بسم الله الرحمن الرحیم

به‌هنگام

فصلنامه علمی- تخصصی دریایی

سال دهم / شماره ۳۴ / پائیز ۱۳۹۶

روش: آموزشی، پژوهشی، تحلیلی

صاحب امتیاز و مدیرمسئول: ملکرضا ملکپور قربانی

سردبیر: سعید کاظمی

امور اجرایی: ژاله صداقتی منور

امور مالی: محمدحسین ذوقی

نشانی: تهران، خیابان کارگر شمالی، خیابان پنجم، پلاک ۳۱، کدپستی ۳۴۵۶۱-۱۴۳۹۶

تلفن: ۰۲۱-۸۴۳۹۷۰۰۵

نمابر: ۰۲۱-۸۸۰۲۵۵۵۸

پست الکترونیک: update@asiaclass.org

شمارگان: ۱۰۰۰ نسخه

توزیع: بین‌المللی و داخل کشور

عضو بانک اطلاعات نشریات کشور www.magiran.com

نشر ترابر

مجری طرح: موسسه نشر ترابر

طراح و گرافیست: کورش جعفری

چاپ و لیتوگرافی: خاتم‌نو

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

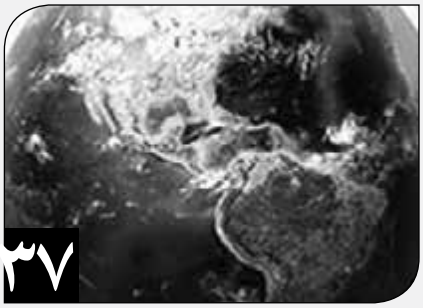
شماره ۳۴

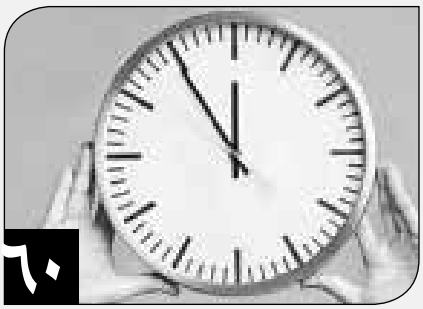
به هنگام

فصلنامه علمی - تخصصی دریایی
سال نهم /پاییز ۱۳۹۶ قیمت : ۱۰۰۰۰ تومان

مخاطرات سایبری در بخش دریایی

فصلنامه علمی - تخصصی دریایی به هنگام سال نهم /پاییز ۱۳۹۶ شماره ۳۴





سخن سردبیر

بازرسی و رده‌بندی:

انتشار مقررات مؤسسه رده‌بندی آسیا برای سکوهای فراساحلی/۶

مدیریت مخاطرات سایبری/۷

صدور گواهینامه الکترونیکی کشتی‌ها از سوی DNV GL/۸

مقالات:

سیاست اجرایی کمیته ایرانی اتاق بازرگانی بین‌المللی در مورد موافقت‌نامه تسهیل تجارت/۹

۱۰ مشکل بزرگ پیش روی انسان در سال ۲۰۵۰/۱۲

روایتی از آخرین نسل لنچ‌سازی ایران در قشم /۱۵

آرایش مناسب‌تر فضای کاری؛ بهره‌وری بیشتر /۱۸

لزوم اکتشاف و توسعه میادین نفت و گاز در دریای خزر/۲۰

کشتی‌سازی:

مجتمع دریای خزر/۲۲

گفتگو:

تضاد منافع به مانع اصلی مبارزه با فساد تبدیل شده است/۲۵

قوانین و مقررات:

تصویب یک فوریت لایحه اصلاح قانون تسریع در تخلیه و بارگیری شناورها/۲۸

ارسال لایحه "کمک به ساماندهی پسماندهای عادی" به مجلس/۲۸

جایگاه ایران در شاخص ادراک فساد/۲۹

بیمه و حقوقی:

تاریخچه بیمه دریایی/۳۲

خدمات بیمه دریایی دیجیتالی می‌شود/۳۳

حمل‌ونقل:

چابهار تنها بندر جهان با قابلیت دسترسی به ۴ راه ارتباطی متفاوت/۳۴

این بندر، کشتیرانی خلیج فارس را تغییر می‌دهد/۳۵

محیط زیست:

رفع لکه‌های نفتی از دریا با پر مرغ/۳۶

تأثیر تنوع زیستی در شکل‌گیری اکوسیستم‌ها/۳۷

آسیا تا پایان قرن ۶ درجه گرم می‌شود/۳۸

هشدار دانشمندان درباره آب شدن یخ‌های گرینلند/۴۰

ایران تشنه دیپلماسی آب/۴۱

اقتصاد:

ایران و توسعه پایدار / عزم جهانی نسل کنونی برای رفاه حال و آینده/۴۳

رتبه رقابت‌پذیری اقتصادی ایران ۷ پله ارتقاء یافت/۴۶

رشد اقتصادی ایران به گزارش صندوق بین‌المللی پول/۴۷

ثروتمندترین کشورهای جهان کدامند؟/۴۸

۶ فصل رشد اقتصادی مثبت ماند/۵۰

مدیریت:

سه روش طلایی برای تغییر مدیریت در محیط کار/۵۱

پنج قانون طلایی برای موفقیت در کسب‌وکار/۵۳

پنج جمله‌ای که هر رییسی دوست دارد بشنود/۵۴

علائم وجود مشکل در روش‌های مدیریتی/۵۵

خواندنی‌ها:

ساخت نخستین کشتی باری خودکار دنیا/ آشنایی با چادر مسافرتی دریایی به همراه قایق /۵۶

کشف تصادفی کشتی مدفون زیر شن‌های کف دریا/۵۷

کشف یک قاره گمشده زیر آب/۵۸

گوناگون:

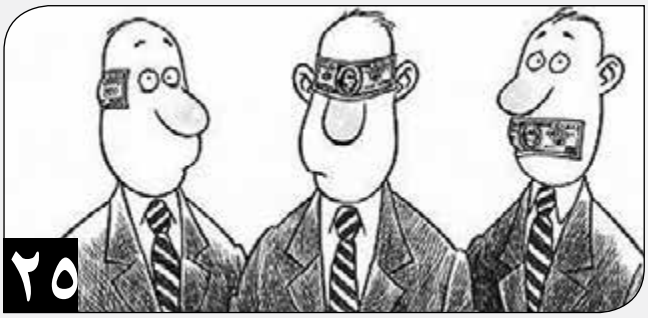
اخلاق حرفه‌ای در کسب‌وکار/۵۹

پایان افسانه کم‌کاری کارمندان ایرانی/۶۰

انتقاد / اصلاح/۶۲

معرفی کتاب: آینده فناوری‌های دریایی /۶۳

اخبار/۶۶


۲۵

۷

۴

۱۲

۱۸

فضای مجازی یا رویایی واقعی

s.kazemi@asiaclass.org

لائوتسه، فیلسوف اسطوره‌ای چین و پایه‌گذار تائوئیسم است که در حدود ۲۵۰۰ سال پیش در چین باستان می‌زیسته و همدوره کنفسیوس بوده است. مهم‌ترین متن تائوئیسم تحت عنوان «تائوته‌چینگ» به معنای راه و فضلیت از آثار اوست.

براساس اطلاعات موجود، لائوتسه کتابدار سلطنتی در چین بود که وقتی منطقه دچار هرج‌ومرج شـــد، آنجا را ترک کرد. عالمی در مرز چین معبدی ساخته بود تا با نظاره بر تغییر فصول، سیر درون کند. از لائوتسه خواست قبل از ترک آن دیار دانش خود را ارائه دهد که منجر به نوشتن مجموعه پندهای لائوتسه با عنوان تائوته‌چینگ شد.

از حکایات منتسب به لائوتسه آنست که گویند:

لائوتسه شبی در خواب می‌بیند که به یک پروانه تبدیل شده است. وقتی بیدار می‌شـــود با خود می‌اندیشد که آیا من مردی هستم که خواب می‌بیند پروانه شده یا اینکه پروانه‌ای هستم که در خواب تبدیل به مردی شده است!؟

*****

دســـتگاه‌های اطلاعاتی آمریکا نظیر سازمان ســـیا و اف.بی.آی به طور تلویحی این ادعا که رئیس جمهور روســـیه شخصاً دستور نفوذ سایبری به ستاد انتخاباتی دموکرات‌ها و هیلاری‌کلینتون در جریان مبارزات انتخاباتی ریاست جمهوری آمریکا در سال گذشته را صادر کرده است را تأیید کرده‌اند. براساس گزارش‌های منتشر شده از ســـوی این سازمان‌ها، ولادیمیر پوتین دســـتور نفوذ سایبری به ستاد انتخاباتی هیلاری کلینتون و افشای اسنادی که باعث بدنامی و رســـوایی او می‌شـــد را به منظور کمک به پیروزی رقیب جمهوریخـــواه وی یعنی رئیس جمهور کنونی آمریکا - دونالد ترامپ- صادر کرده بود. موضوعی که هم‌اکنون در کنگره آمریکا در حال تحقیق و بررسی است.

*****

واژه فضای سایبری نخستین بار توسط "ویلیام گیبسون" نویسنده داستان علمی- تخیلی "Neuromancer" در ســـال ۱۹۸۴ میلادی به کار برده شد. فضای ســـایبر در معنا به مجموعه‌هایی از ارتباطات درونی انسان‌ها از طریق کامپیوتر و وســـایل مخابراتی بدون در نظر گرفتن جغرافیای فیزیکی گفته می‌شود.

روند کاری یک کاربر در فضای ســـایبری دقیقاً نوعی یکی شدن یا محو شدن در درون واقعیتی متفاوت است، یعنی واقعیتی مجازی که ورای قوانین و واقعیت‌های حقیقی است .به عبارت دیگر فضای سایبری گستره‌ای از ذهن اســـت که می‌تواند تمامی جوانب زندگـــی را در آن تجربه کرد. یک حالت یگانگی بین حقیقت و مجاز برگرفته از حکایت لائوتسه!

*****

با تحولات گســـترده در زمینه ارتباطـــات و علوم کامپیوتری، حمل‌ونقل دریایی نیز همگام با فناوری روز از طریق تبادل الکترونیکی اطلاعات سعی در آسان‌سازی فرآیندهای تجاری خود داشته به گونه‌ای که سیستم‌های ناوبری و الکترونیکی کشتی‌ها، تجارت دریایی، جریان آزاد اطلاعات و انتقال آن بین کشتی‌ها، مؤسسات رده‌بندی و بیمه‌ها، شرکت‌های حمل‌ونقل و لجستیک، دریافت‌کنندگان کالا و دیگر گروه‌های ذی‌نفع از آن منتفع می‌شوند.

با این حال و با گسترش روزافزون بهره‌گیری از فضای سایبری در مبادلات تجـــاری و صنعت حمل‌ونقل دریایی، آنچـــه باعث دغدغه و نگرانی متولیان ایمنی و امنیت این صنعت شـــده است، ظهور و گسترش تهدیدات نوین در عرصه فناوری‌های ســـایبری برای کشـــتی‌ها و بخش‌های مرتبط با تجارت دریایی می‌باشد.

موضوعی که در نهایت منجر به تصمیم‌گیری و ابلاغ شـــمولیت خطرات ســـایبری در آیین‌نامه بین‌المللی مدیریت ایمنی (ISM) از ســـوی سازمان بین‌المللی دریانوردی در تابستان امسال شد. بر این اساس، مدیریت ریسک، به عنوان یکی از ارکان تأمین ایمنی و امنیت کشـــتیرانی و از اجزای اصلی سیســـتم مدیریت ایمنی کشـــتی، که به طور سنتی بر عملیات فیزیکی در صنعت حمل‌ونقل دریایی متمرکز بوده اســـت، بـــا توجه به اتکای روزافزون به سیستم‌های دیجیتال، اتوماسیون و شبکه‌های رایانه‌ای نیازمند شناسایی خطرات و ارزیابی از شدت واحتمال وقوع خطرات فوق نیز می‌باشد. به عبارت دیگر در حالی که امروزه فناوری‌های ســـایبری نقشـــی بی‌بدیل در عملیات و مدیریت صنعت حمل‌ونقل دریایـــی ایفاء می‌کنند، اما خطرات مترتب بر این فناوری‌ها مستلزم استقرار یک سیستم مدیریت ریسک جامع و مانع از این نوع خطرات می‌باشد. خطرات فوق شامل تهدیدهای خارجی نظیر هک شدن سیستم و یا آلوده شدن سیستم‌های رایانه‌ای به ویروس‌ها و بدافزارها و یا ســـهل‌انگاری و قصور پرســـنل در نگهداری و به‌روزرسانی سیستم‌ها و عدم رعایت فرآیندهای ایمنی در فضای سایبری می‌باشد. راهنمای ضمیمه سند MSC-FAL. 1/Circ.3 توصیه‌های ضروری در مورد مدیریت خطرات سایبری در دریا ارائه می‌دهد.

انتشار مقررات مؤسسه رده‌بندی آسیا برای سکوهای فراساحلی

نیـاز روزافزون جوامـع صنعتی به نفـت و گاز و محدودیت ذخایر موجود در خشـکی، باعث گسترش هرچه بیشـتر اکتشـافات و اسـتخراج منابع موجود در مناطق فراسـاحلی شده اسـت. توسعه و پیشرفت چشـمگیر صنایع فراساحلی خصوصاً در دهه‌های اخیر در راستای پاسخگویی به این نیاز بوده است.

به مـوازات گسـترش فنـاوری سـاخت، نصب و بهره‌برداری از انواع سکوهای فراساحلی و وقوع حوادث ناگوار برای این تأسیسات و آلودگی‌های زیست‌محیطی فراوان ناشـی از آن، سیسـتم‌های نظارت، بازرسـی و مقررات حاکم بر آنها و در نهایت تأیید و رده‌بندی این نوع سازه‌ها توسط سـازمان‌های متولی امور دریایی و مؤسسات رده‌بندی وضع و توسعه یافتند.

در مبحث رده‌بندی سکوهای فراساحلی (Offshore Structures) دو رویکـرد در ارتبـاط با کاربرد قوانین و مقررات ملی و بین‌المللی وجود دارد:

۱- کاربـرد و اعمـال کنوانسـیون‌های دریایی به سـکوهای متحرک دریایی (Mobile Offshore Units) که نظیر کشتی‌ها در آب‌های بین‌المللی تردد می‌کنند؛

۲- سـکوهای ثابـت دریایـی (Fixed Offshore Structures) که صرفاً قوانین و مقررات کشـور ساحلی (Coastal State) که سکو در آب‌های آن کشور در حال فعالیت است، در مورد آنها اعمال می‌شود.

