دیدگاه‌ها: ■

مجلس دهم: فرصت‌های سوخته، پتانسیل‌هایی که باقی است/ ۲۴

بنادر باید از قفس اقتصاد دولتی رها شوند/ ۲۶

استانداردهای جهانی در بنادر کشور رعایت نمی‌شود/ ۲۸

توسعه دریامحور، ضرورت اقتصاد مقاومتی/ ۳۰

قوانین و مقررات: ■

بازنگری جامع مقررات، مجوزها و دستورالعمل‌های دولتی/ ۳۱

بیمه و حقوقی: ■

آشنایی با بیمه دریایی (۲۷)/ ۳۲

حمل‌ونقل: ■

مقررات حمل‌ونقل بین‌المللی ریلی - کوتیف با آخرین اصلاحات سال ۲۰۱۱ میلادی/ ۳۴

تأثیر کانال جدید پاناما بر حمل و نقل جهانی/ ۳۸

۲۰۱۶ سال اوراق کشتی‌های فله‌بر/ ۳۸

محیط زیست: ■

توجه کشورهای در حال توسعه به انرژی پاک/ ۳۹

وقتی زباله‌های دریایی بیشتر از ماهی‌ها می‌شود/ ۳۹

اقتصادی: ■

۸ تابلو از ایران ۲۰۲۰ به روایت اکونومیست/ ۴۰

سالی پربار در انتظار بازار کشتی‌های نفتکش/ ۴۴

رشد اقتصاد ایران و افول اقتصادی کشورهای عرب خاورمیانه/ ۴۵

مدیریت: ■

فرآیند استخدام را تسریع کنید تا بهترین نتیجه را بگیرید/ ۴۶

۸ قاتل انگیزه کارمندان/ ۴۸

خواندنی‌ها: ■

نگرانی از بالا آمدن سطح دریاها/ ۵۰

رمزگشایی از اسرار جوش آمدن آب/ ۵۰

مدرن‌ترین زیردریایی توریستی جهان/ ۵۱

اختراعاتی که جهان را تغییر دادند/ ۵۲

گوناگون: ■

۱۵ توصیه علمی برای حفظ تمرکز در طول روز/ ۵۴

پنجره جو-هری: ابزاری کاربردی در برقرار ارتباط/ ۵۷

چقدر به هم بدهکاریم؟/ ۵۹

اعلام آمادگی چاپ مقالات در به هنگام / فرم اشتراک فصلنامه / تعرفه چاپ آگهی/ ۶۰

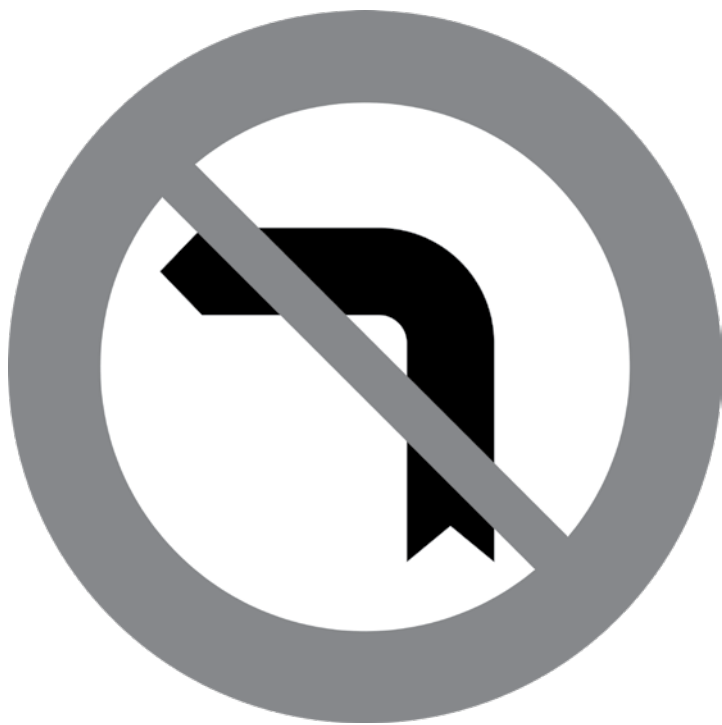
معرفی کتاب: ■

دریای آزاد Mare Liberum/ ۶۲

دوره آموزشی آنلاین Energy Efficient Ship Operation/ ۶۲

اخبار: ■





دور زدن ممنوع!

saeid.kazemi@hotmail.co.uk



کشور دیگر حمل و همین امر باعث شکستن انحصار آن کالای ذی‌قیمت شد، قاچاق پياز زعفران از ایران به چین و متقابلاً قاچاق کرم ابریشم از چین به ایران بود. در مورد قاچاق زعفران گفته شده که مأموران سیاسی که به عنوان سفیر چین به ایران آمده بودند از موقعیت خود استفاده کرده اقدام به قاچاق زعفران می‌کنند. درباره قاچاق کرم ابریشم نیز نقل شده که پس از آنکه سالیان و قرون متمادی چینی‌ها انحصار تولید ابریشم را در اختیار داشته و مانع از دستیابی سایرین به این کالای ارزشمند شده بودند، شاهزاده خانمی چینی که به عنوان عروس یکی از پادشاهان ایرانی از چین به ایران می‌آمد از فرصت استفاده کرده تعدادی کرم ابریشم را در داخل البسه خود به ایران می‌آورد.

در زمان حکومت ساسانیان بر ایران، قواعد و قوانین سختی برای کنترل اقتصاد و تجارت وضع

هستند: ۱- کالاهایی که در هر زمان و مکان قاچاق تلقی می‌شوند مثل مواد مخدر؛ ۲- کالاهایی که بنا بر شرایط خاص زمانی قاچاق محسوب می‌شوند.

با ظهور تمدن‌های بزرگ در جهان که پیامد آن رونق کسب و تجارت و بازرگانی بود، پدیده قاچاق نیز در مشرق‌زمین و به طور مشخص در خاورمیانه بروز پیدا کرد. تمدن سومری که از قدیمی‌ترین تمدن‌های جهان به شمار می‌رود مراکز بزرگ تجارتی نظیر بابل را بنیان گذارد. از جمله کالاهایی که در دوران باستان مورد قاچاق قرار می‌گرفتند می‌توان از ابریشم، عطر، چوب صندل، کندر، میخک و فلفل یاد کرد. در این زمان بخش اعظمی از کالاها از طریق دریا حمل می‌شد. لذا دزدان دریایی نظیر فنیقی‌ها به عنوان قاچاقچی در دریا فعالیت خود را آغاز کردند.

از مهم‌ترین کالاهایی که به صورت قاچاق از کشوری به

و فرار مالیاتی مشتریان سرشناس این شرکت را به روزنامه پیشنهاد می‌دهد.

کار بر روی اسناد و استخراج محتوای آنها در ژوئن سال ۲۰۱۵ آغاز شد و ۹ ماه به طول انجامید. این اسناد که دربردارنده اطلاعات اساسی در مورد چهره‌های سیاسی فعلی و سابق و برخی شخصیت‌های شناخته شده در حوزه‌های دیگر از جمله ورزشی و تلاش‌های آنها برای مخفی نگاه داشتن دارایی‌ها با پول‌شویی است، جای هیچ شک و شبهه‌ای باقی نگذاشته است که فساد مالیاتی و پول‌شویی در سراسر جهان، گسترده، عمیق و فراگیر است.



قاچاق از نظر حقوقی بیانگر هر نوع دادوستدی است که انجام آن موجب نقض قوانین مالیاتی و گمرکی می‌شود. از نظر حقوق بین‌الملل و بر اساس پروتکل ۱۹۰۹ لندن کالاهای قاچاق دو نوع

شرکت موساک فونسکا (Mossack Fonseca)، شرکتی پانامایی با بیش از چهل دفتر رسمی و خدماتی در سرتاسر دنیا در سال ۱۹۷۷ بنیان‌گذاری شد. زمینه فعالیت اصلی این شرکت حقوق تجارت، مشاوره سرمایه‌گذاری، مدیریت دارایی‌ها و ثبت بین‌المللی نهادها و شرکت‌ها است. این مؤسسه در حوزه کاری خود چهارمین مؤسسه برتر جهان است و اغلب فعالیت‌های آن در ویرجین آیلند انگلستان صورت می‌گیرد. به غیر از ویرجین آیلند، سایر بهشت‌های مالیاتی نظیر سوئیس و قبرس نیز حوزه‌های تمرکز این شرکت بوده‌اند.

حدود یک سال پیش، یکی از کارمندان شرکت موساک فونسکا با روزنامه آلمانی Süddeutsche Zeitung تماس می‌گیرد و بدون طلب هیچ پاداش یا وجهی تنها به شرط مخفی ماندن هویت و نام خود، ارائه اسناد و اوراق پول‌شویی



شد. یکی از قوانین وضع شده در این دوره قانونی بود که تجارت ابریشم را به صورت انحصاری در اختیار دولت قرار می‌داد تا با اعمال کنترل بر تجارت ابریشم که عمدتاً از طریق ایران به اروپا صادر می‌شد، ضمن در دست گرفتن کنترل بازار این محصول استراتژیک، سود سرشار حاصل از آن را نصیب دولت سازد. همین انحصار تجارت کالای پرارزش ابریشم از سوی دولت ساسانی زمینه قاچاق آن را فراهم آورد.

اهمیت دریا و نقش آن در اقتصاد و زندگی امروز مردم دنیا غیرقابل انکار و توجه به آن ضروری می‌باشد. منافع کشورهای صاحب دریا ارتباطی مستقیم با نیازمندی‌ها، توانایی‌ها و فرهنگ آنها دارد و در واقع سیاست دریایی آن کشورها بر همین اساس تدوین می‌شود. این سیاست در قالب راهبرد دریایی کشورها تبیین می‌شود که در عین حال اهداف اقتصادی، سیاسی و نظامی را به دنبال دارد. موفقیت در هر یک از اهداف نامبرده بستگی به میزان به‌کارگیری صحیح و مؤثر نیروی انسانی، ابزار و تجهیزات و قوانین و مقررات دارد و مدیریت کارآمد و

مؤثر این منابع در هر کشوری، آن کشور را تبدیل به یکی از قدرت‌های دریایی می‌کند.

حمل و نقل دریایی یکی از پراهمیت‌ترین روش‌های حمل و نقل در سطح جهان است و نقش عمده‌ای در گسترش و تسهیل تجارت جهانی دارد؛ به طوری که حدود ۹۰ درصد کل کالاهای دنیا در تجارت بین‌الملل از طریق دریا حمل می‌شود. پیشرفت‌های اخیر در صنعت کشتی‌سازی، کاربرد تجهیزات پیشرفته لجستیکی در بنادر، بهره‌گیری از مزایایی چون حمل در حجم‌های بسیار بالا و گستره جغرافیایی عملکرد آن و همچنین استفاده از کانتینرها برای سهولت حمل و نگهداری کالاها، کاربرد حمل و نقل دریایی را به شدت در عملیات حمل بین‌قاره‌ای و بین‌کشوری مورد توجه قرار داده است. امروزه به دلیل اهمیت یافتن معیارهایی چون تحویل به موقع، تحویل با کمترین هزینه و قابلیت اطمینان در تحویل کالا به مشتری، حمل و نقل دریایی اهمیتی بیش از پیش پیدا کرده است.

در بسیاری از کشورها گمرکات از منابع اصلی درآمد برای دولت هستند، به طوری که حدود ۶۰ درصد از درآمد ملی توسط گمرک

جمع‌آوری می‌شود. در همه کشورها گمرکات نقش اصلی را در اعمال قوانین در مرزها ایفاء می‌کنند و مانع از ورود کالای قاچاق می‌شوند. بدین جهت با رشد تجارت جهانی بر میزان و پیچیدگی امور گمرکی نیز افزوده می‌شود.

از این رو سازمان جهانی گمرکات (WCO) با راهاندازی سامانه IPM (Interface Public Members) ضمن تسهیل فرآیندهای گمرکی و کاهش زمان ترخیص کالا، گام مهمی در کاهش قاچاق و فساد در سیستم گمرکی برداشته است.

از منظر سازمان‌های متولی در دریا نیز می‌توان به کمیته تسهیل (FAL) از کمیته‌های اصلی سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) در جهت کاهش و حذف تشریفات غیرضروری و زائد اداری و تسهیل ارائه اسناد مورد نیاز کشتی‌ها به هنگام ورود و یا ترک بنادر اشاره کرد. در سال‌های اخیر مهم‌ترین وظیفه این کمیته، تمرکز بر ایجاد تعادل‌سازی و ارتباط میان دو موضوع مهم، یعنی امنیت دریایی و تسهیلات تجارت دریایی بین‌المللی بوده است.

دارا بودن حدود ۳ هزار کیلومتر خطوط ساحلی، دسترسی به دریا

در شمال و جنوب کشور، دسترسی به آب‌های آزاد (اقیانوس هند)، قرارگیری کشور در مسیر کریدورهای ترانزیتی شمالی- جنوبی از جمله مزیت‌های مهم جغرافیایی ایران در حوزه دریایی بشمار می‌رود. در حال حاضر حمل و نقل دریایی نقش عمده‌ای در تجارت بین‌المللی کشور ایفاء می‌کند، به گونه‌ای که تقریباً ۱۰۰ درصد صادرات نفت از طریق ناوگان کشتیرانی و حدود ۸۰ تا ۹۰ درصد صادرات و واردات کالاهای خشک از طریق این سیستم انجام می‌گیرد.

پدیده قاچاق تهدیدی جدی برای تجارت آزاد است که گسترش آن موجب کاهش درآمد گمرکی و مالیاتی دولت می‌شود، کاهش تولید داخلی، افزایش بیکاری، خروج ارز و فرار سرمایه‌ها را نیز به همراه دارد. در یک اقتصاد منسجم، پایگاه‌های اطلاعاتی قوی همه فعالیت‌های اقتصادی را ثبت و ضبط می‌کنند و با اقتصاد زیرزمینی یا اقتصاد سیاه برخورد می‌شود. در نبود چنین پایگاه‌های داده اقتصادی در کشور، به منظور شفافیت مبادلات تجاری و تشدید مبارزه با قاچاق کالا در مبادی گمرکی، می‌توان از الگوهای موفق بین‌المللی و از جمله سیستم استاندارد GS۱ استفاده کرد.

قابل توجه پرسنل مستقر بر روی کشتی‌ها

۱۰ موردی که
پیش از بازرسی
از تجهیزات ایمنی کشتی
می‌بایست مدنظر
قرار گیرد

شناور باید به دقت چک شوند. چراغ‌های از رده خارج شده و جلیقه‌های معیوب باید تعویض شوند. همچنین تمامی خدمه باید تمرین پوشیدن و درآوردن جلیقه نجات در زمان مقرر را انجام دهند. در صورت نیاز به یک جلیقه سایز بزرگ‌تر یا سایز کوچک‌تر باید در کوتاه‌ترین زمان سفارش داده شود. تعداد کمتر جلیقه نجات مورد قبول هیچ بازرسی نیست.

۶- بررسی وسایل پایروتکنیک: ادوات پایروتکنیک باید عملیاتی باشند و آنهایی که نیستند باید تعویض شوند. همچنین وسایل نخ‌پران نیز باید چک شود. پرسنل باید از محل نگهداری ادوات پایروتکنیک و چگونگی استفاده از آنها مطلع باشند. به طور کلی، دستورالعمل‌های روی جلد برای جمع‌آوری اطلاعات عملیاتی کافی می‌باشند.

۷- بررسی طرح‌ها و سیستم‌های

و از نظر کاری در حالت بهینه نگاه‌داشته شوند. پرسنل کشتی باید همگی از وضعیت رادیو شامل، پشتیبانی باتری، عملکرد آن و غیره مطلع باشند. (کتاب راهنمای GMDSS باید برای جستجوی مشخصات دقیق با توجه به رادیوی دستی در جای مشخص خود قرار داشته باشد). حلقه‌های نجات در صورت لزوم باید بازرسی و تعمیر اساسی شده و آنهایی که دیگر قرار نیست مورد استفاده قرار گیرند به وضوح علامت‌گذاری شوند. چراغ‌ها و باتری‌هایی که منقضی شده‌اند باید تعویض شوند. ادوات دودزا و همین‌طور طناب‌های نجات بررسی شوند. براساس طرح ایمنی شناور، حلقه‌های نجات باید به درستی در جاهای مختلف کشتی قرار داده شوند. جای آنها بایستی به وضوح علامت‌گذاری شود.

۵- بررسی جلیقه‌های نجات: کلیه جلیقه‌های نجات بر روی

تعمیرات اساسی و تجدید لازم باید در صورت لزوم انجام شود.

۲- بررسی داویت‌ها: داویت‌های قایق‌های نجات باید به همراه وینچ‌ها و بلوک‌ها، زنگ‌زدایی، رنگ‌آمیزی مجدد و روغنکاری شوند؛ سپس مجدداً بررسی شوند تا در مواقع بحرانی از کار نیافتند.

۳- بررسی جان‌پناه‌های باز شونده: جان‌پناه‌های باز شونده باید بررسی شوند که آیا در فواصل منظم سرویس شده‌اند یا خیر؟ تجهیزات آن به طور دقیق چک شده و هرگونه جایگزینی لازم در آنها انجام شود. از آنجا که برچسب‌ها با گذشت زمان و در اثر تغییرات جوی درخشندگی خود را از دست می‌دهند، عموماً نیاز به جایگزینی دارند.

۴- بررسی رادیوهای دستی، ادوات دودزا و حلقه‌های نجات: رادیوهای دستی قابل حمل مربوط به شناورهای نجات باید چک شده

ایمنی از اهم مواردی است که همواره می‌بایست مورد توجه ویژه پرسنل کشتی قرار داشته باشد. به همین دلیل بازدید و بازرسی از تجهیزات ایمنی، چه به صورت چشمی و چه بازرسی دقیق و جزئی، از اهمیت به سزایی برخوردار است. نکات مهمی که می‌بایست پیش از بازرسی از تجهیزات ایمنی مدنظر قرار گیرند، به طور خلاصه به شرح زیر است:

۱- بررسی قایق نجات: قایق نجات و تجهیزات آن (شامل مواد خوراکی، تجهیزات پایروتکنیک، غیرپایروتکنیک) باید بررسی و تجدید شوند. پرسنل کشتی باید به طور قطع در مورد قایق نجات و هرگونه نصب و راه‌اندازی آن تعلیم دیده باشند. اطلاعات نوشته شده بر روی قایق نجات باید دوباره رنگ‌آمیزی شوند. قایق نجات پایین آورده شده و حرکت آن در دو جهت جلو و عقب بررسی شود.



کنترل آتش: طرح‌های کنترل آتش باید از نظر خوانا بودن بررسی شوند. هر کدام از آنها باید بررسی و مطابقت داده شوند.

۸- آزمایش سیستم‌های شناسایی آتش و تجهیزات اطفاء حریق: آزمایش سیستم‌های شناسایی آتش/دود در صورت امکان. پمپ‌های آتش‌نشانی، شلنگ‌های آتش‌نشانی، وسایل اطفاء حریق، نازل‌ها، سرپیچ‌ها همگی باید چک شوند. اطلاعات مربوط به وسایل اطفاء حریق، باید به پرسنل اعلام شود که بدانند که کدامین نوع را برای آتش (کلاس A، B، C، D)، بکار برند. وسایل اطفاء حریق (همین‌طور کارتریج‌ها) در صورت لزوم تحت تعمیرات اساسی و شارژ مجدد قرار گیرند. تجهیزات آتش‌شان‌ها از نظر عملیاتی بودن بازرسی شود. مجدداً، پرسنل کشتی باید تمرین پوشیدن و درآوردن تجهیزات را (در خلال

مانورها) انجام دهند تا در مواقع بحرانی بتوانند آن را انجام دهند. تمام آژیرهای اعلام خطر باید آزمایش شوند.

۹- بررسی نردبان راهنما: نردبان‌های راهنما به همراه تمام تجهیزات فرعی باید چک شوند. از مطابقت مشخصات آنها با قوانین و مقررات اطمینان حاصل شود.

۱۰- بررسی سایر سیستم‌های مهم بر اساس نوع کشتی: نکات تذکر داده شده بالا، کلی هستند و برای تمام کشتی‌ها اعمال می‌شوند. کشتی‌های نفتکش نکات بررسی اضافی دارند که عبارتند از:

- سیستم گاز خنثی
- لوله‌کشی سیستم ثابت اطفاء حریق در اطاق پمپ
- سیستم کف عرشه به علاوه آب‌پاش
- تنظیم‌کننده: سحر حیدرزاده - مدیر آموزش، تحقیقات و توسعه مؤسسه رده‌بندی آسیا



مبارزه با فساد

حاکمیت شرکتی و مبارزه با فساد

خواهد کرد. این بازارهای رقابتی با ارسال اطلاعات مطلوب سبب جذب سرمایه (منابع محدود) برای مصارف سودآور خواهند شد.

در راستای این چنین توسعه اقتصادی، مسئله قابل تأمل، ایجاد مقررات و استانداردهایی است که مسیر حرکت شرکت‌ها را به طرف بازارهای جهانی که مقررات و استانداردهای پیچیده‌ای دارند، آسان‌تر کند.

با توجه به افزایش شرایط رقابتی در بازارهای مالی، از کشورها خواسته شده است که مقررات و استانداردهای داخلی خود را با مقررات و استانداردهای جهانی مطابقت دهند تا بتوانند رشد پایداری را تجربه کنند. بنابراین مهم‌ترین برنامه‌ای که پیش روی سازمان‌ها و شرکت‌های اقتصادی قرار می‌گیرد، بازسازی ساختار شرکت‌ها و نزدیک شدن به استانداردهای جهانی است. در نتیجه باید گفت در چنین حالتی است که بازار سرمایه ایران، راه ورود به بازارهای جهانی و در کنار آن جذب منابع خارجی برای تأمین مالی شرکت‌های داخلی را پیدا خواهد کرد. بحران‌های مالی سال‌های اخیر و ورشکستگی شرکت‌های بزرگ،

نشان‌دهنده اهمیت این واقعیت است که از لحاظ مدیریتی شرکت‌ها باید به گونه‌ای ساختارسازی شده باشند تا قدرت تحمل شرایط مختلف اقتصادی در آنها افزایش یابد. اگر هدف ورود به بازارهای جهانی و درگیر شدن با وقایع اقتصادی جهان است، ایجاد و اجرای مقررات حاکمیت شرکتی در کشور می‌تواند در فضای پیچیده اقتصادی جهان این هدف را قابل دسترس کند. برای داشتن مقررات حاکمیت شرکتی و مبارزه با فساد مناسب برای فضای اقتصادی کشور به فاکتورهایی از جمله شرایط سیاسی، میزان توسعه بازار سرمایه، شرایط عمومی اقتصاد، سطح رقابت‌پذیری، سیستم‌های بانکداری، حقوق مالکانه و امثالهم باید توجه

شرکت‌ها و حتی حکومت‌ها در آینده نه چندان دور قادر به ایجاد محدودیت‌ها در قلمرو بازارهای مالی داخلی نخواهند بود. نه تنها ایجاد چنین محدودیت‌هایی امکان‌پذیر نخواهد بود، بلکه باید امکاناتی نیز ایجاد کنند تا اقتصاد آن کشور از ظرفیت‌های بازارهای بین‌المللی کمال استفاده را بنماید.

مسئله حائز اهمیت این است که رقابت در عرصه جهانی سبب جابه‌جایی و حرکت سرمایه در جهان خواهد شد. ورود سرمایه از کشورهای دیگر و اختراع و ابداع محصولات و خدمات جدید، رقابت شدیدتری را بین کشورها و مابین شرکت‌ها ایجاد

در حال گسترش می‌باشد. حرکت به سمت جهانی شدن و اهمیت دادن به فناوری اطلاعات (IT)، سازمان‌ها و افراد را قادر می‌سازد که ظرف چند ثانیه از بازاری در یک کشور به بازاری در کشور دیگر مراجعه و اقدام به خرید و فروش کالا یا دارائی خاصی کنند. از آنجا که دولت‌ها و مؤسسات مالی بین‌المللی در دنیا نیاز به همکاری نزدیک‌تر با یکدیگر دارند، کشورها باید استانداردهایی را مورد توجه قرار دهند که امور اجرایی بین آنها را تسهیل کند. ایجاد چنین استانداردهایی در تمام زمینه‌های اقتصادی، اجتماعی و سیاسی لازمه حرکت به سمت جهانی شدن است.

امروزه بازارهای مالی جهانی نقش برجسته‌ای در توسعه اقتصادی کشورها ایفاء می‌کنند. در کنار این توسعه، رقابت‌پذیر بودن بازار به عاملی مهم‌تر از گذشته تبدیل شده است. در روند جهانی شدن نیاز به کارآتر شدن وظایف بازار سرمایه خواهد بود که هم‌اکنون در دستور کار بسیاری از کشورها قرار گرفته است. اگر چنین رخدادهایی اجرایی شود، حرکت به سوی توسعه اقتصادی کشور شتاب خواهد گرفت.

در جهان امروز مرزهای فیزیکی کشورها اهمیت خود را از دست داده‌اند و عملیات اقتصادی بدون توجه به مرزها بین سازمان‌ها و افراد

کرد. فاکتورهایی که مربوط به بازار سرمایه هستند عبارت از مقررات بازار و زیرساخت‌های مربوطه، نقدشوندگی بازار، وجود تعداد کافی مشارکت‌کننده در بازار، سطح پیاده‌سازی استانداردهای بین‌المللی و استانداردهای حسابداری می‌باشند.

از جمله موارد دیگر که حاکمیت شرکتی درصدد ارتقای آن است، عمل به افشای عمومی اطلاعات مالی و غیرمالی، رفتار منصفانه و مساوی با تمام سهام‌داران، استقلال هیأت مدیره، ساختار سرمایه، سطح شناور بودن سهام، نقدشوندگی سهام، سطح دخالت دادن سهام‌داران در تصمیم‌گیری‌ها، مبارزه با فساد و مسئولیت و پاسخگویی شرکت به ذی‌نفعان می‌باشد.

تلاش برای ایجاد چارچوب حاکمیت شرکتی مطلوب و نیاز به بازنگری آن به طور پیوسته در اکثر کشورهای دنیا در جریان است. بانک جهانی، سازمان توسعه و همکاری‌های اقتصادی (OECD) و نهاد جهانی حاکمیت شرکتی Global Corporate Governance Forum (GCGF) که جهت همکاری با دو سازمان فوق و بخش خصوصی به وجود آمده است، رهبریت این کار را به عهده داشته‌اند.

بسیاری از کشورها از جمله کشورهای توسعه‌یافته، قوانین و مقررات داخلی خود را در زمینه‌های فوق بازنگری کرده و یا در جریان بازنگری هستند. کشورهایی که دارای مقرراتی در زمینه حاکمیت شرکتی و مبارزه با فساد هستند هر ساله تجدید نظرهای لازم را با توجه به تغییرات اقتصادی در مقررات خود اعمال و پس از تصویب جهت اجراء به ذی‌نفعان اعلام می‌کنند.

حاکمیت شرکتی (یا راهبری شرکتی) از دهه ۱۹۹۰ در سطح جهان مطرح شد و در دهه اول قرن بیست و یکم هم‌زمان با اوج‌گیری جهانی شدن گسترش بسیار داشت و اگر امروز در

سایت هر یک از شرکت‌های مطرح در سطح جهان وارد شویم، حتماً یک بخش به حاکمیت شرکتی در آن بنگاه اختصاص دارد و در آنجا می‌توان دید که آن بنگاه چگونه حاکمیت شرکتی را پیاده کرده است.

بر اساس مطالعه شرکت مک‌کینزی (McKinsey) در سال ۲۰۰۲، بنگاه‌هایی که حاکمیت شرکتی خوب دارند، قیمت سهام بالاتری نسبت به همتایان خود خواهند داشت و این اختلاف قیمت از حدود ۱۴-۱۲ درصد در آمریکا تا حدود ۳۰ درصد در اروپای شرقی نوسان می‌کند. در مطالعه اخیر که این شرکت بزرگ مشاوره مدیریت در آمریکا، در کشورهای هندوستان، کره جنوبی، مالزی، مکزیک، تایوان و ترکیه درباره تأثیر حاکمیت خوب بر قیمت سهام بنگاه‌های کشورهای در حال توسعه انجام داده، به این جمع‌بندی رسیده است که سرمایه‌گذاران حاضرند بین ۱۰ تا ۱۲ درصد بیشتر برای سهام بنگاه‌هایی که حاکمیت خوب دارند، پرداخت کنند.

ستون‌های اصلی حاکمیت شرکتی عبارتند از: شفافیت اطلاعات، پاسخگویی، مسئولیت‌پذیری و انصاف. به عبارت دیگر در جهان امروز که بنگاه‌ها عموماً از سهامی خاص به سهامی عام تبدیل شده‌اند تا سهام آنان در بورس‌های اوراق بهادار مورد معامله قرار گیرد، سهام‌داران گسترده دارند که ارائه اطلاعات شفاف و به‌موقع به آنان اهمیت بسیار دارد، زیرا که بخش عمده‌ای از منابع مالی آنان از بازارهای مالی جمع‌آوری می‌شود. بنابراین ضرورت دارد بنگاه‌ها علاوه بر شفافیت در ارائه اطلاعات، در مقابل خواسته آنها پاسخگو باشند و مسئولیت‌پذیر و البته همراه با انصاف.

ضرورت پاسخگویی و مسئولیت‌پذیری بنگاه‌ها تنها در برابر سهام‌داران نیست، بلکه منافع بلندمدت بنگاه‌ها در گرو آن است

که علاوه بر توجه به سهام‌داران خود، به سایر ذی‌نفعان بنگاه مانند مشتریان، عرضه‌کنندگان مواد و یا سپرده‌گذاران، ... و حتی جامعه‌ای که در آن کار می‌کنند، توجه کافی داشته باشند و منافع آنها را نیز در نظر بگیرند. به عبارت دیگر، درآمد بنگاه‌ها در بلندمدت منوط به توجه به منافع دیگران - به علاوه سهام‌داران - است، در حالی که در اقتصاد کلاسیک، این وجه در هدف‌گذاری بنگاه‌ها مورد توجه مشهود قرار نمی‌گرفت، ولی امروزه در قالب ضوابط حاکمیت شرکتی مورد توجه خاص قرار گرفته است. شاید ضرورت توجه به «مسئولیت‌های اجتماعی شرکتی» در همین فضا رشد کرد ولی حاکمیت شرکتی نه تنها به مسئولیت اجتماعی شرکتی، بلکه منافع کلیه ذی‌نفعان بنگاه را در حیطه بررسی قرار می‌دهد. پیاده‌سازی حاکمیت شرکتی نیاز به فضای حقوقی و مقرراتی مناسب دارد تا بتوان فضای مدیریتی لازم را پایه‌ریزی کرد. البته باید توجه داشت که بین مدیریت یک بنگاه و حاکمیت شرکتی تفاوت‌های عمده وجود دارد. زیرا مدیریت به امور روزمره یک بنگاه چون مسائل تولید کالا یا خدمت، بازاریابی، پرسنل و ... می‌پردازد، ولی حاکمیت شرکتی در پی آن است که با ایجاد شرایط و ضوابط مناسب زمینه اعمال مدیریت خوب را فراهم آورد. طبیعی است بدون داشتن فضای مقرراتی مناسب در جامعه و توجه به محورهای مهم حاکمیت شرکتی یعنی داشتن اعضای مستقل در هیأت مدیره و همچنین دارا بودن استانداردهای حسابداری و حسابرسی قابل قبول نمی‌توان انتظار رشد اقتصادی درخور داشت. به همین دلیل است که سازمان توسعه و همکاری‌های اقتصادی (OECD) در بیانیه خود می‌گوید که حاکمیت شرکتی عامل اصلی افزایش بهره‌وری است.

در حالی که ترکیه، کشور هم‌تراز و همسایه ما، یکی از پیشروان

پیاده‌سازی اصول حاکمیت شرکتی است، ما در ایران به این موضوع کاملاً بی‌توجه بوده‌ایم و تاکنون حرکت سازنده‌ای در این مسیر نداشته‌ایم.

ژاپن در سال‌های اولیه قرن ۲۱، قانون تجارت و قانون حاکم بر شرکت‌ها را به ترتیبی تغییر داد که حاکمیت شرکتی بتواند در یک فضای قانونی مناسب پیاده شود. کشور مالزی نیز چندین سال است که رعایت اصول حاکمیت شرکتی را برای بنگاه‌های بورسی الزامی کرده است. بورس هندوستان نیز کمیته‌ای را برای اعمال اصول حاکمیت شرکتی به وجود آورده است و در ترکیه اتحادیه صنایع و تجارت و کار آن کشور پیشرو در این اقدام بود و پیرو آن هیأت مدیره بازار سرمایه، کدهای مورد نیاز برای پیاده‌سازی حاکمیت شرکتی را تعریف کرد.

دولت چین نیز در این زمینه حرکت‌های مناسبی داشته است و هدف خود از پیاده‌سازی اصول حاکمیت شرکتی را بهره‌گیری از پس‌انداز خانوار و تأمین مالی شرکت‌های بورسی تعریف کرده است؛ زیرا که بانک‌های تجاری آن کشور هنوز دولتی هستند و حدود ۲۵ درصد از وام‌های آنان قابل بازگشت نیست؛ بنابراین با استفاده از فضای حاکمیت شرکتی سعی کرده است که منابع مالی مورد نیاز بنگاه‌ها را از طریق پس‌انداز خانوار تأمین کنند.

با اجرای اصل ۴۴ قانون اساسی و گسترش بخش خصوصی و الزام به گسترش مبادلات خارجی و جذب سرمایه، ضرورت دارد، سازوکاری در کشور به کار افتد که بنگاه‌ها با مجهز شدن به اصول حاکمیت شرکتی و مبارزه با فساد بتوانند با بنگاه‌های معادل در منطقه (از جمله در ترکیه) رقابت کنند.

رئیس سابق کمیته اوراق بهادار آمریکا می‌گوید: اگر کشوری به حاکمیت شرکتی خوب مشهور نباشد، جریان سرمایه به آن کشور محدود

می‌شود. بنابراین اگر می‌خواهیم کشور درجه یک در منطقه باشیم (سند چشم‌انداز ۲۰ ساله کشور)، ضرورت دارد خود و بنگاه‌های کشور را به ابزار مدرن اقتصادی - مدیریتی چون حاکمیت شرکتی مجهز کنیم تا ضمن رعایت انصاف و مسئولیت‌پذیری و پاسخگویی و البته شفافیت در ارائه اطلاعات، زمینه جذب سرمایه به کشور را فراهم آوریم و بر اساس نظر OECD، موجبات رشد بهره‌وری در کشور را سامانی تازه بخشیم.

مبارزه با پول‌شویی

علل مبارزه با پول‌شویی:

- مبارزه با مواد مخدر
- مبارزه با جنایات سازمان‌یافته و محدود کردن این جنایات با حذف سود حاصل از آن
- استراتژی جدید برای مبارزه با جنایات مالی

پول‌شویی و تأمین مالی تروریسم

پول‌شویی فرآیندی است که در طی آن پول کثیف، یعنی درآمد حاصل از اعمال مجرمانه به گونه‌ای تغییر شکل می‌دهد که به ظاهر مشروع به نظر می‌رسد. مصادیق پول کثیف عبارتند از:

- در آمد حاصل از قاچاق مواد مخدر و داروهای روان‌گردان
 - برده‌داری مدرن (قاچاق انسان و اعضای انسان)
 - قاچاق اسلحه
 - دزدی، کلاهبرداری، رشوه
 - قمار
 - فرار مالیاتی
 - حق مالکیت معنوی
 - تأمین مالی تروریسم
- ### مسئولین مبارزه با پول‌شویی
- قوه مقننه؛ جرم‌انگاری پول‌شویی
 - قوه قضائیه؛ تعیین مجازات برای مرتکبین جرم دوم
 - پلیس مالی؛ پیگیری و پالایش

اطلاعات

سیستم مالی؛ جلوگیری از سوءاستفاده پول‌شویان از شهرت و اعتبار سیستم بانکی

هدف پول‌شویان

- فرار از مجازات و پیگیری منشأ پول
- خروج از سیستم مالی و ادغام با پول‌های تمیز (ادغام)
- ورود به سیستم بانکی (مرحله جایگزینی)
- استفاده از امکانات و ابزارهای سیستم مالی (مرحله لایه‌چینی)

الزامات مبارزه با پول‌شویی

- شناخت سازمان
- شناخت نوع فعالیت و مبادلات سازمان
- شناخت مشتری
- شناخت همکاران و کارمندان
- روش‌های سوءاستفاده در ابزار تجارت

کم‌نمایی ارزش کالا

بیش‌نمایی ارزش

سیاهه‌های متعدد

بارگیری کالای بیشتر یا کمتر

توصیف غیرواقعی کالا

پرچم قرمزها

- ابزار مالی/بانکی
- ساختار پیچیده یک معامله
- روش پرداخت
- ساختار شرکت
- معامله توسط شرکت مجازی
- معامله دارای طرفین متعدد که در واقع توسط یک شرکت کنترل می‌شود
- عدم امکان ارائه سیاهه، اسناد حمل یا سایر مدارک لازم برای معامله درخواستی توسط مشتری
- مناطق و حوزه‌های قضایی
- بارگیری از یا به منطقه‌ای که از نظر پول‌شویی با ریسک بالا در نظر گرفته می‌شود (مناطق آزاد کشوری یا درجه فساد بالا) حمل‌های متعدد از دو یا چند منطقه بدون دلیل موجه دریافت نقدی بهای کالا از طرف‌های ثالثی که با معامله ارتباطی ندارند

کالاها و اسناد عدم تطبیق

توصیف کالا در سیاهه و اسناد حمل عدم تطبیق توصیف کالا در سیاهه و اسناد حمل با آنچه واقعاً حمل شده است عدم تطبیق ارزش کالا در سیاهه با ارزش واقعی آن عدم تطبیق فعالیت مشتری با نوع کالای حمل شده درخواست صادرکننده برای پس گرفتن اسناد و تعویض آنها

مبادلات کالا با کالا (مبادله نقدی صورت نمی‌گیرد و شامل الزامات گزارش‌دهی نمی‌شود)

استفاده از Funnel account (رواج در مکزیک پس از محدودیت سپرده‌گذاری دلار در سال ۲۰۱۰)

راه حل‌ها

- ۱- استفاده از نرم‌افزار
 - جمع‌آوری داده‌های تجارت از منابع اطلاعاتی (مثلاً حمل و نقل‌های مشکوک)
 - ایجاد روندی که بتوان اطلاعاتی از مشخصات و شماره کانتینرها به دست آورد
 - ایجاد روندی برای یافتن اطلاعات منفی درباره صادرکننده‌ها، واردکننده‌ها و شرکت‌های حمل و نقل
 - تنظیم فرم‌های الکترونیک برای تشخیص آسان سابقه مشتری
 - ۲- تجزیه و تحلیل قیمت واحد کالا با استفاده از اطلاعات عمومی (آیا قیمت بالاتر یا پایین‌تر اعلام شده)
 - تجزیه و تحلیل مقدار کالا (آیا پول‌شویان قصد انتقال مبلغ کمتر یا بیشتر نسبت به میزان کالا را دارند؟)
 - استفاده از اطلاعات موجود در باره کالاهایی که هر کشور وارد یا صادر می‌کند
 - استفاده از اطلاعات نرم‌افزاری موجود برای تشخیص ارتباط بین طرف‌های معامله و بنادر، ارتباط بین طرف‌های دیگری که در معامله شرکت دارند (شرکت‌های مجازی)
- ### چالش‌ها
- عدم دریافت اطلاعات کافی توسط مؤسسات مالی

عدم همکاری سایر سازمان‌های موازی

عدم تناسب بین ضوابط نظارتی در سازمان‌های داخل کشور

نبود ضوابط یکسان در کشورهایی که طرف‌های یک معامله هستند

مشاغل در معرض پول‌شویی (هر شغلی که با پول نقد سروکار دارد)

- سیستم بانکی موازی (حواله)
- بازار سهام بی‌نام
- شرکت‌های بیمه
- صرافی
- عتیقه‌فروشی
- جواهرفروشی
- آژانس‌های هوایی
- بنگاه‌های اتومبیل

چارچوب مبارزه با پول‌شویی (کمینه بال)

- شناسایی مشتری
- سیاست پذیرش مشتری/احراز هویت
- گزارش عملیات مشکوک
- کنترل مستمر
- نگهداری سوابق
- آموزش

تعریف «مشتری»

• شخص یا بنگاهی که حساب باز می‌کند (شامل بانک‌های کارگزار) اشخاص یا بنگاه‌هایی که از طرف آنها حسابی باز می‌شود (یعنی ذی‌نفع نهایی)

- ذی‌نفع‌های انتقالات
- هر شخص یا بنگاهی که با یک انتقال مالی مرتبط است و می‌تواند در مورد ریسک شهرت یا سایر ریسک‌ها تهدیدی به شمار رود

دقت کافی در مورد «مشتری»

- احراز هویت مشتری
 - نظارت مستمر روی حساب‌ها و انتقالات
 - کنترل مقامات سیاسی
 - بانک‌های کارگزار
- ### احتیاط‌های لازم هنگام

ایجاد روابط کارگزاری

● بانک‌ها هنگام ایجاد ارتباط کارگزاری باید کاملاً به ماهیت و نحوه مبادلات بانک طرف خود آگاهی یابند. ● بانک نباید روابط کارگزاری با بانکی برقرار کند که در حوزه قضایی بدون الزام حضور فیزیکی ثبت شده است.

● بانک باید مخصوصاً در مورد ریسکی که ناشی از استفاده از حساب‌های کارگزاری توسط اشخاص ثالث است، بسیار هشیار باشد.

ریسک‌های بالقوه‌ای که در صورت عدم شناسایی مشتری، بانک را تهدید می‌کند

- ریسک شهرت
- ریسک قانونی
- ریسک عملیاتی
- ریسک تمرکز

استانداردهای بین‌المللی مبارزه با پول‌شویی و تأمین مالی تروریسم

چهل توصیه سازمان FATF (۲۰۱۲) به شرح ذیل است:

الف) سیاست‌ها و هماهنگی‌ها در زمینه مبارزه با پول‌شویی و تأمین مالی تروریسم

توصیه شماره ۱

● اتخاذ رویکرد مبتنی بر ریسک و اقدامات متناسب با ریسک در هر مورد

● مؤسسات مالی و مشاغل و حرفه‌های غیرمالی ریسک‌های خود را در رابطه با پول‌شویی و تأمین مالی تروریسم شناسایی کنند.

توصیه شماره ۲

● تنظیم سیاست‌های ملی با آگاهی از ریسک‌های شناسایی شده و بازنگری منظم آنها

● همکاری سازمان‌های مسئول در سطح ملی

ب) پول‌شویی و مصادره

توصیه شماره ۳

● جرم‌انگاری پول‌شویی بر مبنای

کنوانسیون وین و پالرمو

توصیه شماره ۴

● انجام اقداماتی مانند آنچه در کنوانسیون‌های مذکور و کنوانسیون "تأمین مالی تروریسم" مقرر شده تا مقامات ذی‌صلاح بتوانند اموال و درآمدهای حاصل از جرایم مذکور را مسدود، توقیف و مصادره کنند.

ج) تأمین مالی تروریسم و تأمین مالی برای اشاعه سلاح‌های کشتار جمعی

توصیه شماره ۵

● جرم‌انگاری تأمین مالی تروریسم، تأمین مالی سازمان‌های تروریستی و افراد تروریست و تعیین آنها به عنوان جرائم منشأ پول‌شویی

توصیه شماره ۶

● تحریم تأمین مالی تروریسم براساس اختیارات شورای امنیت و فصل هفتم منشور

توصیه شماره ۷

● اجرای تحریم‌های مالی هدفمند برای حصول اطمینان از این که وجه یا دارایی در اختیار اشخاص یا نهادهایی قرار نگیرد که به تهیه و استفاده از سلاح‌های کشتار جمعی بپردازند.

توصیه شماره ۸

● توجه به سازمان‌های غیرانتفاعی و اطمینان از این که تروریست‌ها از آنها استفاده نکرده یا منابع آنها را برای مقاصد خود استفاده نکنند.

د) اقدامات پیشگیرانه

توصیه شماره ۹

● قوانین داخلی کشورها در زمینه رازداری نباید مانع از اجرای توصیه‌های گروه ویژه شود.

● شناسایی کافی مشتریان و نگهداری سوابق

توصیه شماره ۱۰

● شناسایی مشتری و خودداری از نگهداری حساب‌های بی‌نام و جعلی

توصیه شماره ۱۱

● نگهداری سوابق معاملات داخلی و بین‌المللی حداقل به مدت ۵ سال

● اقدامات و تدابیر تکمیلی در مورد مشتریان و فعالیت‌های خاص

توصیه شماره ۱۲

● اتخاذ تدابیر بیشتر در مورد اشخاص سیاسی خارجی و کنترل مستمر روابط کاری با آنها

توصیه شماره ۱۳

● جمع‌آوری اطلاعات کافی درباره مؤسسه یا بانک کارگزار و حساب‌های کارگزاری مورد استفاده مستقیم اشخاص ثالث

توصیه شماره ۱۴

● اشخاصی که به نقل و انتقال پول اشتغال دارند باید دارای مجوز باشند.

توصیه شماره ۱۵

● مؤسسات مالی باید به ریسک‌های ناشی از کاربرد فناوری‌های جدید هشیار باشند و برای کاهش ریسک ناشی از آنها تدابیر مناسب اتخاذ کنند.

توصیه شماره ۱۶

● کسب اطلاعات دقیق درباره فرستنده و دریافت‌کننده وجوه از طریق نقل و انتقال الکترونیکی

● حصول اطمینان از رعایت قطعنامه‌های شورای امنیت در رابطه با ممنوعیت تأمین مالی تروریسم در مورد انتقالات الکترونیکی

اتکاء به خدمات شخص ثالث

توصیه شماره ۱۷

● فرایند شناسایی مشتری و آشنایی با مشاغل مرتبط به شرط رعایت الزامات مشروح در توصیه ممکن است به اشخاص ثالث واگذار شود ولی مسئولیت نهایی به عهده مؤسسه مالی است.

توصیه شماره ۱۸

● مؤسسات مالی باید اطمینان حاصل کنند که شعب خارجی آنها و نیز مؤسسات تابعه‌ای که سهام عمده آنها را در اختیار دارند تدابیر ضد پول‌شویی و تأمین مالی تروریسم منطبق با توصیه‌های گروه ویژه در کشور میزبان را رعایت می‌کنند.

توصیه شماره ۱۹

● در صورتی که گروه ویژه کشوری را با ریسک بالا اعلام کند، کشورها باید بتوانند اقدامات متناسب با ریسک بالاتر را نسبت به آن کشور انجام دهند.

گزارش‌دهی معاملات مشکوک

توصیه شماره ۲۰

در صورت شک نسبت به یک معامله، مؤسسه مالی باید به موجب قانون ملزم به گزارش معامله مشکوک به واحد اطلاعات مالی باشد.

توصیه شماره ۲۱

مصونیت گزارش دهنده معاملات مشکوک از مسئولیت کیفری و مدنی ناشی از نقض قوانین ناظر به افشای اطلاعات، اگر با حسن نیت عمل کرده باشد.

مشاغل و حرفه‌های غیرمالی معین
توصیه شماره ۲۲

مشاغل و حرفه‌های غیرمالی زیر باید ضوابط شناسایی مشتریان و نگهداری سوابق را رعایت کنند:

قمارخانه‌ها، بنگاه‌های معاملات ملکی، معامله‌گران فلزات و سنگ‌های گرانبها، وکلا، سردفتران و حسابداران، ارائه دهنندگان خدمات شرکتی و تراست.

توصیه شماره ۲۳

مشاغل تحت قسم، معامله‌گران فلزات و سنگ‌های گرانبها، تراست‌ها

و ارائه‌دهندگان خدمات شرکتی باید معاملات مشکوک را گزارش دهند. (ه) شفافیت و ذی‌نفع واقعی اشخاص حقوقی

توصیه شماره ۲۴

اتخاذ تدابیری برای ممانعت از سوءاستفاده از اشخاص حقوقی به منظور پنهان نگهداشتن ذی‌نفع واقعی.

توصیه شماره ۲۵

اتخاذ تدابیری به منظور عدم استفاده از ساختارهای حقوقی به منظور پول‌شویی و تأمین مالی تروریسم به خصوص درباره تراست‌ها. (و) اختیارات و مسئولیت‌های مراجع ذی‌صلاح و سایر تدابیر سازمانی

وضع مقررات و اعمال نظارت بر مؤسسات مالی

توصیه شماره ۲۶

اعمال نظارت کافی در مورد مؤسسات مالی

عدم صدور مجوز برای تأسیس بانک‌های مجازی (پوسته‌ای)

توصیه شماره ۲۷
اختیارات کافی به نظار برای بازرسی و در صورت لزوم اعمال مجازات‌های انضباطی و مالی

توصیه شماره ۲۸

وضع مقررات و اعمال نظارت بر مشاغل و حرفه‌های غیرمالی معین واحد عملیاتی و مرجع اعمال قانون

توصیه شماره ۲۹

تأسیس واحد اطلاعات مالی برای دریافت و تحلیل گزارش‌های معاملات مشکوک و انتشار نتایج حاصله

توصیه شماره ۳۰

در صورت لزوم، مراجع اعمال قانون برای موارد تعقیب پول‌شویی و تأمین مالی تروریسم تحقیقات موازی انجام دهند و اگر لازم باشد تحقیقات مشترک با همکاری مراجع ذی‌صلاح سایر کشورها انجام شود.

توصیه شماره ۳۱

مراجع اعمال قانون باید: به اطلاعات مورد نیاز دسترسی داشته باشند.

با استفاده گسترده از فنون مناسب (عملیات مخفیانه، شنود) تحقیقات قضایی را انجام دهند.

از واحد اطلاعات مالی اطلاعات دریافت کنند.

به ذی‌نفع واقعی حساب شخص حقیقی یا حقوقی توجه داشته باشند.

توصیه شماره ۳۲

اتخاذ تدابیر مناسب برای کشف انتقالات فیزیکی برون‌مرزی پول و اسناد قابل معامله بی‌نام

الزامات کلی

توصیه شماره ۳۳

تهیه آمار جامع از گزارش معاملات مشکوک، تحقیقات، پیگردهای قانونی و معاضدت‌های قضایی

توصیه شماره ۳۴

تهیه راهنمود برای مؤسسات مالی و مشاغل و حرفه‌های غیرمالی مجازات‌ها

توصیه شماره ۳۵

تدوین مجازات‌های مناسب و بازدارنده کیفری، مدنی و یا اداری برای برخورد با اقدامات پول‌شویی و تأمین مالی تروریسم

(ز) همکاری‌های بین‌المللی

توصیه شماره ۳۶

پیوستن به کنوانسیون وین و کنوانسیون پالرمو و اجرای کامل آنها

توصیه شماره ۳۷

اجرای گسترده‌ترین سطح ممکن از معاضدت قضایی در خصوص پول‌شویی و تأمین مالی تروریسم بین کشورها

توصیه شماره ۳۸

توانایی لازم برای پاسخگویی فوری به درخواست‌های کشورهای خارجی، مصادره بدون محکومیت کیفری، اداره اموال مصادره شده

توصیه شماره ۳۹

پیش‌بینی استرداد در قوانین داخلی، ایجاد چارچوب قانونی برای آن، اجابت درخواست‌های استرداد، فرآیند شفاف برای استرداد

توصیه شماره ۴۰

ایجاد گسترده‌ترین سطح همکاری بین‌المللی

نقش اتاق بازرگانی بین‌المللی (ICC)

اتاق بازرگانی بین‌المللی نخستین سازمان دارای اهداف بازرگانی است که به انتشار قوانینی جهت مبارزه با فساد پرداخته است.

این قوانین در سه بخش زیر تدوین شده‌اند:

بخش اول: قوانین مبارزه با فساد در قالب رشوه‌خواری، درخواست رشوه و اخاذی

بخش دوم: تشریح سیاست‌هایی که برای مبارزه با فساد در شرکت باید وضع شود

بخش سوم: مؤلفه‌های یک برنامه مؤثر جهت پیروی شرکت‌ها از قوانین مبارزه با فساد

بخش اول:

ماده ۱- رفتارهای منع شده



رفتارهای ذیل در هر زمان و به هر شکل به طور مستقیم یا غیرمستقیم با اشخاص زیر منع شده است:

- مقامات دولتی در هر یک از سطوح بین‌المللی، ملی و محلی
- احزاب سیاسی، نمایندگان رسمی احزاب یا نامزدهای مناسب سیاسی
- مدیران، کارشناسان یا کارمندان شرکت

- (الف) رشوه‌خواری
 - (ب) درخواست رشوه یا اخاذی
 - (ج) اعمال نفوذ در تجارت
 - (د) پول‌شویی عواید حاصل از رفتارهای فسادآمیز فوق‌الذکر
- ماده ۲- شرکت‌ها در ارتباط با اشخاص ثالث باید موارد زیر را رعایت کنند:

- (الف) آموزش اشخاص ثالث مبنی بر عدم ورود به اعمال فسادآمیز و عدم برداری در برابر آن
 - (ب) عدم استفاده از اشخاص ثالث در اقدامات فسادآمیز
 - (ج) عدم پرداخت پاداش به اشخاص ثالث مزاد بر خدمات مشروع و خارج از حقوق مقتضی آنها
- اشخاص ثالث کسانی هستند که به عنوان پیمانکاران فرعی در زنجیره تأمین یا به نیابت از شرکت می‌توانند در ارتباط با بازاریابی، فروش، مذاکره قرارداد، اخذ مجوز، سایر پروانه‌ها و جوازها و یا هر اقدام دیگری که به سود شرکت تمام می‌شود، فعالیت کنند.

بخش سوم:
مؤلفه‌های یک برنامه مؤثر جهت پیروی شرکت‌ها از قوانین مبارزه با فساد

ماده ۱۰- شرکت‌ها باید دارای برنامه ذیل باشند:

- ۱- قوانین ICC در زمینه مبارزه با فساد در برنامه شرکت لحاظ شده باشد.
- ۲- برای ارزیابی دوره‌ای خطراتی که شرکت با آن مواجه است، برنامه‌ریزی شده باشد.
- ۳- شرایط سازمانی ویژه شرکت در

برنامه منظور شده باشد.

۴- برنامه با هدف تشخیص فساد و پیشگیری از آن و همچنین ترویج فرهنگ درستکاری تدوین شود. شرکت باید تمام و یا بخشی از رویه‌های زیر را در برنامه خود لحاظ کند:

- (الف) پشتیبانی قوی، صریح و آشکار هیئت مدیره از برنامه مبارزه با فساد در کنار پایبندی همه آنها به برنامه
- (ب) تدوین سیاست‌های شفاف، آشکار و صریح که قوانین مبارزه با فساد در آن جاری گشته و همه مدیران، مقامات، کارکنان و اشخاص ثالث را دربرگیرد
- (ج) پایش اجرای قوانین مبارزه با فساد یا ارزیابی مخاطرات از سوی هیئت مدیره

- (د) مشارکت‌خواهی همه در اجرای برنامه و مسئول دانستن همه به پیروی از سیاست‌های مبارزه با فساد
- (ه) انتصاب یک یا چند نفر از نیروهای ارشد شرکت (به صورت تمام‌وقت یا پاره‌وقت) به منظور اجرای صحیح برنامه با استفاده از منابع کافی، اختیارات و استقلال عمل
- (و) عنداللزوم، صدور دستورالعمل به منظور شیوه‌های مورد نظر و جلوگیری از شیوه‌های منع شده
- (ز) بهره‌گیری از دقت عمل مناسب در انتخاب مدیران، مقامات، کارکنان و شرکای تجاری شرکت

- (ح) به کارگیری روش‌های مالی و حسابداری دقیق به گونه‌ای که نتوان از آنها در راستای پنهان‌سازی فساد، سوءاستفاده کرد
- (ط) ایجاد و حفظ نظام‌های کارآمد نظارت و گزارش‌دهی در شرکت، از جمله حسابرسی مستقل
- (ی) وجود تعاملات داخلی و خارجی دوره‌ای با موضوع سیاست‌های مبارزه با فساد در شرکت

- (ک) راهنمایی و آموزش مدیران، کارکنان و شرکای تجاری شرکت به فراخور شرایط، در خصوص شناسایی خطرات بروز فساد در روابط کاری

روزمره شرکت

(ل) بررسی اخلاق کسب‌وکار در ارزیابی و ارتقاء مدیران شرکت و سنجش میزان تحقق اهداف نه تنها بر اساس نماگرهای مالی، بلکه بر اساس شیوه‌های دستیابی به اهداف

(م) معرفی مجرای مناسب برای انتقال نگرانی‌ها و دغدغه‌ها به سطوح بالای شرکت و گزارش موارد تخلف از قوانین مبارزه با فساد در کمال محرمانه‌گی، با هدف یافتن راهکار مناسب بدون ترس از برخوردهای تبعیض‌آمیز

(ن) اعلام اقدامات اصلاحی، اقدامات انضباطی بر اساس گزارش‌های دریافتی یا تخلف‌های مشاهده شده

(س) توجه به پیشرفت شرکت در برنامه مبارزه با فساد به گواهی تمیزی‌های خارجی

(ع) حمایت از اقدامات جمعی در همکاری با دولت یا فعالان کسب‌وکار در ارتباط با مبارزه با فساد

کمیسیون مسئولیت شرکتی و مبارزه با فساد ICC

فساد یعنی: سوءاستفاده از قدرت در راستای کسب منافع مالی یا غیرمالی شخصی، به نحوی که با منحرف ساختن منافع از کارکرد بهینه خود موجب اخلاف در رقابت و ناکارایی جمعی در بخش خصوصی و دولتی می‌شود.

بخش دوم:
سیاست‌هایی که برای مبارزه با فساد باید وضع شود:

- ماده ۳- شرکای کسب‌وکار
- ماده ۴- کمک‌های خیریه و حمایت‌های مالی سیاسی
- ماده ۵- هدیه و پاداش
- ماده ۶- پرداخت تسهیلات
- ماده ۷- تضاد منافع
- ماده ۸- منابع انسانی
- ماده ۹- مالی و حسابداری

ماده ۳- شرکای کسب‌وکار

● شرکت باید به طور شفاف مطرح سازد که تمام فعالیت‌هایی که طرف ثالث به نمایندگی شرکت انجام

می‌دهد، لازم است با سیاست‌های شرکت منطبق باشد.

● شرکت باید با طرف‌های ثالث در زمینه‌های زیر قرارداد کتبی منعقد کند:

● متعهد نمودن طرف ثالث به دوری از انجام هرگونه رفتار فسادآمیز

● مجاز دانستن شرکت به درخواست حسابرسی از دفاتر و اسناد حسابداری طرف ثالث توسط حسابرسان مستقل

● مقرر کردن این امر که پاداش طرف ثالث به صورت نقدی پرداخت نمی‌شود.

● شرکت در ارتباط با اشخاص ثالث، باید به حفظ گزارشی از نام، شرایط تعامل و پرداخت به آنها در ارتباط با نهادهای دولتی و خصوصی اهتمام ورزیده و این گزارش را در دسترس حسابرسان و مقامات دولتی مجاز قرار دهد.

● شرکت باید اطمینان حاصل کند که پیمانکاران و تأمین‌کنندگان در معاملات خود با شرکت یا به نمایندگی از طرف شرکت به قوانین مبارزه با فساد پایبند هستند.

● شرکت باید در قراردادهای خود با شرکای تجاری مقرر سازد که در صورت نقض قوانین ضد فساد، می‌تواند به تعلیق رابطه خود اقدام کند.

● شرکت باید در زمینه شهرت و ظرفیت شرکای تجاری که در معرض خطر فساد قرار دارند دقت عمل مناسبی داشته باشد و اطمینان حاصل کند که آنها در تعاملاتشان از قوانین مبارزه با فساد پیروی می‌کنند.

● شرکت باید خریدهای خود را مطابق با استانداردهای پذیرفته شده کسب‌وکار و تا حد امکان به صورت شفاف انجام دهد.

ماده ۴- کمک‌های خیریه و حمایت‌های مالی سیاسی

● این کمک‌ها باید در چارچوب قانون حاکم و به صورت اعلان عمومی صورت گیرد.

● شرکت باید اطمینان حاصل کند

که این کمک‌ها در راستای رفتارهای فسادآمیز به کار گرفته نمی‌شود.

- شرکت باید با اتخاذ روش‌های نظارتی معقول و منطقی اطمینان حاصل کند که این کمک‌ها نامناسب نبوده‌اند.

ماده ۵- هدیه و پاداش

شرکت باید در خصوص دریافت یا اعطای هدایا و پاداش از موارد ذیل اطمینان حاصل کند:

- انطباق با قوانین ملی و بین‌المللی
- قرار گرفتن در چارچوب هزینه‌های مشروع
- تحت‌الشعاع قرار ندادن استقلال رأی دریافت‌کننده

- در تناقض نبودن با آئین‌نامه شرکت در این زمینه
- عدم تناوب و صورت نگرفتن در زمان نامناسب

ماده ۶- پرداخت تسهیلات

- تسهیلات کوچک، غیررسمی و

نابجا به مقامات سطوح پایین دستی به منظور طفره رفتن از انجام رویه‌های معمول است.

- پرداخت تسهیلات در محاکم قضایی ممنوع است.

- شرکت باید از پرداخت تسهیلات خودداری کند، مگر در شرایط اضطرار و یا هنگامی که سلامت، امنیت و ایمنی کارکنان در معرض خطر قرار دارد.

- در صورتی که پرداخت تسهیلات با عنایت به شرایط فوق انجام گیرد، مستندات آن باید به طور شفاف در اسناد حسابداری شرکت مشاهده گردد.

ماده ۷- تضاد منافع

- تضاد منافع زمانی ایجاد می‌شود که منافع شخصی یک فرد، بستگان، دوستان نزدیک یا شرکای تجاری او از منافع شرکت یا سازمانی که فرد متعلق به آن است فاصله می‌گیرد.

- شرایطی که به تضاد منافع می‌انجامد باید آشکار شود و شرکت

به دقت این شرایط را تحت نظارت داشته باشد و نمود آن را در هر یک از مدیران، عوامل، کارمندان، کارکنان، کارگزاران خود پایش کند به گونه‌ای که هیچ یک از آنها از تضاد منافع سایر طرفین بهره‌مند نشوند.

- چنانچه انجام فعالیت با استفاده از نیروها به طور مستقیم منوط به انتصاب مقامات دولتی دوره پیشین باشد، شرکت باید به گذشت مدت زمان منطقی از زمان تصدی فرد در منصب پیشین دقت لازم را داشته باشد و محدودیت‌های پیش‌بینی شده در قوانین ملی را در این مورد رعایت کند.

ماده ۸- منابع انسانی

شرکت باید از موارد ذیل در حوزه منابع انسانی اطمینان حاصل کند:

- در استخدام، ارتقاء، آموزش، ارزیابی عملکرد، پاداش و به طور کلی اخلاق کسب‌وکار قوانین مبارزه با فساد رعایت شده باشد.

- هیچ کارمندی به دلیل ارائه گزارش مبنی بر تخطی از سیاست‌های مبارزه با فساد مورد برخورد تبعیض‌آمیز یا انضباطی قرار

نخواهد گرفت.

- نیروهای کلیدی در حوزه‌هایی که خطر فساد در آنها زیاد است باید آموزش دیده و منظم ارزیابی شوند. جابه‌جایی چرخشی این کارکنان باید مدنظر باشد.

ماده ۹- مالی و حسابداری

شرکت‌ها باید از موارد ذیل در حوزه مالی و حسابداری اطمینان حاصل کنند:

- تمام معاملات مالی شرکت به طور شفاف و مشخص در دفاتر و اسناد حسابداری ثبت شده و برای بازرسی در دسترس باشد.

- شرکت دارای هیچ حساب مخفی یا بدون سندی نیست و هیچ سندی به طور ساختگی و بدون انجام معامله در شرکت صادر نمی‌شود.

- در دفاتر حسابداری شرکت، هزینه‌های غیرموجود یا دیون با منشأ نادرست و با اهداف مجعول و غیرقانونی وجود ندارد.

- پرداخت نقدی جزئی در محل‌هایی که از نظام بانکداری کارایی بهره‌هستند مجاز شمرده شده و پرداخت وجوه نقدی یا غیرنقدی در شرکت به عنوان جایگزینی برای رشوه تحت نظارت قرار دارد.

- اسناد یا مدارک حسابداری شرکت، پیش از زمان مندرج در قانون و به عهده ناپود نمی‌شوند.

- شرکت دارای سازوکارهای حسابرسی مستقل است و در صورت هرگونه مغایرت با قوانین مبارزه با فساد به اقدام اصلاحی مناسب می‌پردازد.

- شرکت از تمام مفاد قوانین مالیاتی و مقررات ملی پیروی می‌کند، از جمله قوانینی که کسر هرگونه پرداخت به صورت رشوه را از درآمد مشمول مالیات منع می‌کنند.

منبع: کمیته ایرانی اتاق بازرگانی بین‌المللی





تسهیل تجارت جهانی در سایه نظام‌های اطلاعاتی استاندارد

را طراحی و توصیه کرده است. بدین ترتیب امکان آغاز فرآیندهای اداری پیش از رسیدن محموله‌ها (Pre-Arrival Processing) ممکن است.

در این زمینه، سازمان APEC اقدام به اجرای پروژه‌ای با نام Global Data Standardization با کمک سازمان‌های GS1 ده کشور کرده است. هدف این پروژه تعریف استانداردهای اطلاعاتی تجارت فرامرزی به گونه‌ای است که اطلاعات مورد نیاز کلیه ذی‌نفعان از جمله نهادهای حاکمیتی مانند گمرکات یا ادارات بهداشتی فدرال یا محلی تعیین و مشخص شود و صادرکننده به روشنی نسبت به تأمین آنها اقدام کند. در این صورت، هیچ محموله‌ای در هیچ نقطه‌ای به دلیل نقصان اطلاعات متوقف نمانده و سرعت تبادلات تجاری افزایش خواهد

● برای ایجاد رسمیت (Formalities) به مفهوم تعریف شده در سند پیشنهادی، GS1 نظام کد محموله‌های تجاری تحت نام اختصاری SSCC را ابداع کرده است که بر طبق آن هر محموله تجاری با یک کد بی‌همتا در سطح جهان شناسایی می‌شود. محتوی هر محموله نیز با استفاده از کدهای بی‌همتای کالای تجاری GTIN تعیین و مشخص می‌شود. اطلاعات محموله‌ها و کالای درون آنها در سیستم‌های اطلاعاتی ثبت و ضبط شده و از طریق تبادل اطلاعات میان این سیستم‌ها بین بازیگران مختلف زنجیره‌های تأمین اعم از بخش خصوصی، نهادهای عمومی و دولتی مانند گمرکات ردوبدل می‌شود. GS1، به جهت ایجاد نظم و کارایی میان سیستم‌های رایانه‌ای نیز، استانداردهای تبادل داده‌ها (XML)

سازمان‌های مردم‌نهاد تجاری در سطح جهان بوده است. در پاسخ به این نیاز از سال‌ها پیش سازمان‌های UCC آمریکا (۱۹۷۴) و EAN بین‌الملل (۱۹۷۷) و GS1 (از ادغام دو سازمان پیش‌گفته) تشکیل شده‌اند. مأموریت سازمان GS1 ایجاد استانداردهای اطلاعاتی و بسط بهترین تجربیات در سطح جهان بنحوی است که:

● حداکثر شفافیت زنجیره‌های تأمین (Transparency) را تضمین کنند. در این زمینه:

● استانداردها و راهکارهای GS1، با کمک بنگاه‌های کوچک و بزرگ اقتصادی اعم از تولیدی و تجاری به عنوان کاربران اصلی آنها، شکل گرفته و تکامل می‌یابند.

● کلیه استانداردها پس از طی مراحل تهیه و تصویب، به صورت متن باز در سطح جهان منتشر می‌شوند.

در چارچوب مفهوم Multi-Modal Transport و ابعاد یا ضروریات مختلفی که پیرامون آن ذکر شده است، فضایی (محیطی) اطلاعاتی برای تبادل اطلاعات میان بازیگران مختلف نیاز است. به عبارت دیگر، شفافیت، رسمیت، همکاری‌ها و هماهنگی‌های نهادینه شده، تجارت بدون کاغذ و فرامرزی و سیستم‌های تسهیل تجاری همگی نیازمند وجود محیط‌های تبادل اطلاعات هستند. براساس شرایط تکنولوژیک حاضر این محیط‌ها باید دیجیتال بوده و از امکانات رایانه‌ای بهره‌برند. در چنین شرایطی مهم‌ترین موضوع، وجود نظام‌های اطلاعاتی استاندارد میان بازیگران خصوصاً در سطح فراملی است که به زبانی واحد به تبادل بپردازند.

این امر از دیرباز، دغدغه

تعاملات GS1 با گمرکات

به منظور ایجاد زنجیره تأمین جهانی کاراً و ایمن، سازمان GS1 رابطه‌ای طولانی‌مدت و تنگاتنگ با سازمان جهانی گمرکات (WCO) داشته است. در سال ۲۰۰۷، سازمان GS1 و سازمان جهانی گمرکات (WCO) تفاهم‌نامه‌ای را به منظور شناسایی طیف وسیعی از ذی‌نفعان تجاری مشترک امضاء کردند. (شکل ۱)

در سال ۲۰۱۱، سازمان جهانی گمرکات (WCO)، پایگاه داده‌ای جهانی IPM را برای مبارزه با جعل با موفقیت راه‌اندازی کرد.

با توافق‌نامه همکاری WCO و GS1، توانمندی گمرکات در مبارزه با جعل تقویت شد.

IPM سازمان جهانی گمرکات (WCO) و استانداردهای GS1 بدین گونه با هم مرتبط می‌شوند:

۱- صاحبان کالا اطلاعات ارزشمند کالا را در پایگاه داده IPM آپلود می‌کنند.

۲- متصدی گمرکات، شماره جهانی قلم تجاری (GTIN) محصولات مورد بازرسی را تصویربرداری می‌کند.

۳- متصدی گمرکات به اطلاعات موثق در IPM و اطلاعات ثبت شده مشخصات محصول در سرویس GS1 دسترسی پیدا می‌کند.

شکل (۲) در یک نمای کلی ارتباطات میان IPM و استانداردهای GS1 را به تصویر می‌کشد.

در ادامه به بررسی چند نمونه از به کارگیری استانداردهای GS1 در گمرکات می‌پردازیم.

کارگیری این امکانات در بسیاری از زنجیره‌های جهانی تأمین، ضمن حذف روش‌های مبتنی بر استفاده از کاغذ، صرفه‌های اقتصادی قابل توجهی را به ارمغان آورده است.

● در زمینه نظام تسهیل نقل و انتقال (Transit Facilitation System)، تأکید می‌شود که به استناد تأیید مدیرکل گمرک ایران، استفاده از کدهای کالا (GTIN) و کدهای محموله (SSCC) امکان:

● همکاری میان سازمان‌های کشورها مختلف میسر است.

● امکان حذف کنترل فیزیکی برای ارزیابی کالاها مقدور خواهد بود.

● وحدت رویه میان ادارات مختلف گمرکی در ارزیابی کالاها که امروزه یکی از مشکلات جدی است، مرتفع خواهد گشت.

● فرآیندهای گمرکی می‌توانند به مدد سیستم‌های رایانه‌ای و ارتباط

جهانی میان آنها، بسیار پیشتر از موعد ورود کالا به گمرک مقصد آغاز شوند.

مهم‌ترین کلیدهای شناسایی GS1 در حوزه حمل و نقل و لجستیک به شرح زیر می‌باشند:

GLN: شناسه جهانی مکان

GRAI: شناسه جهانی دارایی‌های برگشت‌پذیر

GIAI: شناسه جهانی دارایی‌های ثابت

SSCC: شماره سریال بسته ارسالی

GINC: شماره جهانی شناسایی مرسوله

GSIN: شماره جهانی شناسایی محموله



استفاده از کدهای GS1 را برای تسریع و تسهیل فعالیت‌های گمرکی مورد تأیید قرار داده‌اند.

در زمینه تجارت بدون کاغذ و خصوصاً نوع فرامرزی (Paper-less Trade & Cross Border) آن:

تسری استانداردهای GS1 به بیش از ۱۱۵ کشور، زمینه‌ساز رفتار مشابه این مجموعه در هویت‌بخشی و شناسایی موجودیت‌های تجاری در بخش اعظم اقتصاد جهانی است که از ضروریات توسعه اقتصاد دیجیتال و حذف فعالیت‌های کاغذی است.

توجه GS1 جهانی به تبادل سریع، صریح و بدون اشتباه اطلاعات میان سیستم‌های اطلاعاتی، مستقل از اختلاف میان سیستم‌های عامل، نرم‌افزارها، بانک‌های اطلاعاتی، فرهنگ‌های محلی و ویژگی‌های سخت‌افزاری منجر به توسعه استانداردهای تبادل اطلاعات و شبکه جهانی همسان‌سازی اطلاعات (GDSN) شده است. اکنون، به

یافت.

● در زمینه مقررات و همکاری‌های نهادینه شده (Institutional Arrangement and Cooperation) توجه به موارد ذیل مفید خواهد بود:

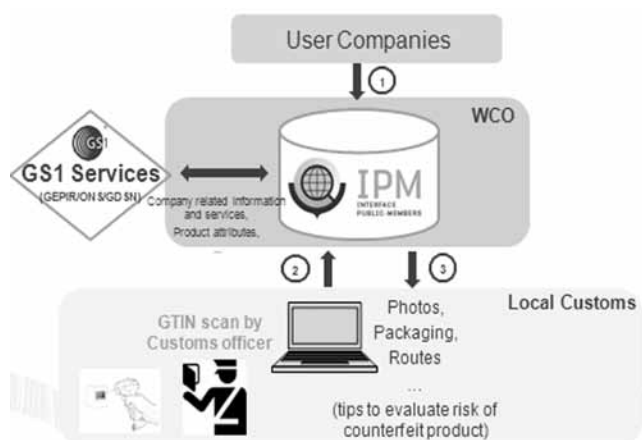
● در اکثر کشورها به کارگیری کدهای GS1، موضوعی پذیرفته شده و رسمی است. برای مثال در آمریکای شمالی فقط کالاهایی اجازه ورود به زنجیره خرده‌فروشی را دارند که دارای کد GTIN باشند. در ترکیه، در حوزه تجهیزات و لوازم پزشکی، فقط کالاهای دارای کد GS1 اجازه ورود دارند. در ایران، سازمان غذا و دارو از دی‌ماه سال گذشته، کلیه تولیدکنندگان و واردکنندگان را موظف به درج کد GTIN بر روی بسته داروها کرده است.

● دولت جمهوری اسلامی ایران و ستاد مبارزه با قاچاق کالا و ارز برای غلبه بر معضل قاچاق، بر استفاده از کدهای GS1 تأکید دارند.

● مدیرکل گمرک ایران، کارایی



شکل ۱



شکل ۲

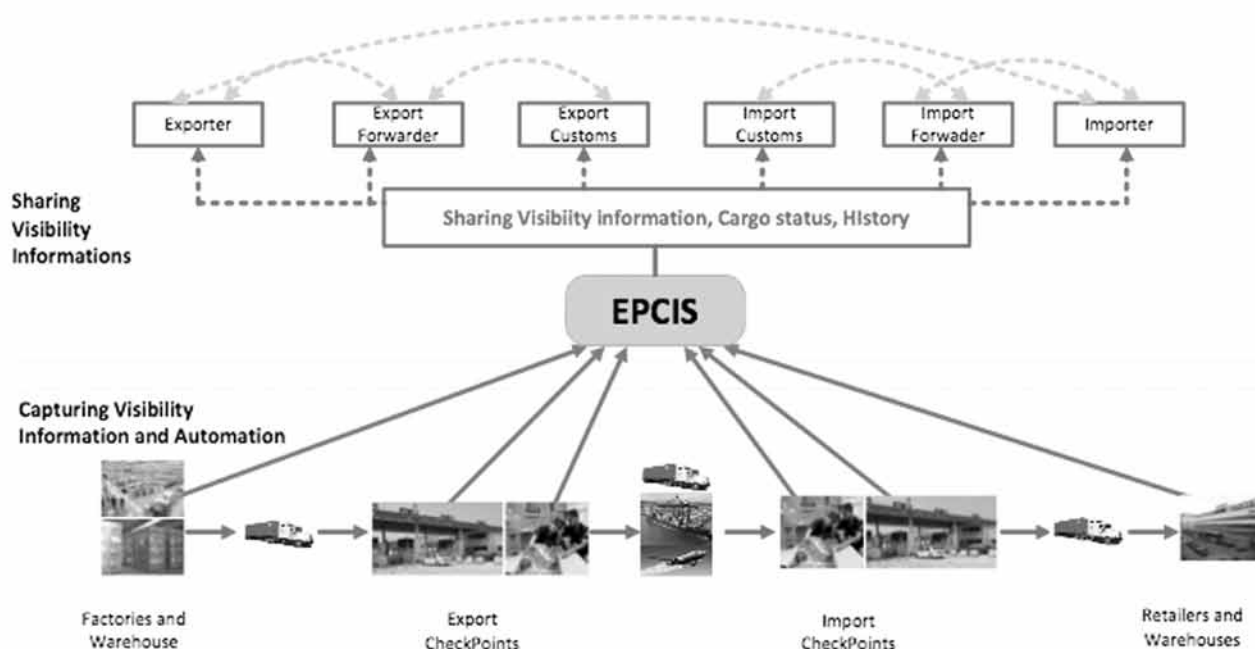
ذخیره می‌شوند. هنگامی که کانتینرها از مرز عبور می‌کنند و به گمرکات کشور مقصد می‌رسند، داده‌ها ثبت و در EPCIS گمرکات ذخیره می‌شود. GS1 -۳ تایوان: گمرکات تایوان برای بهبود امنیت حمل و نقل کانتینرها و کارایی فرآیندهای گمرکی، سیستم EPC/RFID را در بندرهای اصلی خود به کار گرفته است. هم‌راستا با استانداردهای جهانی، گمرکات تایوان سیستم منطبق بر EPCIS را پیاده‌سازی کرده است که با استفاده از EPCglobal اطلاعات گمرکی را جمع‌آوری و تبادل می‌کند.

جهت پیشبرد این پیاده‌سازی و گسترش آن به صورت یک سیستم باز، گمرکات تایوان تصمیم بر پیاده‌سازی یک سیستم EPCIS مستقل گرفت تا بتواند بر امنیت کانتینرها نظارت داشته باشد. این امر نیاز به همکاری میان مرزی و یکپارچه‌سازی اطلاعات گمرکی میان کشورهای مختلف دارد. تایوان این سیاست را با هدف بهبود کارایی گمرکات، امنیت حمل و نقل کانتینرها، کاهش هزینه محافظت و گسترش این سیستم در مدیریت مرزی، اجرا کرده است.