بیشـتر سـازمان‌های متولـی دریایـی (Marine Administrations) سـکوهای متحرک دریایی را ملزم به رعایت اسـتانداردهای ایمنی بین‌المللی می‌کنند و به همین دلیل و در تشـابه با رویه جاری در کشتی‌ها، مؤثرتریـن راه تطبیق و تصدیق با ایـن قوانین، تحت رده‌بندی قرار دادن این سکوها و صدور گواهینامه‌های مرتبط و ضروری توسط مؤسسات رده‌بندی می‌باشد. از نقطه نظر مقررات قانونی، اسـتاندارد ایمنی غالب برای این نوع سـکوها آیین‌نامه ایمنی IMO برای سکوهای حفاری متحرک فراساحلی (MODU Code) است.

سـکوهای ثابت دریایی در محل استقرار خود ثابت بوده و از نقطـه نظر قوانین، این نوع سـکوها صرفاً به رعایت قوانین و مقررات کشـور ساحلی که در آب‌های آن در حال فعالیت هستند، ملزم می‌باشند. با این حال، در حالی که ساختار قوانین کشورهای ساحلی به گونه‌ای اسـت که اپراتورهای سکوهای ثابت دریایی به ندرت به سمت رده‌بندی سـکوها سوق داده می‌شوند، اما بیشتر مؤسسات رده‌بندی، قوانین و مقررات برای ساخت و رده بندی سکوهای ثابت را نیز تدوین و منتشر کرده‌اند.

در ایران نیز، مؤسسـه رده‌بندی آسـیا (ACS) در راستای برقراری یک سیسـتم تأیید نقشه‌ها و مدارک فنی و نظارت‌های ایمنی حین ساخت و حین عملکرد و صدور گواهینامه‌های مرتبط برای سکوهای فراساحلی و ماشـین‌آلات و تجهیزات نصب شده، مقررات بازرسی و رده‌بندی سکوهای فراساحلی شامل سکوهای ثابت و متحرک بر اساس استانداردها، مقررات ملی و بین‌المللی موجود و بر مبنای نیازمندی‌های صنعتگران و کاربران شـاغل در صنایع فراساحل ایران را گردآوری، تدوین و منتشر کرده است.

این مجموعه مقررات تحت عنوان "مقررات رده‌بندی آسـیا برای ساخت و رده‌بندی سـکوهای فراساحلی" شامل عناوین و موضوعات زیر است:

ACS Rules for Building and Classing Offshore Units and Structures

• Generic Rules for Conditions of Classification – Offshore Units and Structures

شرایط رده‌بندی، دامنه کاربرد، علائم اختصاص یافته، حدود مسئولیت و شرایط ابقاء و خروج از رده‌بندی؛

• Rules for Building and Classing Mobile Offshore Drilling Units (MODU Rules)

مقررات سـاخت و رده‌بندی سـکوهای فراساحلی حفـاری متحرک نظیر سـکوهای نیمه‌غوطـه‌ور و یا سکوهای خودبالابر؛

• Rules for Building and Classing Offshore Installations (Offshore Installations Rules)

مقررات ساخت و رده‌بندی سکوهای فراساحلی ثابت نظیر سکوهای جکت و یا سکوهای ثقلی؛

• Rules for Building and Classing Floating Production Installations (FPI Rules)

مقررات سـاخت و رده‌بندی سـکوهای فراساحلی شناور فرآوری و تولید نظیر سکوهای FPSO؛

• Rules for Building and Classing Single Point Moorings (SPM Rules)

مقررات سـاخت و رده‌بندی سکوهای فراساحلی از نوع سیستم‌های مهار تک نقطه‌ای.

مقررات فوق از طریق وبسایت مؤسسه رده‌بندی آسیا به نشـانی www.asiaclass.org در اختیار صنعتگران و پژوهشگران صنعت فراساحل کشور قرار داشته، ضمن آنکه نظرات و بازخوردهای اسـتفاده‌کنندگان از طریق آدرس ایمیل TRD@asiaclass.org برای بخش تحقیق و توسعه مؤسسه در جهت رفع ایرادات و ارتقای سطح اسناد مذکور فرصتی مغتنم فراهم خواهد کرد.

مدیریت مخاطرات سایبری

کمیته ایمنی دریانوردی (MSC) سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) اخیراً قطعنامه‌ای را در مورد مدیرت مخاطرات سایبری در بخش دریایی در قالب سیستم مدیریت ایمنی کشتی‌ها تصویب کرده است.

قطعنامه فوق به ذی‌مدخلین خاطرنشان می‌سازد که آیین‌نامه بین‌المللی مدیریت ایمنی(ISM Code) شامل الزامی است که بر اساس آن تمامی خطرات شناخته شده برای کشتی‌ها ، کارکنان و محیط زیست باید ارزیابی شده و تمهیدات مقتضی برقرار شوند.

قطعنامه همچنین مقامات دریایی کشورها (Maritime Administrations) را ترغیب می‌کند تا اطمینان حاصل کنند مخاطرات سایبری به نحو مقتضی در اولین تصدیق سالانه سند انطباق (DOC) شرکت‌ها حداکثر تا اول ژانویه ۲۰۲۱ مورد توجه قرار گیرد.

کمیته ایمنی دریانوردی همچنین بخشنامه مشترک MSC-FAL در مورد راهبرد مدیریت مخاطرات سایبری در بخش دریایی، براساس رهنمود موقت مدیریت مخاطرات سایبری در بخش دریایی به شماره MSC.1/Circ.1526 متعاقب تأیید اخیر بخشنامه توسط کمیته تسهیل، را تصویب کرد.

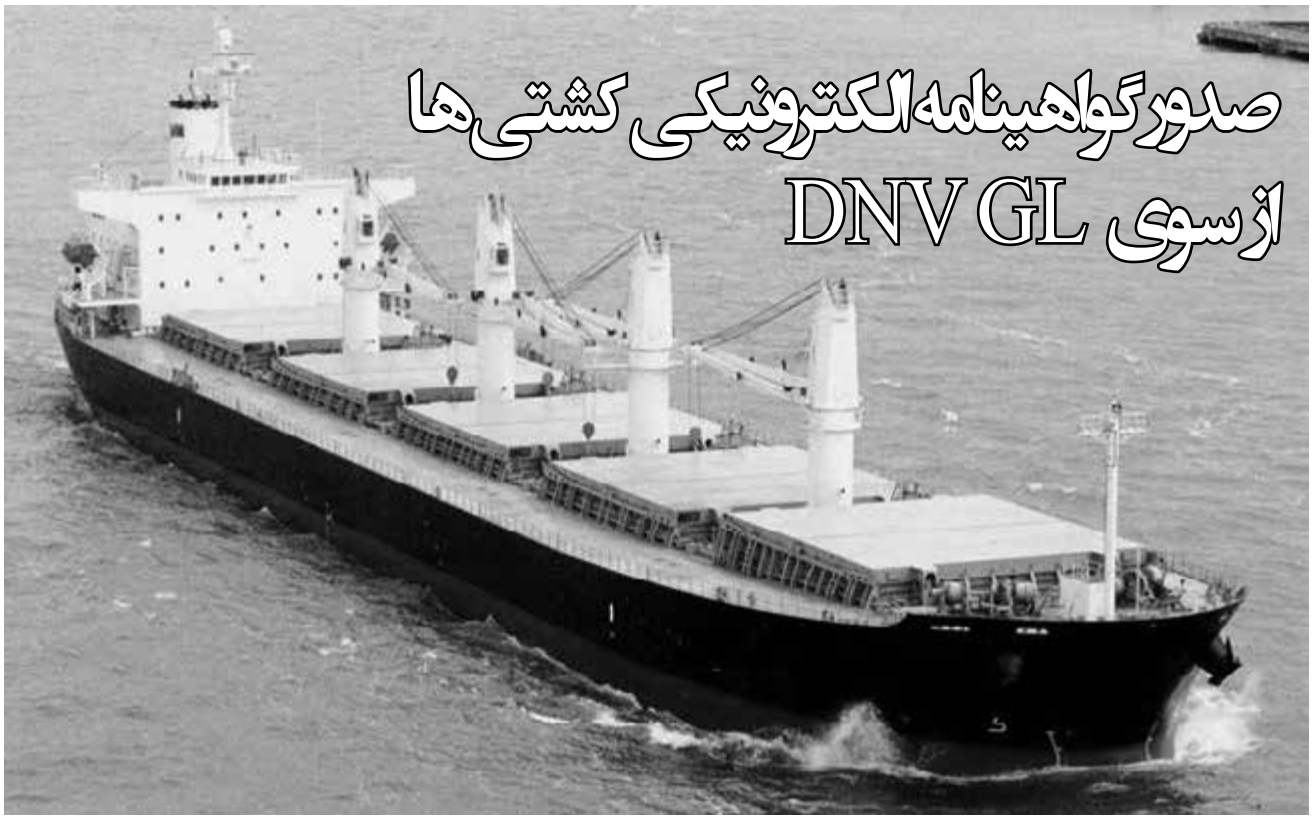
بخشنامه فوق توصیه‌های سطح بالایی در مورد مدیریت مخاطرات سایبری در بخش دریایی را ارائه می‌دهد که به میزان تهدید دارایی تکنولوژی ناشی از شرایط یا وقایع بالقوه‌ای اشاره دارد که محتمل است منجر به نقص در عملیات، ایمنی یا امنیت دریایی ناشی از اطلاعات یا سیستم‌های معیوب، ضایع یا در معرض خطر شود.

رهنمودها شامل سوابق اطلاعاتی، عناصر کارکردی و روش‌های مطلوب برای مدیریت مخاطرات سایبری کارآمد می‌باشد.

منبع: Commercial Crime International

مترجم: ژاله صداقتی منور

صدور گواهینامه الکترونیکی کشتی‌ها از سوی DNV GL



مؤسسه رده‌بندی DNV GL در راستای کمک به کاهش فرآیندهای اداری و هزینه مکاتبات برای مالکان کشتی، قانون‌گذاران، اجاره‌کنندگان و خدمه کشتی، از ۴۵ شرکت ثبت کشتی جهت دریافت خدمات گواهینامه الکترونیکی ثبت نام کرد.

DNV GL تلاش‌های خود در جهت دیجیتالی کردن با ارائه کلاس الکترونیکی منطبق با IMO و صدور گواهینامه‌های قانونی برای کشتی‌های این رده را تشدید کرد. این شرکت امیدوار است که بتواند برای مالکان کشتی، قانون‌گذاران، اجاره‌کنندگان و خدمه کشتی زمان فرآیند اداری و هزینه‌های مربوط به حفظ و نگهداری اسناد و مدارک را کاهش دهد.

مدیر بخش دریایی این شرکت Knut Ørbeck-Nilssen اظهارکرد: "در طول چند سال گذشته از دیجیتالی کردن سیستم‌ها در جهت بهبود خدمت‌رسانی به مشتریان بخش رده‌بندی خود استفاده کرده‌ایم. صدور گواهینامه‌های الکترونیکی پیشرفت بزرگی در مسیر مدرنیته کردن رده‌بندی کشتی‌ها است. گواهی‌های الکترونیکی تعامل با مشتریان را راحت‌تر می‌کند، به سهامداران در سرتاسر صنعت این امکان را می‌دهد که از دیجیتالی کردن سیستم‌ها کسب ارزش کنند و به ما چشم‌انداز روشنی از بهبودهای آتی را ارائه می‌دهد."

بر این اساس تاکنون ۴۵ اداره ثبت کشتی به مؤسسه رده‌بندی اجازه صدور گواهی الکترونیکی را به نمایندگی از خود داده‌اند. DNV GL پیش از آن که این موضوع را به طور رسمی اعلام کند در پروژه‌های آزمایشی خود با تعدادی از مالکان کشتی و شرکت‌های ثبت پرچم کار کرده بود.

پیش‌بینی می‌شود این رویه در آینده مورد پذیرش بیشتری قرار گیرد.

وی تأکید کرد: "به محض آنکه بازرسی کشتی انجام شود، گواهینامه‌ها بر روی پرتال مشتری قرار می‌گیرد و آنها می‌توانند هر جای دنیا به این گواهینامه‌ها دسترسی داشته باشند".

به گفته وی اطمینان از اینکه گواهینامه‌ها معتبر هستند بر روی گواهینامه‌ها امضای الکترونیکی یک شماره پیگیری مخصوص وجود دارد که به صورت آنلاین قابل بررسی است.

DNV GL به مشتریان خود این امکان را می‌دهد که از طریق کد دسترسی موقت گواهینامه‌های الکترونیکی خود را با اجاره‌کنندگان کشتی، بنادر، اداره‌های ثبت کشتی و بیمه‌کنندگان به اشتراک بگذارند تا به این ترتیب طول فرآیندهای اداری را کاهش دهند.

به عنوان بخشی از فرآیند توسعه این روش، کشتی‌های ساخت جدید گواهینامه الکترونیکی خود را به محض تحویل شدن کشتی دریافت می‌کنند و کشتی‌های موجود نیز گواهینامه‌های الکترونیکی خود را پس از اولین بازرسی یا ممیزی طبق برنامه زمانی دریافت خواهند کرد.

مدیر ناوگان شرکت Teekay Offshore (که یکی از کشتی‌هایش در پروژه آزمایشی شرکت داده شده بود)، Morten Nygaard، اعلام کرد: "در حالی که فرآیندهای کاری دیجیتالی شده با کارآیی بالا نقش بسیار مهمی را در بازار ایفاء می‌کنند، رویه‌ای که از سوی DNV GL برای صدور گواهینامه الکترونیکی ارائه می‌شود برای ما مزیت‌های خاصی را در بازار کنونی به همراه دارد."

وی افزود: "ما تمایل داریم که از این رویه جدید در کوتاه‌ترین زمان ممکن بهره‌مند شویم."