بازرسی گمرکی در سرتاسر مالی، زمان ترخیص گمرکی تا ۵۰ درصد کاهش یافته و به تبع آن هزینه‌ها کاهش چشمگیری داشته است. سیستم تسهیل در تجارت ایمن با استفاده از کارت‌های هوشمند، براساس استانداردهای ISO 18186:2010 طراحی شده است که با سیستم ردیابی هوشمند EPCIS یکپارچه شده است. این در حالی است که سیستم ردیابی هوشمند EPCIS براساس استانداردهای EPCglobal's EPCIS گرفته است. با استفاده از تکنولوژی RFID و استانداردهای EPCIS، سیستم گمرکی میان‌مرزی گسترش یافته است. شکل ۳، جریان اطلاعاتی در سیستم میان‌مرزی را نشان می‌دهد. سیستم ردیابی هوشمند EPCIS به عنوان حلقه اتصال میان سیستم‌های اطلاعاتی واحدهای گمرکی دو کشور عمل می‌کند. هنگامی که کانتینرهای مجهز به RFID حرکت می‌کنند، داده‌ها توسط دستگاه‌های قرائت‌گر خوانده می‌شود و به سرور کنترل و امنیت RFID ارسال می‌شود. داده‌ها در سیستم اطلاعاتی داخلی گمرکی

GS1 SSCC-UCR Pilot -۱ در فوریه ۲۰۰۷، GS1 با همراهی سازمان خدمات گمرکی استرالیا و اداره عایدات و گمرکات انگلستان، نتایجی را از اجرای طرح استفاده از SSCC به عنوان مرجع یکتای مرسوله (UCR) منتشر کرد. به گزارش دبیرکل WCO، این پروژه نمونه‌ای عالی از همکاری میان گمرکات و تجارت بین‌المللی است. این پروژه به منظور استفاده از SSCC به عنوان URC هم‌راستا با پیشنهاد WCO URC شکل گرفت. هدف آن ارتقای امنیت در مرزها و دسترسی مسئولان گمرکی به اطلاعات مربوط به چرخه کالا در زنجیره تأمین بین‌المللی بود. تمرکز پروژه بر به نمایش گذاشتن مزایای گسترش استفاده از SSCC در تراکنش‌های میان‌مرزی با حداقل تأثیر بر تجارت و بالا بردن دسترسی اطلاعات گمرکی در زنجیره تأمین بود. GS1 مالی: ۵۰ درصد کاهش زمان برای ترخیص گمرکی با راه‌اندازی سیستم تسهیل در تجارت ایمن و با به کارگیری کارت‌های هوشمند در نقاط کنترل

شکل ۳



ترکیبات آلی فرار حاصل از تخلیه و بارگیری در تانکرهای حمل مواد نفتی

Volatile Organic Compounds (VOC) from Cargo Operation in Oil Tankers



رسول بهرامی^۱

وحید سروقدمقدم^۲

محمدباقر چگینی‌فر^۳

سالمة اللهیان^۴

مقدمه

آلودگی محیط زیست دریا از مهم‌ترین معضلات جهان امروز است. در صورتی که کنترلی بر روند رشد تصاعدی این پدیده صورت نگیرد، با فاجعه عظیم زیست‌محیطی روبرو خواهیم شد. امروزه صنعت نفت به ویژه عملیات پالایش آن از مواردی است که در ایجاد این آلودگی سهم بسزایی دارد. در این میان عواملی مانند افزایش کمی تصفیه نفت خام به علت رشد تقاضا و احداث پالایشگاه‌های بزرگ به ویژه در کنار شهرهای ساحلی و مناطق پرجمعیت به علت صرفه‌جویی در هزینه‌های حمل و نقل، سبب افزایش میزان آلودگی از سوی این صنایع شده است.

ترکیبات آلی فرار (VOC)

ترکیبات آلی فرار، مایعات یا جامداتی هستند که دارای کربن آلی (کربن متصل به کربن، هیدروژن، نیتروژن یا گوگرد) بوده و با سرعت چشمگیری تبخیر می‌شوند. این ترکیبات بعد از ذرات معلق بیشترین فراوانی و تنوع انتشار را دارا می‌باشند. طبق تعریف سازمان حفاظت از محیط زیست آمریکا (EPA)، هر ترکیبی که فشار بخاری بیش از یک mm Hg داشته باشد یک VOC محسوب می‌شود. در تعریف اتحادیه اروپا میزان فشار بخار باید بیش از ۰/۷۴ mm Hg در دمای ۲۵ درجه سانتیگراد باشد. برخی ترکیبات مانند CO، CH₄، CO₂ و برخی آلدئیدها از این تعریف مستثنی هستند. مواد آلی فرار به دلیل بالا بودن فشار بخارات در شرایط عادی تبخیر بسیار داشته و به راحتی وارد اتمسفر می‌شوند. این مواد شامل هزاران ترکیب شیمیایی هستند که اثرات نامطلوبی بر روی انسان‌ها و موجودات دریایی دارند و در بدن تمامی موجودات زنده یافت می‌شوند؛ اما بیشتر این ترکیبات ساخته دست بشر بوده و به سه گروه عمده (۱) پایدار، (۲) ناپایدار و (۳) فرار تقسیم

می‌شوند؛ اغلب به صورت مایع در طبیعت مورد استفاده قرار می‌گیرند و برای تبدیل نیاز به محرک بیرونی مانند سرما و گرما دارند.

انتشار VOC از محل نفت خام

بالغ بر ۶۰ درصد از سهم ترکیبات آلی فرار در اتمسفر مربوط به منابع ثابت می‌باشد که در این میان فرآیند تخلیه و بارگیری تانکرهای نفتی در بنادر از مهم‌ترین عوامل تولید VOC می‌باشد. مقدار زیادی از اجزای سبک‌تر نفت تبخیر و بخارات حاصل از آن که خاصیت انفجاری دارد VOC نامیده می‌شود. در این شرایط VOC ها عمدتاً گازهای هیدروکربن (متان و هپتان) می‌باشند و هنگام تخلیه و بارگیری نفت و بعضی از مشتقات آن در داخل کشتی نیز تولید می‌شود؛ لذا به منظور جلوگیری از رسیدن این گازها به مرحله انفجار از یک گاز بی‌اثر به عنوان یک لایه روکش بر روی محموله نفتی استفاده می‌کنند. از آنجا که ایجاد بخار نفت منجر به افزایش فشار مخزن می‌شود، در مخازن کشتی لوله هواکش برای خارج کردن VOC تعبیه می‌شود که هدف آن حفظ فشار ثابت در داخل مخازن می‌باشد. این عملیات همچنین باعث از دست رفتن مقدار زیادی انرژی در قالب VOC خواهد شد و از طرف دیگر پیامدهای زیست‌محیطی از جمله آلودگی هوا را دربر دارد.

Marintext تغییرات این گازهای گلخانه‌ای را از ۱ تا ۲۰۸ کیلوگرم در هر تن با توجه به شرایط آب و هوایی هنگام عملیات تخلیه و بارگیری اندازه‌گیری کرده است. به عنوان مثال یک تانکر نفتی در ۱۰ هزار تن بارگیری حدود ۲/۸ کیلوگرم از این ترکیبات تولید می‌کند.

در ادامه به بحث در خصوص این ترکیبات آلی فرار (VOC) خواهیم پرداخت.

پارامترهای انتشار VOC

ترکیب و درجه حرارت محموله بارگیری شده، حرکت کشتی، پارامترهای عملیاتی از قبیل زمان بارگیری برای هر تانکر محموله، فشار مخزن محموله و ظرفیت یا میزان شستشو توسط نفت خام (COW)

روش‌های تعیین مقدار

انتشار VOC

۱- اندازه‌گیری جریان، فشار، دما و ساختار گاز منتشر شده که این روش دقیق‌ترین روش تشخیص انتشار VOC است.

۲- شبیه‌سازی با کمک ابزار شبیه‌سازی

۳- اندازه‌گیری میزان محموله بارگیری شده و بارگیری نشده

روش‌های کاهش میزان

انتشار VOC

۱- کاهش درجه حرارت از محموله
۲- افزایش فشار مخزن حمل بار
۳- پر کردن مخازن محموله به طور پی‌درپی

۴- کاهش میزان شستشو تانکر توسط نفت خام

اگر اقدامات فوق سبب کاهش انتشار VOC نشد، می‌توان از روش‌های دیگری استفاده کرد که یکی از این روش‌ها استفاده از گاز بی‌اثر (Inert Gas) می‌باشد. گاز بی‌اثر گاز یا مخلوطی از گازهای حاوی اکسیژن (به طور معمول کمتر از ۸ درصد) برای جلوگیری از احتراق هیدروکربن است. طیف گسترده‌ای از سیستم‌های احتراق گاز بی‌اثر طراحی شده برای شرایط و عملیات‌های دریایی مورد استفاده قرار می‌گیرد. که از انواع استاندارد آن می‌توان به:

Inert Systems, Dry Inert Gas, Dual Fuel Inert Gas Generator Flue Gas system, Inert Gas Generator, Flex اشاره کرد.

از آنجا که VOC یک منبع انرژی است، می‌توان به طور همزمان به عنوان سوخت موتور کشتی به صورت ترکیبی با نفت سنگین یا دیزل



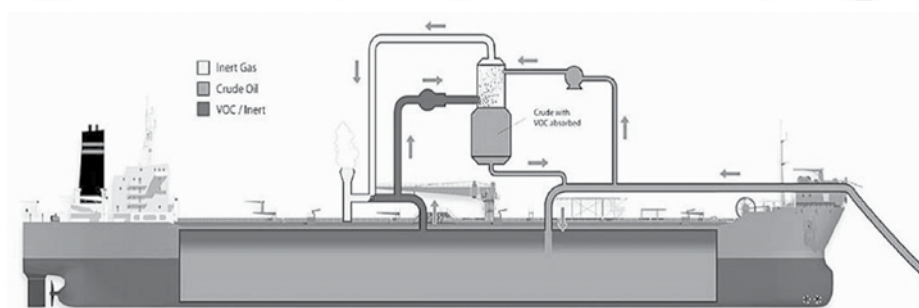
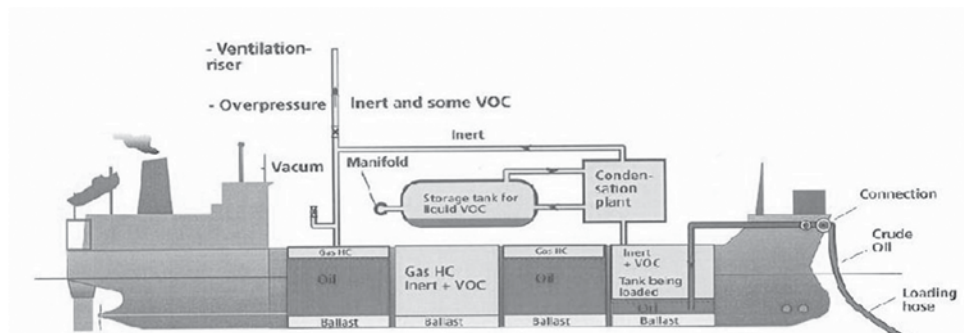
با فشار ثابت نگهداری شود. همچنین استفاده از پمپ‌های دریچه‌ای رفت و برگشتی (با فشار بالا) جهت نگهداری فشار ثابت در موتور مورد نیاز است.

۵- سیستم حرارت‌دهی اولیه: لوله‌های حمل VOC که تحت فشار بالا عمل می‌کنند ممکن است سطح بیرونی آنها دچار یخ‌زدگی و باعث افت فشار در لوله شود. در چنین مواقعی افت فشار لوله‌ها باعث جوش آمدن لحظه‌ای VOC می‌شود؛ لذا می‌توان یک پیش‌گرمایش (سیستم حرارت‌دهی اولیه) برای جلوگیری از این اتفاق تعبیه کرد که دمای VOC را قبل از ورود به موتور حدود ۵۰ درجه سانتی‌گراد تنظیم کند.

۶- سیستم تزریق VOC به عنوان سوخت در موتور: سوخت قبل از گرم شدن، تحت فشار است و به صورت مستقیم به محفظه احتراق به همراه مقدار کمی از سوخت نفتی (Bunker) به عنوان اطمینان از یک احتراق امن و باثبات تزریق می‌شود. سوپاپ‌های مخصوص تزریق VOC به وسیله یک سیستم مکانیک الکترونیک که توسط رایانه کنترل می‌شود فعالیت می‌کند که اجازه می‌دهد تنظیمات آن براساس قابلیت‌های سوخت VOC تغییر کند. با استفاده از موضوعات فوق‌الذکر در یک تانکر نفتی که قبلاً VOC در انستور آزاد می‌کرد حالا به عنوان سوخت موتور استفاده می‌شود. این نه تنها به بهبود بهره‌وری انرژی کمک خواهد کرد، بلکه هزینه‌های سوخت و در بالادست، هزینه‌های عملیاتی کشتی را کاهش خواهد داد.

پی‌نوشت:

- ۱- معاون دریایی و بندری، اداره بنادر و دریانوردی، منطقه ویژه اقتصادی امیرآباد
- ۲- رئیس اداره ایمنی و حفاظت دریایی، اداره بنادر و دریانوردی، منطقه ویژه اقتصادی امیرآباد
- ۳- مسئول مقابله با آلودگی دریا، اداره بنادر و دریانوردی، منطقه ویژه اقتصادی امیرآباد
- ۴- کارشناس آلودگی دریا، اداره بنادر و دریانوردی، منطقه ویژه اقتصادی امیرآباد



استفاده کرد. برای استفاده از VOC به عنوان سوخت نیاز به متراکم کردن در یک مخزن ویژه با تحمل فشار بالا می‌باشد.

اجزای مورد نیاز برای استفاده از VOC به عنوان سوخت برای موتور کشتی

۱- سیستم تمیز کردن گاز: یک سیستم تمیزکننده گاز که ناخالصی‌های همراه VOC را، از مخزن محموله نفتی جدا کند.

۲- سیستم تراکم گاز: گاز بی‌اثر و گاز VOC سبک (متان و اتان) در حالت گازی باقی می‌ماند و به طور معمول به هوا هدایت می‌شود. پس از تمیز کردن VOC لزوماً به شکل مایع فشرده می‌شود که این فرآیند خود شامل چند مرحله است که

وابسته به فناوری‌های موجود است. ۳- مخزن ذخیره‌سازی: هنگامی که VOC به صورت مایع در یک مخزن ذخیره و حجم مورد نظر کمتر از ۳۰۰ مترمکعب باشد، مخزن تحت فشار (حاوی VOC مایع) در دمای محیطی و فشار حدود ۱۰ تا ۱۵ بار می‌تواند مورد استفاده قرار بگیرد. ۴- پمپ تأمین فشار بالا: در موتورهای دریایی انتقال سوخت به سیلندر با فشار بالا صورت می‌گیرد که به منظور استفاده از VOC به عنوان سوخت می‌بایست فشار در مخزن ذخیره‌سازی حدود ۴۰۰ بار



تأثیر تورم

بر توان عملیاتی در شرکت‌های پیمانکاری

آرش صفری

دانشگاه آزاد اسلامی، واحد کرمانشاه، گروه حسابداری



باعث می‌شود سود بیشتری نسبت به روش درصد پیشرفت کار نشان داده شود و هر چه سود قبل از کسر مالیات بیشتر باشد مالیات بیشتری نیز شناسایی می‌شود. در زمان تورم استفاده از روش نقدی بیشتر مورد قبول وزارت امور اقتصادی و دارایی می‌باشد و از طرف دیگر در زمان تورم به کارگیری روش نقدی باعث می‌شود توان عملیاتی شرکت‌های پیمانکاری بیشتر باشد و در واقع این فقط یک حباب است و نمی‌تواند اطلاعات دقیق و درستی برای استفاده‌کنندگان از صورت‌های مالی باشد.

از گذشته‌ها همچنان رشد اقتصادی، افزایش شرکت‌های سهامی و جدایی مدیریت از دغدغه‌های سرمایه‌گذاران بوده

طرق مختلف ارزیابی و اندازه‌گیری می‌شود که به وسیله آن عملکرد شرکت را تجزیه و تحلیل می‌کنند. عوامل زیادی در نسبت‌های مالی دخیل هستند؛ از جمله نرخ تورم از عواملی است که همواره مورد توجه بسیاری از محققین بوده است. هدف این بررسی این است که بدانیم این عامل (تورم) چه تأثیراتی به توان عملیاتی شرکت‌ها علی‌الخصوص شرکت‌های پیمانکاری گذاشته است.

در زمان تورم، شرکت‌های پیمانکاری روش حسابداری را نیز تغییر داده و از روش‌هایی که براساس استانداردهای حسابداری می‌باشد خارج شده و بیشتر از روش نقدی استفاده می‌کنند. در زمان تورم استفاده از روش نقدی

به کار می‌روند و یکی از این نسبت‌های مالی که یک عامل بیرونی می‌باشد نرخ تورم است. در نتیجه می‌توان گفت بین تورم و عناصر صورت‌های مالی ارتباط معنی‌داری وجود دارد. کالاها و خدماتی که در نرخ تورم محاسبه می‌شوند معمولاً از کالاها و خدمات ضروری زندگی مردم به شمار می‌روند که این مجموعه کالاها و خدمات "سبد کالایی و خدماتی سنجش تورم" نامیده می‌شوند. برای کاربرد حسابداری تغییر قیمت‌ها لازم است که دارایی‌ها و بدهی‌ها به طبقات پولی و غیرپولی تفکیک شوند.

در واحدهای تجاری هر واحد تجاری با توجه به فعالیتی که انجام می‌دهد نتایج عملکردش از

هدف از این مقاله این است که می‌خواهیم بدانیم تورم بر توان عملیاتی شرکت‌های پیمانکاری چه تأثیراتی گذاشته است. تورم در شرکت‌های پیمانکاری باعث تغییر در روش حسابداری شده است و این تغییر روش در زمان تورم بیشتر بنا به دلایل و منافع اقتصادی دولت‌ها می‌باشد. از گذشته تاکنون محققین و اقتصاددانان علاقمند به این موضوع هستند تا بینند از چه معیارهایی باید برای ارزیابی عملکرد شرکت‌ها استفاده کنند تا با کمترین هزینه بیشترین منافع کسب شود. به همین دلیل چهار رویکرد را پیشنهاد دادند. عوامل متعددی بر عملکرد شرکت‌ها تأثیرگذار است و نسبت‌های مالی برای اندازه‌گیری عملکرد شرکت‌ها

است. سرمایه‌گذاران علاقه‌مند به این موضوع هستند که جهت ارزیابی عملکرد شرکت به صورت دقیق و صحیح از چه معیاری استفاده شود.

در این زمینه مطالعاتی صورت گرفته شده که به چهار رویکرد زیر ختم می‌شود.

۱- رویکرد حسابداری: در این رویکرد ارقام مندرج در صورت‌های مالی نظیر سود، سود هر سهم، بازده دارایی‌ها و بازده حقوق صاحبان سهام جهت ارزیابی عملکرد استفاده می‌شود.

۲- رویکرد اقتصادی: براساس این رویکرد عملکرد واحد تجاری با تأکید بر قدرت سودآوری دارایی‌های شرکت و با توجه به نرخ بازده و نرخ هزینه ارزیابی می‌شود. ۳- رویکرد تلفیقی: در این رویکرد اطلاعات حسابداری و بازار برای عملکرد به کار می‌رود.

۴- رویکرد مدیریت مالی: در این رویکرد اغلب تئوری‌های مالی نظیر الگوی قیمت‌گذاری دارایی‌های سرمایه‌ای و مفاهیم ریسک و بازده استفاده می‌شود.

با توجه به مسائل مطرح شده فوق در خصوص معیارهای سنجش عملکرد، می‌توان گفت عوامل متعددی بر اندازه‌گیری عملکرد اثرگذار خواهد بود که این عوامل بیرونی که بر عملکرد شرکت تأثیر دارد نرخ تورم است. تورم دارای تبعات اقتصادی، سیاسی، اجتماعی و حتی فرهنگی می‌باشد. به دلیل اینکه نسبت‌های مالی برای بررسی عملکرد مالی شرکت‌ها به کار می‌روند و یکی از عوامل نسبت‌های مالی نرخ تورم است، در نتیجه می‌توان گفت بین تورم و عناصر صورت‌های مالی ارتباط معنی‌دار وجود دارد.

از مهم‌ترین معایب تجزیه و تحلیل صورت‌های مالی نداشتن ثبات ارزش پول است.

اثر تورم در کاهش دارایی جاری در مقایسه با بدهی جاری در صورت‌های مالی انعکاس پیدا می‌کند. در واقع اثر تورم در سود و زیان اقلام پولی ترازنامه نادیده گرفته می‌شود.

در واقع تحلیل‌گر بر اثر تورم در حساب‌ها توجه نمی‌کند. در شرایط تورم به دلیل افزایش سریع قیمت‌ها تغییرات آنچنان شدید است که اقلام صورت‌های مالی از حالت عادی خارج می‌شود.

تورم عموماً به معنی افزایش سطح عمومی قیمت‌ها می‌باشد؛ به عبارت دیگر کاربرد عمومی کلمه تورم همان اثر و نتیجه‌ای است که مردم می‌بینند. وقتی آنان مشاهده می‌کنند که قیمت‌ها در فروشگاه‌های محلشان در حال افزایش است این پدیده تورم نام دارد. اما چه چیزی متورم شده؟ آشکار است که قیمت‌ها متورم می‌شوند؛ بنابراین با تورم قیمت مواجه هستیم. تورم قیمت نتیجه تورم پولی است. به عبارت دیگر تورم پولی علت تورم قیمت است.

پس تورم پولی چیست واز کجا ناشی می‌شود. تورم زمانی اتفاق می‌افتد که دولت شروع به چاپ اسکناس می‌کند و عرضه پول را افزایش می‌دهد. تورم پولی یعنی افزایش در میزان پول در جریان. کالاها و خدماتی که قیمتشان در نرخ تورم محاسبه می‌شوند معمولاً از کالاها و خدمات ضروری زندگی مردم به شمار می‌آیند. به مجموعه این کالاها "سبد کالایی و خدماتی سنجش تورم" می‌گویند. این سبد کالایی و خدماتی که به عنوان سبد پایه و شاخص کالا شناخته می‌شود، هر چند سال یکبار مورد بازنگری قرار می‌گیرد؛ به طوری که در ایران تدوین این سبد از سال ۱۳۳۸ آغاز شد و آخرین بار در سال ۱۳۸۳ با در نظر گرفتن ۳۵۹ قلم کالا و خدمات در ۷۵

تورم یکی از واقعیت‌های زندگی می‌باشد که دارای آثار ناراحت‌کننده بر فعالیت شرکت‌ها می‌باشد. تورم افزایش غیرقابل کنترل سطح عمومی قیمت‌ها است.

شهر منتخب کشور از سوی بانک مرکزی مورد ارزیابی و محاسبه قرار گرفت. برای اندازه‌گیری دقیق میزان تورم، دولت‌ها باید با رصد هفتگی تغییرات در قیمت کالاها و خدماتی که در سبد سنجش تورم قرار دارند میزان تورم کشور را محاسبه کنند.

اقتصاددان معروف پرفسور کینز دو دلیل اصلی برای تورم ذکر کرده است: کاهش عرضه کل یا افزایش تقاضای کل. پول‌گرایان افزایش عرضه پول مازاد بر رشد اقتصادی را دلیل اصلی تورم می‌دانند. یکی از روش‌های متداول تجزیه و تحلیل صورت‌های مالی، تجزیه و تحلیل صورت‌های مالی با استفاده از نسبت‌های مالی است.

نسبت‌های مالی در یک دسته‌بندی به پنج دسته تقسیم می‌شوند:

- ۱- نسبت‌های نقدینگی؛ ۲-
- نسبت‌های اهرمی؛ ۳- نسبت‌های فعالیت؛ ۴- نسبت‌های سودآوری و
- ۵- نسبت‌های ملکیت

تعریف نسبت‌های نقدینگی: عبارت است توانایی شرکت در

جوابگویی به تعهدات کوتاه‌مدت. تعریف نسبت‌های اهرمی: عبارت است از قدرت جوابگویی مؤسسه به بدهی‌های بلندمدت خود.

تعریف نسبت‌های فعالیت: این نسبت نشان می‌دهد که با چه سرعتی دارایی مختلف به فروش یا به پول نقد تبدیل می‌شوند.

تعریف نسبت‌های سودآوری: یکی از شاخص‌های مهم سلامت شرکت و کارایی مدیریت آن توانایی شرکت در کسب سود می‌باشد تا سرمایه‌گذاران تمایل به مشارکت داشته باشند.

تعریف نسبت‌های مالکیت: این نسبت ارتباط قیمت سهام را به سود سهام پرداختنی به سهامداران روشن می‌کند.

تورم یکی از واقعیت‌های زندگی می‌باشد که دارای آثار ناراحت‌کننده بر فعالیت شرکت‌ها می‌باشد. تورم افزایش غیرقابل کنترل سطح عمومی قیمت‌ها است.

براساس فرض واحد اندازه‌گیری در گزارشگری مالی رویدادها و فعالیت‌های مالی واحد تجاری برحسب پول اندازه‌گیری و بیان می‌شود. مقیاس واحد پول برخلاف مقیاس‌های فیزیکی مانند متر، کیلو، تعداد و غیره که در طول زمان دارای ماهیتی ثابت می‌باشند در گذر زمان ثابت نیستند و همزمان با تورم و رکود تغییرپذیر می‌شوند. با افزایش سطح عمومی قیمت‌ها ارزش جاری یک دارایی در بعضی از مواقع بیش از بهای تمام شده تاریخی آن دارایی است. در نتیجه سود خالص شرکت بیش از آنچه که هست گزارش می‌شود. تورم بیش از هر عامل دیگر باعث زیر سؤال رفتن حسابداری بهای تمام شده تاریخی شده است. اگر چه تورم موجب افزایش سود ابرازی شرکت‌ها می‌شود ولی به دلیل اینکه قسمتی از سود ابرازی از افزایش قیمت ناشی می‌شود جنبه موقت دارد و از طرف دیگر چون

در محاسبه سود استهلاک انباشته کمتر از حد لازم جهت جایگزینی دارایی‌های ثابت در نظر گرفته می‌شود موجب فرسایش سرمایه در بلندمدت خواهد شد. به عبارت دیگر در شرایط تورمی سرمایه شرکت با قیمت‌های ثابت حفظ نمی‌شود و جایگزین کردن دارایی‌های شرکت بین صاحبان مؤسسه اقتصادی و مالیات پرداختی از محل سرمایه تأمین می‌شود.

برای کاربرد حسابداری تغییر قیمت‌ها لازم است که دارایی‌ها و بدهی به طبقات پولی و غیرپولی تفکیک شود. اقلام پولی دارایی‌ها و بدهی‌هایی هستند که ارزش آن

برحسب قرارداد یا به گونه‌ای دیگر نسبت شده باشد. در دوران تورم نگهداری دارایی‌های پولی موجب از دست رفتن خرید و داشتن بدهی موجب به دست آوردن قدرت خرید اضافی می‌شود.

اقلام غیرپولی اقلامی هستند که با گذشت زمان خرید خود را حفظ کرده و آنها برحسب تغییرات واحد پولی به نسبت سطح عمومی قیمت‌ها با قیمت‌های خاص تغییر می‌یابد. دارایی‌ها و بدهی‌هایی که پولی محسوب نمی‌شوند از لحاظ مقاصد حسابداری تغییر قیمت‌ها دارایی‌ها و بدهی‌های غیرپولی تلقی می‌شوند.

تجارب و بررسی‌ها در اکثر کشورها نشان می‌دهد که پروژه‌های ساخت فاضلاب می‌تواند ۳۰ تا ۵۰ درصد هزینه کل پروژه را تشکیل دهد. بنابراین تغییر هزینه نسبت به سودآوری در اکثر پروژه‌های فاضلاب از اهمیت زیادی برخوردار است. این امر به عملکرد شرکت و تمام اقتصاد کشور نیز تأثیر خواهد

گذاشت .

بنابراین هدف از این تحقیق شناسایی و رتبه‌بندی اهمیت عوامل درک شده توسط مشاوران، مدیران، مهندسين و پیمانکاران برای ایجاد تغییر هزینه‌های پروژه‌های ساخت فاضلاب می‌باشد.

علت تغییر هزینه‌های پروژه:

- ۱- برنامه‌ریزی ناکافی؛ ۲- تورم؛ ۳- سفارش تغییرات پی‌درپی؛ ۴- تغییر در طراحی پروژه؛ ۵- پیچیدگی پروژه؛ ۶- کوتاه بودن دوره پروژه؛ ۷- نوسان در قیمت مواد اولیه و ۸- نحوه تأمین مالی و پرداخت برای تکمیل کار و غیره

نتیجه‌گیری:

از این مقاله نتیجه‌ای که گرفته می‌شود اینست که برای ارزیابی توان عملیاتی شرکت‌های پیمانکاری از نسبت‌های مالی استفاده می‌شود و یکی از عواملی که بر نسبت‌های مالی تأثیرگذار است تورم است. در زمان تورم در شرکت‌های پیمانکاری به جای استفاده از روش درصد پیشرفت کار که استاندارد شماره ۹ حسابداری

می‌باشد از روش نقدی استفاده می‌شود. دلیل استفاده از روش نقدی یکی الزامات و قوانین مالیاتی و دیگر اینکه در روش پیشرفت کار هزینه‌ها باید برای یکسال مالی برآورد شود و چون در شرایط تورمی نسبت به آینده نمی‌توان دید مثبتی داشت، بنابراین برای برآورد هزینه‌ها با ابهام روبه‌رو می‌شویم. بنابراین از روش نقدی استفاده می‌کنیم و استفاده از روش نقدی سود را به صورت دقیق و درست به ما نشان نمی‌دهد و در نتیجه محاسبه عملکرد یا همان توان عملیاتی شرکت را دقیق و درست به ما نشان نمی‌دهد.





مجلس دهم؛ فرصت‌های سوخته، پتانسیل‌هایی که باقی است

ملک‌رضا ملک‌پور



کارشناس ارشد دریایی

برجام به سرانجام رسیده و فرصتی پیش آمده که مراودات بین‌المللی ما مقداری توسعه یابد؛ هیئت‌های تجاری خارجی که به ایران سفر می‌کنند همگی بر توانمندی‌های ایران اذعان کرده‌اند، بسیاری از آنها فرهنگ مردم ایران را بسیار پیشروتر از فرهنگ دیگر کشورهای

نفت ابراز رضایت کرده‌اند موافق هستیم، چرا که معتقدم دولتی که به درآمدهای نفتی وابسته باشد خواه‌ناخواه دیگر توانمندی‌های کشور را نادیده می‌گیرد و در جهت توسعه آنها گامی برنمی‌دارد. جالب است که در همین مدتی که قیمت نفت کاهش پیدا کرده و

شایسته است بالفعل نشده و معطل مانده است.

به نظر می‌رسد متهم اصلی این معطل‌ماندگی ظرفیت‌های کشور، نفت و وابستگی دولت به درآمد آن باشد. من به عنوان یک کارشناس دریایی با اقتصاددانان و دیگر کارشناسانی که از کاهش قیمت

کشور ما به لحاظ جغرافیایی در یکی از بهترین نقاط کره زمین واقع شده است. ایران در حوزه‌های مختلف حمل و نقلی از ترانزیت تا ترانشیپ و توریسم یکی از منحصربه‌فردترین موقعیت‌های جهانی را داراست. اما همه می‌دانیم که این توان تاکنون آنطور که

روبرو هستیم که تفاوت چندانی با وضعیت دریاچه ارومیه ندارد.

دریای خزر و خلیج فارس نیز با معضلات زیست‌محیطی دست‌وپنجه نرم می‌کنند، هر چند رفع این معضلات تنها به ایران محدود نمی‌شود و همکاری کشورهای دیگر را نیز می‌طلبد، اما ما ناگزیریم که سمت خودمان را سامان بخشیم. دست‌آخر اینکه متأسفانه سال‌هاست که فرصت‌سوزی گریبان اقتصاد کشور را گرفته و توسعه را با چالش روبه‌رو کرده است. بایسته است که مجلس حاضر برای حل مشکلات فرصت‌های باقی‌مانده

اجتماعی دخالت کنند تا بخش‌های اقتصادی مانند بخش‌های دریایی؛ اما به نظر می‌رسد که حالا وقت تغییر روش‌ها رسیده است. چه آنکه گاهی در بخش‌های اقتصادی نیاز به تحولاتی هست که این تحولات لزوماً در یک دوره مجلس ثمره خود را نمایان نمی‌کند، اما در آینده کشور بسیار مؤثر است. بنابراین اتخاذ روش‌هایی که به تصمیمات راهبردی و آینده‌نگرانه منجر شود یکی از نیازهایی است که در مجالس ما احساس می‌شود. مجلس حاضر می‌بایست به ایجاد یک سازوکار مدیریتی که بتواند

برای نوسازی تجهیزات یکی از بنادر به عنوان یک گام مهم اعلام می‌دارند؛ در حالی که مسئولان باید افق‌های دورتر و راهبردها را تعیین کنند، نه اینکه در روزمرگی‌ها متوقف شوند. فراکسیون دریایی توانمند، متشکل از نمایندگان آگاه، می‌تواند این مسئولان را نسبت به تغییر نگرش‌ها ترغیب و هدایت کند. در واقع نقش منطقه‌ای و بین‌المللی ایران در بخش دریایی و تأمین نیازهای کشورهای همجوار از طریق ظرفیت‌های دریایی ایران باید مورد توجه نمایندگان محترم قرار گیرد.

منطقه ارزیابی کرده و معتقدند که ایرانی‌ها مسائل را بسیار بهتر از دیگران درک می‌کنند و در ارتباط با دیگران راحت‌تر هستند. بنابراین ما نه تنها از جغرافیای یگانه برخورداریم؛ بلکه بن‌مایه‌های فرهنگی و توان ملی ما نیز بسیار مستعد پیشرفت و توسعه است. بسیاری از کسانی که در قالب هیئت‌های تجاری خارجی به ایران سفر کرده‌اند، امروز ایران را با سال‌های اخیر چین مقایسه می‌کنند و معتقدند که ایران این پتانسیل را دارد که جا پای چین بگذارد و به سرعت رشد کرده و به یک قدرت اقتصادی بزرگ تبدیل شود.

با توجه به مقدمه‌ای که ذکر شد، واضح و مبرهن است که نقش دولت و هم‌عرض آن نقش مجلس کارآمد در به ثمر رساندن توانمندی‌های بالقوه کشور بسیار مهم است. چه آنکه اگر دولت و مجلس در هماهنگی با هم توسعه همه‌جانبه کشور را در دستور کار قرار دهند به نتایج بسیار خوبی می‌رسیم. بنابراین می‌توان اذعان داشت که انتخابات در تعیین جهت کشور به سوی توسعه از اهمیت بالایی برخوردار هستند.

حال که انتخابات مجلس به انجام رسیده است، جامعه دریایی کشور که همواره بر اهمیت توسعه دریامحور تأکید داشته انتظار دارد که فراکسیون دریایی مجلس حاضر نسبت به دوره‌های پیشین اهتمام بیشتری نسبت به توسعه این بخش داشته باشد. چرا که مرزهای دریایی کشور تاکنون مورد توجه کافی نبوده‌اند. ترانزیت، ترانشیپ و توریسم که در آغاز بدان‌ها اشاره شد همگی در حوزه دریایی تعریف شده توجه و اهتمام فراکسیون دریایی و دیگر نمایندگان را نیازمند است.

هم‌اکنون شاهد هستیم که برخی مسئولان دریایی انعقاد قرارداد با یک شرکت خارجی را



آستین بالا بزند. طاقت مردم نیز زیر بار فشارهای اقتصادی به پایان رسیده و آشفتگی اقتصادی طی چند سال اخیر عنصر مهم اعتماد را نیز در میان فعالان اقتصادی و مردم به محاق برده است. این است که مجموعه دولت و مجلس باید مأموریت پیش روی خود را مجدانه پیگیری کنند و به ثمر برسانند. جامعه دریایی نیز باید خود را برای نقش‌آفرینی بیشتر در توسعه کشور آماده کند؛ چه آنکه توسعه امری ملی است و به یک نهاد، یک سازمان یا دولت و مجلس محدود نمی‌شود.

تولید سرمایه و ثروت کند کمک کند. هم‌اکنون برخی کشورها در جهان تنها با تکیه بر بخش دریایی قسمت بزرگی از درآمدهای ملی خود را حاصل می‌کنند. اینطور است که ما نیازمند یک راهبرد تازه در جهت رفع وابستگی از درآمد نفت و توجه به دیگر پتانسیل‌های موجود برای افزایش درآمدها هستیم.

از دیگر مسائلی که نمایندگان محترم به موازات توسعه اقتصادی باید مورد توجه قرار دهند، دغدغه زیست‌محیطی است. به طور مثال هم‌اکنون در بسیاری از نقاط کشور مانند تالاب انزلی با شرایطی

از دیگر مسائل توسعه‌ای که می‌بایست در اولویت‌های پیگیری از سوی نمایندگان محترم فراکسیون دریایی و حتی دیگر نمایندگان مجلس قرار بگیرد، تعیین تکلیف میادین مشترک نفت و گاز دریایی است. هم‌اکنون برخی همسایگان ما مانند کشور قطر در دنیا تبلیغ می‌کنند آنها هستند که انرژی مورد نیاز جهان را تأمین می‌کنند؛ در حالی که بخش عمده‌ای از تولیدات آنها عملاً شامل سهم ما در میادین مشترک می‌شود.

مجلسی‌ها در ایران تاکنون بیشتر تمایل داشته‌اند که در مسائل



چگونه می‌توانیم به WTO ملحق شویم؟

بنادر باید از قفس اقتصاد دولتی رها شوند

ملک‌رضا ملک‌پور

کارشناس ارشد دریایی



آیین‌نامه‌های سازمان باشید؟ تا اینکه به عنوان عضو ناظر در WTO حضوری کم‌ثمر داشته باشید. ایشان تأکید کرد که در این صورت است که فرآیند عضویت دائم شما در سازمان تجارت جهانی کوتاه می‌شود.

در واقع عضویت در این سازمان به صورت مشخص مبتنی بر کاهش هزینه‌های تولید و کاهش هزینه‌های سربار اقتصاد است تا آنجا که قیمت کالا و خدمات براساس رقابت تعیین شود و نه بخشنامه‌ها و دستورالعمل‌ها و حمایت دولتی. بر این اساس

در توضیح این امر از تجربه شخصی خودم به عنوان کسی که چند باری را در اجلاس این سازمان حضور داشته‌ام می‌گویم. یکبار در پایان یکی از این جلسات از نماینده WTO پرسیدم چرا سازمان متبوع شما با عضویت دوباره ایران به عنوان عضو ناظر در این سازمان موافق نیست؟ ایشان پاسخ دادند: شما فرض کنید که دوباره عضو ناظر سازمان شدید؛ آیا با مشکلاتی که شما در بخش‌های تولید؛ توزیع و بازرگانی دارید بهتر نیست به فکر رفع این مشکلات و انطباق شرایط آنها با مقررات و

مخالف همیشگی و مانع اصلی عضویت ایران در این سازمان است و به آرامی از موضع پیشین خود پا پس می‌کشد. همین مهم سبب شده تا برخی این بار عضویت ایران را در WTO حتمی بدانند. اما به نظر می‌رسد عضویت کشور ما در این سازمان تنها با موافقت همه اعضا (که الزامی است) میسر نباشد چرا که الزامات دیگری هم در راه ورود ایران به WTO باید در نظر گرفته شود تا ما بتوانیم حداکثر بهره را از این مهم کسب کرده و از صدمات و زیان‌های احتمالی جلوگیری کنیم.

مدت‌هاست بحث الحاق ایران به سازمان تجارت جهانی (WTO) در محافل مختلف اقتصادی و سیاسی شنیده می‌شود. در دوره‌ای هم ما توانستیم به عنوان عضو ناظر در این سازمان انتخاب شویم؛ اما بدیهی است که پس از تصویب قطعنامه‌های متعدد بر علیه کشورمان در شورای امنیت سازمان ملل و تشدید روزبه‌روز تحریم‌ها این مهم به محاقی طولانی رفت. حال و پس از اجرای برجام دوباره زمره‌های تلاش برای الحاق ایران به WTO شنیده می‌شود تا آنجا که خبر رسیده آمریکا به عنوان



قفس فعالیت می‌کنند. قفسی که برساخته خود سازمان بنادر و در امتداد اقتصاد دولتی است. همه این پیمانکاران و اپراتورها تنها می‌توانند در فضای محدود این قفس بنا بر دستورالعمل‌های از پیش تعیین شده رقابتی محدود داشته باشند. اینطور است که بنادر ما رمقی برای رقابت بین‌المللی ندارند. بنابراین حداقل در بخش بنادر، ما کمترین آمادگی را هم برای عضویت در سازمان تجارت جهانی نداریم.

اما باید این وضعیت تغییر کند. در گام اول نیز باید از مرز نیت‌های خوب و بی‌عمل دور شویم. یعنی تنها در عرصه نیت و نظر نماییم و گام عملی در جهت بهبود واقعی اوضاع برداریم. ما باید از روش بهره‌برداری سنتی و غیرکیفی از بنادرمان به سوی روش‌های استاندارد و بین‌المللی که در بنادر بزرگ دنیا اعمال می‌شود حرکت کنیم. امری که تاکنون از سوی مدیران این بخش تنها در رسانه‌ها و در تریبون‌ها مطرح شده و کمترین اقدام عملی در باره آن صورت نگرفته است.

جهانی دربیایم چگونه خود را با شرایط نو منطبق می‌کنند. این امر هم با یک بخشنامه و تعدادی دستورالعمل حل نخواهد شد؛ بلکه نیازمند تغییر در مقررات و ساختارهاست. حتماً تحول در مدیریت‌ها نیز در اینجا مطرح است. در حال حاضر هیچکدام از معیارهای متکی بر رقابت در بنادر ایران حاکم نیست. اگرچه سازمان بنادر و دریانوردی اعلام می‌کند که در بنادر ما پورت اپراتورهای متعدد فعال هستند و یا پیمانکاران بخش‌های زیادی از امورات بنادر را انجام می‌دهند، اما همه می‌دانیم که اینها در بطن و در قالب یک

خود تبدیل به مانعی برای تجارت می‌شوند. هم‌اکنون بخش اعظم درآمد بنادر کشور از محل توقف و دپو کانتینر و کالاها تأمین می‌شود. بنابراین تحت این شرایط اگر شما بخواهید مقررات و آیین‌نامه‌های WTO را در بنادر کشور پیاده کنید عملاً درآمد آنها را کاهش داده‌اید. اینجاست که در بنادر برای تحولات و آزادسازی مقاومت شکل می‌گیرد. حال باید فکر کنیم که بنادر چگونه می‌خواهند با این مسئله روبرو شوند و در زمانی که ما باید در جهت تأمین منافع ملی، اقتصادمان را متحول کنیم و در نهایت به عضویت سازمان تجارت

مهم‌ترین کاری که ما در پیش رو داریم تکیه صرف بر موافقت یا مخالفت کشورها و دیگر اعضا نیست؛ بلکه توانمندسازی و رقابتی کردن اقتصاد است. یکی از مهم‌ترین این بخش‌های اقتصادی که باید در اولویت تحول قرار بگیرد بخش حمل و نقل دریایی و بین بخش حمل و نقل بین‌المللی مشخصاً بنادر، با ماهیت بین‌المللی که دارند باید مورد توجه ویژه قرار بگیرند و بخش مهمی از این فرآیند آزادسازی و رقابتی شدن باشد.

بنادر به عنوان بخشی از آنچه که در جهان به عنوان «تسهیلات تجاری» نامیده می‌شود می‌بایست با قیمت‌های کاملاً رقابتی، تشکیلاتی برای حرکت بدون معطلی کالا را فراهم کنند. متأسفانه در حال حاضر بنادر کشور در هر دو مورد با نقص‌های جدی عمل می‌کنند. به عبارت دیگر، قیمت‌ها در بنادر ما رقابتی نیست و مبنای بین‌المللی نداشته و بر اساس سازوکارهای داخلی تعیین می‌شوند، نقش بنادر ما در زنجیره توزیع نیز یک نقش حمایت‌کننده در فرآیند تجارت نیست. حتی در برخی مواقع بنادر





الحاق به سازمان تجارت جهانی طی دو دهه گذشته یکی از چالش‌های تعامل ایران با جهان بود. تنگناها و مشکلات ناشی از این پیوند، فراز و نشیب‌هایی که اقتصاد ملی با آن مواجه خواهد شد یکی از مهم‌ترین مباحث کارشناسی در این سال‌هاست. این روزها پس از لغو تحریم‌ها این موضوع به کانون توجهات کارشناسان و صاحب‌نظران اقتصادی مبدل شده است. یکی از محوری‌ترین مباحث در این بحث، موضوع استانداردهای جهانی در حوزه حمل و نقل دریایی است که اهمیت آن دست کم در اعمال تحریم‌ها خود را بیش از پیش نشان داده است.

در این گزارش، مسعود دانشمند رییس هیأت مدیره کانون سراسری شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی ایران، علیرضا چشم‌جهان، نایب رییس انجمن پایانه‌داران بنادر و ملکرضا ملک‌پور از فعالان دریایی به این مسئله پرداختند. مسعود دانشمند، رییس هیأت مدیره کانون سراسری شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی ایران مسیر عضویت در WTO را مسیری دوطرفه توصیف کرد که قرار است

استانداردهای جهانی در بنادر کشور رعایت نمی‌شود

چرا صنعت حمل و نقل دریایی در ایران از استانداردهای جهانی بی‌بهره است؟

بر اساس مقررات آن ما و دیگر اعضا بازارهای‌مان را روی کالاهای یکدیگر باز کنیم. وی در ادامه خاطرنشان کرد:

اینجاست که پای نظام حمل و نقلی کشور به بطن ماجرای عضویت ما در سازمان تجارت جهانی باز می‌شود. بنادر کشور به عنوان یکی از مهم‌ترین و اصلی‌ترین درگاه‌های ورود و خروج کالا از کشور با موجی از صادرات و واردات روبه‌رو می‌شوند که باید از همین امروز برای آن مسیر کسب آمادگی را آغاز کند. حمل و نقل جاده‌ای و دیگر بخش‌ها هم به تبع آن با این موج روبه‌رو می‌شوند.

وی سطح پایین بهره‌وری در بنادر را بزرگ‌ترین مسئله مبتلا به بنادر دانست و افزود: این مسئله سبب شده تا زمانی که دورنمای حمل و نقل کالا در ایران اصلاح جدی در آن صورت نگیرد، اتفاق مهمی رخ نخواهد داد. بر این اساس ما باید برای افزایش بهره‌وری و رقابتی کردن بنادر و دیگر بخش‌های حمل و نقل برنامه‌ریزی کنیم.

دانشمند هشدار می‌دهد که اگر بنادر ما نتوانند عملکرد خود را در حد استانداردهای جهانی بهبود بخشند قطعاً به بنادر فیدری تبدیل خواهند شد.

وی برخی اتفاقات در بنادر کشور را منحصر به ایران دانست و خاطرنشان کرد: بنادر و گمرک در هیچ جای

دنیا انبار کالا نیست؛ اما با شگفتی تمام بنادر ما دقیقاً به انبارهای کالا تبدیل شده‌اند. این نشان می‌دهد ما در پناه تصدی‌گری حداکثری دولت هنوز در نسل یک بنادر درجا می‌زنیم. در حالی که در بنادر موفق دنیا این بخش خصوصی توانمند است که توانسته با ایجاد رقابت بالاترین راندمان را با بهترین کیفیت عرضه کند. علیرضا چشم‌جهان، نایب رییس انجمن پایانه‌داران بنادر کشور نیز کم‌وبیش با دانشمند هم‌نظر است و در پاسخ به این پرسش «اعتماد» که بنادر چگونه باید برای زمان عضویت در سازمان تجارت جهانی برنامه‌ریزی شوند؟ گفت: ما فرض کنیم که با ورود ما به WTO محدودیت‌های تجارت خارجی کشور برداشته شود و به عبارت دیگر حجم واردات و صادرات ما در روندی رو به تزاید افزایش یابد. اینجا است که بنادر ما به عنوان یکی از حلقه‌های اصلی زنجیره تأمین باید روند آمادگی لازم را از همین حالا آغاز کنند. به همین منظور بنادر ما باید در سه بعد سخت‌افزاری، نرم‌افزاری و مغزافزاری متحول شوند.

وی در تشریح بعد سخت‌افزاری برنامه‌های سازمان بنادر و دریانوردی

برای توسعه بنادر کشور اشاره کرد و افزود: برنامه‌های آتی سازمان بنادر در توسعه بندر شهید رجایی، بندر نگین بوشهر، توسعه سواحل مکران و... امیدوارکننده است اما کافی نیست.

چشم‌جهان تحول در بعد نرم‌افزاری را همپای تحول در سخت‌افزار مهم دانسته و می‌گوید: در مبحث اصلاح تعرفه‌ها باید به دنبال تناسب تعرفه‌ها باشیم. اینکه گفته می‌شود که باید تعرفه‌های بندری کاهش یابد یا تخفیفی صورت گیرد این سخن کارشناسی نیست. به گفته این کارشناس حوزه بنادر امروز مشتری‌ها و خطوط کشتیرانی ترجیح می‌دهند که سرویس بهتری دریافت کنند و هزینه آن را هم بپردازند.

چشم‌جهان با اشاره به مدیریت غیربهره‌ور سنتی، تحول مغزافزاری در بنادر را هم بسیار ضروری اعلام و خاطرنشان کرد: ما باید از تفکر فرسوده و کهنه مدیریتی و تکنولوژی‌های فرسوده و قدیمی دست برداریم و سرویس‌های منسوخ شده را کنار بگذاریم تا بتوانیم در ورود به جهانی شدن دوام بیاوریم و توسعه بیابیم.

هادی حق‌شناس، معاون سابق دریایی سازمان بنادر و دریانوردی اما نظر دیگری دارد. وی با اشاره به پذیرش درخواست عضویت افغانستان در سازمان تجارت جهانی که اخیراً صورت گرفت، می‌گوید: شرایط افغانستان از هر منظر با ایران قابل مقایسه نیست؛ اما این کشور می‌تواند با حمایت برخی کشورهای ذی‌نفع به عضویت WTO درآید.

حق‌شناس همین مسئله را بیانگر سطح بالای آمادگی کشور از منظر زیرساختی برای عضویت در سازمان تجارت جهانی دانسته و افزود: از نظر فنی و حقوقی به نظر نمی‌آید مشکلی برای عضویت کشورمان در این سازمان وجود داشته باشد.

این کارشناس با سابقه حوزه بنادر دریایی بر خلاف کارشناسان بخش خصوصی معتقد است که حوزه حمل و نقل دریایی و بنادر در زمان عضویت ایران در WTO با کمترین مشکلی مواجه نخواهد شد چراکه به اعتقاد وی خدمات حمل و نقل دریایی خصوصاً کشتی، بندر و انواع شرکت‌هایی که در این زمینه فعالیت می‌کنند همواره استانداردهای بین‌المللی را رعایت و اجرا کرده‌اند.

حق‌شناس به آغاز تردد ۲۱ لاینر خارجی به بنادر کشور در پسابرجام اشاره کرده و می‌گوید: اگر ما دارای استانداردهای لازم نبودیم این اندازه تردد در بنادر کشور صورت نمی‌گرفت. به علاوه ما هم‌اکنون عضو سازمان IMO (سازمان بین‌المللی دریانوردی) هستیم و به همه کنوانسیون‌ها ملحق شده‌ایم.

ملک‌رضا ملک‌پور، عضو هیأت مدیره انجمن توسعه دریامحور که سال‌ها سابقه مدیریت در بنادر و سازمان بنادر و دریانوردی را در کارنامه خود دارد با این سخن که بنادر ایران در فرآیند جهانی شدن قرار دارند موافق نیست و می‌گوید: بنادر به عنوان بخشی از آنچه در جهان به عنوان «تسهیلات تجاری» نامیده می‌شود باید با قیمت‌های کاملاً رقابتی تشکیلاتی برای حرکت بدون معطلی کالا را فراهم کنند که متأسفانه بنادر کشور در هر دو مورد با نقص‌های جدی عمل می‌کنند.

به اعتقاد ملک‌پور قیمت‌ها در بنادر ما رقابتی نیست و مبنای بین‌المللی نداشته و براساس سازوکارهای داخلی تعیین می‌شود، نقش بنادر

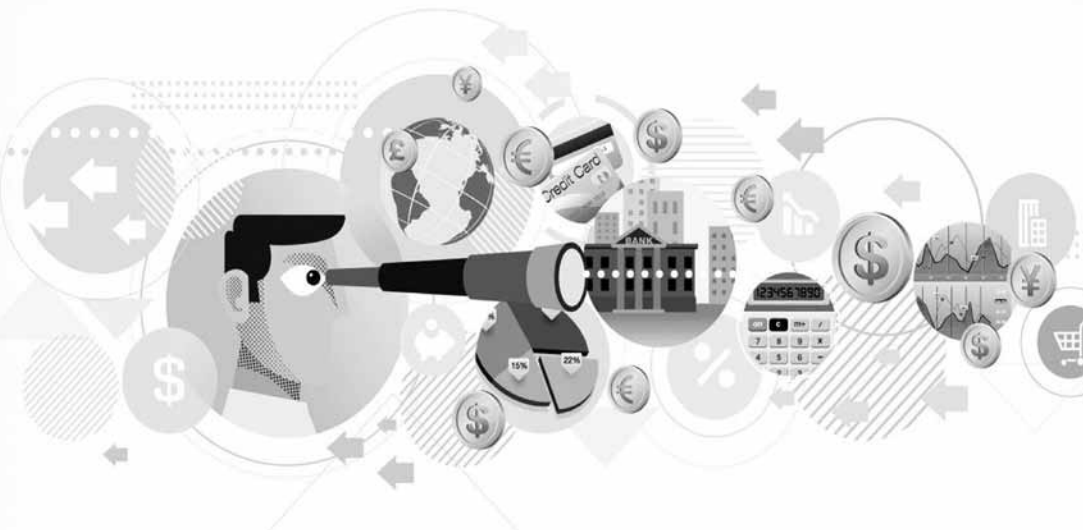
ما در زنجیره توزیع نیز یک نقش حمایت‌کننده در فرآیند تجارت نیست. حتی در برخی مواقع بنادر خود تبدیل به مانعی برای تجارت می‌شوند. وی نیز معتقد است که بنادر کشور محلی به دپوی کانتینر و کالا تبدیل شده‌اند. وی اذعان می‌دارد که عمده درآمد بنادر از محل انبارداری است که هیچ سختی با ماهیت بنادر ندارد.

ملک‌پور تحول در بنادر را با صدور تعدادی بخشنامه مقدور ندانست و خاطرنشان ساخت: تحول نیازمند تغییر در مقررات و ساختارهاست. حتماً تحول در مدیریت‌ها نیز در اینجا مطرح است. به گفته وی در حال حاضر هیچکدام از معیارهای متکی بر رقابت در بنادر ایران حاکم نیست. اگر چه سازمان بنادر و دریانوردی اعلام می‌کند که در بنادر ما پورت‌اپراتورهای متعدد فعال هستند یا پیمانکاران بخش‌های زیادی از امورات بنادر را انجام می‌دهند؛ اما همه می‌دانیم که اینها در بطن و در قالب یک قفس فعالیت می‌کنند: قفسی که پر ساخته سازمان بنادر و در امتداد اقتصاد دولتی است.

منبع: روزنامه اعتماد



توسعه دریامحور، ضرورت اقتصاد مقاومتی



حمیدرضا عسگری در روزنامه آفرینش نوشت: داشتن سواحل و دسترسی به دریا و آب‌های آزاد، از پتانسیل‌های استراتژیکی است که کشورهای ساحلی را از امتیازهای گسترده سیاسی، نظامی و به ویژه اقتصادی بهره‌مند می‌کند. ایران نیز از نمونه نوادر کشورهایی است که هم در شمال و هم در جنوب دارای مرزهای آبی و سواحل گسترده می‌باشد. میزان سواحل ایران ۵ هزار و ۷۸۹ کیلومتر است که در حدود ۴ هزار و ۹۰۰ کیلومتر در جنوب و ۸۸۹ کیلومتر در شمال کشور گسترده شده است. با توجه به تأمین ۳۰ درصد انرژی جهان و قرار گرفتن مرزهای آبی ایران در حساس‌ترین و پررفت و آمدترین مناطق خلیج فارس و دریای عمان، موقعیتی فوق‌استراتژیک به ایران اعطاء کرده است.

متأسفانه در بسیاری از موارد ما نتوانسته‌ایم بهره کافی را از این پتانسیل‌های ارزشمند ببریم و در مقابل شاهدیم که برخی کشورهای همسایه که کل مساحتشان به اندازه مرزهای آبی ما نیست، آنچنان از دریا بهره برده‌اند که خود را تبدیل به قطبی در اقتصاد و گردشگری جهان تبدیل کرده‌اند. در عوض ما هم شاهدیم که هر روز میزان مهاجرت مردم ساحل‌نشین کشور به پایتخت و مراکز استان‌ها رو به افزایش است.

این در حالی است که دریاها و سواحل پتانسیل فوق‌العاده‌ای در روند اجرای اقتصاد مقاومتی دارند و می‌توانند بخش بزرگی از اهداف اقتصادی کشور را محقق سازند. به طوری که علاوه بر ایجاد درآمدزایی، ارزآوری، ایجاد اشتغال، تأمین نیازهای ساکنان بومی، و بسیاری از موارد اقتصادی دیگر، به حفظ و ثبات بافت جمعیتی شهرهای ساحلی نیز قوام بخشند.

به جز چند شهر ساحلی در شمال و جنوب، در سایر شهرهای ساحلی کشور روند مهاجرت جمعیت در وضعیت نامناسبی قرار گرفته است، از این رو باید با برنامه‌ریزی و ارائه یک سری مشوق این روند را معکوس کنیم. تحقق این هدف نیازمند برنامه‌ریزی و داشتن نگاه توسعه‌محور از سوی مراکز تصمیم‌گیرنده و اجرایی است. تسری معافیت‌های مناطق آزاد به بندر و سواحل کشور، مهم‌ترین معیاری است که موجب تقویت کسب‌وکار و انگیزه مردم بومی برای ادامه زندگی در سواحل خواهد شد. دغدغه مردم سواحل کشور امرار معاش اقتصادی است و اکثر آنها به خاطر عدم داشتن کار و درآمد کافی مجبور به ترک سکونتگاه خود می‌شوند. این در حالی است که به جز نفت، پتانسیل‌های فراوان اقتصادی دیگری در دل دریا نهفته است که می‌تواند جایگاه و

درآمد اقتصادی کشور را متحول کند، و ماهیت اقتصاد مقاومتی را در ارتقای وضعیت زندگی جامعه آشکار سازد.

گردشگری و مسافرت‌های دریایی نیز از جمله برنامه‌های پردرآمدی است که می‌تواند در این مسیر اجرای سیاست‌های اقتصاد مقاومتی به مسئولان کمک کند. اگر نگاهی به کشورهای ساحلی همجوار همچون امارات متحده داشته باشیم، متوجه می‌شویم که مقامات این کشور چگونه توانسته‌اند با بهره‌گیری از پتانسیل‌های دریا و حتی بیابان‌های ساحلی خود گردشگران منطقه‌ای و غربی را به خود جلب کنند و از این طریق انگیزه‌های سرمایه‌گذاری خارجی را برای صاحبان سرمایه به وجود آورند.

بحث حمل و نقل دریایی و درآمد اسکله‌ها و بندرهای تجاری از دیگر مزیت‌هایی است که می‌توان از آن به عنوان عوامل اشتغال‌زایی و حتی مهاجرت معکوس استفاده کرد. متأسفانه ایران با چند هزار کیلومتر ساحل تنها ۱۴ بندر تجاری دارد که از این میان تنها دو بندر امام خمینی (ره) و شهید رجایی بار مبادلات بزرگ تجاری ایران با جهان را به دوش می‌کشند. این در حالی است که امارات با سرمایه‌گذاری در این زمینه، تنها با بندر مکنیزه دبی توانسته است گوی رقابت را از ما برپاید.

همچنین با توجه به عبور سالانه حدود ۱۰ هزار شناور از تنگه هرمز، بحث بانکرینگ (سوخت‌رسانی دریایی) یکی از صناعی است که می‌تواند ارزآوری قابل‌توجهی برای اقتصاد کشور به همراه داشته باشد که نیازمند حمایت‌های دولت از بخش خصوصی است. سرمایه‌گذاری در عرصه صنایع کشتی‌سازی از جمله موارد دیگری است که می‌تواند برای مردم ساحل‌نشین کشورمان اشتغال‌زا باشد. گسترده‌گی سواحل در جنوب و اشراف بر گذرگاه‌های پرتردد، فرصت بسیار مناسبی است تا ایران را به عنوان قطبی در این صنعت تبدیل کند. همچنین اجرای برنامه‌های زیرساختی در حوزه گردشگری و در دستور کار قراردادن عملیات‌های پژوهشی برای بهره‌گیری از تمامی پتانسیل‌های سطحی و زیرسطحی آب‌های سرزمینی، می‌تواند عقب‌ماندگی‌های منطقه‌ای نسبت به همسایگان و اتکاء به درآمدهای نفتی را تا حد قابل‌توجهی کاهش دهند. اما متأسفانه توجهات و حمایت لازم در این زمینه صورت نمی‌گیرد. اگر نگاهمان به دریا صرفاً متوجه نفت باشد و به دیگر پتانسیل‌ها و مزایای دریا توجه نداشته باشیم، قادر به کنترل مهاجرت و رکود شهرهای ساحلی نخواهیم بود و امتیاز بزرگی را در اجراء و تحقق سیاست‌های اقتصاد مقاومتی از دست خواهیم داد.



بازنگری جامع مقررات، مجوزها و دستورالعمل‌های دولتی

ملکرضا ملکپور

قائم مقام دبیرکل کمیته ایرانی اتاق بازرگانی بین‌المللی



سراسر کشور و بررسی و پردازش مشکلات و خواسته‌های آنها به طور مستمر گزارش‌ها و پیشنهادهایی را تهیه و به کمیته‌ای متشکل از دو نفر از هر قوه به انتخاب رئیس آن قوه ارائه دهد. کمیته مذکور موظف است ضمن بررسی پیشنهادهای ارائه شده راه کارهای قانونی لازم را بررسی و پیگیری کند.

پیشنهاد کمیته ایرانی اتاق بازرگانی بین‌المللی این است که کارگروهی متخصص و مرکب از حقوق‌دانان و نخبگان باتجربه در بخش بازرگانی از جانب اتاق ایران مأمور شوند ظرف یک بازه زمانی تعریف شده و با اختصاص منابع مورد نیاز چند ده هزار قوانین، مقررات و دستورالعمل‌های موجود را پالایش کنند و با استفاده از الگوهای متداول بین‌المللی به حداقل برسانند.

در عوض با بهره‌گیری از تجمعات صنفی و حرفه‌ای سازوکار Self Regulation حاکم شده و بیشتر از نظام Regulatory Body به جای تدوین قانون و مقررات جامدی که کاربردی نیست و به بازنگری مکرر نیازمند است، استفاده شود.

خود را انجام دهد. در غیر این صورت هزینه و زمان زیادی تلف خواهد شد. ۴- باید سیاست‌های کلی نظام نیز در جهت مقررات‌زدایی باشد، یعنی کار به دست سازمان‌هایی نیافتد که با اجرای موضوع تضاد منافع دارند.

۵- سازوکار بازنگری تصمیمات نیز پیش‌بینی شود. یعنی مراجعی وجود داشته باشند که از طریق داوری به نظریات مخالف پاسخگو باشند.

هدف اصلی مقررات‌زدایی باید این باشد که سرمایه‌گذار خارجی بدون تبعیض در مقایسه با سرمایه‌گذار داخلی در ایران فعالیت کند و فضای رقابت سالم لازمه موفقیت این طرح می‌باشد.

طبق ماده ۷۶ قانون برنامه پنجم، اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی ایران موظف است با همکاری و حضور اتاق تعاون مرکزی و شورای اصناف، نسبت به شناسایی قوانین و مقررات و بخشنامه‌های محل تولید و سرمایه‌گذاری در ایران اقدام کند و با نظرخواهی مستمر از تشکلهای تولیدی و صادراتی

شد قانون بهبود و مستمر فضای کسب و کار در اسفندماه ۱۳۹۰ به تصویب مجلس برسد. در ماده ۳ این قانون تأکید شده است مراجع صدور مجوز موظف هستند فرآیند صدور و تمدید مجوزهای کسب و کار را حداکثر طی سه ماه از ابلاغ این قانون تسهیل کنند.

اگر چه تصویب این قانون به معنای مقررات‌زدایی در مفهوم وسیع آن نبود، لیکن در همین اندازه دفتر پایش و بهبود فضای کسب و کار در وزارت اقتصاد و دارایی تشکیل شد که از گزارش شهریورماه ۱۳۹۴ این دفتر می‌توان چنین نتیجه گرفت:

۱- مقررات‌زدایی در ایران مشکلات اجرایی بسیار زیادی دارد و متحمل زمان طولانی حداقل ۵ ساله است.

۲- برای مقررات‌زدایی در ایران باید هدف‌گذاری و متدلوژی مناسب تعریف شود.

۳- هیئت اجرایی تعیین شده باید تخصص کافی در زمینه‌های مورد نظر را داشته و با بینش ترویج سرمایه‌گذاری و افزایش فعالیت‌های تجاری در فضای رقابتی سالم کار

عملکرد نظام اداری کشور در ۳۰ سال گذشته مؤید آن است که حجم مقررات، مجوزها و دستورالعمل‌های دولتی افزایش چشمگیری پیدا کرده است؛ به طوری که هم‌اکنون چند ده هزار قانون و مقررات و دستورالعمل وجود دارد که ضمن متضاد و مزاحم بودن برخی از آنها، دست و پای بخش خصوصی را درگیر کرده است. اگر چه در مقاطع جنگ تحمیلی و تحریم افزایش دستورالعمل‌ها و مقررات توجیه داشت، هم‌اکنون وجاهت غالب آنها از دست رفته است.

در عوض کشورهای دیگر با توجه به دو عامل «جهانی شدن» و «مقررات‌زدایی»، حجم مقررات و دستورالعمل‌های خود را به حداقل رساندند و بیشتر از مدل Self Regulation یا Regulatory Body استفاده می‌کنند که بسیار شفاف، به‌روز و مورد نیاز سرمایه‌گذاران در فضای رقابتی سالم می‌باشد.

تلاش‌های به عمل آمده در زمینه کاهش مقررات و مجوزها باعث



آشنایی با بیمه دریایی (۲۷)

برگشت حق بیمه از محل Lay Up

مجید رحمتی

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

mr Rahmati@iraninsurance.ir

نازنین حاتمی

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

(ب) ۲۳-۱-۲ برای دوره تحت تعمیر مورد محاسبه قرار می‌گیرد. **روزهای متوالی در خاتمه بیمه‌نامه جاری و ابتدای بیمه‌نامه بعدی**

در جایی که یک بیمه‌نامه که تحت شرایط کلوز ۲۸۰ صادر شده است، در تاریخ مقرر خود خاتمه یافته و بلافاصله بیمه‌نامه مربوطه با همان شرایط کلوز ۲۸۰ تمدید شود، برای محاسبه دوره Lay Up هر دو بیمه‌نامه به عنوان یک دوره به هم پیوسته تلقی خواهند شد. به طور مثال چنانچه کشتی ۲۰ روز قبل از اتمام اعتبار بیمه‌نامه اول خود در شرایط Lay Up قرار گیرد و ۱۰ روز پس از تمدید بیمه‌نامه با همان شرایط کماکان در شرایط Lay Up باشد، بر اساس شرایط بند ۲۳-۵ کلوز (که در هر دو بیمه‌نامه قرار دارد)، بیمه‌گذار مجاز خواهد بود برای مجموع ۳۰ روز متوالی Lay Up کشتی از

در این قسمت به ارائه مباحث تکمیلی مربوط به موضوع برگشت حق بیمه از محل Lay Up و تحلیل شرایط کلوز ۲۸۰ ویرایش سال ۱۹۹۵ خواهیم پرداخت.

دوره مشترک

با لحاظ شرایط ذکر شده در بند (۳-۱-۲۳) کلوز ۲۸۰، در ارتباط با تشخیص اینکه آیا کشتی برای تعیین نرخ برگشت حق بیمه از محل Lay Up، تحت تعمیر لحاظ می‌شود یا خیر، در جایی که یک دوره ۳۰ روزه متوالی مشترک وجود دارد به گونه‌ای که در این دوره ۳۰ روزه، در بخشی از آن کشتی در دوره تحت تعمیر محسوب شده و بخش دیگر آن در زمان غیرتعمیر، کماکان برگشت حق بیمه از محل Lay Up امکان‌پذیر خواهد بود. با این شرط که نرخ اشاره شده در بخش (الف) ۲۳-۱-۲ برای دوره‌ای که کشتی تحت تعمیر نبوده اعمال شده و نرخ اشاره شده در بخش

برگشت حق بیمه محروم می‌کند باعث آن نخواهد شد که بیمه‌گذار از دریافت سهم برگشت از حق بیمه خود در بیمه‌نامه قبلی محروم شود.

تعدیل در نرخ حق بیمه

کلیه مباحث و محاسبات ذکر شده قبلی مبنی بر ثابت ماندن نرخ حق بیمه در طول مدت اعتبار بیمه‌نامه می‌باشد. بدیهی است در زمان انجام محاسبات برگشت حق بیمه از محل Lay Up، بیمه‌گر باید مراقبت کند که آیا در طول مدت اعتبار بیمه‌نامه نرخ حق بیمه تعدیل شده است یا خیر. چرا که نرخ قرار داده شده در بخش ۲۳-۱، براساس نرخ توافق شده بین بیمه‌گر و بیمه‌گذار در ابتدای بیمه‌نامه است. این نرخ ممکن است در طول اعتبار بیمه‌نامه به هر دلیلی با اعمال یک الحاقیه تغییر کند، لذا در زمان انجام محاسبات برگشت حق بیمه می‌باید بر اساس نرخ تعدیل شده عمل کرد.

پایان

شود؛ لذا از آنجایی که در زمان خسارت کلی برگشت حق بیمه‌ای وجود نخواهد داشت، بدین ترتیب بیمه‌گذار می‌باید حق بیمه برگشتی را عودت دهد.

شرایط بخش ۲۳-۲-۵ کلوز ۲۸۰ بر این مینا است که بیمه‌نامه تمدیدی نیز بر اساس کلوز ۲۸۰ باشد. بدیهی است بیمه‌گران مشارکت‌کننده در بیمه‌نامه قبلی نمی‌توانند شرایط بیمه‌نامه خود را بر روی بیمه‌نامه تمدیدی که توسط بیمه‌گران مشارکت‌کننده دیگری صادر شده است اعمال کنند. برعکس این امر نیز صادق است. بر این اساس بیمه‌گذار کماکان می‌تواند سهم خود از برگشت حق بیمه از محل Lay Up را از بیمه‌گران بیمه‌نامه قبلی مطالبه کند؛ هر چند که این حق در بیمه‌نامه تمدیدی با توافق بیمه‌گر و بیمه‌گذار لغو شده باشد. از طرف دیگر وجود خسارت کلی در بیمه‌نامه جدید که بیمه‌گذار را از

قبلی و ۱۰ روز را در بیمه‌نامه جدید لحاظ کرد (مجدداً یادآوری می‌شود که براساس شرایط کلوز تعداد روزهای کمتر از ۳۰ روز در دوره Lay Up محاسبه نمی‌شود، بنابراین از آنجایی که یک دوره ۴۰ روزه به یک ۳۰ روز و یک ۱۰ روز قابل تفکیک است، لذا عملاً دوره ۱۰ روزه در محاسبات برگشت حق بیمه لحاظ نمی‌شود). اما شرایط بخش ۲۳-۲-۵ به بیمه‌گذار این اجازه را می‌دهد که شروع دوره Lay Up کشتی را از هر زمانی که خود بخواهد تعیین کند. لذا بیمه‌گذار می‌تواند درخواست کند دوره ۳۰ روزه به صورت ۱۰ روز از بیمه‌نامه قبلی و ۲۰ روز از بیمه‌نامه جدید در نظر گرفته شود، بدین ترتیب حق بیمه برگشتی به بیمه‌گذار بیشتر خواهد بود. این نحوه عمل تنها یک عیب ممکن است برای بیمه‌گذار داشته باشد و آن زمانی است که کشتی در بیمه‌نامه جدید دچار خسارت کلی

بیمه‌گران خود درخواست برگشت حق بیمه کند. بدین صورت که دو سوم آن (۲۰ روز) در بیمه‌نامه منقضی شده و یک سوم دیگر (۱۰ روز) در بیمه‌نامه تمدیدی محاسبه و برگشت خواهد شد.

بدیهی است نرخ‌های برگشت حق بیمه بر اساس نرخ حق بیمه مندرج در هر بیمه‌نامه خواهد بود؛ لذا چنانچه نرخ خالص حق بیمه در بیمه‌نامه تمدیدی متفاوت از بیمه‌نامه قبلی باشد، هر بیمه‌نامه بر اساس نرخ خود نسبت به محاسبه برگشت حق بیمه اقدام خواهد کرد. تنها زمانی موضوع کمی پیچیده می‌شود که نرخ بیمه‌نامه تمدیدی بیشتر از بیمه‌نامه قبلی بوده و مجموع دوره Lay Up از ۳۰ روز بیشتر شود. به طور مثال، شرایطی را در نظر بگیرید که دوره Lay Up جمعاً ۴۰ روز باشد؛ بیست روز در بیمه‌نامه قبلی و ۲۰ روز در بیمه‌نامه تمدیدی. در تئوری می‌توان ۲۰ روز را در بیمه‌نامه



مقررات حمل و نقل بین المللی ریلی

کوتیف با آخرین اصلاحات سال ۲۰۱۱ میلادی (۱۳۹۲ شمسی)

ضمیمه B

این مقررات در مورد هرگونه قرارداد حمل کالا با راه آهن در قبال پرداخت هزینه اعمال می شود، در حالی که محل بارگیری کالا و محل پیش بینی شده برای تحویل کالا در دو کشور مختلف عضو قرار داشته باشد. این امر ارتباطی با مکان و ملیت طرفین قرارداد حمل ندارد. (ماده ۱)	۱- کدام مسیر حمل را پوشش می دهد؟ قلمرو اجرایی
اگر یک کشور عضو مقررات باشد، این مقررات بنا بر توافق طرفین حاکم است. قرارداد حملی که یک کشور از دو کشور عضو این مقررات بوده و قرارداد حملی که از طریق جاده یا از طریق کشتیرانی داخلی یک کشور عضو انجام شود را نیز شامل می شود. (ماده ۱)	۲- چه قراردادهایی را پوشش می دهد؟
از لحظه دریافت کالا در قبال مبلغ در مبدأ حمل شروع شده و تا تحویل کالا در مقصد به گیرنده را در بر می گیرد. (ماده ۶)	۳- دوره مسئولیت حمل کننده - محدوده جغرافیایی
حمل کننده قراردادی که ارسال کننده کالا به موجب این قرارداد با وی قرارداد حمل منعقد کرده باشد، یا حمل کننده متوالی که بر مبنای این قرارداد مسئول می باشد. حمل کننده جانشین یعنی حمل کننده ای که با فرستنده کالا قرارداد حمل منعقد نکرده، اما حمل کننده موضوع قسمت بالا، اجرای کل یا بخشی از حمل ریلی را به وی واگذار کرده است. (ماده ۳)	۴- حمل کننده ریلی کیست؟
هرگونه دعوی مبتنی بر مسئولیت در هر موردی می تواند با توجه به شرایط و حدود مندرج در این مقررات علیه حمل کننده اقامه شود. همین امر در مورد هر دعوی اقامه شده علیه خدمه و دیگر اشخاصی که حمل کننده از خدماتشان برای اجرای عملیات حمل استفاده می کند مصداق دارد. (مواد ۲۳ و ۲۴)	۵- ادعاهای قراردادی و غیرقراردادی (مسئولیت مدنی)
حمل کننده بابت خسارت ناشی از مفقود شدن کل یا بخشی از کالا یا آسیب دیدگی آن از زمان پذیرش کالا تا تحویل آن در مقصد، و همچنین بابت خسارت یا مفقود شدن ناشی از سپری شدن مدت زمان حمل کالا، بدون در نظر گرفتن محل خطوط ریلی مورد استفاده، مسئول می باشد. (ماده ۲۳)	۶- وظیفه حمل کننده در مراقبت از کالا به طور کلی
در صورتی که فقدان، خسارت وارده به کالا یا تأخیر در تحویل به علت قصور فرستنده یا شخص دیگری که مرتبط با حمل کننده نیست، یا عیب ذاتی کالا (از قبیل فساد، خرابی و ضایعات) یا به دلیل شرایطی که حمل کننده نمی تواند آن را پیشگیری کند، ایجاد شده باشد، حمل کننده مسئول نیست. در صورتی که فقدان یا خسارت وارده به دلایل زیر باشد، حمل کننده مسئول نیست: - حمل با واگن روباز - حمل با واگن روباز در حالتی که از روکش استفاده شده باشد - عدم بسته بندی یا بسته بندی نادرست - بارگیری در مبدأ با فرستنده و تخلیه در مقصد با گیرنده - طبیعت کالا نظیر زنگ زدگی، کم شدن وزن و خشک شدن آن - درج شماره گذاری (علامت گذاری) غیر صحیح روی کالا - حمل و نقل احشام - خسارتی که به دلیل عدم انجام درست خدمات همراه محافظ کالا اتفاق افتاده باشد. (ماده ۲۳، ۳۸ و ۳۹)	۷- موارد تبری حمل کننده از مسئولیت

● اثبات اینکه مفقود شدن، خسارت وارده به کالا یا تأخیر در تحویل به علت یکی از موارد تبری از مسئولیت بند ۷ ایجاد شده است به عهده حمل کننده است. (ماده ۲۵)	۸- مسئولیت اثبات تقصیر (قصور)
● در مقررات کوتیف ضمیمه B به آتش سوزی حمل غیرریلی - دریایی اشاره ای نشده است. ● اگر حمل ریلی - دریایی باشد، آتش سوزی غیر عمدی و بدون تبانی می تواند در فهرست معافیت حمل کننده در بخش دریایی معافیت ایجاد کند. (ماده ۳۸)	۹- مسئولیت حمل کننده در صورت آتش سوزی
● حمل کننده در صورت خسارت یا آسیب دیدگی حمل و نقل احشام از مسئولیت مبری می باشد. (ماده ۲۳) ● قرارداد حمل از دستورالعمل های مربوط به حمایت از حیوانات تبعیت می کند. (ماده ۲)	۱۰- حمل حیوانات زنده
● حمل کالا با واگن روباز تحت شرایط عمومی حمل، یا هرگاه مورد مزبور صراحتاً مورد توافق قرار گرفته و در یادداشت حمل ذکر شده باشد، در صورت مفقود شدن یا آسیب دیدگی از موارد تبری مسئولیت حمل کننده می باشد. ● اگر فرستنده برای حمل کالا در واگن روباز از روش استفاده کند، از نظر حمل کننده واگن روباز تلقی خواهد شد. ● بارگیری کالا روی عرشه کشتی به شرط آنکه فرستنده در یادداشت حمل رضایت خود را با بارگیری روی عرشه اعلام کرده باشد، در فهرست معافیت حمل کننده از مسئولیت قرار می گیرد. (مواد ۲۳ و ۳۸)	۱۱- حمل کالا با واگن روباز و بارگیری کالا روی عرشه کشتی
● اگر فرستنده کالا از وارد کردن موارد قید شده در RID غفلت کند، حمل کننده می تواند در صورت اقتضاء بار را تخلیه کرده، منهدم نموده یا بی خطر نماید، بدون آنکه گرامتی پرداخت کند. ● مقررات کوتیف به طور کلی یا جزئی در مورد حمل و نقل کالاهای خطرناکی که معافیت آنها در ضمیمه کوتیف پیش بینی شده اعمال نمی شود. معافیت ها می توانند تنها زمانی لحاظ شوند که مقدار یا ماهیت حمل کالای خطرناک یا بسته بندی معاف شده، ایمنی حمل و نقل را تضمین کند. (ماده ۹ ضمیمه B و ماده ۲ ضمیمه C) ● قرارداد حمل از دستورالعمل های حقوق عمومی کالاهای خطرناک تبعیت می کند. (ماده ۲)	۱۲- حمل کالاهای خطرناک
در صورت توافق فرستنده و حمل کننده و درج ارزش کالا در سند حمل پرداخت ارزش اعلام شده به عنوان غرامت فقدان یا بخش خسارت دیده کالا در تعهد حمل کننده می باشد. در صورت عدم اعلام ارزش و درج آن در راهنما، هنگام فقدان یا خسارت به کالا ارزش کالا تا سقف SDR ۱۷ به ازاء هر کیلوگرم وزن ناخالص کالا. ارزش کالا عبارتست از ارزش بورس کالا، در صورت نبودن چنین معیاری ارزش رایج بازار، و در غیاب آن ارزش معمولی کالا از همان نوع و کیفیت در روز و محلی که حمل کننده کالا را پذیرش می کند. حمل کننده باید در مبلغ غرامت، هزینه حمل، عوارض گمرکی پرداخت شده و دیگر مبالغ پرداختی را به فرستنده مسترد کند. ● در مورد غرامت تأخیر در تحویل کالا، طبق توافق فرستنده و حمل کننده کالا رفتار خواهد شد؛ در غیر این صورت میزان غرامت از چهار برابر هزینه حمل فراتر نخواهد رفت. (مواد ۳۰، ۳۳، ۳۴ و ۳۵)	۱۳- محدودیت مسئولیت حمل کننده در صورت فقدان کالا یا خسارت وارده به کالا یا تأخیر در تحویل
● در صورت اثبات اینکه خسارت یا مفقود شدن در اثر عمل یا غفلی بوده که حمل کننده از روی بی احتیاطی با علم به احتمال چنین خساراتی و یا تعمداً انجام داده حق محدودیت مسئولیت حمل کننده سلب می شود. (ماده ۳۶)	۱۴- سلب حق استفاده از محدودیت مسئولیت حمل کننده
● دولت های عضو می توانند برای تخطی از مقررات کوتیف در مورد حمل و نقلی که منحصراً بین دو ایستگاه صورت می گیرد موافقتنامه امضاء کنند. این موافقتنامه باید به اطلاع سازمان بین الدول حمل و نقل بین المللی با راه آهن رسانده شده و دبیرکل سازمان کشورهای عضو و مراجع ذی نفع را از موارد آن آگاه سازد. (ماده ۴)	۱۵- کاهش میزان محدودیت مسئولیت حمل کننده در قرارداد حمل