پس ازاعلام شرکت رده‌بندی ژاپنی ClassNK، مبنی بر برنامه‌ریزی جهت معرفی یک سرویس صدور گواهی الکترونیکی برای کشتی‌های تحت پوشش خود و حذف کاغذبازی‌های موجود برای کشتی‌های در دریا و کنار ساحل، این پویش شکل گرفت. اکنون این سرویس تنها برای کشتی‌های تحت پرچم لیبریا و ثبت شده توسط شرکت رده‌بندی ClassNK است. در آوریل سال ۲۰۱۷، مقامات بندر سنگاپور در راستای توسعه صدور و استفاده از گواهی‌های الکترونیکی در صنعت کشتیرانی یک تفاهم‌نامه با دانمارک و نروژ امضاء کردند.

منبع: سایت خبری مانا

سیاست اجرایی کمیته ایرانی اتاق بازرگانی بین‌المللی در مورد موافقت‌نامه تسهیل تجارت

الف- سابقه

موافقت‌نامه تسهیل تجارت (Trade Facilitation Agreement (TFA)) پس از مذاکرات بین اعضای WTO (World Trade Organization) و بررسی‌های کارشناسی و سپس پیگیری‌های مستمر سازمان تجارت جهانی (WTO) تدوین و از اول فوریه سال ۲۰۱۷ لازم‌الاجراء شد؛ اگر چه جمهوری اسلامی ایران به دلیل عدم عضویت در سازمان تجارت جهانی، الزامی به اجرای مفاد TFA ندارد، لیکن با توجه به اینکه اجرای TFA می‌تواند حداقل ۱۴ درصد هزینه‌های مرتبط با تجارت را پایین بیاورد و از طرفی بالغ بر ۹۷ درصد کل تجارت جهان در داخل اعضای WTO انجام می‌شود و تابع قواعد و مقررات آن است می‌توان گفت قواعد و مقررات سازمان تجارت جهانی به فراگیرترین هنجارهای بین‌المللی در زمینه تجارت جهانی تبدیل شده است و کشورها چه عضو این سازمان باشند یا نباشند برای باقی ماندن در صحنه تعاملات تجاری و بهره‌برداری از محاسن اجرای TFA چاره‌ای جز رعایت قواعد و مقررات TFA ندارند.

از آنجا که برخی از موضوعات موافقت‌نامه تسهیل تجارت، در خصوص مباحث گمرکی است و بدین لحاظ سازمان جهانی گمرک WCO (World Customs Organization) نیز توجه ویژه‌ای به این موافقت‌نامه و اجرای آن دارد و WCO با تصویب برنامه «مرکاتور» عملاً حمایت و پشتیبانی خود را از TFA اعلام داشته است، نظام امور گمرکی کشور تحت تأثیر آن قرار می‌گیرد.

هدف برنامه مرکاتور WCO افزایش تعاملات و حجم تجارت جهانی، افزایش قدرت رقابت اقتصادی و کمک به دولت‌ها جهت اجرای سریع TFA به صورت هماهنگ با استفاده از اسناد و ابزار WCO از جمله کنوانسیون تجدیدنظر شده کیوتو ((Revised Kyoto Convention (RKC)) در چهارچوب استانداردهای ایمن می‌باشد.

بر این اساس کارگروه سیاست‌های گمرکی کمیسیون امور گمرکی و تسهیلات تجاری کمیته ایرانی اتاق بازرگانی بین‌المللی بر آن شد تا با بررسی و تحلیل موافقت‌نامه مزبور، پیش‌نویس سیاست‌های اجرایی مورد نیاز را ت حت عنوان «تسهیلات تجاری فرامرزی ایران با رویکرد موافقت‌نامه تسهیل تجارت (TFA)» تهیه کند. پیش‌نویس مذکور پس از تعامل و همفکری با دبیرکل کمیته ایرانی اتاق بازرگانی بین‌المللی نهایی شده است.

ب- توصیه‌های سیاستی (Policy Recommendations)

تشکیل کمیته ملی تسهیل تجارت

به منظور تسهیل هماهنگی‌های داخلی و اجرای مقررات مرتبط با تجارت بین‌المللی و توافقات منطقه‌ای و دوجانبه، پیشنهاد تشکیل کمیته ملی تسهیل تجارت (زیر نظر معاون اول ریاست محترم جمهوری و با حضور وزیر صنعت، معدن و تجارت، وزیر اقتصاد و عضویت دستگاه‌ها و مراجع ذی‌مدخل از جمله جهاد کشاورزی، راه و شهرسازی، امور خارجه، رؤسای کل گمرک جمهوری اسلامی ایران، بانک مرکزی ج.ا.ا. ، رئیس سازمان ملی استاندارد، رئیس اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی ایران و دبیر شورای عالی مناطق آزاد و تجاری) ارائه می‌شود تا با در نظر داشتن مفاد موافقت‌نامه تسهیل تجارت و با لحاظ مقتضیات، شرایط و سیاست‌های جمهوری اسلامی ایران (به عنوان یکی از اعضاء اصلی WCO و عضو ناظر WTO اجرای برنامه‌های شاخص آن موافقت‌نامه به رهبریت بخش خصوصی را در دستور کار خود قرار دهد.

(ماده ۲۳ TFA)

انتشار اطلاعات از طریق اینترنت

انتشار اطلاعات مرتبط با واردات، صادرات و ترانزیت و کلیه رویه‌های گمرکی و مقررات مربوط به تجارت بین‌المللی و دسترسی آسان به آنها از طریق اینترنت و سایر وسایل روز ارتباط جمعی جهت بهره‌برداری آسان دولت‌های طرف قرارداد، بازرگانان داخلی و خارجی و کلیه ذی‌نفعان به زبان فارسی و انگلیسی.

(ماده ۱ TFA)

پردازش پیش از ورود

به منظور تسریع و تسهیل در تجارت و کاهش هزینه‌های ترخیص کالا، امکان پردازش پیش از ورود کالا و تسلیم اسناد و اطلاعات لازم در خصوص واردات به صورت الکترونیکی فراهم شده و تشریفات گمرکی صدور کالا برمبنای مانیفست کشتی و پس از عملیات فیزیکی صادرات کالا صورت پذیرد.

(ماده ۷ TFA)

استفاده از شیوه مدیریت خطر

استفاده بهینه و اثربخش از مدیریت خطر (Risk Management) جهت کنترل‌های گمرکی و تا حد امکان سایر کنترل‌های مرتبط مرزی.

(بند ۴ ماده ۷ TFA)

حسابرسی پس از ترخیص

اجرای صحیح و مؤثر حسابرسی پس از ترخیص و استفاده از نتایج آن در اعمال مدیریت خطر.

(بند ۵ ماده ۷ TFA)

فعالان اقتصادی مجاز

شناسایی و تعیین صحیح فعالان اقتصادی مجاز (با تبیین ضوابط مشخص) و ارائه تسهیلات تجاری مناسب و متناسب با نوع و حجم فعالیت آنها به منظور پایین آوردن هزینه‌های مرتبط و تسهیل و تسریع در انجام امور.

(بند ۷ ماده ۷ TFA)- پیوست (۱)

تسهیلات تجاری

استفاده از Bond (ضمانتنامه) برای انجام تشریفات گمرکی پیش از ورود کالا و پس از صدور به نحوی که عملیات دریافت حقوق و عوارض با فعالیت فیزیکی جابجایی کالا، کاملاً از یکدیگر تفکیک شود.

(بند ۷ ماده ۷ TFA)

همکاری سازمان‌های مرزی

ارتقاء سطح همکاری سازمان‌های مرزی در داخل کشور با رویکرد مدیریت هماهنگ مرزی و ایجاد تعاملات و توافقات متقابل با کشورهایی که مرز مشترک دارند.

(ماده ۸ TFA)- پیوست (۲)

پنجره واحد

بکارگیری استانداردهای بین‌المللی مناسب با شرایط کشور برای انجام تشریفات مربوط به ورود، صدور و ترانزیت کالاها با هدف تسهیل تجارت.

(بند ۴ ماده ۱۰ TFA)

تشریفات واردات، صادرات و ترانزیت

شناسایی و حذف تدریجی قوانین و مقررات مزاحم که دچار کندی در انجام تشریفات گمرکی و تسهیل تجارت می شوند.

(مواد ۹، ۱۰ و ۱۱ TFA)

پیوست ۱

ضوابط اجرایی برای شناسایی و بکارگیری صحیح از «فعالان اقتصادی مجاز»

الف- مقدمه

با توجه به بند ۶ توصیه‌های سیاستی کمیته ایرانی اتاق بازرگانی بین‌المللی در مورد موافقتنامه تسهیل تجارت (TFA) با موضوع فعالان اقتصادی مجاز (Authorized Economic Organization) مبنی بر «شناسایی و تعیین صحیح فعالان اقتصادی مجاز

(با تبیین ضوابط مشخص) و ارائه تسهیلات تجاری مناسب و متناسب با نوع و حجم فعالیت آنها به منظور پایین آوردن هزینه‌های مرتبط و تسهیل و تسریع در انجام امور»

و در راستای چهارچوب فعالیت برنامه گمرکی SAFE (Standard to secure and facilitate global trade) به عنوان راه‌حلی اطمینان‌بخش برای ایجاد تسهیلات تجارت جهانی و همچنین با بررسی و ارزیابی وضعیت فعالان مجاز اقتصادی در جهان به روایت اختصارات AEO منتشر شده در Compendium of Authorized Economic Operator Programmers

و سایر مستندات از جمله دستورالعمل‌های تدوین شده از سوی گمرک جمهوری اسلامی ایران؛

کارگروه سیاست‌های گمرکی کمیسیون تسهیلات تجاری و گمرکی کمیته ایرانی اتاق بازرگانی بین‌المللی، پیش‌نویس ضوابط اجرایی مورد نیاز در مورد فعالان اقتصادی مجاز به همراه مستندات مرتبط در ۴ بند به شرح ذیل را تدوین کرده است.

۱- تشکیل کمیته مشترک بین اتاق بازرگانی ایران و گمرک جمهوری اسلامی ایران

تشکیل کمیته مشترک بین اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی ایران و گمرک جمهوری اسلامی ایران به منظور چگونگی ارائه تسهیلات تجاری بیشتر به AEOها

(بندهای ۵-۷ و ۶-۷ از TFA)

۲- ایجاد دفاتر در پایگاه‌های مرزی

ایجاد دفاتری در پایگاه‌های مرزی جهت معرفی بیشتر و بهتر AEOها به منظور کاهش کنترل‌های گمرکی به نحوی که تسهیلات لازم برای حمل کالا به صورت چندوجهی (Multi-Modal) گمرکات هوایی، زمینی و دریایی تضمین شود.

(بند ۴ توصیه‌های سیاستی اتاق بازرگانی بین‌المللی و بند ۷ TFA)

۳- آموزش

طراحی دوره‌های آموزشی پرسنل و تهیه دستوالعمل‌های مناسب برای گمرکات کشور و دستگاه‌های اجرایی ذی‌ربط به نحوی که توانمندی در ارائه تسهیلات تجاری بیشتر برای AEOها افزایش یابد.

(بند ۵ توصیه‌های سیاستی اتاق بازرگانی بین‌المللی و بندهای ۲-۷ و ۳-۷ از TFA)

۴- تهیه برنامه‌های منطقه‌ای

تهیه و اجرای برنامه‌های منطقه‌ای در راستای موافقتنامه تسهیلات تجارت و طراحی برنامه نرم‌افزاری یکنواختی که مراحل مشخص مورد توافق بین کشورهای عضو موافقتنامه تبیین شود.

(بند ۶ توصیه‌های سیاستی اتاق بازرگانی بین‌المللی، بندهای ۲-۷ و ۳-۷ TFA)

(برنامه عملیاتی شماره ۸۵ سال ۱۳۹۶ گمرک جمهوری اسلامی ایران)

پیوست ۲

ضوابط اجرایی برای ارتقای سطح همکاری سازمان‌های مرزی یا «مدیریت هماهنگ مرزی»

با توجه به بند ۸ توصیه‌های سیاستی کمیته ایرانی اتاق بازرگانی بین‌المللی در مورد موافقتنامه تسهیل تجارت (TFA) با موضوع همکاری سازمان های مرزی (Coordinated Border Management) مبنی بر «ارتقاء سطح همکاری سازمان‌های مرزی در داخل کشور و ایجاد تعاملات و توافقات متقابل با کشورهایی که با ایران مرز مشترک دارند»

و همچنین با توجه به تدوین دستورالعمل ساماندهی و تقویت مدیریت مبادی ورودی و خروجی مرزهای زمینی کشور در تاریخ ۱۳۹۲/۱۲/۴ توسط وزارت کشور و اصلاح آن در سال ۱۳۹۵که به موجب ماده ۱۳ دستورالعمل اصلاحی مزبور مقرر شده «به منظور تصمیم‌گیری، ایجاد هماهنگی، هم‌افزایی و رفع اختلاف نظر میان دستگاه‌های مستقر در مرز مجاز زمینی، کمیته‌ای مرکب از مدیر پایانه، مدیر گمرک، نماینده مرزبانی، گذرنامه نهاد ریاست جمهوری، پلیس مهاجرت و گذرنامه با مسئولیت گمرک جمهوری اسلامی ایران تشکیل شود»؛

کارگروه سیاست‌های گمرکی کمیسیون امور گمرکی و تسهیلات تجاری کمیته ایرانی اتاق بازرگانی بین‌المللی، پیش‌نویس ضوابط اجرایی «مدیریت هماهنگ مرزی» به همراه مستندات قانونی مرتبط در ۷ بند به شرح ذیل را تدوین کرده است:

ارتقاء سطح همکاری

سازمان‌های مرزی در داخل کشور به منظور استفاده از تخصص‌ها، مهارت‌ها و اختیارات هر یک از سازمان‌های مختلف مرزی، فرآیند مدیریت هماهنگ مرزی با هدف ارائه خدمات مطلوب‌تر و کاهش موازی کاری را طراحی می‌کنند.

(بند ۱ ماده ۸ TFA)

(مواد ۲ – ۳ و ۱۲ قانون امور گمرکی)

(ماده ۱۳ دستورالعمل ساماندهی و تقویت مبادی ورودی و خروجی مرزهای زمینی کشور)

انجام کنترل‌های مشترک

سازمان‌های مرزی در داخل کشور در خصوص واردات، صادرات و ترانزیت کالاها به منظور تسهیل تجارت از طریق پنجره واحد تجاری فرامرزی، کنترل‌های خود را هماهنگ کرده و ترجیحاً مشترک انجام می‌دهند.