● فرستنده کالا این حق را دارد که قرارداد حمل را در مراتب بعدی اصلاح کند؛ از جمله حمل کالا را ادامه ندهد، تحویل کالا را به تأخیر اندازد، کالا را به تحویل گیرنده‌ای غیر از کسی که در سند حمل ذکر شده است، تحویل دهد، یا کالا را در محلی غیر از جایی که در راهنما آمده است، تحویل دهد. مسئولیت حمل کننده تا سطح ارزش کالا و بهره متعلقه قابل افزایش است. (مواد ۱۸، ۳۴ و ۳۵)	۱۶- افزایش میزان مسئولیت حمل کننده
● حمل کننده باید کالا را طبق مفاد مندرج در سند حمل تحویل گیرنده دهد. ● در صورت اجرای موارد زیر طبق دستورالعمل، تحویل کالا به منزله تحویل به گیرنده است: تحویل به گمرک یا انبارهای مورد تأیید گمرک مقصد سپردن کالا جهت ذخیره سازی به یک متصدی حمل یا به یک انبار عمومی (ماده ۱۷)	۱۷- مسئولیت تحویل کالا به گیرنده
● سند حمل و مفاد مندرج در آن مؤید انعقاد قرارداد حمل و تقبل کالا از سوی حمل کننده می باشد. ● مندرجات سند حمل پس از بارگیری کالا مدرک مؤید وضعیت کالا و بسته بندی مندرج در آن، تعداد بسته ها، علائم و شماره های آنها، وزن ناخالص و وضعیت ظاهری خوب محموله می باشد. ● ممکن است حمل کننده سند حمل را مشروط (reserved) صادر کرده باشد؛ زیرا او امکانات کافی برای بازرسی کالا نداشته است که در این صورت سند حمل سند وضعیت حمل کالا نمی باشد. (ماده ۱۲)	۱۸- تأثیر اطلاعات مندرج در سند حمل ریلی
■ محل و روز تنظیم آن ■ نام و آدرس فرستنده بار ■ نام و آدرس حمل کننده‌ای که قرارداد حمل را منعقد کرده است ■ نام و آدرس عامل محلی که غیر از حمل کننده قراردادی باشد ■ محل و روز پذیرش بار برای حمل ■ محل تحویل بار ■ نام و آدرس گیرنده بار ■ توصیف نوع کالا، روش بسته بندی و در صورت خطرناک بودن طبق مقررات حمل کالاهای خطرناک با راه آهن (RID) ■ تعداد بسته ها، علائم و شماره های مخصوص برای شناسایی خرده بار ■ شماره واگن ها در صورت حمل با واگن در بست ■ شماره وسیله نقلیه ریلی که با چرخ های خود حرکت می کند ولی به عنوان بار حمل می شود ■ در صورت حمل ترکیبی، اطلاعات مربوط و ضروری آن ■ وزن ناخالص یا کمیت کالا ■ فهرست مشروح اسناد مورد نیاز گمرک و سایر مراجع قانونی ■ هزینه های حمل (کرایه، هزینه های فرعی، عوارض گمرکی و غیره) تا جایی که به عهده گیرنده باشد ■ بیان اینکه حمل علی رغم بندهای مغایر، تابع مقررات کتیف می باشد ■ در صورت اقتضاء، اطلاعات مربوط به حمل کننده های بعدی ■ هزینه هایی که ارسال کننده بار تقبل کرده است ■ میزان مبلغ نقدی به هنگام دریافت کالا ■ اظهار ارزش کالا و میزان مشخص کننده بهره خاص هنگام تحویل کالا ■ مدت زمان حمل توافق شده ■ مسیر مورد توافق ■ فهرست اسنادی که به حمل کننده داده شده مازاد بر اسناد قبلی ■ اطلاعات تنظیم شده در مورد مهر و موم های الصاقی ■ سایر موارد مدنظر طرفین قرارداد (ماده ۷)	۱۹- چه اطلاعاتی باید در سند حمل ریلی درج شود؟

● فرستنده مسئول کلیه هزینه‌ها، مفقود شدن یا آسیب دیدن کالا توسط حمل‌کننده ناشی از دلایل ذیل می‌باشد: ■ اطلاعات وارده شده در سند حمل خلاف قاعده، نادرست یا ناقص بوده یا در محلی غیر از محل مخصوص ثبت شده باشد ■ عدم ثبت موارد الزامی RID توسط فرستنده کالا ● چنانچه بنا به درخواست فرستنده کالا، حمل‌کننده اطلاعاتی را در سند حمل قید کند، وی از جانب فرستنده مکلف به اجراء می‌باشد، مگر خلاف آن ثابت شود ● چنانچه راهنامه فاقد عبارت «علی‌رغم بندهای مغایر، راهنامه تابع مقررات یکسان کوتیف می‌باشد» باشد، حمل‌کننده مسئول تمامی هزینه‌ها، مفقود شدن یا آسیب وارده در اثر قصور به شخص ذی‌حق می‌باشد. (ماده ۸)	۲۰- وظایف فرستنده کالا در ارائه اطلاعات مربوط به بار به حمل‌کننده
● در مقررات کوتیف به آن اشاره‌ای نشده است. ● فرستنده کالا حق دارد تا قبل از در اختیار گرفتن راهنامه توسط تحویل‌گیرنده، حمل کالا را ادامه نداده، تحویل کالا را به تأخیر انداخته یا گیرنده را عوض کند. (ماده ۱۸)	۲۱- تأثیر LOI در صدور سند حمل ریلی بدون قید
● پس از ورود کالا به محل تحویل، گیرنده می‌تواند راهنامه را از حمل‌کننده مطالبه کند. اگر مفقود شدن کالا محرز شود یا ظرف ۳۰ روز پس از انقضای موعد تحویل، به گیرنده تحویل نشود، تحویل‌گیرنده می‌تواند حقوق خود را از حمل‌کننده استیفاء کند. ● گیرنده می‌تواند حتی پس از دریافت راهنامه و پرداخت هزینه ناشی از قرارداد تا زمان انجام بازرسی و تعیین آسیب یا مفقودی کالا از پذیرش بار امتناع کند. ● گیرنده می‌تواند حداکثر پس از ۷ روز از تحویل کالا، ادعای خسارات غیرظاهری کند. (مواد ۱۷، ۲۹ و ۴۷)	۲۲- خطاریه مربوط به خسارت (مرور زمان)
● با پذیرش کالا توسط ذی‌حق، تمامی حقوق دعوی علیه حمل‌کننده طبق قرارداد حمل بابت مفقود شدن قسمتی از کالا، آسیب‌دیدگی یا انقضاء مهلت تحویل کالا ابطال می‌شود، مگر در موارد مشروحه ذیل: در مورد آسیب یا مفقود شدن کالا گزارش کارشناسی وجود داشته باشد ظرف کمتر از ۷ روز ادعای خسارات غیرظاهری دریافت شود در صورت افزایش مدت حمل، ذی‌حق ظرف ۶۰ روز علیه یکی از حمل‌کنندگان طول مسیر ادعایی کرده باشد ذی‌حق ثابت کند حمل‌کننده از روی بی‌احتیاطی، غفلت و علم به احتمال چنین آسیب‌هایی رفتار کرده باشد. (ماده ۴۷)	۲۳- نتیجه کوتاهی در تسلیم خطاریه مربوط به فقدان، خسارت یا تأخیر در تحویل
● مدت زمان اقامه دعوی ناشی از قرارداد حمل یکسال می‌باشد و در مواردی قابل افزایش به دو سال می‌باشد. (ماده ۴۸)	۲۴- مهلت لازم برای اقامه دعوی (مرور زمان)
● خواهان می‌تواند به محاکم قضایی کشورهای عضو طبق توافق در قرارداد حمل به شرح زیر مراجعه کند: ■ محل سکونت خوانده یا محل اقامت دائمی او، محل اصلی کار او یا شعبه یا نمایندگی محل انعقاد قرارداد حمل ■ محلی که حمل‌کننده پذیرفته باشد یا محل تحویل کالا در مقصد ● به سایر دادگاه‌ها یا دیوان رسیدگی نمی‌توان رجوع کرد. (ماده ۴۶)	۲۵- قلمرو قضایی
● در مقررات کوتیف پیش‌بینی نشده است.	۲۶- حکمیت از طریق داوری
● طبق قرارداد حمل فقط علیه اولین یا آخرین حمل‌کننده می‌توان اقامه دعوی کرد. (ماده ۴۵)	۲۷- مسئولیت حمل‌کننده در صورت استفاده از چند حمل‌کننده متوالی
● با درج عبارت «حمل‌علی‌رغم بندهای مغایر، تابع قواعد یکسان کوتیف می‌باشد» در صورت مغایرت با مقررات کوتیف کان‌لم‌یکن تلقی می‌شود. (ماده ۷)	۲۸- اعتبار شرایطی که در قرارداد حمل درج می‌شود

ادامه دارد...

۲۰۱۶ سال اوراق کشتی‌های فله‌بر

مؤسسه بیمکو از اوراق ۴۰ میلیون DWT فله‌بر در سال ۲۰۱۶ خبر داد.

در صورت صحت پیش‌بینی ۴۰ میلیون DWT فله‌بر، سال ۲۰۱۶ برای صنعت اوراق سالی پررونق محسوب می‌شود.

بر اساس این گزارش، بیمکو همچنین از ورود ۵۰ میلیون DWT در سال ۲۰۱۶ خبر داد که ۳۰ درصد آن کشتی‌های کیپ‌سایز خواهند بود.

لازم به ذکر است این کشتی‌ها در حال حاضر کمترین نرخ کرایه‌ها را به خود اختصاص داده‌اند.

افزایش ۱۰ میلیون DWT در مقایسه با بزرگی ناوگان واقعه مهمی محسوب نمی‌شود؛ اما با توجه به عرضه بسیار بالای این کشتی‌ها در عرصه حمل و نقل، این مهم زبان بیشتری را در عرصه حمل و نقل فله سبب خواهد شد.

بیمکو همچنین از رشد ناوگان فله‌برها در سال ۲۰۱۷ خبر داد. پیش‌بینی میزان اوراق ۴۰ میلیون DWT فله‌بر در سال جاری برای حمل و نقل فله که با عرضه مازاد دست و پنجه نرم می‌کند، خبر خوبی محسوب می‌شود.

شاخص فله بالتیک با توجه به کاهش تقاضا در چین به ۳۵۴ واحد رسید که کمترین میزان در تاریخ این شاخص محسوب می‌شود.

بیمکو پیش‌بینی کرد: در شش ماهه ابتدایی سال ۲۰۱۶ حمل و نقل فله شرایط خوبی را سپری نخواهد کرد که دلیل آن تقاضای پایین و در عین حال ورود کشتی‌های جدید است.

در خصوص زیان‌دهی شرکت‌های کشتیرانی فله می‌توان از کشتیرانی ایگل نام برد که از عدم دسترسی خود به ۱۰ میلیون وام پس از عدم بازپرداخت وام‌های قبلی خود خبر داد.

شرکت کشتیرانی فله نوردن نیز از پیش‌بینی ضرر ۳۴۰ میلیون دلاری در بخش فله خود در سال ۲۰۱۵ خبر داد که ۱۸۰ میلیون آن به ارزش ناوگان این شرکت و ۱۶۰ میلیون دیگر به ضرر در بخش اجاره کشتی مربوط می‌شود.

منبع: سایت خبری مانا



تأثیر کانال جدید پاناما بر حمل و نقل جهانی

کارشناسان از تدریجی بودن تأثیر کانال جدید پاناما بر حمل و نقل جهانی سخن به میان آوردند.

کشتیرانی‌های کانتینری از زمان بر بودن تبدیل سرویس‌های خود در به کارگیری کشتی‌های چهار هزار به ۱۲ هزار TEU خبر دادند.

بر اساس این گزارش، افتتاح کانال پاناما تأثیرات چندجانبه‌ای بر تجارت و حمل و نقل جهانی دارد و دروازه‌های جدید این کانال قادر به عبور کشتی‌های کانتینر با ۱۴ هزار TEU از خود هستند؛ اما این مهم بدان معنا نیست که این موضوع در کوتاه‌مدت تحقق یابد.

کارشناسان کشتیرانی مرسک تأثیر آغاز فعالیت این کانال را بر کشتیرانی تدریجی دانسته و در مصاحبه‌ای مدیرعامل دفتر منطقه آسیا-اقیانوس آرام این شرکت روند به کارگیری کشتی‌های ۱۲ تا ۱۴ هزار TEU را به منظور عبور از این کانال آهسته پیش‌بینی کرد.

در حال حاضر بزرگ‌ترین کشتی‌های عبوری از این کانال ظرفیتی بین چهار تا پنج هزار TEU دارند.

دروازه‌های این کانال طبق برنامه‌ریزی‌ها در اواسط سال جاری میلادی بر روی کشتی‌ها باز می‌شود و این در حالیکه کارشناسان مرسک آغاز فعالیت واقعی این کانال را اواخر سال ۲۰۱۶ و اوایل ۲۰۱۷ میلادی پیش‌بینی کردند.

بنادر واقع در سواحل شرقی آمریکا در حال حاضر در تلاش برای پیشی گرفتن از رقبای غربی خود به منظور پذیرش کشتی‌های کانتینر بزرگ‌تر هستند که از کانال پاناما عبور خواهند کرد، اما به هر حال دستیابی به این مهم با توجه به دور ماندن این بنادر و بنادر واقع در خلیج آمریکا از رقابت جهانی و نبود زیرساخت‌های لازم، به زودی امکان‌پذیر نخواهد بود.

منبع: سایت خبری مانا





وقتی زباله‌های دریایی بیشتر از ماهی‌ها می‌شود

طی نیم قرن گذشته مصرف پلاستیک ۲۰ برابر شده است و انتظار می‌رود تولید این محصول همه‌گیر ظرف ۲۰ سال آینده دو برابر شود (و طی ۵۰ سال آینده تقریباً ۴ برابر گردد). به نقل از «سی‌ان‌ان مانی»، نزدیک به یک سوم کل بسته‌بندی‌های پلاستیکی وارد سیستم جمع‌آوری زباله نمی‌شوند.

سالانه ۸ میلیون تن پلاستیک وارد اقیانوس‌ها می‌شوند که می‌توانند تا صدها سال دوام بیاورند. گفته می‌شود در حال حاضر ۱۶۵ میلیون تن زباله پلاستیکی در سطح اقیانوس‌ها وجود دارد.

در واقع ما هر یک دقیقه معادل یک کامیون زباله به دریاها می‌ریزیم که طبق گزارش مجمع جهانی اقتصاد و مؤسسه ال‌مک آرتور تا سال ۲۰۵۰ این میزان به ۴ برابر در دقیقه خواهد رسید. در ادامه این گزارش هشدار خطرناک می‌دهد و می‌گوید: ما در مسیری افتاده‌ایم که تا سال ۲۰۵۰ وزن کل زباله‌های دریایی از ماهیان اقیانوس‌های سراسر دنیا بیشتر خواهد شد. در حال حاضر تنها ۵ درصد از پلاستیک‌ها به صورت بهینه بازیافت می‌شوند.



توجه کشورهای در حال توسعه به انرژی پاک

بر اساس گزارش مجله آلمانی پی‌وی‌مگزین و آمار برنامه محیط زیست سازمان ملل، در سال میلادی ۲۰۱۵ کشورهای در حال توسعه برای نخستین بار از دنیای توسعه یافته در سرمایه‌گذاری انجام شده روی انرژی‌های پاک سبقت گرفت.

سرمایه‌گذاری چین روی انرژی‌های تجدیدپذیر با رشد چشمگیری نسبت به سال ۲۰۱۴ به ۱۰۳ میلیارد دلار رسیده و ۳۶ درصد سرمایه‌گذاری انجام شده در جهان روی انرژی‌های پاک در سال ۲۰۱۵ به چین اختصاص دارد.

سرمایه‌گذاری آمریکا روی انرژی‌های تجدیدپذیر در سال گذشته با یک پنجم افزایش به ۴۴ میلیارد دلار رسید که به طور چشمگیری کمتر از سرمایه‌گذاری چین در این زمینه است. سرمایه‌گذاری اروپا روی انرژی‌های پاک در سال میلادی گذشته با یک پنجم کاهش، به ۴۹ میلیارد دلار رسیده است و به این ترتیب جهان در حال توسعه در این بخش نسبت به کشورهای صنعتی پیشی گرفته‌اند.

بر اساس آمار برنامه محیط زیست سازمان ملل، در سال میلادی گذشته نزدیک ۲۸۶ میلیارد دلار روی انرژی‌های پاک سرمایه‌گذاری

شده و این حجم سرمایه‌گذاری از بالاترین مقدار آن تاکنون، یعنی زمانی که جهان در سال ۲۰۱۱ به میزان ۲۷۸ میلیارد دلار روی انرژی‌های تجدیدپذیر سرمایه‌گذاری کرده بود، فراتر رفته است. سرمایه‌گذاری جهانی روی انرژی خورشیدی در سال ۲۰۱۵ معادل ۱۲ درصد نسبت به سال پیش از آن افزایش پیدا کرده و به بیش از ۱۶۰ میلیارد دلار رسیده است. همچنین سرمایه‌گذاری روی مهار انرژی باد نیز با چهار درصد افزایش نسبت به سال ۲۰۱۴ به ۱۱۰ میلیارد دلار رسیده است.

آمارهای منتشر شده نشان می‌دهد، سال ۲۰۱۵، سرمایه‌گذاری جهانی روی انرژی‌های پاک به طور چشمگیری از سرمایه‌گذاری روی تولید زغال سنگ و گاز پیشی گرفته و به بیش از دو برابر آن رسیده است.

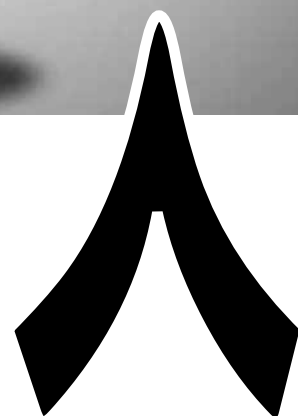
نکته برجسته‌ای که اطلاعات برنامه محیط زیست سازمان ملل نشان می‌دهد این است که چگونه سرمایه‌گذاری روی انرژی‌های پاک در جهان در حال توسعه از دنیای توسعه یافته پیشی گرفته، به ویژه با توجه به کاهش چشمگیری سرمایه‌گذاری اروپا روی انرژی‌های تجدیدپذیر این مهم ثبت شده است.

و فرانسه داشت و قراردادهایی به ارزش ۵۵ میلیارد دلار امضاء کرد. این در شرایطی است که سلطه گروه‌های خاص بر سرتاسر اقتصاد ایران سایه افکنده است؛ گروه‌هایی که خارج از مجموعه قوانین تجاری و حقوقی بین‌المللی در بخش‌های مختلف اقتصادی فعالیت می‌کنند؛ افراد ذی‌نفعی که مغرضانه و عنادانه به رفع تحریم‌ها می‌نگرند؛ چرا که یک دهه تحریم‌های اقتصادی برای آنها منافع مالی بسیاری را به همراه داشته است. اکونومیست در این تحلیل به کسب‌وکارها توصیه کرده است حالا که درهای ایران به روی خارجی‌ها باز شده است، عاقلانه است که این ضرب‌المثل ایرانی را نیز مدنظر داشته باشند که «هر که طاووس خواهد، جور هندوستان کشد».

اکونومیست در توضیح نوشته است که اقتصاد ایران با سایر صادرکنندگان نفت منطقه تفاوت دارد. با وجود اینکه ایران دارای بزرگ‌ترین ذخایر گاز و چهارمین ذخایر نفت جهان است، دارای اقتصاد نسبتاً متنوعی نیز هست و از جمله اینکه بخش تولید آن بسیار شایان توجه است. اثرات همه اینها با جمعیت زیاد، جوان، تحصیلکرده و مهمان‌دوست ایران چند برابر می‌شود. اما فضای کسب‌وکار ایران کمتر از مردم ایران مهمان‌دوست است و عمدتاً خارج از پارامترهای قوانین بین‌المللی تجارت عمل می‌کند و هنوز توسعه اقتصادی ایران تا حدود زیادی به بازارهای جهانی نفت وابسته است. بر این اساس، واحد اطلاعات اکونومیست در این گزارش به نقشه راه آینده اقتصاد ایران و همچنین امیدبخش‌ترین بخش‌های اقتصاد این جذاب‌ترین اقتصاد نوظهور جهانی نگاهی کرده است. علاوه بر این، جزئیات موانع قانونی کشور بر سر راه فعالیت اقتصادی



تابلو از ایران ۲۰۲۰ به روایت اکونومیست



برای جبران زمان‌های از دست رفته دوران تحریم‌ها خیلی زود برای رونق‌بخشی به فعالیت‌های اقتصادی وارد عمل شد. روز ۲۳ ژانویه ایران میزبان شی جین پینگ، رئیس‌جمهوری چین بود و در این نشست، دو طرف بر سر برقراری مراودات تجاری به ارزش ۶۰۰ میلیارد دلار طی یک دهه آینده توافق کردند. بلافاصله پس از آن روحانی سفرهایی به ایتالیا

فرصت‌ها و ریسک‌های پیش روی ایران در دوران پس از رفع تحریم‌ها اختصاص داده است. در این گزارش با اشاره به اینکه روز ۱۶ ژانویه ۲۰۱۶ (۲۶ دی ۹۴) برای همیشه به عنوان یک نقطه عطف در تاریخ ایران ثبت خواهد شد، آمده است با رفع تحریم‌ها، ایران به جامعه جهانی بازگشته است. در این گزارش آمده است که حسن روحانی، رئیس‌جمهوری ایران

واحد اطلاعات نشریه اکونومیست در گزارشی مفصل که به ایران پس‌اتحریم اختصاص داده، با مروری بر آنچه بر اقتصاد کشورمان گذشته است، وضعیت ۸ بخش اقتصادی را تا سال ۲۰۲۰ مورد تحلیل و بررسی قرار داده است.

واحد اطلاعات نشریه اکونومیست یک گزارش ۲۰ صفحه‌ای را به تحلیل و بررسی

تا زمان رفع تحریم‌ها در ژانویه ۲۰۱۶ جایگاه خود را به عراق واگذار کرده بود و تولید نفت آن به ۲/۹ و صادرات آن به ۱/۱ میلیون بشکه کاهش یافته بود. ایران در نظر دارد طی برنامه‌ای پنج ساله و با اصلاحات بنیادین در صنعت، نفت و گاز و جذب میلیاردها دلار سرمایه‌گذاری خارجی تولید خود را به ۶ میلیون بشکه در روز برساند. با توجه به منابع عظیم گاز طبیعی در ایران، این صنعت هدف دیگر اصلاحات و سرمایه‌گذاری برای کشور تلقی می‌شود. هدف‌گذاری ایران در حال حاضر برای افزایش تولید در بخش انرژی در افق بلندمدت تعیین شده است. واحد اطلاعات نشریه اقتصادی اکونومیست بازگشت به سطح تولید دوران پیش از تحریم، یعنی ۳/۶ تا ۳/۷ میلیون بشکه در روز، را برای ایران محتمل و سناریویی واقع‌گرا خوانده ولی رسیدن به ۵/۷ میلیون بشکه در روز را، میزان تولیدی که از زمان بعد از انقلاب اسلامی به دست نیامده است، چندان امکان‌پذیر ارزیابی نمی‌کند، مگر در آینده‌ای دور.

البته سطوح پایین قیمت نفت و اشباع عرضه در بازار جهانی بازگشت ایران را سخت می‌کند،

۴۵ درصد رسید. در دوره ریاست جمهوری حسن روحانی اما رعایت ملاحظات مالی در داخل و کاهش قیمت جهانی کالاها موجب شد که در سال ۲۰۱۵ نرخ رشد قیمت‌های مصرف‌کننده به پایین‌ترین سطح پنج ساله برسد. انتظار می‌رود نرخ تورم ایران در سال ۲۰۱۶ بیش از این کاهش یابد و به ۱۲/۵ درصد برسد. این روند ادامه خواهد یافت تا جایی که پیش‌بینی می‌شود در نیمه دوم دوره سال‌های ۲۰۱۶ تا ۲۰۲۰ این نرخ به ۱۲ درصد برسد. کاهش نرخ تورم ایران توسط ثبات بیشتری که در نرخ ارز ایجاد می‌شود حمایت خواهد شد. فاصله بین نرخ دولتی و نرخ بازاری ارزها کاهش خواهد یافت چون افزایش ورود سرمایه‌های خارجی اعتماد به ریال ایران را افزایش خواهد داد. انتظار می‌رود توانایی بانک مرکزی در مدیریت نرخ ارز افزایش یابد چون این بانک به منابع ارزی که در خارج بلوکه شدند، دسترسی خواهد یافت.

بخش انرژی

ایران که با تولید روزانه ۳/۶ میلیون و صادرات ۲/۳ میلیون بشکه نفت، تا پیش از تحریم‌ها دومین تولیدکننده اوپک بود،

دارای فناوری‌های پیشرفته را به سرمایه‌گذاری در این بخش ترغیب کند یا نه. توافق با شرکت توتال فرانسه در ماه ژانویه که بر اساس آن این شرکت در زمینه توسعه و اکتشاف فعالیت خواهد کرد، امیدهایی را برای این موضوع ایجاد کرده است. پیش‌بینی می‌شود سرمایه‌گذاری در اکتشاف ذخایر گاز طبیعی ایران به ویژه افزایش قابل توجهی را شاهد باشد. در بخش مالی، اتصال ایران به شبکه بین‌المللی سوئیفت کمک خواهد کرد که شرایط کلی برای تجارت و سرمایه‌گذاری در ایران بهبود یابد و در نتیجه بخش غیرنفتی نسبتاً بزرگ اقتصاد ایران رونقی بزرگ را شاهد شود. با افزایش سرمایه‌گذاری‌های خارجی و بهبود منابع مالی دولت، مصرف بخش خصوصی نیز تقویت خواهد شد و رشد اقتصادی را بهبود خواهد بخشید. در مجموع با توجه به منابع غنی موجود در بخش هیدروکربن‌ها، وضعیت جمعیتی و تنوع اقتصادی ایران، توافق جامع هسته‌ای به معنای بازگشت نرخ رشد تولید ناخالص داخلی کشور به حدود ۵ درصد است. با وجود این، به دلیل چالش‌های موجود در فضای کسب‌وکار و سیر نزولی قیمت نفت، نرخ رشد اقتصادی ایران، کمتر از سطح پتانسیل هایش خواهد بود.

تورم و نرخ ارز

در گزارش واحد اطلاعات اکونومیست آمده است که سال‌های ۲۰۰۵ تا ۲۰۱۳ یعنی دوران ریاست جمهوری محمود احمدی‌نژاد، سال‌های لجام‌گسیختگی مالی برای ایران بود و پس از آن در سال ۲۰۱۳ ارزش ریال ایران تا ۵۰ درصد افت کرد. این موجب افزایش نرخ تورم شد تا جایی که در اواسط سال ۲۰۱۳ این نرخ به

مورد بررسی قرار گرفته است. این گزارش حاوی درس‌هایی از گذشته است و نشان می‌دهد جایگاه فضای کسب‌وکار ایران در بین اقتصادهای عمده جهان کجاست.

واحد اطلاعات اکونومیست بر این باور است که جنگ تحمیلی هشت ساله، تحریم‌های بین‌المللی، نوسانات قیمت نفت و جنگ قدرت بین نهادهای داخلی موجب شد سیاست‌گذاری‌های اقتصادی ایران در بسیاری موارد به طور تصادفی شکل گیرند. استراتژی منسجمی در راستای توسعه اقتصادی در پیش گرفته نشده و برنامه‌های پنج ساله برای حمایت از اصلاحات بازارمحور، افزایش نقش بخش خصوصی و تنوع‌بخشی به اقتصاد و قطع وابستگی به نفت به اندازه کافی مورد توجه قرار نگرفته است.

نقطه عطف اقتصادی

با وجود همه این مسائل و تجربه پنج سال رکود اقتصادی دوران تحریم‌ها که طی آن اقتصاد ایران تا ۴ درصد کوچک شد، اما واحد اطلاعات اکونومیست پیش‌بینی کرده اقتصاد ایران در دوره سال ۲۰۱۶ تا ۲۰۲۰ شاهد یک نقطه عطف بزرگ خواهد بود و لغو تحریم‌های آمریکا و اروپا کمک خواهد کرد که نام ایران در صدر رتبه‌بندی سریع‌ترین رشدهای منطقه قرار گیرد. فوری‌ترین عامل رشد اقتصاد ایران احیای سریع صادرات نفت خواهد بود، صادراتی که به خاطر تحریم‌ها به نصف کاهش یافته بود و اکنون قرار است تا پایان سال ۲۰۱۶ روزانه حدود ۷۰۰ هزار بشکه افزایش یابد.

البته طی دوره سال‌های ۲۰۱۷ تا ۲۰۲۰ افزایش صادرات نفت بیش از این خواهد بود، اما اندازه این افزایش به نوبه خود بستگی به این خواهد داشت که آیا ایران موفق خواهد شد شرکت‌های



ولی رسیدن به سطوح تولید پیش از تحریم‌ها چندان دور از واقعیت نیست. با همه اینها ورود ایران به بازار جهانی باعث سودآوری در کوتاه‌مدت برای کشور نخواهد بود. قیمت نفتی که زمان تحمیل تحریم‌ها تا ۱۱۱ دلار بالا رفته بود اینک به سختی برای گذر از مرز ۳۰ دلار تلاش می‌کند. ولی در دهه آتی ایران نقش مهم‌تری را در بازار انرژی جهانی ایفا خواهد کرد. ایران ۱۵۷ میلیارد بشکه ذخیره نفت (رتبه چهارم در جهان) و یک هزار و ۲۰۱ تریلیون فوت

دهه ۹۰ قراردادهای بازخريد از سوی دولت ایران به سرمایه‌گذاران خارجی بخش انرژی پیشنهاد شد. طبق این قراردادها، به شرکت خارجی سهمی از تولید در میدانی که به کمک آنها تحت توسعه و تولید قرار می‌گیرد، داده می‌شود. این نوع قرارداد برای سرمایه‌گذاران خارجی چندان جذاب نبود و کمکی به افزایش جذب سرمایه‌های خارجی، که بعد از انقلاب اسلامی سطوح بسیار پایینی را تجربه کرده است، نتوانست بکند. در اقدامی جدید برای جذب سرمایه‌گذاران

بخش خودرو

خودروسازی ایران در منطقه خاورمیانه مقام اول را دارد و بعد از نفت‌وگاز دومین بخش اقتصادی ایران است. بر اساس گزارش «سازمان تولیدات وسایل نقلیه موتوری»، ایران در سال ۲۰۱۴ حدود یک میلیون خودرو تولید کرده است. با فرض افزایش سرمایه از طریق جذب خارجی‌ها می‌تواند امیدوار باشد که تا سال ۲۰۲۰ به ۱/۵ میلیون خودرو در سال (تولید سال ۲۰۱۱) برسد. در این میان

و فرآیند به‌روزرسانی و اصلاحات ساختاری و محتوایی در این صنعت نیازمند زمانی طولانی و صرف هزینه‌های گزاف است.

کالاهای مصرفی

جمعیت ایران تا سال ۲۰۲۰ به ۸۳/۴ میلیون نفر می‌رسد (رتبه دوم در منطقه خاورمیانه و شمال آفریقا) و هم‌اکنون میانه سنی آن ۲۷ سال است و ۴۳ درصد جمعیت زیر ۲۵ سال سن دارند. این ساختار سنی و جمعیتی ایران را هدف مناسبی برای کالاهای مصرفی خارجی کرده است. بازار کالاهای مصرفی در ایران توسعه نیافته و در سلطه مجموعه‌ای از تاجران جزئی و متوسط و غالباً در فضایی سنتی قرار دارد. البته باید در نظر داشت که بخش قابل‌توجهی از جمعیت مصرفی ایران در روستاها و شهرهای کوچک زندگی می‌کنند. هرچند پیش‌بینی شده که مقدار مخارج خرده‌فروشی تا سال ۲۰۲۰ به ۱۶۷ میلیارد دلار می‌رسد، ولی موانعی در برابر واردات این دسته از کالاها به کشور وجود دارد. اولین مانع احتمالی ایجاد موانع قانونی از طرف دولت ایران در برابر کالاهای آمریکایی یا ایجاد موانع قانونی و اقتصادی مانند تعرفه‌ها در برابر افزایش واردات با هدف حمایت از تولیدکننده داخلی است. از طرف دیگر غالب مصرف‌کنندگان داخلی به نسخه‌های داخلی کپی شده از برندهای خارجی عادت کرده‌اند و این امر تبلیغات و تلاش زیادی را برای شرکت‌های خارجی می‌طلبد که بتوانند سهم بازاری در داخل کشور کسب کنند.

زیرساخت‌ها

ایران پس از انقلاب اسلامی سرمایه‌گذاری‌های عظیمی در زیرساخت‌ها به خصوص جاده‌ها، مسکن، فرودگاه‌ها و برق‌رسانی به

شرکت پژو سیتروئن نیز جذب فضای سرمایه‌گذاری در ایران شده است. قرار است سیتروئن سالانه ۲۰۰ هزار خودرو با همکاری ایران خودرو تولید کند. البته توسعه و رشد و گسترش بخش خودرو چندان نمی‌تواند سریع رخ بدهد؛ چرا که غالب خودروهای ساخت داخل بر اساس مدل‌های خارجی ساخت حدود نیم‌قرن پیش بوده

خارجی بخش نفت و گاز، «قرارداد نفت ایران» جایگزین مدل بازخريد شد: بلندمدت بودن قراردادها و تعیین هزینه استخراج و تولید متناسب با ریسک متناظر با آن از مشخصه‌های این قراردادهای جدید خوانده شده است. در کنفرانسی در تهران در نوامبر ۲۰۱۵، ۵۲ پروژه توسعه‌ای نفتی جدید و ۱۸ پروژه اکتشاف میدان معرفی شد.

مکعب گاز طبیعی دارد. غالب گاز طبیعی تولید ایران در داخل کشور مصرف می‌شود (ایران چهارمین مصرف‌کننده گاز در جهان است) و بخش اندکی به ارمنستان و ترکیه صادر می‌شود؛ هر چند در نظر دارد با توسعه بخش گاز در سطح وسیع‌تری بتواند به کشورهای عراق، پاکستان و عمان نیز صادرات گاز داشته باشد. در



دولت از سرمایه‌گذار خارجی دولت موظف است به میزان ارزش حقیقی زمان حال سرمایه‌گذاری به وی غرامت بپردازد.

مالیات

نرخ مالیات شرکت‌ها ۲۵ درصد و ثابت و برای تمامی شرکت‌های داخلی یا خارجی یا نیمه‌داخلی و نیمه‌خارجی یکسان است. برای بهره سرمایه‌نرخ مالیات مستقلی وجود ندارد. نرخ مالیات فردی نموداری صعودی با شیب افزایشی دارد و حداکثر ۳۵ درصد تعیین

اقدام زده است. تأمین مالی تجارت احتمالاً مهم‌ترین دغدغه خارجی‌ها برای تصمیم‌گیری در مورد ورود به بازار مالی ایران بوده است. مجموعه مقررات برای بانکداری بسیار دست‌وپاگیر توصیف شده است. بازار سهام هرچند روی سرمایه‌گذاران خارجی باز است ولی تعداد اندک شرکت‌ها در بورس و ریسک تحریم شرکت‌ها توسط آمریکا مانع از هدایت سرمایه‌های خارجی به بازار سهام می‌شود.

شد و اینک ۱۹ بانک خصوصی در سراسر کشور شعب تأسیس کرده‌اند. وام‌های غیرعملیاتی (معوقه) از معضلات نظام بانکی کشور است. به تخمین بانک مرکزی ۱۶ درصد وام‌های بانکی به حالت معوقه درآمده‌اند. بر اساس تحقیقی در سال ۲۰۱۵ حدود ۴۰ میلیارد دلار (تقریباً نصف) از وام‌ها بدهی دولت و شرکت‌های دولتی به نظام بانکی بوده است. به علاوه، ۳۰ میلیارد دلار بدهی بخش خصوصی و شبه‌خصوصی طرح و ۱۷/۵ میلیارد دلار بدهی طرح

نقاط روستایی کرده است؛ ولی سرعت اجرای این پروژه‌ها از رشد جمعیت عقب مانده است. با این حال، هنوز به سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌ها در ابعاد عظیمی به خصوص تولید برق، آب، صنایع هوایی و ریلی نیاز دارد. با هدف توسعه صنایع هوایی به عنوان اولویت نخست زیرساخت‌های حمل‌ونقلی کشور، در سفر دکتر روحانی به اروپا، قرارداد خرید ۱۱۸ هواپیمای ایرباس با مبلغ ۲۵ میلیارد دلار امضاء شد. دولت در نظر دارد ۲۵ میلیارد دلار دیگر در صنایع ریلی، با اولویت دوم، سرمایه‌گذاری کند. صنعت بنیادین برق در مرحله بعدی قرار دارد. رئیس شرکت تولید، انتقال و توزیع برق اعلام کرده است که این صنعت سالانه به سرمایه‌گذاری ۷ تا ۸ میلیارد دلاری نیاز دارد. چین برای تأسیس و تأمین سرمایه دو نیروگاه هسته‌ای اعلام آمادگی کرده است. قرارداد متناظر این نیروگاه‌ها احتمالاً به گونه قراردادهای رایج در کشورهای منطقه خلیج فارس و نیز قراردادهای دوره هفتم ریاست‌جمهوری خواهد بود: شرکت تأمین‌کننده سرمایه بین ۱۵ تا ۲۰ سال نیروگاه را مدیریت می‌کند و پس از آن به وزارت نیرو تحویل می‌دهد. علاوه بر اینها، خشکسالی‌های هفت سال گذشته آب را معضلی ملی کرده است: ۲۰ استان از ۳۲ استان ایران در فهرست مناطق بحرانی آب قرار دارند. مسئله به حدی بغرنج شده که دولت در نظر دارد با جذب سرمایه‌گذاری خارجی سالانه ۲۰۰ میلیون مترمکعب آب از دریای خزر به نقاط مرکزی فلات‌قاره ایران انتقال دهد.

بخش مالی

با تصویب قانونی در سال ۲۰۰۲ تأسیس بانک‌های خصوصی آغاز



فضای قانون‌گذاری

قانون محافظت از سرمایه‌گذاری خارجی در سال ۲۰۰۲ به تصویب رسید و مواردی از این قبیل را در بر دارد: رفتار یکسان دولت در برابر سرمایه‌گذار خارجی در مقایسه با سرمایه‌گذار داخلی، جز گواهی سرمایه‌گذاری مربوط به همین قانون گواهی دیگری برای فعالیت در ایران لازم نیست، در صورت سلب مالکیت

شده است. مالیات بر ارزش افزوده در مارس ۲۰۱۵ از ۷ درصد به ۹ درصد افزایش یافت. به طور کلی شرکت‌های خارجی که تحت قراردادهایی با ایران همکاری می‌کنند، مانند قراردادهای ساخت‌وساز، حمل‌ونقل، طراحی و آموزش در صنایع مختلف نرخ مالیات سالانه ۱۲ درصد بر سود خود می‌پردازند.

مسکن مهر، میراث محمود احمدی‌نژاد، تخمین زده شده است. با رفع تحریم‌ها و حذف موانع بانک‌های ایرانی به شبکه سوئیفت متصل می‌شوند و این خود نقطه آغازی محسوب می‌شود برای ورود دیگر بانک‌های جهانی به ایران: بانک تجاری چین (بزرگ‌ترین بانک جهان از نظر دارایی) برای تأسیس شعبی در ایران دست به



سالی پر بار در انتظار کشتی‌های نفتکش

عدم اطمینان از آینده بازار کشتی‌های نفتکش از ابتدای سال ۲۰۱۶ میلادی بیشتر شده است، با در نظر گرفتن سطح تولید کنونی نفت جهان، بازار نفت خام و برخی از فرآورده‌های نفتی اشباع است که این امر موجب حمایت از نرخ‌های بالای اجاره کشتی‌های نفتکش و کشتی‌های حمل فرآورده‌های نفتی می‌شود. به گزارش گروه بین‌الملل مارین تایمز، بزرگان بازار کشتی‌های نفتکش معتقدند در صورتی که تولید نفت به همین شکل در جهان ادامه داشته باشد و پالایشگاه‌ها نیز با تمام ظرفیت خود نفت خام را پالایش کنند شاهد سال پر بار دیگری را در بخش کشتی‌های نفتکش خواهیم بود، به ویژه اگر اشباع بازارهای نفتی منجر به ذخیره‌سازی نفت بر روی کشتی‌های نفتکش شود.

گرچه گزارش‌های مختلف از احتمال کاهش ذخیره‌سازی نفت بر روی دریا سخن می‌گویند، اما فعالیت‌های بازار این موضوع را نشان نمی‌دهند. در این گزارش‌ها انتظار می‌رود که قیمت پائین نفت خام و کاهش سود پالایشی در نهایت منجر به کاهش تولید شود و به دنبال آن تقاضای نفتکش نیز افت کند، آنهم در شرایطی که در بازارهای واقعی هم‌اکنون انتظار می‌رود تقاضا برای نفتکش‌ها بالاتر برود. اما در صورتی که پیش‌بینی گزارش‌های اشاره شده صحیح باشد، نرخ اجاره نفتکش افت چشمگیری خواهد داشت. به طور عمومی، تقاضا برای کشتی‌های نفتکش در جهان وابسته به میزان پالایش نفت در سراسر دنیاست. به شکل ساده، تولید پالایشگاه‌ها بسته به این است که درآمد آنها از تبدیل

نفت به سایر فرآورده‌ها چقدر خواهد بود که به آن سود پالایشی گفته می‌شود. سود پالایشی هنگامی بالا می‌رود که قیمت نفت کاهش یابد زیرا که قیمت تولید محصولات پالایشی کمتر از قیمت نفت می‌شود. با افزایش سود پالایشی، پالایشگاه‌ها به استفاده بیشتر از ظرفیت‌های تولید خود روی می‌آورند و نفت بیشتری مصرف می‌کنند. این روند در سال ۲۰۱۴ اتفاق افتاد. قیمت نفت در ژوئن ۲۰۱۴ از بشکه‌ای ۱۰۰ دلار به زیر ۵۰ دلار برای هر بشکه در دسامبر همان سال سقوط کرد. طی سال ۲۰۱۵ روند کاهش قیمت نفت ادامه پیدا کرد تا اینکه در سال ۲۰۱۶ میلادی قیمت نفت برنت برای نخستین بار پس از سال ۲۰۰۳ میلادی به کمتر از ۳۰ دلار برای هر بشکه رسید. کاهش قیمت نفت در این مدت

باعث افزایش سود پالایشی شد. به طوری که میانگین سود شکست نفت برنت در کشورهای اروپایی عضو سازمان توسعه و همکاری‌های اقتصادی (OECD) از ۱/۷۲ دلار برای هر بشکه در ماه مه ۲۰۱۴ میلادی به ۱۰/۰۵ دلار برای هر بشکه در ماه اوت سال ۲۰۱۵ رسید. در این مدت نرخ بهره‌برداری از ظرفیت پالایشی در این کشورها از ۷۵ درصد به ۸۸ درصد افزایش یافت. اما در میانه سال ۲۰۱۵ سود پالایشی نفت برنت به شکل چشمگیری کاهش یافت. به همین منوال میزان بهره‌برداری از ظرفیت پالایشی نیز کاهش یافت. آمارها نشان می‌دهد که این روند نزولی از ابتدای سال ۲۰۱۶ شدت گرفته است. در شرایط کنونی میانگین سود پالایشی در بسیاری از بازارهای

رشد اقتصاد ایران و افول اقتصادی کشورهای عرب خاورمیانه

بر اساس گزارش صندوق بین‌المللی پول که که اواخر ماه آوریل منتشر شد، میزان رشد اقتصاد ایران در سال جاری میلادی ۴ درصد و برای سال آینده ۳/۷ درصد پیش‌بینی شده است. صندوق بین‌المللی پول اواخر ماه آوریل در گزارش چشم‌انداز اقتصادی خود از سال ۲۰۱۶ اعلام کرد میزان کاهش درآمد نفتی کشورهای نفت‌خیز خاورمیانه در سال گذشته میلادی (۲۰۱۵) ۳۰ میلیارد دلار بیشتر از پیش‌بینی ماه اکتبر این نهاد بین‌المللی بوده و به ۳۹۰ میلیارد دلار رسیده است.

این صندوق همچنین پیش‌بینی کرده است با ادامه روند نزولی قیمت نفت در سال ۲۰۱۶ مجموع کاهش درآمد نفتی کشورهای نفت‌خیز خاورمیانه به ۵۰۰ میلیارد دلار در سال ۲۰۱۶ خواهد رسید. میانگین قیمت نفت فروشی کشورهای نفت‌خیز خاورمیانه در ژانویه سال جاری میلادی ۳۰ دلار بوده است، این در حالی است که میانگین قیمت نفت در میانه‌های سال ۲۰۱۴ میلادی ۱۱۵ دلار بود.

مسعود احمد مدیر خاورمیانه و آسیای مرکزی صندوق بین‌المللی پول درباره این کاهش درآمدی کشورهای نفت‌خیز خاورمیانه گفته است این کاهش به معنای تداوم کسری بودجه این کشورها و کاهش رشد اقتصادی آنها - به ویژه کشورهایی چون عربستان سعودی که وابستگی بیشتری به درآمدهای نفتی دارند - است.

عربستان سعودی در سال جاری میلادی دست‌کم ۹۰ میلیارد دلار کسری بودجه خواهد داشت. گزارش صندوق بین‌المللی پول کاهش رشد اقتصادی کشورهای عضو شورای همکاری خلیج فارس را نیز پیش‌بینی کرده است. بر اساس این گزارش در حالی که میانگین رشد این ۶ کشور در سال ۲۰۱۵ حدود

جهان به کمتر از میانگین آن در مدت مشابه سال‌های ۲۰۱۴ و ۲۰۱۵ رسیده است، این نرخ در بسیاری از مواقع کمتر از سطح پنج سال گذشته آن است.

گرچه بسیاری از آمارهای کنونی آمارهای اولیه هستند و این روند می‌تواند معکوس شود، اما می‌توان انتظار داشت که دوران تلاشی پالایشگاه‌ها به سر آید. رشد اقتصادی آهسته در سراسر جهان نیز به کاهش رشد تقاضای نفتی کمک می‌کند.

به عنوان مثال، آژانس بین‌المللی انرژی انتظار دارد که رشد تقاضای نفت در سال ۲۰۱۶ به ۱/۳ درصد برسد که بسیار کمتر از نرخ ۱/۸ درصدی سال ۲۰۱۵ میلادی است. این نرخ در کشورهای عضو OECD شرایط وخیم‌تری دارد به شکلی که نرخ رشد تقاضای نفت در آنها از یک درصد در سال ۲۰۱۵ به ۰/۱ درصد در سال جاری رسیده است.

تا زمانی که تولید نفت کشورهای جهان به همین شکل ادامه داشته باشد، بازار کشتی‌های نفتکش شاهد آثار منفی نخواهد بود. اما ادامه تولید نفت در کشورهای عضو سازمان کشورهای تولیدکننده نفت (OPEC) و سایر کشورها قطعی نیست. توافق برخی از اعضای اوپک از جمله عربستان، ونزوئلا و قطر با روسیه به عنوان کشوری غیرعضو در اوپک در ماه فوریه ۲۰۱۶ برای افزایش ندادن تولید نفت خود، نخستین واکنش رسمی تولیدکنندگان نفت به کاهش قیمت بود. این اقدام همچنین نخستین توافق میان اوپکی‌ها و غیراوپکی‌ها در ۱۵ سال گذشته بوده است. اما این تنها قدم نخست بود و موفقیت این توافق به مشارکت سایر تولیدکنندگان بزرگ نفت بستگی دارد.

کاهش تولید پالایشگاه‌ها، پائین آمدن تولید نفت کشورها به همراه ذخیره بالای نفت در نقاط مختلف جهان، همان تصویر تیره‌ای است که شرکت‌های نفتکش نگران آن هستند.





فرآیند استخدام را تسریع کنید تا بهترین نتیجه را بگیرید

مترجم: مریم رضایی

نویسنده: Allison O'Kelly



تاکتیک‌های آگهی اینترنتی: اگر در هر جایی که می‌توانید به صورت اینترنتی آگهی شغلی منتشر کنید، ممکن است انبوهی از پاسخ‌ها را دریافت کنید، اما چند نفر از آنها واقعاً شایستگی دارند؟ منابعی را پیگیری کنید که منجر به انتخاب بهترین و شایسته‌ترین متقاضیان کار می‌شوند. مصاحبه‌های شخصی: فکر می‌کنید نمی‌توانید یک متقاضی کار را بدون ملاقات شخصی تجزیه و تحلیل کنید؟ دوباره به این موضوع فکر کنید. مصاحبه‌های رودررو فقط هدر دادن زمان هستند و فرآیند استخدام شما را به تأخیر می‌اندازند. تکنولوژی‌های اینترنتی و ویدئویی برای بررسی‌های اولیه و تشخیص کنار گذاشتن متقاضیانی که به طور واضح برای این شغل مناسب نیستند، به اندازه کافی کارآمد هستند. تنگناها و نقاط کور: فرآیند استخدام شما چه زمانی به شکست می‌انجامد یا کند می‌شود؟ همه جنبه‌های استخدام را حتی از لحظه‌ای که یک متقاضی در مورد فرصت کاری به وجود آمده مطلع می‌شود، مورد بررسی قرار دهید. مرحله‌ای را که در آن بیشترین

مشخص کردن همه جزئیات شغل مورد نظر: پست‌های مبهمی که صرفاً مجموعه مسئولیت‌ها و ملزومات متعددی را لیست می‌کنند، به تلاش قابل توجهی در خط مقدم نیاز ندارند. به هر حال، بعید است این مشاغل در بلندمدت به نفع افرادی که عملکرد خوبی دارند تمام شوند. بنابراین جزئیاتی را که به چه کسی نیاز دارید و چه چیزی را می‌خواهید عرضه کنید، تعیین کنید. به طور واضح به داوطلبان کار توضیح دهید شغل مورد نظر چه ویژگی‌هایی دارد تا استعدادهای برتر متقاعد شوند.

می‌شوند در توانایی تمرکز تیم به عنوان یک واحد اختلال ایجاد شود و بر روحیه، تعهد، عملکرد و بقاء اثر منفی می‌گذارند.

کسانی را که وقت تلف می‌کنند، حذف کنید

واقعاً برای تاکتیک‌های نامؤثر چقدر زمان تلف می‌کنید؟ نسبت به فعالیت‌های استخدام فعلی خود نگاهی منتقدانه داشته باشید و خطا کارانی را که می‌توانند پیشرفت شما را کند کنند و موفقیت را تحلیل ببرند، بیابید:

هر روز که پستی در سازمان شما خالی می‌شود، هزینه قابل توجهی را در دست شما می‌گذارد. پست‌های خالی در یک واحد سازمانی همچنین می‌توانند اثری ناموزون بر کسب و کار شما داشته باشند و به از دست رفتن فرصت‌ها، تأخیر در پروژه‌ها، کاهش خدمات‌رسانی، رضایت شغلی پایین‌تر و از دست رفتن درآمد منجر شوند. وقتی یک نقش کلیدی خالی می‌ماند، دیگر کارکنان حرفه‌ای باید تلاش بیشتری به خرج دهند تا کمبودها در دانش، بهره‌وری و رهبری را جبران کنند. پست‌های خالی باعث

نیروی مستحکم شروع می‌شود. وقتی کارمندان خوب خود را طولانی‌مدت حفظ می‌کنید، نیازتان به پر کردن پست‌های موجود کاهش می‌یابد. همچنین وقت آزاد بیشتری دارید تا بر نقش‌هایی که تازه ایجاد می‌شوند متمرکز شوید. اگر فرسایش مشکلی جدی در سازمان شما است، توصیه حفظ کارکنان خوب را جدی بگیرید. مشارکت با افرادی که در استخدام حرفه‌ای هستند را امتحان کنید. اگر تلاش‌های شما برای استخدام نیرو نتایج مورد انتظارتان را به بار نمی‌آورد، کار را به تنهایی پیش نبرید. به دنبال استخدام‌هایی باشید که بیشترین تناسب را دارند (یعنی مهارت‌ها، اهداف کاری و شخصیت فرد با سازمان و پست مورد نظر هماهنگ باشد). در نهایت، افراد حرفه‌ای که برای کار مورد نظرتان مناسب‌ترین هستند، مدت طولانی‌تری با شما کار خواهند کرد و بازدهی سرمایه بیشتری خواهند داشت.

منبع: روزنامه دنیای اقتصاد

■ تعداد کل مصاحبه‌هایی که قرار است انجام شود را محدود کنید. این کار درگیری‌ها بر سر برنامه‌ریزی را به حداقل می‌رساند و تعداد عقایدی را که در تصمیم‌گیری تأثیر ندارند کاهش می‌دهد.

برای به دست آوردن سوابق حرفه‌ای افراد برنامه‌ریزی کنید. طبق تحقیقی که گروه Aberdeen منتشر کرده، سوابق منبع شماره یک استخدام‌های جدید هستند. برای رسمی کردن برنامه خود، با سرمایه‌گذاری در تکنولوژی شروع کنید تا این فرآیند را تسهیل کرده و مطمئن شوید بانک‌های اطلاعاتی خوب فراموش نمی‌شوند. در نهایت، با محرک‌هایی که ارائه می‌دهید، به خلاقیت برسید. گزینه‌های غیرسنتی (مثل کمک به خیریه) یا پاداش‌های طبقه‌بندی شده را که به افراد سطوح بالاتر انگیزه مالی بیشتری می‌دهد، در نظر بگیرید. حفظ کارکنان را اولویت قرار دهید. بهترین استراتژی استخدام با یک استراتژی حفظ

زمانی که صرف پر کردن پست‌های خالی می‌شود این روزها به بالاترین رکوردها رسیده است. هر چه زمان بیشتری صرف منبع‌یابی، مصاحبه و بررسی متقاضیان کار کنید، رقبا سریع‌تر از شما استعدادهایی را که می‌توانند مناسب‌ترین فرد برای سازمان شما باشند، به کار می‌گیرند. یک یا چند نکته زیر را در نظر بگیرید تا شتاب استخدام را حفظ کنید و از راکد شدن جریان استخدام بدون کاستن از کیفیت، جلوگیری کنید: ■ فرآیند جذب نیروی خود را بازسازی کنید تا زمان پاسخ‌دهی اولیه را به ۲۴ تا ۴۸ ساعت کاهش دهید.

■ به جای مصاحبه حضوری از گفت‌وگوهای تصویری یا تلفنی استفاده کنید.

■ مصاحبه‌ها را به صورت میزگردی و دسته‌جمعی برگزار کنید (به عبارت دیگر، مصاحبه‌های دور اولی و دوم را به یک رویداد تکی تبدیل کنید) تا مراحل انجام مصاحبه به کوتاه‌ترین حد خود برسد.

آسیب‌پذیری را برای از دست دادن متقاضیان خوب دارید شناسایی کنید و سپس سعی کنید روش‌هایی برای ساده‌سازی فرآیندهای خود بیابید.

تلاش‌های خود را متمرکز کنید

به محض اینکه سارقان زمان را شناسایی و حذف کردید، زمان بیشتری خواهید داشت که صرف فعالیت‌های باارزش کنید. وقت خود را خردمندانه سرمایه‌گذاری کنید. تلاش‌های جذب نیرو را که بیشترین دستاوردها را ایجاد می‌کنند، اولویت‌بندی کنید. با برنامه‌ریزی نیازهای بلندمدت استخدام شروع کنید. پیش‌بینی و برنامه‌ریزی نیازهایتان برای جذب استعدادها زمان پیشگیری بیشتری در اختیاران قرار می‌دهد و در نهایت نتایج بهتری خواهید داشت. ذی‌نفعان داخلی سازمان را به درستی درگیر پیش‌بینی و اولویت‌بندی استخدام پست‌های کلیدی کنید تا بتوانید زمان و منابع کافی اختصاص دهید. برنامه‌های زمانی خود را تسریع کنید.





هشتم

قاتل انگیزه کارمندان

که در مسیر یادگیری و پیشرفت هستند. در غیر این صورت، محل کار، راکد و کسل کننده می شود. رشد و پیشرفت حرفه ای تک تک کارمندان به آنها این امکان را می دهد که در حرفه خود مهارت بیشتری کسب کنند و بدانند که هم سازمان و هم شما بر روی موفقیت آنها سرمایه گذاری کرده اید.

۳- نداشتن چشم انداز

وقتی چشم انداز کار به روشنی به کارکنان مجموعه منتقل شود،

منفی نگری و بدبینی را گسترش می دهند و جریان مثبت را خفه می کنند. در صورت امکان، ترتیبی بدهید که آنها محیط کار شما را ترک کنند و خانه دیگری برای خود پیدا کنند! و اگر این کار امکان پذیر نیست، مطمئن شوید که سیاست ها و نظارت کافی برای به حداقل رساندن آسیبی که این افراد می رسانند، وجود دارد.

۲- عدم پیشرفت حرفه ای

همه کارمندان باید احساس کنند

اگر می خواهید به عنوان یک کارفرما، مطمئن شوید که محیطی مناسب برای رشد کارمندانان فراهم کرده اید، لازم است که این عوامل تضعیف انگیزه در محل کارتان را بشناسید.

۱- افراد منفی و مخرب

اگر با افراد بدبین و منفی نگر زمان گذرانده باشید، به خوبی می دانید که چقدر مخرب و کسالت آور هستند. این افراد

همه ما به عنوان اشخاصی دارای تجربه کاری، می دانیم که اتفاقات و شرایط محیط کار، می تواند در روحیه و انگیزه ما نسبت به انجام مسئولیت ها و وظایف کاری مان اثر بگذارد. وقتی احساس می کنیم که از ما قدردانی به عمل آمده و زحمتمان دیده شده است، انگیزه مان به کار بیشتر می شود و از سوی دیگر، برخی عوامل می تواند انگیزه ما را به کلی نابود یا تضعیف کند.



۸- راهبری بد

راهبران بد به تمام اعضای تیم و تمام سازمان لطمه می‌زنند. حتی بهترین کارکنان هم برای پیشرفت و بهتر شدن به راهبری درست و مؤثر نیاز دارند. با توسعه دادن مهارت‌های راهبری خودتان شروع کنید، سپس برای هر سطح، بهترین راهبران و مدیران را استخدام کنید و رشد دهید. این بهترین کاری است که می‌توانید برای بهتر شدن محیط کار برای همه انجام دهید.

اگر هر کدام از این عوامل تضعیف انگیزه را در محل کارتان شناسایی کردید، وظیفه شماست که هر آنچه در توان دارید انجام دهید تا قسمتی از راه حل باشید. به یاد داشته باشید که حتی افراد بی‌نظیر، برای مدت طولانی در یک محیط کار بد دوام نمی‌آورند!

شما ارج نهاده نمی‌شود بلکه حتی کسی صدای شما را نمی‌شنود و تنها از شما انتظار می‌رود که «ساکت باشید و آنچه را که گفته می‌شود انجام دهید». این بسیار سخت است که در محیط کارتان از شما بخواهند که بدون هیچ ابراز وجود و اظهارنظری، تنها حداقل وظایف را به انجام برسانید. هر چه همکاری و تعامل بیشتر باشد، انگیزه هم بیشتر می‌شود.

۷- عدم قدردانی

وقتی که کار سخت یا دستاوردهای عالی افراد، نادیده گرفته می‌شود، وقتی که حتی ابراز تشکر و سپاسگزاری، ناگفته می‌ماند، افراد نسبت به کار، بی‌تفاوت و بی‌انگیزه می‌شوند. می‌توانید بدون خرج یک ریال، تنها با یک ابراز تشکر ساده، به کارکنان تان پاداش بدهید.

۵- تعامل ناقص و ضعف گردش اطلاعات

وقتی که ارتباط و تعامل شما با کارمندان ضعیف باشد، آنها نصف زمانشان را صرف این می‌کنند که بفهمند باید چه کاری را انجام دهند و براساس حدس و گمان، دنبال اولویت‌ها و کارهای انجام نشده می‌گردند. بدین ترتیب کاملاً محتمل است که وظایف مهم از قلم بیفتند و یا کارهایی که ضروری هم نیستند دوباره انجام شوند. از طرفی وقتی که تعامل درست وجود ندارد، اطلاعات به چرخش در نمی‌آید و شایعات مخرب رشد می‌کند. برقراری تعامل صحیح بین کارکنان و تبادل روشن و کافی اطلاعات، برای همه مفید است.

۶- مدیریت عمودی

تصور کنید که در یک محیط کاری، نه تنها به ایده‌ها و پیشنهادات

مسیر و هدف برای آنها مشخص می‌شود و آنها می‌دانند که باید بر روی چه تمرکز کنند. بدون داشتن چشم‌انداز و تصویر کلی، حتی بهترین کارمندان هم کارکرد مؤثری ندارند، چرا که اگر شما تصویر بزرگ‌تر را درک نکنید، عملکرد درست و عالی در جهت آن سخت می‌شود!

۴- اتلاف زمان

اگر به شکل غیرضروری و بدون داشتن هیچ دلیل واقعی و درستی، مرتب در محل کارتان جلسه می‌گذارید و یا ایمیل‌هایی که حاوی اطلاعات نامربوط است به همه ارسال می‌کنید، می‌توانید انتظار داشته باشید که کارمندان به ستوه بیایند! با ارزش نهادن به وقت افراد به آنها نشان دهید که برایشان اهمیت و ارزش قائلید.

جهان احتمالاً به اندازه ۹۸ سانتی‌متر تا سال ۲۱۰۰ بالا خواهد آمد. با این حال آن تخمین حداقل دُوب یخ‌ها را برای قطب جنوب در نظر می‌گرفت.

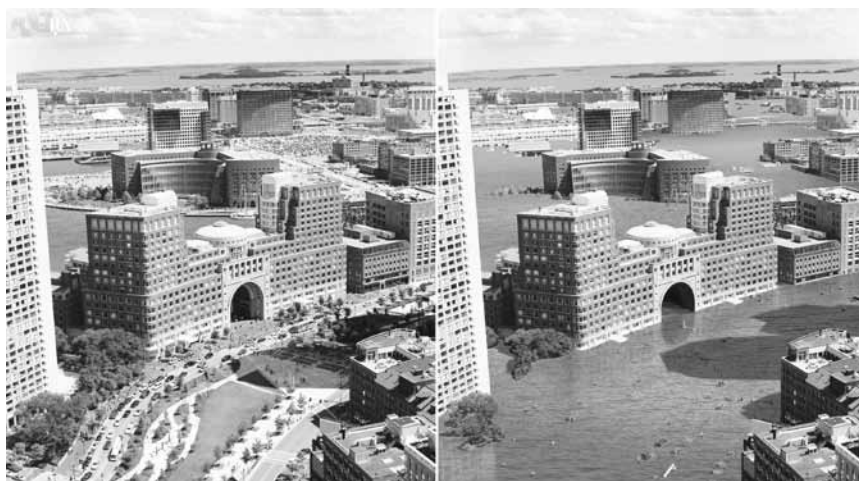
سایر تحلیل‌ها از آن زمان بر میزان این افزایش افزوده و یک مطالعه اخیر حاکی بود که سطح آب اقیانوس‌ها اکنون سریع‌تر از هر زمان در ۲۸۰۰ سال اخیر بالا می‌آید و این افزایش ممکن است تا سال ۲۱۰۰ به ۱/۳۱ متر برسد.

میزان دقیق تأثیر دُوب یخ‌های جنوبگان بر این پیش‌بینی‌ها موضوع بحث‌های داغ بوده است. اواخر سال گذشته، در یک مطالعه عنوان شد که پیش‌بینی‌ها دایر بر بالا آمدن یک متر یا بیشتر، ممکن نیست. اما مطالعه تازه استدلال می‌کند که جهان تا سال ۲۱۰۰ شاهد افزایش ۱/۱۴ متری سطح آب دریاها فقط در اثر دُوب یخ‌های قطب جنوب خواهد بود.

دانشمندان می‌گویند که مدل آنها می‌تواند پیش‌بینی دقیق‌تری به دست دهد چون برای اولین بار تأثیر بعضی فرآیندهای فیزیکی را مد نظر قرار می‌دهد. در حالی که سایر مدل‌ها بر تأثیر آب‌های گرم‌تر بر دُوب صفحات یخی از زیر تمرکز داشته، مطالعه تازه از جمله شامل تأثیر آب‌های سطحی (ناشی از دُوب یخ) و باران و ترک برداشتن صفحات یخی و افتادن آنها به دریا می‌شود. نتایج این مطالعه در نشریه نیچر چاپ شده است.

زاویه تماس بسیار بزرگی به خود می‌گیرد و به شکل قطره‌های کروی درمی‌آید. مثال‌هایی از مولکول آب‌گریز شامل نفت، آلکن‌ها (هیدروکربن‌هایی که یک پیوند دوگانه کربن - کربن ($C=C$) دارند)، روغن و چربی هستند. از مواد هیدروفوب در صنعت به عنوان شوینده چربی (درکنار مواد لیپوفیل)، جداکننده‌های نفت از آب و برای زدودن ذرات غیرقطبی از سطوح قطبی استفاده می‌شود. این درک جدید از فرآیند جوش به پژوهشگران برای طراحی ساختارهایی در جهت رسیدن به انتقال گرمای دلخواه، دقت پیش‌بینی و همچنین افزایش جوش در فضا که در آن عدم گرانش باعث می‌شود که حباب‌ها بر روی یک سطح گرم ثابت بمانند کمک کرده و همچنین به ایجاد نسل بعدی فناوری

برای مدیریت حرارتی در لوازم الکترونیکی کمک می‌کند. این پژوهش در مجله Scientific Reports منتشر شده است.



نگرانی از بالا آمدن سطح دریاها

براساس این مطالعه تا سال ۲۵۰۰، دُوب همین یخ‌ها می‌تواند سطح آب را ۱۳ متر بالا ببرد. نویسندگان این مقاله می‌گویند که کاهش سریع گازهای گلخانه‌ای مثل دی‌اکسید کربن می‌تواند این خطر را محدود کند.

هیأت بین‌المللی تغییرات جوی سازمان ملل در سال ۲۰۱۳ پیش‌بینی کرده بود که بدون مهار تصاعد گازهای گلخانه‌ای، سطح آب اقیانوس‌های

براساس یک تحلیل تازه درباره تغییرات اقلیمی در قطب جنوب، سطح آب دریاهای جهان ممکن است بیش از دو برابر دقیق‌ترین تخمین‌های فعلی افزایش یابد.

ارزیابی تازه که با مدل‌سازی کامپیوتری انجام شده حاکیست که دُوب یخ‌های قطب جنوب به تنهایی می‌تواند باعث بالا آمدن سطح دریاها به اندازه بیش از یک متر تا پایان قرن شود.

نتایج شگفت‌انگیزی دست پیدا کردند. به گفته این محققان، با توجه به ماهیت غیرقابل پیش‌بینی و زودگذر حباب‌ها، تجزیه و تحلیل این حباب‌ها و این غشاء مایع به طور خاص، قبلاً کار دشواری بوده است. این تیم با استفاده از آب معمولی که شامل هوای محلول و آب بدون گاز است، موفق به توقف و تجزیه و تحلیل حباب‌های بخار در هر دو سطح آب‌گریز و آب‌دوست شدند.

آب‌گریز یا هیدروفوب در شیمی و زیست‌شناسی سلول کاربرد دارد و یک پدیده فیزیکی در مولکول‌ها است که از آب دوری می‌کنند. مولکول‌های آب‌گریز غیرقطبی هستند و به همین خاطر تمایل به دیگر مولکول‌ها و حلال‌های غیرقطبی دارند. این مولکول‌های آب‌گریز در درون آب به هم

پیوسته و تشکیل میسل (گروهی از مواد فعال سطحی متراکم که در یک کلویید مایع پراکنده شده‌اند) را می‌دهد. متقابلاً آب بر روی سطوح هیدروفوب

رمزگشایی از اسرار جوش آمدن آب

پژوهشگران موفق شدند تا یک حباب در حال جوش را به حالت مکث درآورند تا بتوانند اطلاعات بیشتری را در مورد شکل‌گیری این حباب‌ها در زمان جوش آمدن آب به دست آورند.

محققان دانشگاه سیراکیوز آمریکا و همکارانشان در مؤسسه ملی فناوری و استاندارد (NIST) و مؤسسه پلی‌تکنیک رنسلیر (RPI) موفق شدند تا یک حباب بخار بر روی یک سطح در یک استخر از مایعات را گرفته و آن را برای ساعت‌ها حفظ کنند و آن را در ظرفی از آب در حال جوشیدن قرار دهند. متوقف کردن یک حباب به محققان کمک خواهد کرد که درک بهتری از اصول فرآیند جوش به دست آورند. این تیم می‌گوید تا حدود زیادی از وضعیت یک غشاء مایع بسیار نازک در ته هر حباب بخار به



مدرن‌ترین زیردریایی توریستی جهان



پیشرفته صوتی و تهویه مطبوع هوشمند استفاده کرده است.

کنترل زیردریایی توریستی بسیار آسان است، به طوری که افراد علاقه‌مند می‌توانند در یک دوره آموزشی دو هفته‌ای گواهینامه کنترل زیردریایی را دریافت کنند.

شرکت سازنده اعلام کرد که قیمت نمونه پنج سرنشین زیردریایی با امکانات پیشرفته ناوبری و رفاهی بیش از دو میلیون و ۵۰۰ هزار یورو است.

بسیار مقاوم از جنس آکرلیک است که میدان دید پانارومایی را برای توریست‌ها مهیا می‌کند.

همچنین برای افزایش میدان دید توریست‌ها واحد کنترل زیردریایی به قسمت میانی منتقل شده و صندلی‌های قابل چرخش در اطراف آن نصب شده است.

شرکت سازنده برای جلب رضایت کامل توریست‌ها در بخش داخلی زیردریایی از تزئینات گران‌قیمتی مثل صندلی‌های چرمی، سیستم

زیردریایی توریستی Cruise Sub قادر به حمل پنج تا ۹ توریست تا عمق حداکثر ۱۱۴۰ متری سطح اقیانوس است.

زیردریایی Cruise Sub تنها نمونه موجود در جهان است که مشاهده و جستجوی ایمن در اعماق اقیانوس را با کاربری غیرعلمی امکان‌پذیر ساخته است.

مهم‌ترین ویژگی زیردریایی توریستی U-Boat Worx پنجره‌های کروی بزرگ و



حال، پیچ که به عنوان محصولی قوی تر و البته سخت تر برای ورود به اجسام مختلف گمان می شود توسط ارشمیدس، دانشمند یونانی، در قرن سوم پیش از میلاد اختراع شده است.



قطب نما



دریانوردان باستانی مسیر خود را از طریق ستاره ها دنبال می کردند؛ اما این روش طی روز یا در شب های ابری قابل استفاده نبود و دور شدن از خشکی را به سفری ناامن مبدل می ساخت. چینی ها نخستین قطب نما را زمانی بین قرن های نهم و یازدهم اختراع کردند. این قطب نما از سنگ آهن مغناطیسی ساخته شده بود. خیلی زود این فناوری از طریق سفرهای دریایی به اروپاییان و اعراب رسید. قطب نما دریانوردان را قادر می ساخت با خیال راحت از خشکی فاصله بگیرند و به افزایش تجارت دریایی و در نهایت شکل گیری "عصر کاوش" منجر شد.

ماشین چاپ



اختراعاتی

که جهان را

تغییر دادند

انسان گونه ای هوشمند و مبتکر است. از آن هنگام که فردی تکه ای سنگ را تراش داد تا نخستین ابزار نوک تیز جهان را بسازد تا به امروز که شاهد توسعه کاوشگرهای فضایی و ظهور اینترنت هستیم، چندین پیشرفت کلیدی به عنوان نمونه هایی انقلابی در تاریخ حیات ما جاودانه شده اند. در ادامه با برخی از مهم ترین اختراعات انسان در طول تمام دوران ها بیشتر آشنا می شویم.

چرخ



پیش از اختراع چرخ در ۳۵۰۰ سال پیش از میلاد، انسان در زمینه جابه جایی اجسام و میزان مسافت جابه جایی روی زمین با محدودیت های بسیاری مواجه بود. اما با اختراع چرخ و ظهور وسایل چرخدار، کشاورزی و تجارت به واسطه تسهیل در حمل و نقل کالاها از و به بازارهای مختلف و همچنین مسافرت مردم در مسافت های طولانی رونق روزافزون خود را شاهد بودند. امروزه، چرخ ها برای سبک زندگی ما حیاتی هستند و در هر چیزی از ساعت ها تا خودروها و توربین ها به کار گرفته می شوند.

میخ

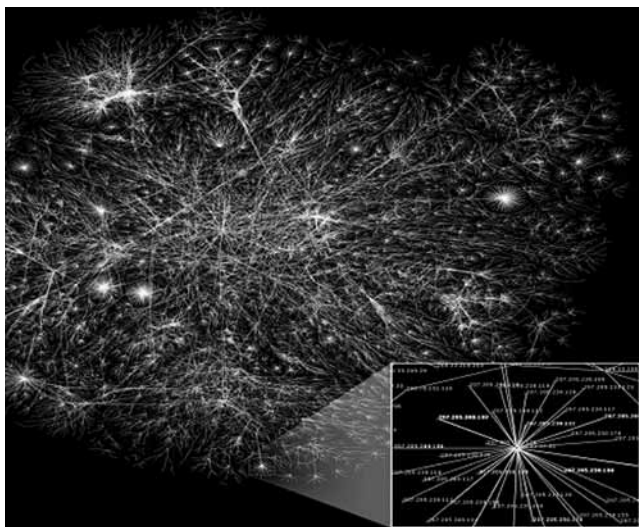
بدون میخ، تمدن قطعاً فرو می ریخت. قدمت این اختراع کلیدی به بیش از دو هزار سال پیش به دوران روم باستان باز می گردد و توانایی انسان در به کارگیری و شکل دهی به فلزات موجب ظهور آن شده است. در همین

پنی سیلین



یکی از مشهورترین داستان‌های کشف در تاریخ به پنی‌سیلین اختصاص دارد. در سال ۱۹۲۸، "آلکساندر فلمینگ"، دانشمند اسکاتلندی، متوجه یکی از ظرف‌های نمونه پر از باکتری در آزمایشگاه خود شد که به طور اتفاقی در آن نیم‌باز باقی مانده بود. این نمونه با قارچ آلوده شده و هر جا که قارچ بود، باکتری‌ها مرده بودند. آن قارچ آنتی‌بیوتیک تبدیل به قارچ پنی‌سیلیوم شد و طی دو دهه بعد دانشمندان اقدام به خالص‌سازی و توسعه داروی پنی‌سیلین کردند. پنی‌سیلین بدون آن که به انسان آسیب وارد کند با بسیاری از عفونت‌های باکتریایی مقابله می‌کند. این دارو به صورت تولید انبوه در سال ۱۹۴۴ روانه بازار شد.

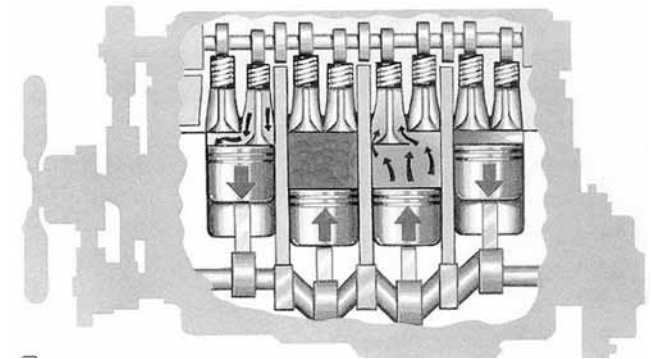
اینترنت



اینترنت نیاز به هیچ مقدمه‌ای ندارد. سیستم جهانی شبکه‌های رایانه‌ای به هم پیوسته که به نام اینترنت شناخته می‌شود توسط میلیاردها نفر در سراسر جهان مورد استفاده قرار می‌گیرد. افراد بیشماری در توسعه اینترنت نقش داشته‌اند اما فردی که به عنوان مخترع آن شناخته می‌شود "لارنس رابرتز"، دانشمند علوم رایانه است. در دهه ۱۹۶۰، تیمی از دانشمندان علوم رایانه که برای آژانس پروژه‌های پژوهشی پیشرفته وزارت دفاع آمریکا کار می‌کردند شبکه ارتباطی را برای اتصال رایانه‌ها در آژانس ساختند که ARPANET نام داشت. آرپانت سلف اینترنت محسوب می‌شود.

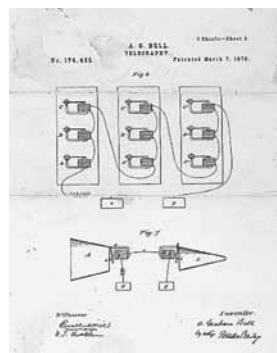
"یوهانس گوتنبرگ" آلمانی مخترع ماشین چاپ در محدوده سال ۱۴۴۰ است. ماشین‌های چاپ سرعت انتشار کتاب را به طور قابل توجهی افزایش دادند و این جریان به انتشار سریع و گسترده دانش برای نخستین بار در تاریخ منجر شد. تنها در اروپای غربی بیست میلیون جلد کتاب تا سال ۱۵۰۰ چاپ شده بودند.

پیشراشه احتراق درونی



در این نوع پیشراشه‌ها، احتراق سوخت موجب آزاد شدن گاز با حرارت بالا می‌شود و با اعمال نیرو به پیستون حرکت آن را موجب می‌شود. از این رو، پیشراشه‌های احتراقی انرژی شیمیایی را به انرژی مکانیکی تبدیل می‌کنند. دهه‌ها مهندسی توسط بسیاری از دانشمندان به طراحی پیشراشه احتراق درونی منجر شد که شکل مدرن آن در اواخر نیمه قرن نوزدهم معرفی شد. پیشراشه احتراق درونی آغازگر عصر صنعتی بود و امکان اختراع انواع مختلفی از ماشین‌ها از جمله خودروهای مدرن و هواپیماها را فراهم کرد.

تلفن



اگرچه چندین مخترع کار روی انتقال صدای الکترونیکی را انجام می‌دادند، اما "آلکساندر گراهام بل" موفق شد نخستین پتنت برای تلفن الکتریکی را در سال ۱۸۷۶ به نام خود ثبت کند. این اختراع به سرعت گسترش یافت و انقلابی در کسب‌وکار جهانی و ارتباطات ایجاد کرد.

لامپ

هنگامی که تنها به نور طبیعی متکی باشید بهره‌وری به ساعات روز محدود می‌شود. لامپ‌ها با فراهم کردن امکان فعالیت در تمام طول شب جهان را تغییر دادند. "توماس ادیسون" به عنوان مخترع اولیه لامپ شناخته می‌شود؛ زیرا وی یک سیستم روشنایی کاملاً کاربردی شامل یک ژنراتور و سیم‌کشی به همراه یک لامپ رشته‌ای را در سال ۱۸۷۹ معرفی کرد.





۱۵

توصیه علمی برای حفظ تمرکز در طول روز

ناتوانی در تمرکز بر کار آیی فرد اثر منفی می‌گذارد و می‌تواند احتمال دستیابی وی به موفقیت را تا حد قابل توجهی کاهش دهد. اما لازم نیست مثل شخصیت اصلی فیلم گرگ وال استریت برای دست یافتن به تمرکز دست به هر کاری بزنید. راه‌های خیلی بهتری برای این کار وجود دارد. ۱۵ توصیه علمی زیر به شما کمک خواهند کرد تمرکز خود را بالا ببرید.

بعضی روزها تمرکز کردن سخت‌ترین کار دنیا محسوب می‌شود. همه ما این حس را تجربه کرده‌ایم و خوب می‌دانیم تکرار حس «چکار می‌خواستم بکنم؟» تا چه اندازه می‌تواند آزاردهنده باشد. اما بعضی از انسان‌ها عدم تمرکز حواس را بیشتر از بقیه تجربه می‌کنند. علت آن خستگی، عوامل بیرونی، نداشتن انگیزه و یا هر چیز به کلی متفاوت دیگری که باشد، این

۱- انجام همزمان کارها را به حداقل برسانید

مالتی تسکینگ یا انجام همزمان کارها ممکن است کاری ابرانسانی به نظر برسد، اما طبق پژوهش دانشگاه استنفورد، هزینه این کار خیلی بالاست. در یک نمونه ۱۰۰ نفری از دانشجویان استنفورد، حدود ۵۰ نفر خود را دارای این توانایی قلمداد می‌کردند و نیم دیگر آنها خود را فاقد این ویژگی می‌دانستند.