(بند ح ماده ۳ قانون امور گمرکی)

(ماده ۸ آیین‌نامه اجرایی قانون امور گمرکی)

(ماده ۲۸ آیین‌نامه اجرایی مواد ۵ و ۶ قانون مبارزه با قاچاق کالا و ارز)

هماهنگی سیاست‌ها و برنامه‌های اجرایی

سازمان‌های مرزی در داخل کشور به منظور اجرای دقیق و مؤثر وظایف و مسئولیت‌های خود بدون افزایش منابع و هزینه‌ها، سیاست برنامه‌های خود را هماهنگ می‌کنند.

(ماده ۱۶ آیین‌نامه اجرایی قانون حمل‌ونقل و عبور کالاهای خارجی از قلمرو جمهوری اسلامی ایران)

(استاندارد موقت ۳۵-۳ پیوست کلی کنوانسیون تجدیدنظر شده کیوتو)

مدیریت متمرکز در کنار تفکیک وظایف

سازمان‌های مرزی به منظور هم‌افزایی در پایش خدمات ارائه شده و رفع خلأهای موجود و پاسخگویی هر دستگاه در امور مرزی، مدیریت متمرکزی را تبیین می‌کنند.

(ماده ۱۳ دستورالعمل ساماندهی و تقویت مبادی ورودی و خروجی مرزهای زمینی کشور)

ایجاد تعاملات و توافقات متقابل با کشورهای دیگر

به منظور تنظیم ساعات کاری متناسب با کشور مقابل با هدف تسریع در امر عبور و مرور وسایل نقلیه و مسافرین، تعاملات و توافقات متقابل صورت می‌گیرد.

(بند ۲ ماده ۸ TFA)

(استاندارد ۷-۶ و ۸-۶ پیوست کلی کنوانسیون تجدیدنظر شده کیوتو)

هماهنگی در انجام کنترل‌های مشترک

ایجاد پست مرزی یک‌مرحله‌ای (دروازه واحد مرزی) بین جمهوری اسلامی ایران و کشورهای همسایه به نحوی که:

الف- یک منطقه بازرسی که در آن مأموران هر دو کشور بتوانند کنترل‌ها را از نظر قوانین مربوط به خود اعمال کنند، ایجاد شود.

ب- تراکنش یکپارچه بین دو کشور در مورد تشریفات مربوطه به ورود و خروج مسافران، وسایل نقلیه و تشریفات واردات، صادرات و ترانزیت کالا، اعمال شود.

ج- بازرسی و کاوش محمولات یا وسایل حمل در حضور مأموران هر دو کشور، صورت پذیرد.

(استانداردهای ۴-۳ و ۵-۳ پیوست کلی کنوانسیون تجدیدنظر شده کیوتو)

مدیریت هماهنگ مرزی در مرزهای دریایی و هوایی

دستورالعمل مدیریت هماهنگ مرزی فعلی مرزهای زمینی به مرزهای دریایی و هوایی نیز گسترش یابد.

۱۰ مشکل بزرگ پیش روی انسان در سال ۲۰۵۰

دستکاری ژن‌ها، متوسط بالای سن جمعیت کشورها، بالا آمدن سطح دریاها، و ... . امروزه جهان از هر زمان دیگری با سرعت بیشتری در حال رشد است. در ۳۰ سال آینده این روند حرکتی چه تأثیری بر جوامع بشری خواهد داشت؟

فرادید نوشت: «در چند ماه گذشته، بخش پیش‌بینی آینده بی‌بی‌سی روی برخی از بزرگ‌ترین مشکلاتی که بشر با آن روبه‌رو است، آزمایشاتی را انجام داده: استفاده کردن از زمین‌های مختلف برای جای دادن جمعیت رو به انفجار جهان، آینده انرژی هسته‌ای، شکاف طبقاتی بین فقرا و ثروتمندان و بسیاری از مشکلات دیگر. اما در رابطه با مشکلات عظیمی که بشر در آینده با آنها روبه‌رو است چطور؟ ۳۰ سال بعد چه مشکلاتی بشر را تهدید می‌کنند؟ طبیعتاً پیش‌بینی آن غیرممکن است؛ ولی ما می‌توانیم سرنخ‌هایی را در رابطه با این مسئله با توجه به روند پیشرفت علم و تکنولوژی بیابیم. در ادامه به برخی از مشکلات بالقوه بزرگ که در آینده ممکن است با آنها روبه‌رو شویم، می‌پردازیم:

دستکاری ژنتیکی انسان‌ها

سال گذشته در رابطه با تکنولوژی جدیدی که این امکان را به وجود می آورد که بتوانیم دی‌ان‌ای انسان‌ها را دستکاری کنیم، مناظرات و مباحث مفصلی میان دانشمندان درگرفت. این تکنولوژی که کریسپر نامیده می‌شود، به منظور بازسازی دی‌ان‌ای‌ها در جهت زدودن بیماری‌های مهلکی نظیر سرطان از چرخه حیات است.

به نظر عالی می‌رسد. این طور نیست؟ اما آن روی قضیه را هم تصور کنید؛ بدین صورت که این داستان تبدیل به یک پروژه متکبرانه فلسفه یوژنیک (فلسفه به‌نژادی) شود که به طراحی نوزادان می‌پردازد. به عبارتی دیگر، فقط جنین‌هایی برای داشتن حق حیات انتخاب می‌شوند که دارای میزان قابل قبولی از هوش یا دارای خصوصیات فیزیکی مشخصی باشند.

البته با توجه به این که هنوز از این تکنولوژی استفاده چندانی نشـــده اســـت، نمی‌توان از آن به عنوان چالش بزرگ بشـــریت در حال حاضر یاد کـــرد؛ ولی با توجه به پیامدهای توسعه آن، ما باید برای هر گونه رخدادی آماده باشیم. تمام اینها دلیل محکمی است بر این که مطمئن شویم که آیا اصول اخلاقی در آزمایشگاه‌ها، دانشگاه‌ها و شرکت‌هایی که در رابطه با دستکاری دی‌ان‌ای انسان‌ها تحقیق می‌کنند، برقرار هست یا خیر.

چنـــد ماه پیش، نیکلاس آگر، اســـتاد اصول اخلاقی در دانشـــگاه ویکتوریا در ولینگتون نیوزلند به بی‌بی‌سی گفت: «این که ما خواهان نگهداری چه چیزهایی هستیم، مسئله زمان‌بر است،در حقیقت این که ما خواهان داشتن چه نوع انسانی در آینده هســـتیم، دورنماهای متفاوتی را بر اســـاس سلایق گوناگون شامل می‌شوند. به واقع ما نمی‌توانیم با توجه به روند سریع پیشرفت تکنولوژی، در رابطه با مســـائل اخلاقی حاصل از آنها سکوت کرده و به کناری بشینیم.»

رشد فزاینده جمعیت و روند افزایشی میانگین طول عمر

در حقیقت ما فقط با مســـئله انفجار جمعیت جهان دست‌وپنجه نرم نخواهیم کرد؛ بلکه میانگین طول عمر آنها نیز از هر زمان دیگری بیشـــتر خواهد شد. البته این خیلی خوب اســـت؛ اما تمامی این شـــهروندان سالمند نیازمند به مراقبت و نگهداری هســـتند. در واقع، تعداد افراد ۱۰۰ ســـاله (یا بالاتر از ۱۰۰ ســـال) بـــه ۵۰ برابر خواهد رســـید؛ از ۵۰۰ هزار نفری که امروز هســـتند به ۲۶ میلیون نفر تا سال ۲۱۰۰. همانند انگلستان یا ژاپن یـــا چین که دارای جوامعی با درصد بالایی از افراد بالای ۶۵ ســـال هستند، بسیاری دیگر از کشورها نیز به مانند آنها می‌شوند.

در چنـــد دهه آینده، با توجه به بـــروز این پدیده، ما نیازمند به نگهداری بهتری از افراد سالمند خواهیم بود. (ژاپن بدین منظور از ربات‌ها اســـتفاده می‌کند) و شاید اتخاذ سیاســـت‌هایی مبنی بر اجـــازه ورود به مهاجران بیشـــتری به عنوان نیروی کار جوان‌تر و در بعضی موارد حتی سیاست‌هایی مبنی بر کاهش نرخ تولد.

شهرهای گمشده

شـــما حتماً نیاز نداریـــد که با دقت تمـــام به دنبال تغییرات گســـترده در شهری مانند میامی در طول قرن ۲۱ باشید. بالا آمدن سطح آب دریا به مرور باعث ناپدید شدن بخش‌هایی از شهر شـــده است. به دلیل تغییرات آب‌وهوایی، نـــه تنها وقوع ســـیل‌ها در خیابان به امری عادی‌تر نسبت به گذشـــته تبدیل گشته، بلکه الگوهای تغییرات آب‌وهوایی نیز بر نحوه طراحی ساختمان‌ها نیز اثر گذاشته است. جدا از دیوارهای دریایی (دیوارهایی بلند در جهت جلوگیری کردن از ورود آب به شـــهر)، شهرها به ســـاختمان‌هایی نیاز دارند که طبقه اولشان نسبت به ساختمان‌های پیشین از ارتفاع بلندتری برخوردار باشد.

ولی این فقط بخشـــی از ماجرا است ؛ اگر همین روند ادامه پیدا کند ما ممکن است با بحران‌هایی نظیر از دست دادن تمامی جزیره‌ها، ســـاحل‌های شهرها و مناطقی با ارتفاع پست نظیر بنگلادش باشیم. در نتیجه این پیامد اقتصـــاد این مناطق با روند رو به نزول شـــدیدی مواجه می‌شود و ما شاهد پدیده پناهندگان آب‌وهوایی به عنوان یک هنجار هستیم.

در حال حاضر نیز با توجه به افزایش جمعیت شهری، این فشار بر شهرها رو به افزایش است. چنانچه تغییرات آب‌وهوایی منجر به مهاجرت در بعدی وســـیع شـــود، می‌توان شاهد شکستن زیرساخت‌ها، سرویس‌ها و اقتصاد بود.

سیر تکاملی شبکه‌های اجتماعی

شبکه‌های اجتماعی باعث تغییری شگرف در ارتباطات ما در یک دهه گذشته شده‌اند. امروزه بیشتر مردم، اخبار روز را از طریق این شبکه‌ها مطلع می‌شوند و زمان زیادی از حضور خود در اینترنت را در این شبکه‌ها می‌گذرانند. در ۳۰ سال آینده، شـــبکه‌های اجتماعی به چه شکلی درمی‌آیند و باعث بروز چه تهدیدهایی می‌شوند؟

دنیایی بدون حریم شخصی برای همه کس. این یکی از مشکلات ناشی از این پدیده است که ما هم‌اکنون نیز شاهدش هستیم. جدا از میل ما به حفظ حریم شخصی‌مان و حضور به صورت ناشناس در بعضی مکان‌ها، شبکه‌های اجتماعی باعث آزار و اذیت‌های اینترنتی و زورگیری‌های مجازی نیز شده‌اند. بسیاری از مراکز خیریه و بنیادهای غیرانتفاعی در سراســـر جهـــان، با ترورهـــای اینترنتی در مبارزه هســـتند اما همچنان این سؤال به قوت خود باقی است که آیا قوانین دولتی و شرکت‌های شبکه‌های مجازی (مانند فیس‌بوک) می‌توانند این مشـــکل را حل کند یا آیا مشکل روزبه‌روز بدتر و بدتر می‌شود.

مسئله مهم دیگر، مسئله روند تولید اخبار و اطلاعات اســـت: اگر این وضعیت ترویج اخبار دروغین باقی بماند، مردم به چه شکل دنیا را می‌بینند؟ اگر افراد ماه‌ها، سال‌ها و حتی دهه‌ها از عمر خویش را به شنیدن اخبار غیرقابل اطمینـــان بگذرانند، نمی‌توان افق روشـــنی را برای یک جامعه متمدن به تصویر کشید.

عده‌ای بر این باور هســـتند که این مشکلات ناشی از رشد ناگهانی شبکه‌های اجتماعی است و در آینده نزدیک برطرف می‌شـــوند. اما در ۳۰ سال بعد ما احتمالاً شاهد مشـــکلات دیگری هســـتیم که هم‌اکنون حتی قادر به تصورش نیز نیستیم. فراموش نکنید که فیس‌بوک تازه ۱۳ ساله است.

تنش‌های ژئوپلیتیکی نوین

سال گذشته شـــاهد ناامیدی بزرگی در رابطه با تراز شکنندگی ژئوپلیتیک جهان بودیم. این می‌تواند علامت ســـؤال بزرگی برای پایداری جهانی در چند دهه آینده باشد. کره شمالی آزمایشات موشکی متعددی انجام داد. هزاران پناهنده برای فرار از جنگ و آشفتگی از مرزها عبور کردند. هکرها با دخالت در انتخابات دیگر کشورها، باعث تغییر نتایج شدند. احساسات ناسیونالیستی (ملی‌گرایی) رشدی فزاینده داشتند.

عناوین خبـــری در ســـال ۲۰۱۶ (و حتی هم‌اکنون در ســـال ۲۰۱۷)، پر شـــده بودند از درام های سیاسی

بی‌انتهایی که با میدان‌های میـن ژئوپلیتیکی و تغییر مکان‌های بی‌سابقه ژئوپلیتیکی، تغذیه می‌شدند؛ مانند اعمال غیرقابل پیش‌بینی کره شـمالی، وضعیت ناگوار پناهندگان سـوری، یا خروج بریتانیا از اتحادیه اروپا. با نگاهی به هک کردن‌های سیاسـی در سطحی جهانی، آزمایشات اتمی، و دیگر تکنولوژی‌های خطرناک، حفظ دیپلماسـی در سطحی هر چند ابتدایی امری حیاتی به نظر می‌رسد.

سفری ایمن با خودرو

با وجود رشد سریع شهرنشینی و صحبت از قطارهای فوق سریع و تکنولوژی‌های فوق‌العاده‌ای نظیر هایپرلوپ، خودروها کماکان به حیات خود ادامه می‌دهند و در واقع در چند دهه آینده تعداد بیشتری از آنها را در خیابان‌ها و جاده‌ها خواهیم دید.