آزمایش مورد بحث بازه توجه، ظرفیت حافظه، و توانایی پرش از یک کار به کار دیگر را مورد بررسی قرار داد و کسانی که خود را دارای توانایی انجام

همزمان چند کار معرفی کرده بودند در تمام این آزمون‌ها نتایج ضعیفی رقم زدند.

کلیفورد نَس، از محققان این پژوهش در جلسه مطبوعاتی استنفورد گفت: «اینگونه افراد، جاذب چیزهای بی‌ربط هستند. هر چیزی می‌تواند حواس آنها را پرت کند.»



۲- مراقبه را فراموش نکنید

اگر ضربالمثل «کار نیکو کردن از پر کردن است» صحیح باشد، مراقبه می‌تواند یکی از بهترین راهها برای بالا بردن تمرکز شما باشد، چرا که به تمرین و تمرکز زیادی نیاز دارد.



آزمایشان علمی نیز این موضوع را تأیید می‌کنند. به عنوان مثال، پژوهشی در دانشگاه کارولینای شمالی نشان می‌دهد دانشجویانی که روزانه ۲۰ دقیقه از وقت خود را به مراقبه اختصاص می‌دهند، در آزمون‌های شناختی خاصی عملکرد بهتری داشته‌اند.

۳- ورزش منظم داشته باشید

ورزش فقط برای بدن مفید نیست، بلکه سلامت مغز را

نیز تقویت می‌کند. این موضوع به گفته جان ریتی، دانشیار دانشگاه علوم پزشکی هاروارد، برای ظرفیت حافظه و تمرکز نقشی حیاتی دارد. دانشمندان باور دارند ورزش منظم به ترشح عاملی به نام BDNF کمک می‌کند. برخی پژوهش‌ها حاکی از آن بوده‌اند که این پروتئین به شکل‌گیری ارتباط‌های تازه نرونی در مغز کمک می‌کند.



۴- مغز خود را برای تمرکز تمرین دهید

مغز شما نیز مثل یک عضله عمل

می‌کند. برخی پژوهش‌ها نشان داده‌اند «تمرینات مغزی» ممکن است برای کسانی که به راحتی حواسشان پرت می‌شود مفید واقع شوند. اما اینکه کدام تمرین‌ها، تا چه حد و برای چه مدت نتیجه می‌دهند مشخص نیست. بنابراین، به گفته سوزان جاگی، محقق مغز و حافظه در دانشگاه کالیفرنیا، پذیرفتن مزایای تمرینات مغزی به آزمایش‌های بیشتری نیاز دارد.



۵- مقدار کمی کافئین مصرف کنید

اگر احساس خمودگی می‌کنید، یک فنجان قهوه یا هر نوشیدنی کافئین‌دار دیگر می‌تواند به شما کمک کند. مطالعات نشان می‌دهند مصرف کافئین در حد اعتدال می‌تواند به تقویت تمرکز کمک کند؛ به ویژه



در حالت خستگی. اما اگر در مصرف کافئین زیاده‌روی کنید ممکن است به مشکلات دیگری مثل بیخوابی، اضطراب، تپش قلب و حالت تهوع دچار شوید که به نوبه خود تمرکز شما را کاهش خواهند داد.

۶- به خودتان استراحت بدهید

شاید شما هم شنیده باشید که تماشای ویدیوهای شیطنت‌گرها روی اینترنت می‌تواند به بالا بردن بازده شما کمک کند. در عین ناباوری این گفته به نوعی صحیح است.

استراحت کردن در میان کار اهمیتی حیاتی دارد؛ خواه تماشای ویدیوهای سرگرم‌کننده باشد، یا پیاده روی، یا حتی بستن چشم‌ها برای مدتی کوتاه. در تحقیقی از ۸۴ شرکت‌کننده خواسته شد به مدت یک ساعت کار کامپیوتری ساده‌ای را انجام دهند. به بعضی از آنها در این میان دو وقت استراحت کوتاه داده شد و به باقی آنها خیر. آنهایی که اجازه استراحت

داشتند تمام وقت در نظر گرفته شده را به کار مداوم پرداختند اما آنهایی که اجازه استراحت نداشتند در این یک ساعت عملکرد ناپیوسته و وضعیتی از خود نشان دادند.



۷- کار را صرفاً برای محل کار بگذارید

توصیه نیوپورت این است که بعد از خروج از اداره، خود را به طور کامل از فضای کار جدا کنید و تا روز کاری بعد، فاصله زیاد خود را با آن حفظ کنید.

جدای از اینکه با این کار به مغز خود استراحت می‌دهید، پژوهش‌ها نشان می‌دهند اگر برای مدتی از یک مشکل فاصله بگیرید، احتمال پیدا کردن راه‌حلی برای آن بیشتر می‌شود. براساس نظریه تفکر ناخودآگاه، فاصله گرفتن از یک موقعیت دشوار، نسبت به تلاش پیوسته برای به نتیجه رسیدن، کمک بیشتری به شما می‌کند.

اما نظریه مذکور تا حدی محل بحث است. فراتحلیل نظریه‌های مؤید مزیت تفکر ناخودآگاه در سال ۲۰۱۵ نشان داد فاصله گرفتن از یک تصمیم، لزوماً به تصمیمی بهتر منجر نخواهد شد.





را ذره‌ذره از بین ببرند. این از پدیده‌ای به نام «اثر زایگاریک» ناشی می‌شود. این پدیده در روانشناسی به کارآیی بیشتر مغز در به یادآوری کارهای نیمه‌تمام نسبت به کارهای تمام شده اطلاق می‌شود.

۸- از کارهای ضروری خود فهرست تهیه کنید

فهرست‌های این‌چنینی نه تنها به شما در شناسایی کارهای اولویت‌دار کمک می‌کنند، بلکه می‌توانند شما را از کارهای نصفه و نیمه رها شده نیز باخبر سازند و باعث شوند برای به پایان رساندن آنها تلاش کنید. کال نیوپورت، استاد علوم کامپیوتر و نویسنده کتاب «کار عمیق» اظهار داشته است در دست داشتن فهرستی از تمام کارهای ضروری می‌تواند شما را روی کارهایی که پیش رو دارید متمرکز نگه دارد. به گفته او در غیر این صورت، کارهای ناتمام می‌توانند تمرکز شما

می‌تواند تشریح هورمونی مرتبط با استرس به نام کورتیزول را تشدید کند. تشریح بیش از حد کورتیزول می‌تواند در عملکرد مغز اختلال ایجاد کند و تمرکز را از بین ببرد. به گفته اندروز، متأسفانه هرچه بیشتر در معرض سروصداهای محیط اطراف قرار داشته باشیم، واکنش بدنمان به آن بدتر خواهد بود.

۹- مکانی بی‌سروصدا پیدا کنید

به گفته مارک اندروز، مدیر سابق دانشگاه علوم پزشکی استون هیل پنسیلوانیا، سروصداها محیط اطراف، مثل بوق اتومبیل‌ها و یا سروصدای بچه‌ها،



۱۰- چند دقیقه چشמהای خود را به چیزی در دوردست بدوزید

و مبهم برای مغز ما نیز دشوارتر خواهد بود. برای اینکه کمی از فشار وارده به چشم‌ها بکاهید، چند دقیقه به چیزی در دوردست زل بزنید. پزشکی قانون ۲۰-۲۰-۲۰ را برای این کار پیشنهاد می‌کند. او درباره این قانون می‌گوید: «هر ۲۰ دقیقه، ۲۰ ثانیه به چیزی در فاصله ۲۰ متری چشم بدوزید.»

بسیاری از ما اغلب ساعات بیداری خود را به زل زدن به نمایشگرهای دیجیتال می‌گذرانیم. این کار می‌تواند به چشم‌های ما آسیب بزند و واضح دیدن اجسام را برای ما دشوار کند. به این ترتیب پردازش این تصویر مات

۱۲- به کارهای مختلف، ساعات مشخصی اختصاص دهید

همه ما تجربه روزهایی را داشته‌ایم که تمام طول روز را به دنبال لحظه‌ای تمرکز سپری کرده‌ایم؛ اما موفق نشده‌ایم آن را بیابیم. نیوپورت می‌گوید حد و مرزهای سفت و سخت‌تر قائل شدن برای خود می‌تواند از میزان تصمیم‌گیری‌های روزانه ما بکاهد. «ساعت تمرکز» هم مثل محل تمرکز می‌تواند از تحلیل رفتن انرژی ذهنی ما جلوگیری کند.



۱۱- کیفیت و کمیت خواب شبانه خود را حفظ کنید

تمرکز ضعیف یکی از نشانه‌های بدخوابی مزمن است. هفت تا هشت ساعت خواب شبانه پیش از شروع یک روز کاری پرمشغله می‌تواند تفاوتی از زمین تا آسمان در سطح تمرکز شما ایجاد کند.

۱۳- آفلاین کار کنید

اگر بتوانید بدون اتصال به اینترنت کار کنید، چیزهای کمتری پیدا می‌شوند که حواس شما را از کاری که انجام می‌دهید پرت کنند. متخصصین باور دارند هر بار که از کاری به

کار دیگر می‌پرید (مثل پاسخ دادن به یک دوست روی فیسبوک یا چک کردن ایمیل در میان کار)، بخشی از توجه شما روی کاری که انجام داده‌اید باقی می‌ماند.

سوفی لیروی، استاد دانشگاه واشنگتن، برای نشان دادن همین دشواری هنگام عوض کردن مرکز توجه، برای اولین بار اصطلاح «پسماند توجه» را به کار گرفت. حذف عوامل آنلاین می‌تواند از این کار به آن کار پریدن شما را کاهش دهد و به تمرکزتان کمک کند.



۱۴- موقعیت مورد علاقه‌تان را برای مطالعه پیدا کنید

تصمیم‌گیری هم مثل تمرکز کردن عزم زیادی می‌خواهد. بر اساس مفهومی تحت عنوان «تقلیل ضمیر»، انرژی ذهنی ما متناهی است و تصمیم‌گیری و قدرت اراده، هر دو باعث تحلیل آن می‌شوند. توصیه طرفداران این ایده در مورد صرفه‌جویی این انرژی برای تمرکز این است که تا جایی که می‌توانید خود را از متغیرهای اضافی که شما را به تصمیم‌گیری و میدارند برهانید. انتخاب محل مناسب برای کار کردن نیز جزو همین تصمیم‌گیریها محسوب می‌شود. بنابراین مثلاً سعی کنید هر وقت نیاز به تمرکز دارید همیشه در یک محل خاص کار کنید. به این ترتیب، وقتی لازم است کاری انجام شود، لازم نیست برای پیدا کردن محلی مناسب برای انجام آن وقت تلف کنید.

یایکی از این دو را انتخاب کنید، و یا کلاً دست از مشغول کردن مغز خود با محرک‌های بیرونی بردارید. نیوپورت می‌گوید احساس خستگی می‌تواند مفید باشد، به ویژه اگر شما را از چند محرک همزمان دور نگه دارد.

۱۵- از احساس خستگی خود استفاده کنید

نیوپورت اعتقاد دارد عادت کردن به چند نوع تحریک مغزی مختلف هنگام «استراحت»، می‌تواند بر توانایی تمرکز شما اثر منفی داشته باشد. بنابراین به جای چک کردن گوشی هنگام تماشای تلویزیون در وقت استراحت،

FEED

BACK



پنجره جو-هری؛ ابزاری کاربردی در برقراری ارتباط

Ingham)، مدل ارتباطی را جهت ارائه و دریافت بازخورد ارائه داده‌اند. این مدل که براساس نام کوچک این دو روانشناس، پنجره جو-هری نامگذاری شده، مثل یک خانه با ۴ اتاق، یا مانند پنجره‌ای است که ۴ خانه دارد. هر خانه نماد یک چیز است:

- **خانه آشکار یا شفاف** نشان‌دهنده میزان نکاتی است که فرد در مورد خود و آنچه دیگران در مورد او فکر می‌کنند می‌داند.
 - **خانه کور (نقطه کور)** جایی است که شاخصه‌هایی از شما در آن هست که دیگران می‌بینند، اما خود شما از آنها غافل هستید.
 - **خانه پنهان** شامل مجموعه خصایلی از شماست که خودتان از آنها آگاه هستید، اما دیگران آنها را نمی‌بینند و از دید آنها پنهان مانده است.
 - **خانه مجهول یا ناشناخته**، بخشی از خصایص شماست که نه خودتان با آنها آشنا هستید و نه دیگران آنها را کشف کرده‌اند.
- اندازه این خانه‌ها برابر نیست و می‌تواند نسبت به شناختی که شما از خود، و دیگران از شما دارند، متفاوت باشد. ضمن آنکه بزرگ‌تر یا کوچک‌تر بودن هر کدام از این خانه‌ها، به نوعی تعیین‌کننده رفتار سایرین با شماست و می‌تواند در روابط فردی و گروهی شما تأثیرگذار باشد. با آگاهی از این موضوع، شما به خوبی می‌دانید که اندازه هر خانه باید چگونه باشد تا به

وقتی صحبت از کار تیمی است، یکی از اولین مطالبی که به ذهن خطور می‌کند، روابط اعضای تیم با یکدیگر است. هر چه روابط بین اعضا بهتر، سالم‌تر و قوی‌تر باشد، کار تیمی بهتر پیش رفته و موفقیت دست‌یافتنی‌تر می‌شود.

عوامل بسیاری بر تقویت و تضعیف روابط بین اعضای تیم اثرگذارند. یکی از این عوامل، میزان شناخت افراد نسبت به خودشان و سایر اعضای تیم است. این شناخت، یکی از مبانی اصلی در طراحی راهکارهای توسعه ارتباط (چه فردی و چه سازمانی) و میزان اثربخشی آنهاست. اما چه چیزی به افزایش شناخت افراد از یکدیگر کمک می‌کند؟ ارائه و دریافت بازخورد، ابزار مهمی در افزایش شناخت است. وقتی دیگران به شما بگویند که از رفتارتان چه برداشت و چه احساسی دارند و در واقع شما در حال انتقال چه پیامی به آنها هستید، این بازخورد، شناخت شما از خودتان را بیشتر می‌کند. به همین صورت، وقتی شما به دیگران در مورد رفتارشان بازخورد می‌دهید، آنها بیشتر در مورد خود و اثر رفتارشان از دیدگاه سایرین می‌آموزند.

با توجه به اهمیت ارائه و دریافت بازخورد، در روابط بین فردی، دو روانشناس به نام‌های جوزف لوفت (Joseph Luft) و هری اینگهام (Harry

تعادل در روابط خود دست یابید.

پنجره جو-هری

شناخته شده برای فرد شناخته برای خود فرد

شناخته شده برای دیگران	ناحیه شفاف- آشکار	ناحیه کور
ناشناخته برای دیگران	ناحیه پنهان	ناحیه ناشناخته

چگونه آگاهی از خانه‌های جو-هری بر روابط ما اثر می‌گذارد؟

خانه آشکار: این خانه، نقش بسیار مهمی در روابط ما با سایرین دارد. این بخش درواقع گویای شناخت مشترکی است که سایرین و ما، از خود داریم؛ آنچه شما و دیگران در مورد خودتان می‌دانید: دانش مشترکتان درباره شما. هر چقدر خانه آشکار یا شفاف بزرگ‌تر باشد، افراد با شما بهتر ارتباط می‌گیرند و در رابطه با شما کمتر دچار تردید می‌شوند.

خانه کور: این خانه در فهم رفتاری که سایرین با شما دارند بسیار مهم است. چرا که این خانه، دربرگیرنده بخشی از رفتارها، احساسات، توانایی‌ها و محدودیت‌های شماست که خودتان از آن غافلید اما دیگران روابط خود را با شما بر اساس آنچه در این اتاق می‌بینند، تنظیم می‌کنند. بر اساس هر دو نگرش توسعه فردی و تیمی، بهتر است ابعاد این ناحیه کور، یعنی خط قرمزهایی که ناخواسته آنها را برای خود وضع کرده‌اید و از آنها ناآگاهید، کوچکتر باشند.

خانه پنهان: این بخش معمولاً جایگاه ترس‌ها و حساسیت‌های شما و چیزهایی است که در مورد آنها احساس ضعف می‌کنید و می‌خواهید از دیگران پنهان کنید. این پنهان‌سازی سبب ایجاد تردید و ترس در دیگران می‌شود. بنابراین در نگرش فردی و تیمی، باید این فضا کوچک و کوچک‌تر شود.

خانه مجهول: این همان بخشی است که نه شما می‌دانید در آن چه خبر است و نه دیگران در آن چیزی پیدا می‌کنند؛ فضایی است که ممکن است چیزهای خوبی هم در آن باشند که در اثر بی‌توجهی از بین بروند. مثلاً ممکن است شما استعداد خوبی در نوازندگی داشته باشید که به علت عدم اعتماد به نفس، هرگز آن را بروز ندهید. در یک تیم، هم تیمی‌ها و رهبر تیم می‌توانند با ایجاد شرایط مناسب، فضا را برای بروز استعدادهایی که در این فضا نهفته است فراهم کنند. معمولاً تمسخر افراد، به بزرگ شدن این فضا می‌انجامد که نتایج بدی به دنبال دارد. برای رسیدن به بهترین نتیجه از طریق این ابزار، لازم است که فضای شفاف تا حد امکان بزرگ شود و فضای مجهول به حداقل اندازه ممکن برسد. کوچک کردن فضاهای کور و پنهان، به ایجاد این تعادل کمک می‌کند. هر قدر ما مهارت گوش کردن خود را تقویت کنیم، به دیگران گوش کنیم و بازخوردهای آنان را دریافت کنیم، بیشتر از آنچه دیگران در ما می‌بینند و خودمان از آن غافل بوده‌ایم، آگاه می‌شویم. در این صورت اگر ضعف و یا مانعی برای تعامل هست، به آن توجه می‌کنیم و خود را توسعه می‌دهیم.

نحوه استفاده از پنجره جو-هری در گروه کاری چیست؟

هدف نهایی در پنجره جو-هری افزایش فضای شفاف و آشکار، با دریافت و ارائه بازخورد، بدون نیاز به افزایش بیش از اندازه اطلاعات فردی است. ناحیه

آشکار، مهم‌ترین ناحیه در این ابزار است، چرا که هرچقدر شما و همکارانتان شناخت بیشتری از یکدیگر داشته باشید می‌توانید در تعامل با هم سازنده‌تر، بهره‌ورتر و اثربخش‌تر ظاهر شوید. برای محقق شدن این هدف در گروه کاری، شما می‌توانید به دو صورت اقدام کنید:

۱- درخواست بازخورد:

در این روش، شما با دریافت نظر و بازخورد دیگران نسبت به رفتار خود و جویا شدن دیدگاه آنها نسبت به شما، آگاهی و شناختتان نسبت به خود را افزایش داده و اندازه ناحیه کور و ناحیه ناشناخته را کوچک‌تر می‌کنید. در چنین حالتی، ناحیه آشکار به صورت افقی، رشد پیدا می‌کند.

درخواست بازخورد از دیگران

شناخته شده برای خود فرد	شناخته شده برای فرد
ناحیه کور	ناحیه شفاف- آشکار
ناحیه ناشناخته	ناحیه پنهان
شناخته شده برای دیگران	ناشناخته برای دیگران

واضح است که شما هم با انجام این مهم برای سایرین، می‌توانید به آنها در کوچک کردن ناحیه کور و ناشناخته و گسترش ناحیه آشکار، کمک کنید.

۲- صحبت از نقاط پنهان خود (خودافشایی):

صحبت از نقاط پنهان خود باعث گردش اطلاعات میان شما و اعضای تیمتان در مورد شما می‌شود. این فرآیند به صورت عمودی می‌تواند باعث افزایش ناحیه آشکار و کم شدن ناحیه پنهان شود.

شناخته شده برای خود فرد	شناخته شده برای فرد
ناحیه کور	ناحیه شفاف- آشکار
ناحیه ناشناخته	ناحیه پنهان
شناخته شده برای دیگران	ناشناخته برای دیگران

(خودافشایی) آشکار سازی

با انجام فرآیند رفت و برگشتی «خودافشایی» و «بازخورد» میان شما و دیگران، به تدریج سطح اعتماد بالا می‌رود و ارتباطات بهبود می‌یابد. شاید در نگاه اول، پنجره جو-هری پیچیده به نظر برسد، اما درک آن با کمی دقت، به آسانی میسر است. با استفاده از این ابزار می‌توانید تصویری از ویژگی‌های شخصیتی خود و افراد ذی‌نفع پروژه‌تان ترسیم کنید. افرادی که در پنجره جو-هری، ناحیه آشکار بزرگ‌تری دارند، معمولاً به آسانی صحبت می‌کنند، صادقانه ارتباط برقرار می‌کنند و به راحتی در یک تیم کاری پذیرفته می‌شوند. برعکس، افرادی که ناحیه آشکار کوچکی دارند، با دشواری صحبت می‌کنند، درون‌گرا هستند و اغلب نمی‌توانند با دیگران به خوبی کار کنند، چرا که نمی‌توانند اعتماد سایرین را جلب کنند.

تهیه و تدوین: مدرسه پرتو



چقدر به هم بدهکاریم؟

"این که بیشتر شد. حالا من ۱۰۰ به شما بدهکارم!" تشکر و خداحافظی می‌کنم و موقع رفتن با او دست می‌دهم. انگار هنوز هم از این آدم‌ها پیدا می‌شوند، آدم‌هایی که هنوز معتقدند لبخند زدن زیبا و لبخند گرفتن ارزشمند است. لبخند زنان دستانم را می‌کنم توی جیبم و آهسته به سمت شرکت بر می‌گردم و توی راه بازگشت آرام زیر لب می‌گویم: "آخیش! به‌به!"

مملکت از خواب بیدار و بعدش به اغماء می‌روند. می‌روم روبه‌روی آقای فروشنده خندان که در آن شلوغی فهرست غذا به همراه اضافاتی که خورده‌ام را به خاطر سپرده است. می‌شود ۷۲۰۰ تومان. یک ۱۰ هزار تومانی می‌دهم و منتظر باقی پولم می‌شوم. سه هزار تومان بر می‌گرداند. می‌گویم ۲۰۰ تومانی ندارم. می‌گوید اندازه ۲۰۰ تومان لبخند بزن! خنده‌ام می‌گیرد. خنده‌اش می‌گیرد و می‌گوید:

ایستاده‌ام توی صف ساندویچی که ناهار امروز را سرپایی و در اسرع وقت بخورم و برگردم شرکت. از مواقعی که خوردن، فقط برای سیر شدن است و قرار نیست از آن چیزی که می‌جوی و می‌بلعی لذت ببری، بیزارم. به اعتقاد من حتی وقتی درب باک ماشین را باز می‌کنی تا معده‌اش را از بنزین پر کنی، ماشین چنان لذتی می‌برد و چنان کیفی می‌کند که اگر می‌توانست چیزی بگوید، حداقلش یک "آخیش!" یا "به‌به!" بود. حالا من ایستاده‌ام توی صف ساندویچی، فقط برای این که خودم را سیر کنم و بدون آخیش و به‌به برگردم سر کارم. نوبتم که می‌شود فروشنده با لبخندی که صورتش را دوست داشتنی کرده سفارش غذا را می‌گیرد و بدون آن که قبضی دستم بدهد می‌رود سراغ نفر بعدی. می‌ایستم کنار، زیر سایه یک درخت و به جمعیتی که جلوی این اغذیه‌فروشی کوچک جمع شده‌اند نگاه می‌کنم، که آیا اینها هم مثل من فقط برای سیر شدن آمده‌اند یا واقعاً از خوردن یک ساندویچ معمولی لذت می‌برند. آقای فروشنده خندان صدایم می‌کند و غذایم را می‌دهد، بدون آن که حرفی از پول بزند.

با عجله غذا را، سرپا و زیر همان درخت، می‌خورم. انگار که قرار است برگردم شرکت و شاتل هوا کنم، انگار که اگر چند دقیقه دیر برسم کل پروژه‌های این



قابل توجه اساتید، پژوهشگران و دانشجویان علوم و فنون دریایی

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

■ خدمات بندری، دریایی، کشتیرانی و لایروبی؛
■ اقیانوس‌شناسی و فیزیک دریا.
خواهشمند است مقالات خود را به همراه مشخصات کامل نویسنده (نویسندگان) بر روی CD و به صورت فایل WORD ۲۰۰۷ به آدرس update@asiaclass.org ارسال فرمایید.
پیشاپیش از بذل توجه کلیه محققان و پژوهشگران دریایی کمال تشکر را داریم.

باسپاس
سردبیر فصلنامه «به‌هنگام»

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

- ایمنی، امنیت و حفظ محیط زیست دریایی؛
- قوانین، استانداردها و کنوانسیون‌های بین‌المللی؛
- صنایع دریایی شامل کشتی‌سازی، فراساحل و زیر دریا؛
- صنعت نفت و گاز، انرژی و اقتصاد دریایی؛
- جوشکاری، مواد و تجهیزات در صنعت دریایی؛
- حمل‌ونقل و بیمه دریایی؛

فرم اشتراک

فصلنامه علمی - تخصصی «به‌هنگام»

سازمان درخواست‌کننده:

نام و نام خانوادگی:

شغل:

نوع درخواست:

(الف) دریافت شماره‌های قبلی با واریز ۵۰/۰۰۰ ریال برای هر شماره/شماره‌های درخواستی:

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

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

نشانی:

کد پستی:

تلفن: صندوق پستی:

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

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

تعارف چاپ آگهی در فصلنامه «به هنگام»

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

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

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

قرارداد چاپ آگهی

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

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

• محل درج آگهی تعیین شد.

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

امضاء پیمانکار:

امضاء کارفرما:

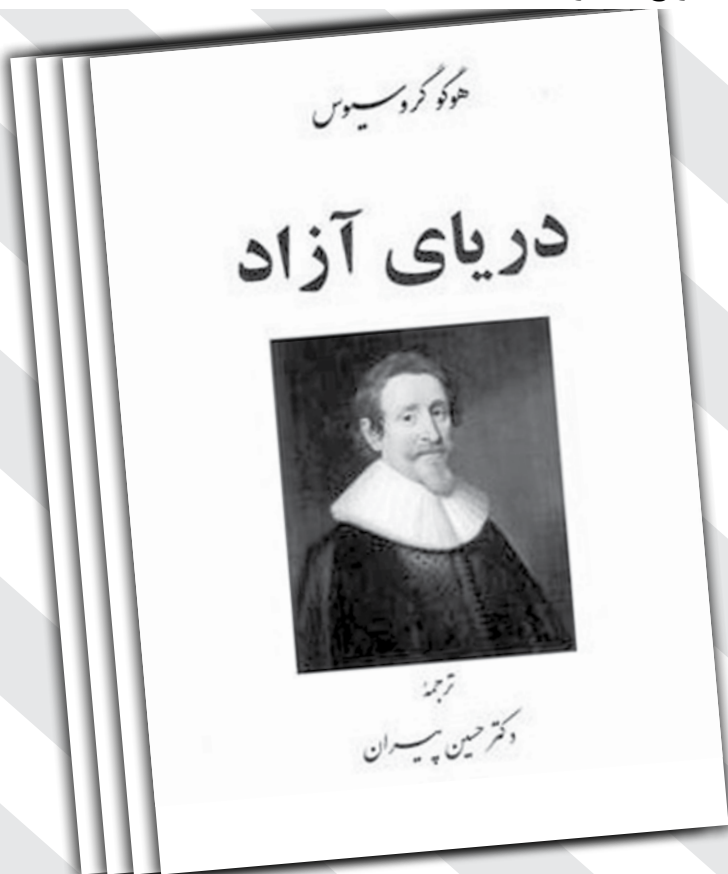
تعهدات پیمانکار

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

دریای آزاد Mare Liberum

ناشر: شهر دانش

تاریخ انتشار: ۱۳۹۰



بر همگان دانسته است که هر دانشجو و پژوهشگر، الفبای حقوق بین الملل را با نام گروسیوس به عنوان پدر حقوق بین الملل فرا می گیرد. اطلاق عنوان پدر به هوگو گروسیوس هلندی از آن روی کمتر مورد اعتراض قرار گرفته است که وی بیش از چهار صد سال قبل، در سال ۹۸۳ هجری شمسی مطابق با ۱۶۰۴ میلادی، رساله‌ای با نام دریای آزاد نگاشت که به زعم بسیاری از صاحب نظران تاریخ حقوق بین الملل، این رساله اولین متن و نص در حقوق بین الملل نوین محسوب می شود. این کتاب به خوبی اهمیت دریاها و اقیانوس ها را به عنوان مهم ترین راه های مواصلاتی ملل مختلف، و ضرورت استقرار نظم و قانون در این مناطق را به تصویر کشیده است. انعکاس مطالب این رساله در مفاد کنوانسیون های چهارگانه ۱۹۵۸ ژنو و کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها با کمی تأمل قابل کشف می باشد.

رساله دریای آزاد گروسیوس سرآغاز پیدایش حقوق بین الملل نوین و یا دست کم نقطه برجسته توسعه حقوق بین الملل قلمداد می شود.

دوره آموزشی آنلاین Energy Efficient Ship Operation

در سال ۲۰۱۱ میلادی، سازمان بین المللی دریانوردی (IMO) با توجه به قطعنامه MEPC ۶۲/۲۰۳ مجموعه ای از اقدامات فنی و عملیاتی را به تصویب رساند که بر اساس آن چارچوب کارآیی انرژی (Energy Efficiency) برای شناورها مشخص شد.

در سال ۲۰۱۳، سازمان بین المللی دریانوردی و دانشگاه جهانی دریانوردی (World Maritime University - WMU) بسته آموزشی تربیت مدرس برای "انرژی کارآمد در عملیات کشتی (Energy Efficient Ship Operation)" را با تمرکز بر مدیریت کشتی و مسائل عملیاتی و توجه به انتشار گازهای گلخانه ای از کشتی ها (Greenhouse Gas Emissions - GHG) طراحی و منتشر کردند. این بسته آموزشی با هدف تربیت مدرس به منظور گسترش این حوزه جدید و در حال توسعه تهیه شده بود.

در سال ۲۰۱۵، بسته آموزشی فوق توسط IMO و مؤسسه مشاوره ای (Energy & Emissions Solutions - EnEmSol) با ملحوظ داشتن کلیه اطلاعات و مقررات جدید مورد بازنگری و به روزآوری قرار گرفت. بسته آموزشی حاضر، نسخه به روزآوری شده آن است که هم اینک از طریق لینک زیر به صورت رایگان قابل دانلود و بهره برداری است.

<http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/PollutionPrevention/AirPollution/Pages/IMO-Train-the-Trainer-Course.aspx>

این مجموعه که شامل مطالب، پوسترها و تمرین های مرتبط و گوناگون می باشد، نحوه اجرای مقررات فصل ۴ از ضمیمه ۶ کنوانسیون مارپول ارائه می دهد. همچنین بیانگر مفهوم و نتایج فنی و عملیاتی اجرای این مقررات برای طراحان کشتی، سازندگان کشتی، شرکت ها و دریانوردان است. این دوره به گونه ای طراحی شده که علاوه بر ارتقاء سطح دانش افراد، این قابلیت را به دانش آموختگان می دهد که به عنوان مدرس، این دوره را به سایر متقاضیان ارائه دهند.



اولین کشتی خودران جهان رونمایی شد

ارتش آمریکا ملحق شود. علت نام‌گذاری آن به عنوان شکارچی دریا، قدرت بالای این کشتی در تشخیص زیردریایی‌ها است. ساخت این کشتی تمام روباتیک اقیانوس‌پیما ۲۰ میلیون دلار هزینه به همراه داشته است؛ ضمن اینکه هزینه عملیاتی آن روزانه ۱۵ هزار تا ۲۰ هزار دلار اعلام شده است.

به گفته مسئولین سازمان «دارپا» آمریکا، این کشتی خودران به طول ۴۰ متر و نام آن «شکارچی دریا» است که با بهره بردن از یک نرم‌افزار روباتیک پیشرفته قادر به گشت‌زنی در سطح اقیانوس‌ها به مدت ۳ ماه بدون نیاز به خدمه و کنترل از راه دور است. قرار است این کشتی به ناوگان نیروی دریایی

سازمان نظامی «دارپا» آمریکا کشتی‌ای را طراحی کرده است که به صورت خودکار قادر به دریانوردی است. این کشتی منحصربه‌فرد همچون اتومبیل‌های خودران شرکت گوگل بدون راننده قادر به گشت‌زنی است و از این حیث در جهان بی‌رقیب محسوب می‌شود.

بوئینگ از زیردریایی خودران رونمایی کرد

داشتن سیستم برق‌رسانی قابل شارژ هابیرید می‌تواند ماه‌ها در اعماق آب کار کند. همچنین این زیردریایی به گونه‌ای ساخته شده است که می‌تواند بدون استفاده از شناورهای سطحی به ساحل بازگردد؛ ضمن اینکه بعد از جمع‌آوری اطلاعات به صورت خودکار به سطح آب می‌آید و آنها را به کاربر خود انتقال می‌دهد.

قرار است آزمایشات اولیه بر روی این زیردریایی در تابستان سال جاری میلادی در سواحل کالیفرنیا انجام بگیرد.

زیردریایی به گونه‌ای طراحی شده است که به صورت اتوماتیک در اعماق آب به جستجوی اطلاعات برای اهداف نظامی و علمی بپردازد. زیردریایی Echo Voyager با

طول این زیردریایی ۱۵/۵ متر است و از دو بخش به نام‌های Echo Ranger به طول ۵/۵ متر و Echo Seeker به طول ۹/۸ متر ساخته شده است. این

شرکت هواپیمایی بوئینگ که به عنوان سازنده هواپیماهای پیشرفته در جهان معروف است، این بار از محصول جدید خود که یک زیردریایی است، رونمایی کرد.



صعود یک پله‌ای ایران در بین غول‌های کشتیرانی دنیا

جدیدترین رده‌بندی شرکت‌های کشتیرانی کانتینری برتر دنیا حاکی از آن است که مرسک دانمارک همچنان برترین شرکت کشتیرانی دنیا است، کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران (IRISL) نیز با صعود یک پله‌ای در جایگاه بیست‌ودوم برترین‌ها قرار گرفت. مطابق جدیدترین گزارش یک شرکت تحقیقاتی اروپایی در ماه مارس ۲۰۱۶ میلادی شرکت مرسک دانمارک با ۵۸۳ فروند کشتی و ظرفیت سه میلیون و ۵ هزار TEU کانتینر کشتیرانی برتر دنیا شد. شرکت سوئیسی MSC با در اختیار داشتن ۴۹۰ فروند کشتی و ظرفیت دو میلیون و ۶۶۷ هزار و ۹۷۲ TEU کانتینر در رتبه دوم شرکت‌های برتر کشتیرانی جهان قرار گرفت. شرکت فرانسوی CMA CGM با ۴۵۲ فروند کشتی و ظرفیت حمل یک میلیون و ۷۹۸ هزار و ۴۵۲ TEU کانتینر در رتبه سوم برترین شرکت کشتیرانی دنیا جای گرفت.

در رده‌بندی جدید شرکت چینی COSCO توانسته پس از ماه‌ها شرکت‌های تایوانی اورگرین و هاپاگ لوید آلمان را پشت سر بگذارد. بر این اساس شرکت چینی COSCO که مهرماه سال گذشته ۱۶۵ فروند کشتی و ظرفیت ۸۷۰ هزار و ۴۸۴ TEU کانتینر داشت با افزایش بیش از ۱۰۰ فروندی کشتی‌هایش به ظرفیت حمل یک میلیون و ۵۴۱ هزار و ۳۰۹ TEU کانتینر رسید تا چهارمین شرکت برتر دنیا لقب بگیرد. در رده پنجم شرکت تایوانی اورگرین قرار گرفت. این شرکت ۱۸۸ فروند کشتی با ظرفیت ۹۳۰ هزار و ۲ TEU کانتینر دارد. هاپاگ لوید آلمان با ۱۷۳ فروند کشتی و ظرفیت ۹۲۸ هزار و ۶۲۲ TEU کانتینر در رتبه ششم برترین شرکت‌های کشتیرانی دنیا قرار گرفت. شرکت آلمانی Hamburg Sud Group در رده‌بندی ماه مارس ۲۰۱۶ با داشتن ۱۳۳ فروند کشتی و ظرفیت حمل ۶۴۶ هزار و

۱۳۹ TEU کانتینر رده هفتم را به خود اختصاص داد. Hanjin کره جنوبی با در اختیار داشتن ۹۹ فروند کشتی و ظرفیت حمل ۶۱۱ هزار و ۸۲ TEU کانتینر در رتبه هشتم قرار گرفت. شرکت چینی OOCL با ۱۰۵ کشتی و ظرفیت ۵۷۱ هزار و ۲۱ TEU کانتینر، UASC امارات با ۵۸ فروند کشتی و ظرفیت حمل ۵۴۹ هزار و ۱۲۴ TEU، شرکت ژاپنی MOL با ظرفیت ۴۵۷ هزار و ۵۳ TEU کانتینر، شرکت سنگاپوری APL با ۸۵ فروند کشتی و ظرفیت ناوگان ۵۳۱ هزار و ۷۳۰ TEU کانتینر و شرکت یانگ مینگ تایوان با ۹۷ کشتی و ظرفیت ۵۱۶ هزار و ۱۰۲ TEU کانتینر به ترتیب در رده‌های نهم تا سیزدهم برترین شرکت‌های کشتیرانی دنیا قرار گرفتند. NYK Line ژاپن، Hyundai M.M کره جنوبی، Line آمریکا و PIL استرالیا نیز به ترتیب در رتبه‌های چهارده تا هیجدهم برترین

غول‌پیکرترین کشتی تفریحی جهان به آب انداخته شد





شرکت‌های کشتیرانی کانتینری جهان در ماه مارس قرار دارند. شرکت Wan Hai با داشتن ۸۷ کشتی و ظرفیت ۲۰۹ هزار و ۱۸۱ TEU کانتینر، رتبه نوزدهمین شرکت‌های برتر کشتیرانی دنیا را کسب کرد.

X-Press Feeders Group انگلیس با ۹۱ کشتی و ظرفیت ۱۳۶ هزار و ۴۳۸ TEU بیستم شرکت برتر کشتیرانی دنیا شد. شرکت سنگاپوری KMTC با ۵۶ فروند کشتی به ظرفیت حمل ۱۰۷ هزار و ۴ TEU کانتینر در رده بیست و یکم برترین شرکت

کشتیرانی دنیا قرار گرفت. در رده بیست و دوم برترین شرکت‌های کانتینری دنیا نیز شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران (IRISL) قرار گرفته است. IRISL در ماه فوریه میلادی در رده بیست سوم برترین‌ها قرار داشت.

این کشتی در ماه مه سال ۲۰۱۶ مورد بهره برداری تجاری قرار می‌گیرد. ازهم‌اکنون صدها کابین کشتی برای اولین سفر فروخته شده است.

بزرگ‌ترین کشتی تفریحی جهان به منظور آزمایش‌های فنی در بندر Saint-Nazaire فرانسه به آب انداخته شد.

این کشتی که "هارمونی دریاها" نام گرفته با ۳۶۲ متر طول و ۱۶ طبقه با آغاز بهره‌برداری تجاری خواهد توانست هشت هزار مسافر و خدمه را هفته‌ها و یا ماه‌ها بر آب‌های اقیانوس‌های جهان به دوردست‌ترین سواحل تفریحی جهان ببرد.

این کشتی که به شرکت آمریکایی "رویال کارائیب" تعلق دارد قرار است پس از آزمایش‌های مهندسی فنی و دریایی در ماه مه سال جاری به کارفرمایان آمریکایی تحویل داده شود.

این غول اقیانوس‌پیما گنجایش پنج هزار و ۴۷۹ نفر مسافر، دو هزار و ۷۴۷ کابین، دو هزار و ۳۹۸ خدمه، ۲۲۷ هزار و ۷۰۰ تن وزن دارد.

این کشتی فرانسوی حتی دارای زمین‌های بسکتبال و زمین کوچکی برای بازی گلف است. در عقب کشتی یک سرسره آبی ساخته شده که از هر ده عرشه آن عبور می‌کند و طولانی‌ترین سرسره آبی در چنین کشتی‌هایی است.