تکنولوژی خودروهای بدون راننده به سرعت در حال توسعه است. شرکت‌های صاحب‌نام در صنعت تکنولوژی و کارخانجات مشـهور خودروسـازی به دنبال ساختن خودروهایی هسـتند که بدون رانندگی انسـان حرکت کنند. اما جـدا از این بحث، تعـداد خودروها - فارغ از با راننده یا بدون آن - به یک موضوع مطالعاتی بسـیار مهمی بدل گشته اسـت. در کشورهایی مانند چین که شـاهد رشد طبقه متوسـط جامعه هستند، محیط‌ها و زیرساخت‌های کشـور با وجود روند افزایش بار ترافیکی جاده‌ها و خیابان‌ها نیاز به بازسـازی مجدد دارند و این به یک چالش بزرگ تبدیل شده است. چگونه ما از ایمن بودن جاده‌ها مطمئن شویم، از پس آلودگی هوا برآییم و مطمئن باشـیم که خودروهای بدون راننده تهدیدی در جاده‌ها نیستند؟

استفاده بیش از حد از منابع طبیعی کره زمین

دستگاه‌ها و تکنولوژی‌های جدیدی که شاخصه قرن ۲۱ هسـتند، همگی نیاز به فلزات کمیابی در کره زمین دارند؛ یک تلفن هوشمند به طور میانگین از بیش از ۶۰ ماده اولیه تشکیل شده است. این باعث استفاده بیش از حد از منابع طبیعی کره زمین می‌شود: در چین، کشوری که ۹۰ درصد فلزات کمیاب دنیا در آن یافت می‌شـوند، این باور وجود دارد که در دو دهه آینده معادن آن کشور خالی می شـوند و به سـختی می‌توان جایگزین‌های مناسبی برای آنها پیدا کرد.

سکنی گزیدن در سیاره‌ای دیگر

چگونه شرکت‌های سفرهای تفریحی فضایی می‌توانند اطمینان دهند که سفرهایشان ایمن هستند؟ چگونه ما راه‌هایی برای فرستادن انسـان برای زندگی به مریخ یا دیگر سیارات پیدا کنیم؟ امری که استفان هاوکینگ در هر چه سریع‌تر عملی شدن آن تأکید می‌کند.

سـفرهای فضایی در حـال حاضر فقـط در حوزه آژانس‌های فضایی و میلیاردرها تعریف می‌شوند؛ اما زمانی که برای همه افراد قابل دسترسـی باشـند، چالش‌های جدیدی پیش روی پای بشریت می‌گذارند. فضای خارج از کره زمین دیگر به عنوان یک مرز دست نیافتنی برای بشر نیست و می‌توان از آن در حال حاضر به عنوان حیاط خلوت کره زمین یاد کرد. با وجود سـرمایه‌گذاری‌های بزرگی که در جهت فرستادن انسان به ماورای آسمان آبی می‌شود، تدارکات، ایمنی، و دیپلماسی از جمله مواردی هستند که باید به طور جدی بر روی آنها تفکر کرد.

تقویت قدرت ادراک

در حـال حاضر تقویت قدرت ادراک به وسـیله مواد مخدر امری رایج اسـت (حال می‌خواهد قهوه باشـد یا چیـزی قوی‌تر مانند مدافینیل) و بیشـتر کشـورهای توسعه‌یافته در حال حاضر روی تلفن‌های هوشمندشان به عنوان یک حافظه خارجی متکی هستند. اما بیایید چند دهه آینده را استخراج کنیم. تصور کنید داروها و موادی که باعث می‌شـوند ما بهتر و سریع‌تر از آن چه هستیم، تفکر کنیم و تکنولوژی‌هایی کـه به ما کمک می‌کنند که بالاتر از توانایی یک انسـان بتوانیم برای ساعت‌ها یا روزها تمرکز کنیم. این پیشرفت‌ها در حال حاضر در حال تکامل در آزمایشات هستند؛ سؤالی که اینجا پیش می‌آید این اسـت که بر سـر آنان که از عهده خرید این مواد یا تکنولوژی‌ها برنمی‌آیند، چه می‌آید؟

آیا باعث بیشتر شدن شکاف طبقاتی شده و این امکان را برای افراد پولدار فراهم می‌آورد که روزبه‌روز بر ثروتشان افزوده شود؟ همچنین مسائل قانونی و اخلاقی نیز وجود دارند: نوشیدن قهوه قبل از نشستن در سر جلسه امتحان قابل قبول اسـت؛ اما آیا شما می‌توانید از یک تکنولوژی پیشـرفته یا یک داروی هوشـمند در جهت بالا بردن حافظه‌تان استفاده کنید؟ این چالش‌ها در جهت تقویت هوشمند حافظه، از چالش‌های در حال ظهور در دهه‌های آتی هستند.

چیرگی هوش مصنوعی

ری کورزویل به عنوان یک محقق آینده‌نگر، دسـت بـه یک سـری پیش‌گویی‌هایی زده که بعضـی از آنها الهام‌گرایانه و باقی آنها کاملاً هشداردهنده هستند. یکی از آنها بر این است که روزی هوش مصنوعی به سطحی از توسعه‌یافتگی می‌رسد که از هوش انسان بالاتر می‌رود و خودش می‌تواند مرتباً در توسعه خویش مفید باشد، به بیانی دیگر کاملاً خودکار باشد.

اگر چه این موضوع به صورت جدی مورد توجه عموم مردم نیسـت؛ ولی عده اندکی بر این باور هستند که هوش مصنوعی فقط به دنبال قدرتمندتر شدن نیست. در نتیجه، همانند موضوع دستکاری ژن‌ها، سازمان‌ها و انجمن‌هایـی که در حوزه تکنولوژی و هوش مصنوعی فعالیت می‌کنند نیز باید اصول اخلاقی را رعایت کنند؛ چرا که هوش مصنوعی به مرور در قسمت‌های مختلف جامعـه - از سـلامت گرفته تا بازارهـای مالی- نفوذ می‌کند.

به عنوان خاتمه این سناریو باید به این موضوع اذعان داشـت که هوش مصنوعی به زودی بر نحوه زندگی و کار کردن ما به شـکلی گسترده و عمیق تأثیر خواهد گذاشـت. همچنین دور از ذهن نیسـت اگر در آینده بشـنویم که یک هوش مصنوعی از کنترل سازنده‌اش خارج شـده و باعث بروز یک فاجعه شده است؛ مانند کشتن عده‌ای از انسان‌ها یا اختلاس‌های چند میلیون دلاری اینها همه تنها موضوعاتی بودند که ما برای سال ۲۰۵۰ متصور شده ایم.

روایتی از آخرین نسل لنج‌سازی ایران در قشم

دهان باز کرده و مبهوت به تماشای سرنوشت نشسته؛ خسته، شکسته و زهوار دررفته. نصفش غرق آب است و نصف دیگر رو به آبی آسمانی که سال‌هاست پشت ابرهای طوسی و سفید قایم شـــده، هوا می‌خورد. آفتاب پوست تنش را سفال کرده، درست مثل هم‌قطارهایش. همه آنها که نخستین روز فروردین، مثل هر روز دیگری، زخم‌شان باز اســـت و هر بادی که می‌وزد، ماسه‌ها را درسته هورت می‌کشند.

به گزارش تین نیوز؛ روزنامه شهروند افزود: با آن هیکل غول‌آسا، چند قدم مانده به ساحل، رو به خلیجی که آن ساعت از روز، از انعکاس ابرهای ریشه کرده در دریا، برق می‌زند، به پهلو نشسته‌اند و نگاه می‌کنند به موج‌هایی که در کش‌وقوس‌انـــد و ته‌مانده آب را به پایشـــان می‌ریزند. به پای لنج‌های چوبی، لنج‌های چوبی پاکستانی؛ همانها که اگر بخت یارشان بود حالا کیلومترها دورتر از ساحل «گوران» در دل دریا، پیش می‌رفتند و با موج‌ها همبستر می‌شـــدند. بومی‌ها جهاز صدایشان می‌کنند، جهاز بوم و بغله، جهاز سمبوک و غنجه و کوتی. جهازهایی که برای خیلی از آنها، جز نام، چیزی نمانده.

صدای اره دســـتی و شباســـه و ضربه‌هایی که بر سر مسمارهای سمج فرود می‌آید، به ۷۸ کیلومتر آن طرف‌تر که شهر قشم اســـت، نمی‌رسد اما هر روز در دل و گوش اهالی روســـتای گوران و رهگذران چکش‌کاری می‌کند، حالا با آرامشی بیشـــتر از قبل. رهگذران، اهالی نیستند، گردشگران نوروزی جزیره قشم هستند که سر از روستای گوران درآورده‌اند، سر از کارگاه لنج‌سازی آقای اسماعیلی.

کارگاه حالا با ۳۰ ســـال پیش، با آن زمان که ســـالی ۵، ۶ ســـفارش در دفترش ثبت می‌شـــد و کارگرانی که صبح تا شـــب روی تخته‌چوب‌های ساج و کُنار و کِرت و کنوکارپوس، اره‌کشـــی و تینه و چکش‌کاری می‌کردند و درزها را با کلفات پر می‌کردند و آخر سر با سیفه (روغن جگر کوسه) بدنه لنج را آب‌بندی می‌کردند، فرق می‌کند.

کارگاه ســـاکت و خموده است، جان ندارد و استراحت کارگران در نخستین روز فروردین، ماتم کارگاه را بیشتر کرده. تنها صدای گردشـــگران پرهیاهوست که از بالای نردبان چوبی، عرشه جهاز بوم را دیده‌اند و از ذوق، سکوت را شکسته‌اند.

کارگران یک روز را تعطیل کرده‌اند، آمدنشـــان خیلی هم توفیری نداشت، سفارش مشتری‌ها دیر نمی‌شود، اصلا سفارشی نیســـت که بخواهد دیر یا زود شود. ۳، ۴ سال بیشتر است که صدای چکش‌کاری‌ها از کنار ساحل، کمتر دل اهالی را تکان می‌دهد. کارگرها آب رفته‌اند، یا ماهیگیر شـــده‌اند یا نجار یا رفته‌اند روســـتاهای دیگر. قدیمی‌ها هم دیگر جان ندارند، ۴۰، ۵۰ ســـال چکش‌ها را گرفتند و کوبیدند و حالا بدون آورده‌ای برای زندگی‌شـــان، کنار کشیده‌اند، صبح به صبح تورشان را به دریا می‌اندازند و به انتظار سرخو، گاریز، بیاح، هامور و میگو می‌نشینند.

«علـــی گورانی» یکی از آنهاســـت. دریانوردی که ۵۰ سال پیش، با لنج بادبانی و به قول خودش «بادبادی»، به آفریقا رفت و حالا ماهیگیر است و با لباس سفید محلی، روی کنده چوبی نشســـته و مسافران را برای بالا رفتن از نردبان چوبی که به عرشه لنج نیمه‌کاره‌ای ختم می‌شود، راهنمایـــی می‌کند: «محکم بگیر نیفتـــی.» کار دومش، نگهبانی است، نگهبانی از لنج‌های کارگاه آقای اسماعیلی: «این لنج نیمه‌کاره است، صاحبش مرده و حالا پسرانش آن را فروخته‌اند.»

- چند؟

۴۰۰، ۵۰۰ میلیون تومان. دست دوم است.

- لنج جدید چند است؟

نزدیـــک به یک میلیارد و ۲۰۰ تا یک میلیارد و ۵۰۰، ۶۰۰ میلیون تومان. بستگی به وزنش دارد.

علی گورانی ۸۰ سال دارد، زیروبم لنج‌سازی را می‌داند: «هر مترمکعب چوب ساج برای ساخت لنج، نزدیک به ۲۲ میلیون تومان است. ســـاج، چوب هندی است و از دوبی می‌آید.» لنج‌ها را ذهنی می‌سازند، بدون نقشه. نقشه اولیه را لنج‌ســـازها از پدرانشان و پدرانشـــان از آبا و اجدادشان بلد شده‌اند. هیچ‌کس نقشه طراحی‌شده‌ای ندیده. هر چه هست، تجربی است. گورانی می‌گوید که بومی‌ها نقشه‌ای ندارند اما هر کس می‌سازد از روی مدل پاکستانی یا ناکو می‌سازد: «الان خیلی از روستاها لنج‌سازی می‌کنند، اما رفته‌اند به ســـمت فایبرگلاس. فایبرها ارزان‌ترند، نزدیک به ۴۰۰، ۵۰۰ میلیـــون تومان درمی‌آیند. ۴، ۵ ماهه هم

ساخته می‌شوند. اما لنج‌های چوبی، یک سال بیشتر طول می‌کشد تا تمام شـود. در عوض لنج‌های چوبی، نزدیک به یک قرن عمر دارند، اما فایبرها، ۲۵ نهایت ۳۰ سال.»

او می‌گوید که فایبرگلاس‌ها، بلای جان کارگران شده‌اند و زیستگاه را نابود می‌کنند: «ساخت لنج‌های فایبرگلاس، ریه کارگران را با مشکل مواجه می‌کند، از اینها گذشته، اگر لنج‌های فایبر در دریا غرق شـوند، زیستگاه را نابود می‌کنند و ماهی‌ها را فراری می‌دهند، در حالی که لنج‌های چوبی، حتی در صورت غرق شـدن هم تبدیل به محلی برای زندگی صدف‌ها و جلبک‌ها می‌شوند.»

بازار لنج‌سازها کساد است، آن قدر کساد که سالی یک سفارش هم در این کارگاه ثبت نمی‌شود: «دیگر کسی لنج نمی‌سازد، مردم پول ندارند. اگر همین چند لنج تعمیری و نصف و نیمه نباشد، کارگاه تعطیل می‌شود.» فقط روستای گوران نیست که کارگاه لنج‌سازی دارد، بندر لنگه، چابهار، خرمشهر و کنارک هم هستند، اما تنها روستایی که هنوز با چوب لنج می‌سازد، همین روستای گوران است. مابقی رفته‌اند سمت لنج‌سازی با فایبرگلاس.

سـایه بزرگ لنج‌های نیمه‌کاره روی ساحل خوابیده، درست روبه‌روی دسته‌دسته لنج‌هایی که از فاصله ساحل تا عمق دریا، اندازه یک قایق پارویی به چشـم می‌آیند، انبوه لنج‌هایی که افق را سیاه کرده‌اند و می‌روند به سمت سرنوشـت. سرنوشتی دورتر از همسـایگی با قبرستان هزارساله. قبرستان بی‌نام و نشانی که بیخ گوش کارگاه، تن خسته خیلی از دریانوردان این روستا را به آغوش کشیده.