این کشتی به قیمت یک میلیارد یورو در ماه مه به سفارش‌دهنده آن تحویل داده می‌شود. در حال حاضر آخرین آزمایش کشتی تفریحی فرانسوی در جریان است.

هزینه ساخت "ارمونی دریاها" در بندر فرانسوی Saint-Nazaire نهصد میلیون یورو اعلام شده است.





ShipManager software enhancement

DNV GL has introduced the latest version of its ShipManager software.

This includes the safety management reporting module with a new and flexible user interface, increasing efficiency and optimising processes to improve safety at sea.

“Many shipping companies are using one standard form for all types of safety management reporting, which usually does not provide optimal flexibility, oversight and efficiency,” said Rune Lyngaas, DNV GL’s head of product management, Maritime Software.

Paris MOU statistics show that there were 1797 recorded deficiencies related to the ISM (International Safety Management) Code in 2015. Furthermore, there was an increase of detainable ISM deficiencies, compared with 2014. This proves there is a need for improved safety culture and data smart QHSE solutions to reduce the risk of incidents, accidents and costly delays, the class society said.

The safety management reporting module in ShipManager QHSE allows users to take control of the reporting process

with customisable forms and streamlined processes. The module supports improved efficiency, minimises the need for costly on board training and allows effective follow-up of improvements. It also provides flexibility and ease of use with a revamped and highly intuitive user interface. “With this new version the crew only sees what is relevant for each specific report, by allowing customers to tailor-make each form according to their specific needs,” said Lyngaas.

The new system is built on the same technology as the recently released risk manager module. “The new look and feel of the Safety Management Reporting Module demonstrates the direction we are going with the entire ShipManager Suite. This is just the beginning,” Lyngaas explained.

The improvements and features in the ShipManager 2.2.2 release have been developed based on input from the users to improve the usability and effectiveness of the system.

Source: TankerOperator Newsletter – 01 April 2016

NITC rejoins INTERTANKO

NITC has rejoined INTERTANKO as a full member, provided that the company can meet the association's membership criteria.

The decision is reported to have been conveyed in a letter written by INTERTANKO chairman, Nikolas Tsakos, to NITC Managing Director, Ali-Akber Safaei, an Iranian news agency said.

NITC's return to the association comes after several years of suspension through the US and EU sanctions, which were lifted in January.

INTERTANKO'S general counsel Michele White explained in a statement, "NITC were long standing members of INTERTANKO, prior to the introduction of EU and US nuclear-related sanctions.

"With the recent lifting of these sanctions, INTERTANKO is pleased to be able to welcome them back as members, provided they are able to meet the membership criteria.

"This requires them to have International Group P & I insurance cover (or equivalent) and to be classed with a member of the International Association of Classification Societies (IACS). NITC anticipate that they will be able to meet these requirements in the near future," she said.

In a separate move, Tehran has issued claims for unpaid dues for oil, which were put on hold due to the sanctions. For example, Iran has asked India to clear its past oil debt amounting to over €6 bill within six months, the IRNA news agency said.

Indian Oil Corp (IOC), which allegedly owes over \$400 mill to Iran, may be the second in the queue followed by smaller payments by HPCL-Mittal Energy (HMEL) and Hindustan Petroleum Corp, NITC reportedly said.

Source: TankerOperator Newsletter – 12 Feb 2016





Iran seeks \$2.5 Billion to modernise its Oil Tankers

Iran is seeking \$2.5 billion investment to modernise its oil tankers fleet following the lifting of sanctions against Tehran, Managing Director of National Iranian Tanker Company (NITC) was quoted as saying by state news agency IRNA on 2 April 2016.

Iran emerged from years of economic isolation after crippling sanctions were lifted in January in return for Tehran complying with steps to curb its nuclear ambitions.

Reuters reported on January that two Chinese firms were pushing for multi-billion dollar deals with Iran to modernise its shipping fleet and build a high-speed railway.

“To expand Iran’s oil tanker activities, \$2.5 billion will be invested in it,” said Ali Akbar Safaei, Managing Director of National Iranian Tanker Company (NITC).

NITC has around 70 tankers but many of them are ageing and require valid insurance, testing, inspection and certification, known as ship classification, to be able to ply international waters again.

Safaei said that NITC was the first Iranian company that has managed to rent its ships to foreigners after the lifting of sanctions.

Source: www.marineinsight.com



BV slashes design review times

Classification society Bureau Veritas has dramatically slashed structural computational and verification times.

The reduction in the time needed to check the structure, sea-keeping and stability of new vessels and floating offshore units is being delivered through the use of a powerful 3D model, which links directly to BV's entire VeriSTAR suite of calculation tools.

Philippe Donche-Gay, BV's Executive Vice President, Marine & Offshore Division, said, "The power and ease of use of our new modeling software enables us to build a detailed 3D model of the proposed vessel very quickly, much more quickly than has ever been achieved before.

"That model interfaces directly with all our tools, meaning no data has to be entered twice, saving time and improving accuracy. Ship designers, shipyards, shipowners and offshore operators are going to benefit from

major time and cost savings, as we move our entire design and plan approval onto this new digital platform," he said. BV's new system is based on a partnership with France's Dassault Systèmes by which BV will use Dassault's 3DEXPERIENCE platform to speed the creation of detailed 3D models of ships and floating offshore units.

The model allows end-to-end calculation without data re-entry through all the analysis and design phases and will then facilitate the construction by simplifying the order of steel cutting. Following this, it will create a digital twin of the vessel or unit and be maintained in an as-is state for the life of the unit. This will facilitate maintenance and repair or conversion decisions, BV said.

A pilot project with the Chinese design institute SDARI has been completed. Two new Aframax and Suezmax tanker

projects from SDARI were modeled by using the new 3D platform. The models were then automatically transferred into BV's structural calculation software VeriSTAR Hull, in which the latest CSR Rules for oil tankers are fully integrated.

This process enabled the designer to check compliance with the CSR Rules in a very quick, powerful and easy way, BV claimed.

Donche-Gay said, "What's different about this new platform, and what creates the time and cost saving, is the power of the modeling software. We now only have to build one model and we do not have to create multiple data sets to use different tools for hull strength, stability and other vital calculations. We also improve traceability in-house as there is only one data entry."

Source: TankerOperator Newsletter, 24 March 2016

“It has been very encouraging to see States which had previously found it difficult to reach binding agreement on climate change measures bring the spirit of the Paris Agreement to IMO this week. The unanimous agreement to take forward a mandatory data collection system for ships’ fuel consumption is a significant step. It will provide a solid basis on which to consider, armed with information, whether further measures may be required in future to mitigate GHG emissions from shipping,” Mr. Lim said.

He added, “I would like to commend the Member States of IMO for once again showing their willingness to work collaboratively for the greater good. On World Earth Day, and the day the Paris Agreement is being signed by world leaders in New York, we are pleased to announce another of IMO’s continuing efforts to protect the world’s oceans and climate.”

To date, IMO is the only Organization to have adopted energy-efficiency measures that are legally binding across an entire global industry. Mandatory energy efficiency standards for new ships, and mandatory operational measures to reduce emissions from existing ships, entered into force in 2013, as amendments to MARPOL Annex VI. Thanks to those new measures, by 2025 all new ships built will be 30 percent more energy efficient than those built in 2013.

“The work in the MEPC 69th session shows IMO’s strong commitment, as the global regulator of the shipping industry, to continue its work to address GHG emissions from ships engaged in international trade. IMO has a major role to play in ensuring that the positive momentum towards climate change mitigation is translated into tangible and lasting improvements in people’s lives,” Mr. Lim said.

Source: IMO website

Verification of tonnage figures for BWM Convention completed

Further ratifications needed



The process to verify global tonnage figures in order to assess entry into force criteria for the Ballast Water Management (BWM) Convention has now been completed.

Forty-seven countries have now ratified the BWM Convention, substantially more than the 30 required, but their combined fleets comprise 34.35 per cent of global tonnage, just under the 35 per cent required for entry into force.

IHS Maritime & Trade provided IMO with verified tonnage figures as of 31 December 2015.

IMO Secretary-General Kitack Lim reiterated his request to countries that have not already done so, to ratify the BWM Convention as soon as possible in order to establish a certain date for entry into force, which will facilitate the work to make any necessary amendments to the BWM convention.

Source: IMO website



and address greenhouse gas emissions from international shipping. If so, proposed policy options would then be considered.

Under the system, ships of 5,000 gross tonnage and above will be required to collect consumption data for each type of fuel they use, as well as other, additional, specified data including proxies for transport work. The aggregated data will be reported to the flag State after the end of each calendar year and the flag State, having determined that the data has been reported in accordance with the requirements, will issue a Statement of Compliance to the ship. Flag States will

be required to subsequently transfer this data to the IMO Ship Fuel Consumption Database.

IMO would be required to produce an annual report to the MEPC, summarizing the data collected. Data would be anonymized so individual ship data would not be recognized.

The draft mandatory data collection requirements will be put forward for adoption at the 70th MEPC session in October this year and could enter into force in 2018.

The data collection system is enshrined in draft amendments to the International Convention for the Prevention of

Pollution from Ships (MARPOL), which were approved by the 69th session of the MEPC, meeting at IMO Headquarters in London from 18 to 22 April.

Following a wide-ranging discussion on future work to further address greenhouse gas emissions from ships, the Committee agreed to hold a working group at MEPC 70 for an in-depth debate.

The MEPC welcomed the Paris Agreement on Climate Change and recognized it as a major achievement by the international community. It also unanimously recognized IMO's own role in mitigating the impact of GHG emissions from international shipping and acknowledged the current efforts and the measures already introduced by IMO to enhance the energy efficiency of ships.

IMO Secretary-General Kitack Lim hailed the approval of the data collection amendments as a significant contribution to the ongoing work by the international community to mitigate climate change, and welcomed the positive spirit in which Member states had approached the discussion.





IMO takes further action on climate change

Organization agrees mandatory system for collecting ships' fuel consumption data

The Marine Environment Protection Committee (MEPC) of the International Maritime Organization (IMO) has approved mandatory requirements for ships to record and report their fuel consumption, in a move that sends

a clear and positive signal about the Organization's continuing commitment to climate change mitigation.

The mandatory data collection system is intended to be the first in a three-step process in which analysis of the data

collected would provide the basis for an objective, transparent and inclusive policy debate in the MEPC. This would allow a decision to be made on whether any further measures are needed to enhance energy efficiency

protection from international shipping. This ecologically important sea area is already on the UNESCO World Heritage list.

The Philippines is expected to submit its proposal for an “Area To Be Avoided” (ATBA) for all ships of 150 GT and above in the proposed PSSA to the Sub-Committee on Navigation, Communications, Search and Rescue (NCSR), for adoption by the Maritime Safety Committee (MSC). The PSSA could then be formally designated by MEPC 71 in spring 2017.

Energy efficiency of international shipping

The Energy-Efficiency Design Index (EEDI) for new ships and associated operational energy-efficiency measures for existing ships became mandatory in 2013, with the entry into force of relevant amendments to MARPOL Annex VI. The regulations require IMO to review the status of technological developments and, if proven necessary, amend the time periods and the EEDI reference line parameters for relevant ship types and reduction rates.

Data received by the IMO Secretariat identifies that so far nearly 1,200 ships have been certified as complying with the new energy-efficiency design standards.

The MEPC considered an interim report of its correspondence group reviewing the status of technological developments relevant to implementing Phase 2 of the EEDI regulations. Following consideration, the Committee instructed the group to continue considering the status of technological developments for ro-ro cargo ships and ro-ro passenger ships and to make recommendations to MEPC 70 on whether the time periods, the EEDI reference line parameters for relevant ship types and the reduction rates (in regulation 21 of MARPOL Annex VI) should be retained or, if proven necessary, amended.

Fuel oil quality

The report of a correspondence group established to consider possible quality-control measures prior to fuel oil being delivered to a ship was considered by the MEPC. Following discussion, the Committee encouraged the fuel oil supply industry to develop draft best practice for fuel oil providers and submit this best practice to the Committee for consideration at a future session.

The Committee also agreed that best practice for fuel oil purchasers/users and Member States/coastal States should be developed and instructed the correspondence group to continue

its work on this guidance. The Committee decided not to continue its consideration of the adequacy of the current legal framework in MARPOL Annex VI.

Decision on sulphur limit to take place at MEPC 70

The MEPC agreed in principle to take a decision at MEPC 70 on the implementation date for the global 0.50% m/m sulphur cap for fuel oil, based on the outcome of a review which is due to be submitted to that session.

The MARPOL regulation limiting sulphur oxide emissions from ships provides for a 0.50% global cap to be implemented on 1 January 2020, but also requires a review of the availability of the required fuel oil to be carried out and concluded by 2018. Depending on the outcome of the review, the implementation date could be deferred to 1 January 2025.

A Steering Committee consisting of 13 Member States, one intergovernmental organisation and six international non-governmental organizations is overseeing the review.

“Port reception facilities – How to do it” approved

An updated version of the manual “Port reception facilities – How to do it” was approved.

Source: IMO website





adoption.

The Committee granted Final Approval to three further ballast water management systems that make use of active substances bringing the number of type-approved systems to 65.

Meanwhile, the correspondence group

on the review of the Guidelines for approval of ballast water management systems (G8) was re-established to continue its work.

Designation of Philippines Tubbataha Reefs as a Particularly Sensitive Sea Area

The MEPC approved, in principle, the designation of the marine area known as the Tubbataha Reefs Natural Park, located between the islands of the Philippines and North Borneo, as a Particularly Sensitive Sea Area (PSSA), in order to provide special



Ballast Water and Sediments (BWM Convention), 2004, is very close to reaching its entry into force criteria and welcomed the efforts being made by a number of States to ratify the treaty in the near future. To date, 49 States with an aggregate of 34.79% of the world's

merchant fleet tonnage have acceded to the Convention. The entry into force criteria requires 35% of world tonnage. The Convention aims to prevent the global spread of invasive aquatic species through ships' ballast water and sediments.

The MEPC approved draft amendments to regulation B-3 of the Convention relating to the time scale for implementation of the requirements, to be held in abeyance and circulated on entry into force of the BWM Convention for subsequent



proposed policy options would then be considered.

Reduction of GHG emissions from ships

The MEPC welcomed the Paris Agreement under the UNFCCC and recognized the role of IMO in mitigating



the impact of GHG emissions from international shipping. Following a wide-ranging discussion on future work to further address greenhouse gas emissions from ships, the Committee agreed to establish a working group at MEPC 70 for an in-depth debate on how to progress the matter.

Adoption of amendments to MARPOL

The MEPC adopted amendments to MARPOL and the NOX Technical Code 2008, with expected entry into force on 1 September 2017:

- amendments to MARPOL Annex II, appendix I, related to the revised GESAMP hazard evaluation procedure;

- amendments to MARPOL Annex IV relating to the dates for implementation of the discharge requirements for passenger ships while in a special area, i.e. not before 1 June 2019 for new passenger ships and not before 1 June 2021 for existing passenger ships;

- amendments to MARPOL Annex VI regarding record requirements for operational compliance with NOX Tier III emission control areas;

- amendments to the NOX Technical Code 2008 to facilitate the testing of gas-fuelled engines and dual fuel engines.

Establishment of effective dates for the Baltic Sea Special Area

The MEPC agreed to establish the effective dates for the application of

the Baltic Sea Special Area under MARPOL Annex IV (Prevention of pollution by sewage from ships).

In the special area, the discharge of sewage from passenger ships will generally be prohibited unless the ship has in operation an approved sewage treatment plant that meets the applicable additional effluent standards for nitrogen and phosphorus in accordance with the 2012 Guidelines on implementation of effluent standards and performance tests for sewage treatment plants (resolution MEPC.227(64)).

The dates are: for new passenger ships, on 1 June 2019; for existing passenger ships other than those specified below, on 1 June 2021; and for existing passenger ships en route directly to or from a port located outside the special area and to or from a port located east of longitude 28°10' E within the special area that do not make any other port calls within the special area, on 1 June 2023.

An MEPC resolution adopting the effective dates encourages Member Governments, industry groups and other stakeholders to comply immediately on a voluntary basis with the Special Area requirements for the Baltic Sea Special Area.

Implementation of the BWM Convention

The MEPC noted that the International Convention for the Control and Management of Ships'

Marine Environment Protection Committee (MEPC), session 69th

18-22 April 2016



Meeting summary

Mandatory system for collecting ships' fuel consumption data approved

The MEPC approved mandatory requirements for ships to record and report data on their fuel consumption

together with additional data on proxies for the “transport work” undertaken by the ship.

The mandatory data collection system is intended to be the first step in a three-step process in which analysis of the data collected would provide the

basis for an objective, transparent and inclusive policy debate in the MEPC. This would allow a decision to be made on whether any further measures are needed to enhance energy efficiency and address greenhouse gas emissions from international shipping. If so,

Edition Para 26.1.3 – Electrical Storms advises “When an electrical storm is anticipated in the vicinity of a tanker or terminal the following operations must be stopped, whether or not the ship's cargo tanks are inerted: handling of volatile petroleum, handling of non-volatile petroleum in tanks not free of hydrocarbon vapour.” Similar – but not identical – advice can be found in the ICS Tanker Safety Guide (Chemicals). Although the ship's SMS reminded officers to monitor the weather conditions and stop the operation in

such as lightning discharges. All cargo handling, tank cleaning and ballasting operations should be suspended on the approach of an electrical Storm.”).

■ The cargo tanks were neither inerted nor purged with nitrogen prior to loading as neither the ship nor the loading berth had nitrogen-inerting capabilities.

■ Closed-loop loading of methanol was not adopted at the terminal. Loading in this manner would have resulted in methanol vapours being returned to the terminal, rather than

■ Weather should be monitored per the ISGOTT and ICS Guide for electrical storm activity when loading/discharging cargoes involving flammable vapours, especially in tropical areas prone to severe electrical storms.

■ Both the terminal and the ship should have procedures in place requiring the immediate stoppage of cargo operations in the event of an electrical storm and describing the procedures to be followed; these need to take into account the terminal/



the event of an electrical storm, this storm took the ship's crew by surprise. The P/V valves and associated flame arresters did not prevent the passage of flame into the tank (Note SC.1/Circ.677 Revised Standards for the Design, Testing and Location of devices to Prevent the Passage of Flame into Cargo Tanks in Tankers paragraph 1.2.7 states "These Standards do not include consideration of sources of ignition

being vented through the P/V valves.

■ While there can be no certainty that either inerting prior to loading or closed-loop loading with vapour return to the terminal would have prevented fire in the event of a sudden electrical storm hitting the ship, they may well have limited the consequences.

What can we learn?

ship interface and the respective responsibilities of the terminal and ship's personnel.

■ Ship/Shore Safety Checklists set out in the ISGOTT and ICS guide should be carefully followed before and during cargo operations.

Who may benefit?

Ship and terminal operators.

Source: IMO website

to port. The ship lost some speed and started to turn to port. The efforts to keep the course in the channel were unsuccessful, and the speed decreased even more. Then banging was heard, the steering alarm sounded and the rudder stopped responding (due to broken steering gear).

The ship had stranded on a sandbank at the side of the channel just outside the breakwaters, and cracks in the hull were soon discovered. The ship then broke in two. Fuel oil was removed and the ship was eventually sunk offshore.

Why did it happen?

■ When planning the voyage, the increased draught due to the ship's movements caused by the swell, was

not taken into account.

■ The ability to manoeuvre a ship is considerably reduced when under-keel clearance is below half the ship's draught. Bank interaction also negatively affects a ship's manoeuvrability.

■ The actions of the master, such as his request for full speed and full rudder angle, increased the loss of control of the ship, since the ship was moving in a narrow channel with little clearance underneath and at the sides.

■ The pilot disembarked the ship before the ship left the channel increases risk.

What can we learn?

■ Allowing the pilot to leave before

the ship has reached the pilot station may impact on navigational safety.

■ Masters and officers of the watch should be aware of the impact of bank interaction and squat when increasing speed and manoeuvring in shallow and/or confined water.

■ Dealing with several nationalities may be difficult. A working language, understood by the master, pilot and bridge team should be agreed prior to pilotage. If necessary, the IMO Standard Maritime Communications Phrases should be used.

Who may benefit?

Ship-owners, operators, crews and pilots.

11 EXPLOSION

Very Serious Marine Casualty:
Explosion in cargo area resulting in fatalities

What happened?

A 38,000 dwt product oil/chemical tanker was loading methanol. On completing first foot loading in all scheduled tanks, full loading commenced into 1P, 2P & S, and 6P & S tanks. When the quantity loaded into 6P & S tanks had reached 800 tons in each tank, loading was switched from 6P & S to 5P & S tanks, in line with the loading plan. At 0230 and about 30 minutes after this loading switch took place, an AB on deck reported a fire at the 1P tank P/V valve. The ship contacted the terminal and the loading was stopped. The delivery valves closed on 1P and 2P & S tanks within seven minutes of the fire being reported. Shortly afterwards, there was an explosion in tanks 1P and 2P & S followed by explosions in tanks 5P & S and 6P & S. Five crew members lost their lives and the ship became a constructive total loss (CTL).

Why did it happen?

■ CCTV footage showed that a lightning strike caused a fire at the 1P and 2 P & S tank P/V valves. The International Safety Guide for Oil Tankers and Terminals (ISGOTT) 5th



initiated quickly, the fire lasted for many hours and caused much damage. Three shore workers were injured, and another was later found deceased in the hold.

Why did it happen?

- The lack of a hot work permit procedure meant that no one had done a proper risk assessment for the work.

- The presence of shore workers may have confused the ship's officers, not realising that it was their responsibility to supervise shore workers as well as crew members.

- There was flammable material in the lower hold.

What can we learn?

- Ship's officers are responsible not only for supervising crew members, but also for shore workers conducting work on board the ship. Flammable material should be kept in appropriate compartments. The location and proximity of compartments containing flammable matter to hot work areas should be taken into account when hot work permits are issued.

- Fulfillment of hot work permit procedures should include a safety assessment, making it easier to handle the risks identified.

- A ship's safety management system is not just a paperwork exercise; it is done to ensure the safety of the ship and crew.

Who may benefit?

Ship-owners, operators, crews and shore workers.

9 ENGINE FAILURE

Very Serious Marine Casualty: Engine failure and grounding resulting in ship loss

What happened?

Although the chief engineer was concerned about high exhaust gas temperatures, a dry cargo ship departed for a long trans-ocean voyage. After a couple of weeks, the exhaust gas temperature increased and, consequently, the engine speed was

reduced. Eventually, the engine was stopped for detailed inspection and investigation. This revealed broken rings on almost all of the pistons and also determined that the fuel injectors did not work properly. The ship was adrift for several days while the engine crew worked on the problem. Many attempts were made to start the engine again, but it would not start.

Meanwhile, there was ongoing correspondence between the ship and the management company. After a few days, the master was informed that tug assistance had been ordered. At about the same time, the ship was approaching the shore and could drop anchor. When the tug arrived, the weather had become worse and attempts to connect the towing gear were unsuccessful. The ship started to drag anchor and later grounded. The crew eventually abandoned the ship by helicopter.

Another tug tried to connect to the ship, and succeeded. However, the ship was not allowed to stay within the exclusive economic zone, and finally sank some 100 miles off the coast in a water depth of 1000 metres.

Why did it happen?

- The investigation did not confirm the exact cause but suggested that the quality of bunkers, together with a permanent shortage of new fuel injectors and other spare parts, had a significant impact.

- The actions of the master were professional and adequate. However, as problems increased, there seems to have been too much time spent on communication with the company and too many parties were involved in decision-making. This caused the master to not fully appreciate the risks of the situation.

- The engine crew had not fully appreciated that the outcome of the situation relied on their completing the work efficiently.

What can we learn?

- Concerns and suspicions should be taken seriously and investigated satisfactorily before departing port.

An adequate stock of spare parts should be kept on board, especially when concerns have been raised.

- Proper equipment and, in this case, proper quality of bunkers are essential for a safe voyage. If money is saved by using lower quality products, actions should be taken in advance to be able to handle problems that may consequently arise.

- Focus should be kept on the important issues. The master, being at the scene, should be given the support necessary to reflect and validate the situation on site frequently. This validation should then guide how the engine crew should plan their job.

- The importance of internal crew communications.

Who may benefit?

Ship-owners, operators and crews.

10 GROUNDING

Very Serious Marine Casualty: Grounding leading to ship loss

What happened?

A bulk carrier was loading coal. Once loaded, the ship prepared to depart shortly before lunchtime with a pilot and a training pilot on board. All communications between the pilot and tug masters were in their native language. All communications between the crew were in their native language, which differed from that of the pilot and the tug master. The master, who was experienced and had been working on the ship before, had returned from leave the day before. He felt comfortable enough to agree to the pilot disembarking before the ship had passed the breakwaters.

The ship was proceeding at about 8 knots when the engine was put to full ahead. The ship, still being in the channel, started to deviate slightly to starboard. The master ordered hard



■ Consideration should be given within the SMS on how new crew members can be informed of any novel or unusual equipment installed in the ship, especially when it involves high-risk installations such as fuel systems.

■ Whenever intending to carry out tasks involving a deviation from established work procedures it is particularly important to do a full risk assessment prior to starting the task; all crew members carrying out the task should be fully briefed.

Who may benefit?

Ship-owners, operators, crews, and surveyors.

8 FIRE

Very Serious Marine Casualty: Fire during hot work resulting in a fatality

What happened?

A general cargo ship was loaded with large machinery and metallic construction material. The cargo in the lower hold had been secured with wooden blocking and bracing using ropes, wires and turnbuckles.

Securings on hatches and tween deck also included welded items.

At the discharge port, workers from ashore were contracted to cut off the lashings and securings. They were instructed by the ship's officer for the job, but a hot work procedure was not conducted in accordance with the ship's safety management system, and a hot work permit was not issued.

Some hours later, as the work went on, smoke was discovered coming from the hold. Though firefighting efforts were



Explosion in a fuel oil tank resulting in a fatality

What happened?

A bulk carrier was in port and had taken on bunkers. It was decided to completely drain a fuel oil settling tank because it contained fuel of poor quality. There was about 2.5 tons of heavy fuel oil in the tank. The flash point was said to be 82°C. The tank exploded. Five crew members were injured; one subsequently died. There was significant damage to the engine room and machinery.

Why did it happen?

■ The settling tank had been modified without approval of the flag Administration and class society. The original steam heating coils had been taken out of service and replaced with an internal electric heater, located 1.5 metres above the bottom of the tank. A second electric heater was fitted at a later date; this was located 0.7

metre above the tank bottom. These installations were not submitted to the classification society or flag Administration for approval. Both were equipped with automatic temperature control sensors which were located one metre above the tank bottom and set to maintain an oil temperature between 45-55°C. However, these needed to be submerged in the fluid to function. No other protective devices were fitted to the heaters to shut off the current in the event that the heater coils were not submerged in oil.

■ There was no low-level content alarm fitted to the tank, and the fuel level in the tank dropped below the level of one or both of the electric heaters without the engineers' knowledge. At the time of the explosion there was almost no fuel in the tank but the fuel heaters were still turned on. In such circumstances the temperature of the heater rod surface could rise above the

flash point of the fuel/air mixture and even to the point where the heating rod could rupture and cause an arc. The tank contained fuel oil vapour and air drawn down the vent pipe as the fuel was discharged. It was concluded that this mixture was ignited by one of the fuel heater rods.

■ There were no instructions on board for the electric fuel heating system and no information had been passed on to successive engineers.

What can we learn?

■ A full risk assessment should be made prior to undertaking any modifications to fuel systems. Drawings should be submitted to the classification society for approval. When modifications are made, after any necessary approval, records should be kept on board and any modifications to operating instructions should be incorporated into the ship's safety management system (SMS).

maintenance.

■ A telescopic stopper, which had been provided to keep the panel in place at varied open positions, had been removed by the stevedore operating the crane. The stopper was substituted with a wooden plank to create a wider opening of the panel that increased ventilation and allowed a clear view of the cargo hold.

■ The stevedoring company did not provide appropriate personal protective equipment for its employees for working in potentially hazardous areas.

■ The ship's staff did not ensure that all equipment was in good working order and free of any defects.

■ The ship's staff did not provide necessary information and instructions to stevedores about usage of ship's equipment prior to its use.

What can we learn?

■ The ship's staff should provide safe ship gear and equipment to stevedores, ensuring that it is in good working order and free of any defects.

■ The ship's staff should also provide necessary information and instructions to everyone working on board to ensure their safety while engaged in cargo handling operations. The safe working practices, the potential risks and the necessary safety measures while engaged in cargo handling operations must be provided.

■ Due to the intense nature of the work of the crane operator, special care should be taken to ensure adequate ventilation of crane cabins so that the crane operator is able to carry out the work accurately and efficiently in optimum environmental conditions.

■ Before putting any cargo gear in use, visual checks should be carried out to determine its serviceability. The manufacturer's pre-start and operation checklist for cargo cranes should be completed prior to cargo operations.

■ Risk assessments must be reviewed and explained to all personnel involved

in cargo operations. Where appropriate, when an additional risk assessment is necessary, this must be undertaken, documented and retained on record. Assessment must be sufficient and suitable.

■ The stevedoring company should provide adequate personal protective clothing, such as safety helmet, safety shoes and safety harness, to its employees. Stevedores should undergo periodic training of safe working practices of various cargo operations.

■ The stevedore team supervisor should meet with the ship's officer of the watch and obtain the necessary information and instructions to ensure the safety of his stevedores while they work on board the ship.

■ The stevedores deployed on board ship must not tamper with cargo crane fittings or remove components. Instead, any malfunction or defects of the ship's cranes or other equipment in use by stevedores should be reported directly to the ship's crew.

Who may benefit?

Seafarers, ship-owners, ship managers and stevedoring companies.

6 EXPLOSION

Very Serious Marine Casualty: Explosion of observation glass resulting in a fatality

What happened?

A bulk carrier was three months into its maiden voyage. An engineer on board was draining accumulated fluid from the main engine starting air receiver as part of a normal daily routine. The fluid drained into a drainage pot which was fitted with a toughened glass observation panel. The glass shattered and severely injured the engineer, who later died from the injuries sustained.

Why did it happen?

The observation glass and drainage pot were not fit for the purpose for which they were being used. The drainage pot was originally designed as an open-topped container with a

drainage line leading to an appropriate bilge. During the construction of the ship, at the request of the owner's representative, the drainage observation pot was modified by the shipbuilder to incorporate a toughened glass observation panel, the objective being to allow observation of the drainage without any splash-back. The modification could not withstand any significant build-up of pressure within the pot. The modifications were not submitted for classification society or flag Administration approval.

What can we learn?

■ Compressed air can store a lot of energy, especially at the storage pressure found in main engine starting air receivers (30 bars in this case). It needs to be treated with the utmost respect. Significant back pressure can occur in small bore, lengthy condensate drainage lines, especially if, in the case of effluent from a starting air receiver, the drained fluid contains any emulsified lubricating oil.

■ When making any design changes, an appropriate engineering analysis needs to be undertaken, especially for any modifications that effectively change an open drainage system into a pressurised closed one. Design validation and appropriate testing need to be undertaken. The classification society and flag Administration should be consulted and, if so directed, drawings submitted for approval.

■ During the final stages of a ship's construction, vigilance is needed by all parties concerned to ensure that any deviation from approved arrangements are carefully and appropriately addressed and agreed. Agreed changes should be recorded.

Who may benefit?

Ship builders, owners, operators, classification society surveyors, and crews.

7 EXPLOSION

Very Serious Marine Casualty:

Internal audits of all company ships should be carried out to ensure full compliance with the safety management system on the safe operation of cranes.

Crane operating crew need to be fully briefed and familiar with operating limitations.

■ The structure of a crane operator's cabin should be sufficiently reinforced or protected.

Who may benefit?

Ship builders, owners, operators, and

crews.

5 FATALITY

Very Serious Marine Casualty: Stevedore struck by falling crane cabin panel resulting in a fatality

What happened?

Two gangs of stevedores boarded the ship to load granite blocks. The ship's cranes, operated by the stevedores, were used for lifting the cargo. Stevedores were also deployed to stow the cargo and unhook the cargo sling. While

cargo loading was in progress, a crane cabin front view panel detached from its hinges and fell onto a stevedore, who was working in a cargo hold. The ship's emergency team was mustered to render immediate medical aid, and an ambulance was called. The victim was fatally injured and another stevedore in proximity received minor injuries.

Why did it happen?

■ The hinges of the panel frame had badly corroded due to a lack of



A general cargo ship proceeded to an anchorage to wait for the passing of adverse weather.

The following day, the weather conditions worsened and the ship started to drag anchor. Using the main engine, the master weighed anchor, then let go both the port and starboard anchors, but the ship continued to drag anchor towards a breakwater. The ship eventually grounded on the breakwater, damaging its hull. It then flooded, sank by the stern, and ended up on the sea bed with its bow above the water. Eleven of the 19 crew members on board lost their lives.

Why did it happen?

- ❑ The ship anchored on a lee shore.
- ❑ There was no protection from the wind and sea in the anchorage area, and the ship's anchored position was upwind of the breakwater.
- ❑ The master considered that letting go both anchors with 8-9 shackles of anchor cable would be sufficient to maintain the ship's position.
- ❑ The weather conditions were such that the ship was unable to maintain its position using anchoring equipment.
- ❑ There was no consideration of preparing to abandon the ship before it was too late to do so, and the crews were left to defend for themselves.

What can we learn?

- ❑ The dangers associated with anchoring on a lee shore where high winds are forecasted and the need to be familiar with the ship's anchoring capabilities and limitations.
- ❑ Be prepared for the possibility that weather conditions may be worse than forecasted.
- ❑ Vessel operators need to plan in advance the taking of other measures, including: engaging the main engine, manoeuvring to reduce the load on the anchoring equipment, weighing anchor and proceeding to sea.
- ❑ Ensure that preparations for an abandonment have been taken as early

as possible to allow for an orderly evacuation from the ship.

Who may benefit?

Ship-owners, operators and crews.

4 FATALITY

Very Serious Marine Casualty: Crew member hit by swinging crane hook resulting in a fatality

What happened?

A stevedore was using ship's cargo crane and grab to load cargo onto the ship. Upon completion of his daily shift, he left the crane with the grab connected and the boom in the horizontal position, and then disembarked. Later, the chief officer arranged for two crew members to disconnect the grab from the crane to place it in its designated stowage position on the starboard side. While one crew member was on the deck disconnecting the grab from the crane hook, the other crew member was operating the crane from the crane's cabin to facilitate the grab disconnection. During the course of the work, the weather deteriorated and the ship encountered a heavy swell, causing it to roll and pitch. While the hook was being hoisted by the crane, it swung and crashed into the lower half of the operator's cabin. The crew member inside the operator's cabin was badly injured and taken to hospital, where he was declared dead upon arrival.

Why did it happen?

- ❑ No risk assessment was conducted before the job was carried out. The crew were not familiar with the crane operating procedures.
- ❑ Despite receiving a forecast of deteriorating weather, the ship's crew proceeded with the crane operation, ignoring the hazard.
- ❑ No precautions were taken to avoid the hook swinging as a result of the ship rolling and pitching in the heavy swell.
- ❑ The crane operator's cabin structure failed to provide sufficient protection to the operator inside.
- ❑ There were no specific instructions

in the safety management system other than that the chief officer was to supervise the work on deck.

What can we learn?

- ❑ The importance of the risk assessment prior to work commencing.
- ❑ All crane operations should be closely monitored. Crane operations should not be allowed during heavy weather.
- ❑ Crane operations should be covered in the ship's safety management system.



1 FATALITY

Very Serious Marine Casualty:
Man overboard resulting in a fatality

What happened?

A large containership was at sea, rolling gently to about five degrees. The bosun decided (without being instructed, or requesting permission) to use the ship's gantry crane to shift some steel pipes from the deck to the engine-room. He climbed into the crane (trolley or basket) to remove the safety pins that stopped the trolley from moving while the ship was at sea. As soon as the bosun removed the pins, the trolley began to move in an uncontrolled manner towards the ship's side with the bosun in it. The trolley hit the end stops on the gantry, but they failed to stop the trolley, which, along with the bosun, fell into the sea. Manoverboard procedures were initiated and search and rescue operations were launched, but the bosun was not recovered and was presumed dead.

Why did it happen?

■ The bosun used the crane without permission of an officer and against the advice of the Able-Seaman who was assisting him.

■ The crane was being used at five degrees, its design angle of heel limit.

The safety mechanisms, which should have prevented the crane trolley from leaving the gantry, catastrophically failed.

What can we learn?

■ Lifting appliances should not be used without the appropriate permissions required in the ship's safety management system.

■ All lifting operations should be subject to planning, risk assessment and supervision.

■ Lifting operations when a ship is moving in a seaway should be approached and planned/risk assessed with extreme caution.

Who may benefit?

Ship-owners, operators and crews.

2 FATALITY

Very Serious Marine Casualty: Fall from height in a ballast water tank resulting in a fatality

What happened?

An officer, safety officer and crew member were proceeding to exit a ballast water tank. They had just completed an air quality inspection of the tank prior to its undergoing maintenance.

The crew member, who was to be the last person to exit the tank, was about one metre from the exit when he lost his

were there any brackets or strong points for securing safety equipment.

■ The crew member was carrying a gas detector (which he wore around his neck and which lay on his stomach) and a rope while climbing the ladder. As he tried to untangle the gas detector, he lost his grip and fell.

What can we learn?

■ Hazard and rescue assessments should be carried out prior to entering a confined space.

■ Safety procedures should be established and followed for use of ladders. These should include keeping



grip and fell approximately 10 metres. Although the crew member was treated in the tank, he succumbed to his injuries two hours later. It took four hours to cut an escape hatch by which the crew member could be recovered from the tank.

Why did it happen?

■ The design of the tank's access prevented the immediate removal of the injured crew member from the inside of the tank.

■ Fall arrestors, lanyards and safety harnesses were not being used, nor

hands free at all times and using appropriate means for hoisting and lowering of tools and equipment.

■ Tank entrance design should accommodate the possibility of evacuating an injured person.

The importance of proper safety harness and its use.

Who may benefit?

Ship-owners, operators and crews.

3 GROUNDING

Very Serious Marine Casualty:
Grounding resulting in fatalities

What happened?



LESSONS LEARNED FROM MARINE CASUALTIES

(III 2)

IN THE NAME OF GOD

UPdate

Marine Quarterly Magazine

Volume 9, Issue 28, Spring 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

Lessons Learned from Marine Casualties (III 2).....	2
Marine Environment Protection Committee (MEPC), 69th session meeting summery	12
IMO takes further action on climate change	17
Verification of tonnage figures for BWM Convention completed.....	19
News	20



نذر و کار خیر نیازمند ثروت و سرمایه نیست

می توانیم با کمترین مبالغ نذرمان را به ارزشمندترین هدیه خداوند پیوند بزنیم و سلامتی را به کودکان معصوم مبتلا به سرطان هدیه کنیم.

نذرتان قبول



۰۲۱-۲۳۵۴۰



*۷۲۰*۲۳۵۴۰#

شماره حساب بانک پارسیان: ۸۱۰۴۴۴۴۹-۱۲۰۳
از اینکه به پیام ما توجه کردید، سپاسگزاریم.



محک

سؤسه خیره حمایت از
کودکان مبتلا به سرطان

mahak-charity.org

**ACS****شرکت رده بندی آسیا - کیش**

JAS-ANZ



Authorized for inspection of Imported / Exported goods from / to Europe, South America, Asia and Middle East, including :

- Industrial goods
- Food stuff, Agricultural Products and Herbal Oils
- Oil, Petroleum and Petrochemical Products
- Marine Industry Equipments

ASIA CLASSIFICATION
United Services of ACS

رده بندی آسیا-کیش ACS:

در فهرست شرکت های بازرسی تأیید صلاحیت شده در امر بازرسی کالاهای وارداتی از اروپا، آمریکای جنوبی، آسیا و خاورمیانه و کالای صادراتی از مبدأ ایران به اروپا، آمریکای جنوبی، آسیا و خاورمیانه شامل:

- کالاهای صنعتی
- مواد غذایی، محصولات کشاورزی و روغن های گیاهی
- نفت، مواد نفتی و محصولات پتروشیمی
- تجهیزات صنایع دریایی

واحد صنعتی و ارزیابی انطباق، رده بندی آسیا - کیش (ACS):

آدرس: تهران خیابان کارگر شمالی - بالاتر از بزرگراه جلال آل احمد - کوچه پنجم پلاک ۳۱

تلفن: ۸۴۳۹۶

فکس: ۸۴۳۹۷۳۰۲

پست الکترونیک: Headoffice@asiaclass.org

سایت اینترنتی: www.asiaclass.org