علی پـوزن، کمی آن طرف‌تر، فرم‌های نظرسـنجی را میان گردشـگران، دست‌به‌دسـت می‌کند. مسـئول گردشـگری روستای گورانِ قشم است و هر کس سؤالی دربـاره لنج‌ها دارد، از او می‌پرسـد: «چـوب این لنج‌ها فقط از ساج نیسـت، از چوب درخت کرت، کُنار هندی و کنوکارپوس هم هسـت، کرت درخت بومی اینجاست. اما ساج بهترین چوبی است که به درد این کار می‌خورد. ۵۰ سـال هم در دریا باشد، شاید ۲ تا ۳ میلی‌متر آب به داخلش نفوذ کند.»

موزه‌ای به وسعت یک ساحل

برای سـاخت هر لنج باید نزدیک به ۲۰ تا ۳۰ درخت را قطع کرد، اما سال‌ها پیش، حاج عبدالله مدالی، یکی از لنج‌سازهای قدیمی، به ازای هر لنجی که می‌ساخت، چند درخت هم می‌کاشـت تا ۱۰ سال بعدش، از چوب همان درختان، بدنه لنج جدیدی بسازد. به گفته پوزن، این کار نمونه توسعه پایدار در گوران بود اما از آن حمایتی نشد: «از آن زمان که لنج‌سازی در گوران شکل گرفت تا حالا، نزدیک به ۱۵۰ تا ۲۰۰ لنج ساخته شده است.»

پـوزن ادامه حرف‌هایش را می‌گیـرد: «همه رفته‌اند سمت فایبرگلاس. اما ما نرفتیم و نگذاشتیم اینجا از این لنج‌ها بسازند. چون می‌خواستیم لنج‌سازی به شکل سنتی آن حفظ شود. قبلا یک مُهر گلی در دزفول پیدا شده بود که نشان می‌داد تاریخ دریانوردی در این منطقه، به ۶ هزار سال پیش از میلاد می‌رسد، حالا هم معروف‌ترین منطقه لنج‌سازی در ایران، روستای گوران است و ما می‌خواهیم آن را به همین شکل حفظ کنیم.»

او خبر دارد که می‌خواهند سـاحل گوران را تبدیل به موزه کنند: «قرار است با حمایت سازمان ژاپنی جایکا، این سـاحل و لنج‌هایش تبدیل به موزه شود. گفته‌اند امسال قرار است این کار انجام شـود و از کارگاه لنج‌سازی اول تا آخر، تبدیل به موزه شـود.» پوزن می‌گوید که اقتصاد روستای گوران بر محور لنج‌سازی می‌چرخید، به طوری که ۹۰ درصد اهالی روسـتا در ایـن کار بودند. خیلی از کشورهای عربی لنج‌ها را همین جا سفارش می‌دادند. حالا این صنعت کم‌رونق شده و خیلی‌ها به سمت ماهیگیری و کارهای دیگر رفته‌اند.

او از اینکـه صنعت لنج‌سـازی مهجـور مانده گلایه می‌کند: «در گوران آخرین نسل لنج‌سازی با چوب زندگی می‌کنند، اما هیچ حمایتی از این صنعت نشـده، سازمان بنـادر و دولت، اهمیتی به این موضوع نمی‌دهند، همین چندسال پیش متوجه شدند که لنج‌سازی یک هنر است و لنج‌سازی در سازمان یونسکو، به عنوان اثرهای ناملموس ثبت شـد. حالا در دنیا جزو ۳۶۰ اثر ناملموس و در ایران جزو ۱۰ هنر ملی شناخته می‌شود.»

به گفته پوزن، مدل‌های مختلف و قدیمی لنج را عرب‌ها خریدند و بردند و دیگر در ایران از آن مدل‌ها پیدا نمی‌شود، در حالی که اگر حمایت می‌شد، الان می‌توانستند از همان مدل‌ها در موزه اسـتفاده کنند. متأسفانه سازمان بنادر و دریانوردی، حمایتی نکرد: «اداره بنادر و دریانوردی زمانی مجوز لنج جدید می‌دهد که لنـج قبلی از بین برود، در

حالی که می‌توانند از آن لنج‌ها با کاربری رستوران استفاده کنند یا آن را برای بازدید گردشگران به نمایش بگذارند، اما این کار را نکردند.»

ساحل گوران، بندر طبیعی است، درختان جنگل حرا، نقش موج‌شکن را دارند و با ایجاد جزر و مد، فضای خوبی برای توقف لنج‌ها ایجاد کرده‌اند، خیلی از لنج‌ها در همین منطقه لنگر می‌اندازند: «تابستان‌ها اینجا، بهشت اهالی گوران بود، آن قدر که کار سرشان می‌ریخت. از همه روستاها به این‌جا می‌آمدند برای کار. از دولاب، چاهو، طبل، سهلی، پی پشت. اینجا مرکز لنج‌سازی در قشم است.»

«احمد گوران» پاها را ستون کرده و حرف‌های پوزن را گوش می‌دهد. می‌گوید ۷۲ ساله است و چروک‌های صورت، این حقیقت را تأیید می‌کند. از صیادان قدیمی گوران است که حتی برای یک بار هم پایش به تهران نرسیده. سرش را پیچ می‌دهد و می‌گوید: «مردم این‌جا پول ندارند، جوانان ماهیگیری می‌کنند و چند نفری هم لنج‌سازی. حالا کسی لنج نمی‌خرد، هرکس هم که بار دارد، اجاره می‌کند، هر بار ۲۰ تا ۳۰ میلیون تومان.» از این طرف نمک و میوه می‌برند و از آن طرف، پارچه و پوشاک و مواد غذایی می‌آورند. مسیرها به دوبی و قطر و عمان ختم می‌شود.

«علی پوزش»، یکی از لنج‌سازهای قدیمی روستای گوران است. او نزدیک به ۲۰ سال است که نقشه لنج‌ها را در ذهنش می‌ریزد، آستین‌ها را بالا می‌زند و با ۱۰، ۱۵ کارگر، تخته‌های ساج را کنار هم می‌چیند و می‌دوزد. پوزش از ۱۸ سالگی، لنج‌سازی می‌کند، حالا ۳۸ ساله است: «۲، ۳ سال، کنار پدرم بودم که کار را یاد گرفتم.» با این‌که حالا تنها منبع درآمد پوزش، از لنج‌سازی است اما به گفته خودش، کار کساد است: «مردم دیگر لنج‌های چوبی سفارش نمی‌دهند. برایشان صرف ندارد.» حرف که می‌زند چین‌های عمیق پیشانی آفتاب‌سوخته‌اش، بالا و پایین می‌رود: «از وقتی چوب گران شد سفارش ساخت لنج هم کم شد.»

علی چشم‌هایش را در همین روستا به این لنج‌های کبود باز کرد: «از سال ۹۰ بود که کم‌کم قیمت چوب بالا رفت، الان هر متر چوب ساج، ۲۱ تا ۲۲ میلیون تومان است، از همه اینها گذشته باید لنج‌ها حداقل ۵۰۰، ۶۰۰ تنی باشند وگرنه ساختش نمی‌صرفد.» لنج‌ها اندازه و نقشه‌های متفاوتی دارند، اما هر لنج ۵۰۰، ۶۰۰ تنی، نزدیک به ۹۰ تا ۱۰۰ تخته چوب می‌برد و همین هم شده تا قیمت هر لنج، از یک میلیارد و ۲۰۰ میلیون تومان شروع و به یک میلیارد و ۹۰۰ میلیون تومان هم برسد.

لنج‌های چوبی را معمولاً از چوب درخت‌های کنار، بلوط، توت، سنجد، کرت و ساج می‌سازند، ساج‌ها، هندی هستند و از دوبی وارد بندر می‌شوند: «برای ساخت هر لنج، باید درخت های زیادی قطع شوند. اما این درخت‌ها باید طوری قطع شود که بتواند دوباره ریشه کند و از دو ماه بعدش، خودش را ترمیم کند.» لنج‌های چوبی، مدل زیاد دارند. بوم، محبوب‌ترین مدل لنج است، لنجی که سروته‌اش مثل هم است تا موج را بشکند، پاکستانی یا ناکو و سمبوک مدل‌های دیگر لنج‌ها هستند. مدل پاکستانی، رایج‌ترین مدل در ایران است؛ لنج‌هایی که برای باربری استفاده می‌شود و دو مدل رجعی و تخم‌مرغی دارد.

آخرین نسل لنج‌ساز

لنج‌ها یا عقب‌گرد است یا عقب‌راست. هر کدام کاربری متفاوتی دارد، لنج‌های ۴۰۰ تن به پایین را معمولاً عقب‌راست می‌سازند، ۴۰۰ تن به بالا را عقب‌گرد همه اینها برای حرکت راحت‌تر در دریاست. «علی» همه اینها را از پدرش یاد گرفته. او آن روز را به استراحت گذرانده و حرف برای گفتن زیاد دارد: «الان اصلا سفارش جدید نداریم، هر چه کار هست، مربوط به سال ۹۴ است. تعدادی از لنج‌هایی که مال سال‌های ۹۰ و ۹۱ است هم نصفه‌کاره مانده و صاحبش دنبالش نیامده.» حالا آرزوی لنج‌سازان، ماندگار کردن هنر لنج‌سازی است: «ما می‌خواستیم این حرفه را تبدیل به موزه کنیم، لنج‌سازی هنر است، کار دست است و نمی‌توان آن را تعطیل کرد، ما آخرین نسل لنج‌سازی در ایران هستیم، بعد از ما کسی نیست که بتواند نقشه لنج‌ها را بکشد، چون ما هم به طور ذهنی و تجربی این کار را می‌کنیم، اما متأسفانه چون بازار راکد لنج‌سازی روی اقتصاد اهالی گوران تأثیر گذاشته، لنج‌سازها به سمت کارهای دیگر کشیده شده‌اند، کارشان را تعطیل کرده‌اند. حالا فقط ۲، ۳ نفر در روستای گوران هستند که با چوب لنج‌سازی می‌کنند.» «علی» می‌گوید، هر اتفاقی برای این هنر افتاده، به دلیل گرانی است، به هرحال وسیله گران شده، چوب گران شده، مردم سفارششان را پس می‌گیرند و می‌روند سمت فایبرگلاس‌ها.

لنج‌سازها ماهیگیر شده‌اند

لنج‌های فایبرگلاس برای لنج‌سازهای قدیمی، سرطان است، غده‌ای است که روی دلشان نشسته: «حالا در کنار روستای گوران، دولاب، پی پشت و لافت و بندر لنگه، بندر خمیر و بندر کنارک، لنج‌سازی هنوز زنده است، اما همان‌ها هم کم‌کم به سمت لنج‌های فایبرگلاس رفته‌اند، چون بازار بهتری دارد، غافل از این‌که فایبرگلاس‌ها، با این‌که ارزان‌ترند و زمان ساخت‌شان کمتر است، اما کمتر عمر می‌کنند و به کارگران آسیب می‌زنند و محیط را آلوده می‌کنند.» اینها را می‌گوید و ادامه حرف‌هایش را می‌گیرد: «به طور کلی، کار لنج‌سازی کساد شده، چه فایبرگلاس‌ها و چه چوبی‌ها. تاجران، بارشان را با کانتینر و با کشتی‌های بزرگ می‌آورند، این لنج‌ها دیگر برایشان صرفه اقتصادی ندارد.» حالا براساس آنچه «علی» می‌گوید، در همین روستای گوران، قبلا ۵۰، ۶۰ نفر لنج‌ساز بودند که حالا تعدادشان از انگشت‌های دو دست هم کمتر شده: «خیلی‌ها لنج‌سازی را کنار گذاشتند، یا دریانورد شدند یا ماهیگیر. این کار خرجشان را نمی‌دهد.»

لنج‌های درب‌وداغان و شکسته کنار ساحل گوران، به پیشواز رهگذران می‌آیند، لنج‌هایی که به گفته «علی پوزش» قرار است تعدادی از آنها تعمیر و در موزه از آنها استفاده شود. برخی هم بی‌صاحب رها شده‌اند، لاشه آنها، ساحل را قبرستان چوب کرده.

۱۰۰ سال لنج‌سازی

«محمد هدری»، همان اطراف است، او هم بی‌هدف کنار ساحل می‌چرخد. لنج‌ساز ۴۷ ساله‌ای است که ۲۵ سالی می‌شود گوش‌هایش به صدای چکش‌کاری بندر عادت کرده: «کار را پدرم یاد داد، همه ما تجربی لنج‌ساز شدیم، حالا ولی کار کساد شده، ۳ سالی می‌شود، طوری که در این ۳ سال، تنها ۲ لنج ساخته‌ایم، لنج‌هایی هم که روی‌شان کار می‌کنیم، از قدیم اینجاست، کار جدید نداشته‌ایم.»

پدر محمد، حالا لنج‌سازی را کنار گذاشته و ماهیگیری می‌کند: «لنج‌سازی کار سختی است و بیشتر از ۵۰ سال نمی‌شود روی آن کار کرد. همین هم شده تا خیلی‌ها به سمت لنج‌سازی نیایند، چون به اندازه سختی کارش، درآمدی ندارد.» محمد از لنج‌های بادبانی هم خاطره دارد، پدرش با همین لنج‌های بادبانی تا کویت می‌رفت و جنس می‌آورد. حالا ۱۰۰ سالی می‌شود گورانی‌ها ریتم زندگی‌شان را با همین چکش‌کاری‌ها هماهنگ کرده‌اند: «این لنج‌ها معمولاً از بندرعباس و بندر لنگه، بوشهر و آبادان، به سمت دوبی می‌روند.»

آرایش مناسب‌تر فضای کاری؛ بهره‌وری بیشتر

شـــاید همجواری با یک دوســـت در محل کار، خوشایند شما باشد؛ ولی آیا می دانستید همکاری که کنار شـــما می نشـــیند می‌تواند در بهره‌وری و کیفیت کار شما نیز تأثیرگذار باشد.

محققان دانشکده کسب‌وکار هاروارد در همکاری با شرکت نرم‌افزاری مدیریت استعدادها (Cornerstone OnDemand) که داده‌های بیش از دو هزار شـــاغل را در بازه زمانی بیش از دو سال جمع‌آوری و تحلیل کرده‌اند، به تأثیر سرریز عملکرد پرداخته و دریافتند که همجواری نزدیک کارکنان هم‌رده می‌تواند تأثیـــر مثبتی در عملکرد کلی آنها داشته باشد.

در این تحقیقات، شـــاغلین به سه دسته: بهره‌ور، معمولی و باکیفیت تقسیم‌بندی شدند. دسته اول، از شاغلین معمولی در کار خود سریع‌تر هستند ولی کیفیت کاریشـــان پایین‌تر اســـت. در مقابل، دسته سوم کار با کیفیت بالاتر ولی با سرعت کمتری ارائه می‌دهند. دسته دوم، از نظر کیفی و بهره‌وری در حد متوسط قرار دارند.

محققان در عین حال، سه سنجه عملکرد مثبت را مد نظر داشتند:

الـــف- بهره‌وری (مدت زمان لازم برای اتمام یک کار)؛

ب- اثربخشـــی (تعداد دفعاتی کـــه فرد کار را به دیگران واگذار می‌کند)؛

پ- کیفیت (میزان رضایت دریافت‌کننده نتیجه کار).

آنها دریافتند که اســـتقرار کارکنـــان با کیفیت کاری بـــالا و بهره‌وری بیشـــتر در یک فضای کاری و همجواری کارکنان معمولی با یکدیگر در فضایی دیگر، موجب افزایش ۱۳ درصدی در بهره‌وری، ۱۷ درصدی در اثربخشی و ۱۵ درصدی در بازدهی کلی سازمان می‌شود.

همجـــواری افرادی با توانایی‌هـــای کاری مغایر، کارآمد خواهد بود؛ چرا که به نظر می رسد، سرریز تنها در نقاط ضعف افراد قابل توجه است. در نتیجه همجواری افراد بهره‌ور بـــا افرادی با کارآیی کیفی، ســـبب بهبود کیفیت کار افراد بهره‌ور می‌شود؛ در عین اینکه بهـــره‌وری آنها تحت تأثیـــر منفی قرار نمی‌گیرد.

برداشـــت این بوده اســـت که این تأثیرات تقریباً آنی به وجود می‌آیند و طـــی دو ماه همجواری نیز از بین می‌روند. به اعتقـــاد محققان این تأثیرات به دلیل یادگیریِ ناشی از همجواری نبوده و در عوض حاکی از آن اســـت که سبب ترکیبی از ملهم شدن و نفوذ همتایان ناشـــی از نزدیکی فیزیکی با افراد با کارآیی بالاست.

محققان نتیجه گرفتنـــد، همجواری این چنینی کارکنـــان در یک ســـازمان با ۲ هزار نفر شـــاغل، می‌تواند منجر به افزایش تقریبی یک میلیون دلاری سود سالانه شود.

به گفته جیسون کورســـلو، معاون ارشد توسعه همـــکاری و اســـتراتژی شـــرکت Cornerstone OnDemand: "اینک که سازمان‌های مدرن در حال تغییر به ســـمت طرح طبقات باز و فضاهای کاری انعطاف‌پذیر هســـتند، این مطالعه نشان می‌دهد در واقع دانشی در پس چیدمان نشستن کارکنان وجود دارد."

منبع: www.independent.co.uk

مترجم: امیر صفوی‌نیا

لزوم اکتشاف و توسعه میادین نفت و گاز در دریای خزر

آذربایجان قرارداد نفتی خود را برای توسعه میادین «آذری- چراغ- گونشلی» تمدید کرد که به تنهایی هفت برابر مجموع دیگر کشورهای ساحلی، نفت از دریای خزر تولید می‌کند.

به گزارش مارین نیوز، روزنامه ایران در یادداشتی درباره اکتشاف و توسعه میادین نفت و گاز در دریای خزر نوشت:

دریای خزر مانند خلیج فارس دارای مخازن نفتی و گازی است که برخی از آنها میان کشورها مشترک و برخی مستقل است. روسیه، ایران، آذربایجان، ترکمنستان و قزاقستان از جمله کشورهایی هستند که در این دریا منابع نفتی و گازی دارند.

در این میان شناخته شده‌ترین میدان نفتی و گازی ایران در دریای خزر که دارای کمترین ساحل یعنی حدود ۶۰۰ کیلومتر است، میدان سردار جنگل است. این میدان که در انتهای بخش مرزی ایران در استان گیلان واقع شده، ۲۴ کیلومتر طول و ۱۶ کیلومتر عرض دارد و از لایه‌های مختلفی تشکیل شده است. مخزن آن در سال ۱۳۸۰ و در عمق ۷۰۰ متری از سطح آب، کشف و ۱۰سال بعد (در سال ۹۰)، در پی مطالعات اکتشافی روی سکوی نیمه‌شناور امیرکبیر، یک لایه نفتی در عمق ۷۲۸ متری در این مخزن هیدروکربوری کشف شد. گفته می‌شود میدان سردار جنگل، دارای ۵۰ هزار میلیارد فوت مکعب ذخیره «درجا»ی گاز است؛ یعنی بیش از ۱۰ برابر میدان شاه‌دنیز در جمهوری آذربایجان. این در حالی است که پیش از این، سهم ایران در دریای خزر ۱۱ تریلیون فوت مکعب گاز اعلام شده بود. همچنین میزان نفت درجای لایه نفتی این میدان، دو میلیارد بشکه است که نفت قابل استحصال آن حدود ۵۰۰ میلیون بشکه برآورد شده است.

البته میدان سردار جنگل محل مناقشه ایران و جمهوری آذربایجان قرار دارد و دوطرف تفاهم کرده‌اند تا تعیین تکلیف سهام متعلق به دو کشور از بهره‌برداری از این منابع امتناع کنند. پیش‌بینی‌های اولیه در مورد سهم ایران از نفت خزر ۲۰ میلیارد بشکه است که در میادین نفتی سردار جنگل، چالوس، نور و رویان، رامسر و رودسر و چند منبع دیگر واقع است. اما با توجه به عدم لرزه‌نگاری در همه مناطق و مشخص نبودن عمق معادن، نمی‌توان نسبت به دقیق و اقتصادی بودن همه منابع ابرازنظر اطمینان‌بخشی کرد.

اما ایران آنچنان که در خلیج فارس اکتشاف و توسعه میادین نفتی و گازی را دنبال می‌کند در دریای خزر فعال نیست. وزیر نفت می‌گوید که برای توسعه این منابع نیاز

به جذب سرمایه‌گذار خارجی اســت و ایران بزودی این موضوع را نیز در دســتور کار خود قرار می‌دهد تا ســهم تولید نفت و گاز ایران را از منابع مشترک و غیرمشترک خزر افزایش دهد.

میزان منابع هیدروکربنی دریای خزر

در مورد میــزان منابــع هیدروکربنــی دریای خزر گمانه‌های متفاوتی مطرح شده است. براساس اعلام منابع اروپایی و امریکایی و ســازمان انرژی جهانی در مجموع ذخایر تأیید شده این دریا شامل حدود ۵۰ میلیارد بشکه نفت و حدود ۲۶۰ تریلیون فوت مکعب گاز طبیعی است.

قزاقستان با بیشترین ســاحل در دریای خزر (حدود ۱۶۰۰ کیلومتر) بیشــترین ذخایر نفتی را در مقایسه با ترکمنســتان و آذربایجان در اختیار دارد و گفته می‌شود مهم‌ترین کشــور تولیدکننده نفــت در منطقه خزر در ســال‌های آتی خواهد بود. این کشور حدود دو درصد از ذخایر اثبات شده جهان را دارد.

ترکمنستان با ۶۵۰ کیلومتر ساحل در دریای خزر یک کشور عمدتاً گازی است و کمترین منابع نفتی را در بین پنج کشور دارد. بخش گاز، موتور محرک اقتصاد این کشور است و بیش از نیمی از درآمد بودجه را درآمدهای ناشی از صادرات گاز تشکیل می‌دهد.

از آنجا که روسیه با ۶۹۵ کیلومتر ساحل خزری دارای یکــی از بزرگ‌ترین صنایع نفــت و گاز جهان در مناطق غیرخزری اســت، علاقه‌ای نسبت به استخراج نفت و گاز از منابع خزری خود نشــان نداده اســت. البته روسیه با اختصــاص حدود ۱۳ الی ۱۴ درصد از تولید جهانی نفت به خود، بزرگ‌ترین تولیدکننده نفت در جهان محسوب می‌شود. اما آذربایجان ۶۰۰ کیلومتر ساحل در دریای خزر دارد و نفت عامل اصلی در تدوین استراتژی‌های اقتصادی و سیاست خارجی‌اش محسوب می‌شود. اخیراً این کشور بیخ گوش ایران قرارداد نفتی خود را برای توسعه میادین «آذری- چراغ- گونشــلی» با ۶ کشور دیگر تمدید کرده اســت. این قرارداد بزرگ‌ترین قــرارداد نفتی جمهوری آذربایجان است که هم‌اکنون به تنهایی هفت برابر مجموع دیگر کشورهای ساحلی، نفت از دریای خزر تولید می‌کند.

در ایــن باره روبــرت دادلی رئیس شــرکت بریتیش پترولیوم پیمانکار طرح توســعه میادین نفتی «آذری - چراغ - گونشلی» نیز اعلام کرده است: برنامه‌ریزی شده اســت در ۳۲ ســال آینده بیش از ۴۰ میلیارد دلار برای توســعه این میادین نفتی ســرمایه گذاری شود. قرارداد توســعه میدان‌های نفتی «آذری- چراغ-گونشلی» بین جمهوری آذربایجان و شــرکت‌های «بریتیش پترولیوم انگلیس»، «ســوکار جمهــوری آذربایجان»، «شــورون امریکا»، «استات اویل نروژ»، «اینپکس و ایتوچی ژاپن» و «تپاو ترکیه» با پیمانکاری شرکت «بریتیش پترولیوم» تمدید شده است. الهام شبان، مدیر مرکز مطالعات نفت خزر، از کشــور آذربایجان می‌گوید: هم‌اکنون آذربایجان ســالانه ۳۹ میلیون تن نفت و ۱۸ میلیارد مترمکعب گاز تجاری از دریای خزر تولید می‌کند.

به گفته شبان، ترکمنستان ۲/۵ میلیون تن نفت و ۵/۵ میلیارد مترمکعب گاز، قزاقستان نیز یک میلیون تن نفت و نیم میلیارد مترمکعب گاز از دریای خزر تولید می‌کند؛ آن هم با کمک شــرکت‌های خارجی و بزودی این ارقام با اجرای طرح‌های توســعه جدید بیشتر نیز خواهد شد؛ تولیداتی که به کشورهای ترکیه و اروپایی صادر می‌شود.

به نظر می‌رســد که با توجه به تجربه آذربایجان ایران باید تلاش بیشتری برای افزایش سهم خود از منابع نفتی و گازی خزر انجام دهد و این موضوع نه به سبک آذربایجان بلکه با اجرای قراردادهای جدید نفتی و جذب سرمایه و تکنولوژی شرکت‌های خارجی ممکن خواهد شد.

شرکت صنعتی دریایی ایران صدرا
مجتمع دریای خزر

در مردادمـــاه ۹۶، نایب رییس هیئت مدیـــره به همراه مدیرعامل و مدیر شعبه مازندران مؤسسه رده‌بندی آسیا با حضور در کارخانه دریای خزر شرکت کشتی‌سازی صدرا شـــمال از امکانات، تأسیسات کشتی‌سازی و کشتی‌های تحت کلاس مؤسسه که در حال تعمیرات ادواری بودند، بازدید کردند.

در این بازدید که جمشید حاجی‌زاده مدیرعامل شرکت کشتی‌سازی صدرا شمال نیز حضور داشت بازدیدکنندگان در جریـــان برنامه‌هـــای زیربنایی و ســـاماندهی و بهبود فرآیندها در این شـــرکت از زمان تصدی مدیریت جدید قرار گرفتند.

حاجی زاده در این برنامه با اشـــاره به امکانات مناسب و بالقوه‌ای که در این کشتی‌سازی موجود است و برنامه‌های در دســـت اجراء خاطر نشان کرد: به زودی شاهد رشد و شکوفایی کشتی‌سازی صدرا شمال در حوزه دریای خزر خواهیم بود.

لازم به توضیح است، کشتی سازی صدرا شمال وابسته به شرکت صنعتی دریایی ایران در سال ۱۳۶۸ تأسیس شد و هم‌اکنون با در اختیار داشتن ۱۸۴ پرسنل در ۴۰ هکتار مساحت و ۱۴ هزار مترمربع فضای سرپوشیده کارگاهی، چهار اســـکله پهلوگیری تانکر و شناور قابلیت بالایی در ارائه خدمات تعمیراتی به کشتی‌های بزرگ دریای خزر از خود نشان داده است. برای آشنایی بیشتر، ذیلاً به معرفی بیشتر این مجموعه می‌پردازیم:

مشخصات مجتمع :

سال تاسیس: ۱۳۶۸
تاریخ بهره‌برداری: ۱۳۶۹
تعداد پرسنل: ۱۸۴ نفر
کل وسعت: ۴۰ هکتار
مساحت فضای سبز: ۷ هکتار
مساحت فضای کار:
۴۵۰۰۰ مترمربع
مساحت فضای سرپوشیده کارگاهی:
۱۴۰۰۰ مترمربع
مساحت فضای انبار سرپوشیده:
۳۵۰۰ مترمربع
مساحت فضای اداری:
۱۶۰۰۰ مترمربع
مساحت فضای خدماتی:
۲۵۰۰ مترمربع
مساحت فضای رفاهی:
۱۴۰۰ متر مربع
مساحت اسکله:
۱۰۰۰ مترمربع
طول ساحل:
۱۰۰۰ متر

امکانات:

- دسترســـی به جاده سراسری و قابلیت اتصال به شبکه راه‌آهن سراسری
- ۲ اسکله نفتی به طول ۱۲۰ متر و آبخور ۵/۵ متر و ۲ اســـکله پهلوگیری به طول ۱۰۰ متر و آبخور ۵/۵ متر
- یـــک عـــدد سیســـتم بالابر شـــناور (سینکرولیفت) با مشخصات:
  - سال ساخت: ۱۳۷۹
  - تعداد: ۱ عدد
  - ظرفیت اسمی: ۳۸۰۰ تن
  - ابعاد: ۱۳۰x۲۵ متر
  - جابه‌جایی عمودی: ۱۰ متر
- تعداد شناور جهت ساخت: ۴ فروند در سال
- تعداد شـــناور جهت تعمیر: ۳۶ فروند در سال

تجهیزات و ماشین آلات:

- جرثقیل‌های سقفی با ظرفیت ۵ تا ۲۰ تن
- دستگاه برش اتوماتیک پلاسما و CNC
- دستگاه برش اتوماتیک لوله
- دستگاه پرس هیدرولیک
- دستگاه قیچی هیدرولیک
- دستگاه پخزن ثابت
- ماشین تراش و فرز
- لوله‌خم‌کن
- انواع دستگاه‌های جوشکاری
- انواع لودر، بولدوزر، گریدر، بیل و لیفتراک
- جرثقیل امریکن ۲۴۰ تنی و کرول ۲۴۰ تنی
- دستگاه شات بلاست

پروژه‌های مجتمع

۱- پوژه‌های به اتمام رسیده

سکوی حفاری ایران‌خزر

کارفرما: شرکت ملی نفت ایران
مشاور: شرکت رائومارپولا از کشور فنلاند
ابعاد کلی:۵۴/۸۶ در ۵۳/۳۴ در ۷/۶۲ متر
عمق عملیاتی: از ۷/۵ متر تا ۹۱/۵ متر
عمق حفاری: ۶۰۰۰ متر
وزن سازه: ۲۳۰۰ تن
وزن کلی: ۸۰۰۰ تن

سکوی نیمه‌شناور امیرکبیر

کارفرما: شرکت ملی نفت ایران(NIOC)
طول کلی:۳۶/۵۰در ۷۸/۸۰ در ۹۸/۶۰ متر
طول پانتون: ۸۰/۵۶ متر
عرض پانتون: ۱۸/۶۸ متر
وزن خالص سکو: ۱۴۰۰۰ تن
عمق آب عملیاتی: ۱۰۰۰ متر
عمق حفاری: ۷۵۰۰ متر
امکان زیست :۱۲۰ نفر
چهار دیزل ژنراتور هر کدام حدود ۲۸۰۰ کیلو وات
مؤسسه رده‌بندی: DNV

تانکر ۴۸۰۰ تنی ایران نکا

کارفرما: شرکت ملی نفتکش ایران
ابعاد کلی: ۶/۵ در ۱۵/۹ در ۱۱۲/۶ متر
آبخور: ۴/۵ متر
سرعت: ۱۲ گره دریایی
قدرت موتور: ۹۵۰x۲ کیلووات
ظرفیت بار: ۴۸۰۰ متر مکعب
مخازن حمل بار: ۱۸ عدد
تعداد پرسنل: ۱۸ نفر

لایروب کاترساکشن

کارفرما: سازمان بنادر و دریانوردی
طول کامل: ۴۸ متر
طول مفید: ۳۷ متر
عرض: ۱۰/۵۰ متر
ارتفاع ساختمانی: ۲/۷۵ متر
آبخور: ۱/۵۰ متر
حداکثر عمق قابل لایروبی: ۱۴ متر
قدرت پمپ لایروبی: ۱۲۰ کیلووات
قدرت کاتر: ۱۷۵ کیلووات
پرسنل : ۸ نفر
مؤسسه رده‌بندی: لویدز انگلستان

یدک‌کش ایران بهشهر

کارفرما: سازمان بنادر و دریانوردی
طول کامل: ۳۳/۴۰ متر
طول مابین دو عمود: ۳۰/۵۰ متر
عرض: ۸/۴۵ متر
ارتفاع ساختمانی: ۴/۷۵ متر
آبخور: ۴/۱۳ متر
نیروی کششی: ۴۳ نفر
پرسنل: ۱۰ نفر
سرعت: ۱۲ گره دریایی
مؤسسه رده‌بندی: لویدز انگلستان

یدک‌کش ایران‌کسما

کارفرما : سازمان بنادر و دریانوردی
طول کامل: ۳۳/۴۰ متر
طول مابین دو عمود: ۳۰/۵۰ متر
عرض: ۸/۴۵ متر
ارتفاع ساختمانی: ۴/۷۵ متر
آبخور: ۴/۱۳ متر
نیروی کششی: ۴۳ نفر
پرسنل: ۱۰ نفر
سرعت: ۱۲ گره دریایی
مؤسسه رده‌بندی: لویدز انگلستان

سه فروند شناور عملیاتی کاسپین

کاسپین ۳

کارفرما: شرکت ملی نفت (NIOC)
ابعاد کلی: ۷/۶در۱۶در۷۴/۴ متر
آبخور: ۶/۵ متر
وزن بار مرده: ۲۵۰۰ تن
سرعت: ۱۳ گره دریایی
قدرت موتور: ۱۶۰۰۰ اسب بخار
قدرت نیروی کشش: ۱۸۰ تن
وزن شناور: ۲۷۶۰ تن

۲- پروژه‌های تعمیراتی

چند نمونه از بیش از صدها کشتی تعمیر شده

اشکبوس

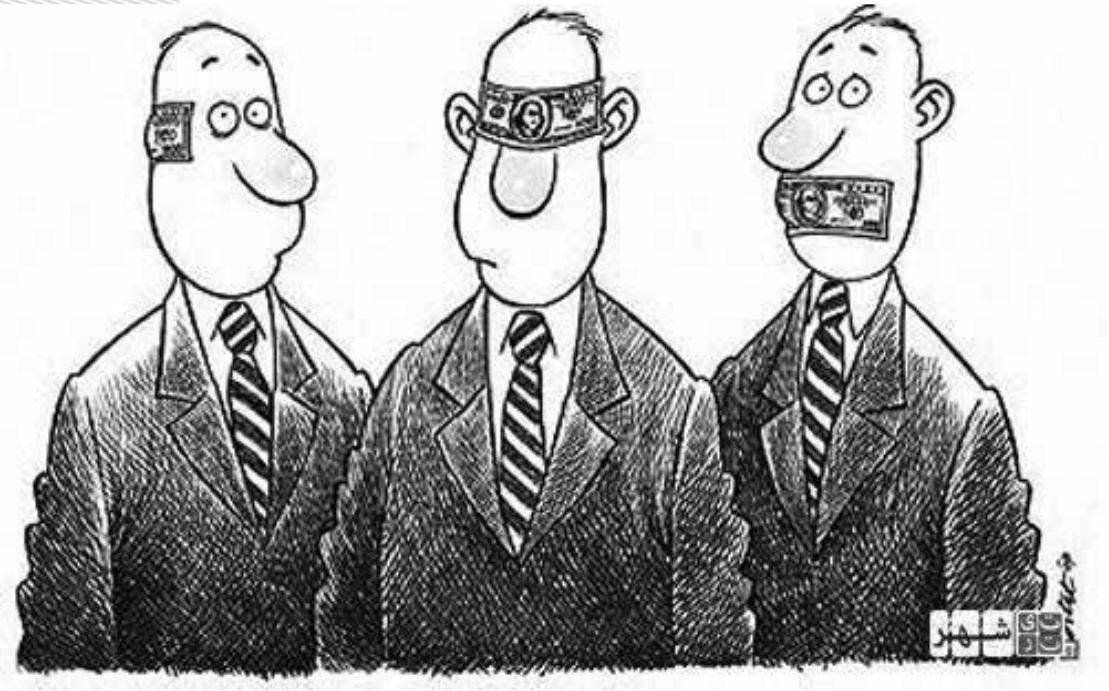
پاتریس

کسری

۳- پروژه‌های جاری

سه فروند بارج جمع‌آوری آلایندگی نفتی

ابعاد کلی شناور: ۳در۱۰در۴۴ متر
ماکزیمم آبخور: ۲/۵ متر
توان سیستم رانش: ۱۹۴۰ کیلووات
وزن سبک شناور: ۳۲۰ تن
جابه‌جایی کلی: ۱۰۰۰ تن



بررسی آسیب‌های امضای طلایی و فساد اداری در گفت‌وگو با ملک‌رضا ملک‌پور

تضاد منافع به مانع اصلی مبارزه با فساد تبدیل شده است

بدنه بزرگ دولت، باعث شکل‌گیری نهادها و سازمان‌هایی شده است که مدیران آن با یکدیگر درگیر تضاد منافع شده‌اند؛ از این رو اصلاح ساختار به منظور عاری کردن آن از فساد همواره با موانع جدی مواجه می‌شود. ملک‌رضا ملک‌پور، قائم‌مقام دبیر کل کمیته ایرانی اتاق بازرگانی بین‌المللی (ICC) که تجربه بالایی در زمینه مطالعات مربوط به مبارزه با فساد در ایران و در نظام تجاری بین‌الملل دارد، با اشاره به این تضاد منافع، معتقد است که بخش خصوصی باید نقشی فراگیر و مؤثر در مبارزه با فساد داشته باشد. ضمن اینکه همراهی دولت برای رسیدن به نتیجه نیز بسیار حائز اهمیت است. به گفته این کارشناس اقتصادی نمونه‌های موفق زیادی در جهان وجود دارد که به ما راه رسیدن به نظام اداری عاری از فساد را نشان می‌دهند؛ اما دستیابی به آن مستلزم رها شدن از حرف و پرداختن به عمل با یک نظام جامع مدیریتی و الگویی با موازین بین‌المللی است.

فساد اقتصادی و یکی از ریشه‌های آن یعنی وجود امضای طلایی و مجوزهای طلایی در دو سال گذشته بسیار مورد توجه مقامات ارشد دولت، از جمله رئیس‌جمهور و معاون اول رئیس‌جمهور قرار گرفته است و بارها از لزوم مبارزه با آن سخن گفته شده است. اما به نظر می‌رسد تاکنون نتیجه‌ای قابل توجه حاصل نشده است. به نظر شما این ضعف در عمل ناشی از چیست؟

به طور مشخص پاسخ این است که مبارزه با فساد باید به طور نهادینه و با استفاده از یک نظام مدیریتی مدون باشد. مهم‌ترین مسئله در مبارزه با فساد این است که ما یک الگو داشته باشیم. در مورد مبارزه با فساد سخنان زیادی گفته شده اما مهم این است که این مبارزه با چه مدلی صورت بگیرد و براساس چه سازوکاری با ریشه‌های فساد مانند امضای طلایی مقابله شود. این سازوکار باید به گونه‌ای باشد که از آن نتایج ماندگاری حاصل شود. تجربه بین‌المللی می‌گوید یکی از دلایل عمده تفوق دولت و فراگیری فساد اداری، کمرنگ بودن نقش بخش خصوصی در یک کشور است. حالا یا بخش خصوصی اصلاً به بازی گرفته نمی‌شود، یا جایی که بازی گرفته می‌شود ظرفیت و توان کافی را از خودش برای نقش‌آفرینی در بلندمدت نشان نمی‌دهد، یعنی این نگاه به ذهن متبادر می‌شود که نگاهش کوتاه‌مدت و در راستای کسب منافع محدود است. این محدود به کشور ما نیست و

تجربه بین‌المللی است که دولت پررنگ و بخش خصوصی کمرنگ در کنار یکدیگر هستند. دولت بخش خصوصی را به بازی نمی‌گیرد و در نتیجه قابلیت‌های بخش خصوصی ضعیف می‌ماند. این نتیجه انحصار دولت است. ۴۰ سال است که در دنیا حاکمیت دولتی به حاکمیت شرکتی تبدیل شده است. این حاکمیت ورای مسائل امنیتی است، چون تا شما عنوان حاکمیتی را می‌آورید نگاه‌ها به این سمت معطوف می‌شود که پس مسئله امنیت چه می‌شود. ببینید مسئله امنیت کاملاً جداست اما اکنون در حوزه‌های مدیریتی و تجاری و اقتصادی، حاکمیت شرکتی در دنیا مطرح و جاری است. نتیجه آن هم شفافیت عمیق‌تر و رهایی بیشتر از فساد بوده است. یکی از دلایلی که می‌بینید در نظام اداری کشورهایی مانند ایران مسئله امضای طلایی بسیار جدی است می‌تواند این باشد که بخش خصوصی دست دراز نکرده است.

دولت نفتی رانتیر علاقه‌ای به رشد بخش خصوصی نداشته و اجازه نداده است بخش خصوصی قوت بگیرد، چون با اتکاء به درآمدهای نفتی خود را بی‌نیاز از فعالیت و تولید ثروت بخش خصوصی دانسته است؛ درست است؟

کاملاً درست است. ما بخش خصوصی قابلی داریم اما نخواسته‌ایم به آنها میدان بدهیم. بخش خصوصی در کشور ما سوابق تاریخی در تولید و صادرات کالا و خدمات به دنیا دارد. دولت ما توانسته است به منابع عظیم نفت و گاز با هزینه پایین دست پیدا کند. اما فقط در یک حوزه مالکیت فکری، بخش خصوصی ظرفیت صادراتی بیشتری از میزان درآمدهای صادراتی نفت و گاز دارد. این سخن مستند به آمار و ارقام است. در بخش نرم‌افزار، هنر، کالاهای سنتی و صنایع دستی که مغفول باقی مانده است، توانایی و ظرفیت زیادی برای صادرات وجود دارد که باید به تحقق آن کمک کرد. بسیاری از برنامه‌های بنگاه‌های خارجی برای سرمایه‌گذاری مستقیم در ایران به دلیل مسائلی مانند فساد اداری و امضای طلایی رخ نمی‌دهد. اغلب سرمایه‌گذاران خارجی این مسئله را در ذهن دارند که اگر قرار است وارد فعالیت در اقتصاد ایران شوند باید چقدر هزینه برای فساد و مسائل مرتبط به آن کنار بگذارند. متأسفانه این مسئله وجود دارد. بعد از برجام و با وجود تمام گشایش‌ها می‌بینید که تمام قراردادهای سرمایه‌گذاری در حوزه نفت و گاز و نهایتاً خودروسازی بسته شده است. چرا ظرفیت‌های بخش خصوصی که بسیار بالاست دیده نشد؟ چون سرمایه‌گذار خارجی به خاطر نظام اداری سنگین و فساد پیچیده در آن ترجیح می‌دهد هزینه‌ای برای ورود نکند. میزان سرمایه‌گذاری خارجی در کشور خودمان را با کشور ترکیه مقایسه کنید. ترکیه در یک سال گذشته تقریباً ۱۰ برابر ما سرمایه خارجی جذب کرده است، ضمن اینکه ما با وجود منابع نفتی موفق شدیم بیش از سه میلیارد دلار سرمایه‌گذاری خارجی مصوب داشته باشیم؛ اما ترکیه بیش از ۳۰ میلیارد دلار جذب سرمایه‌گذاری خارجی داشته است. اگر سیستم شفافی داشته باشیم که سرمایه‌گذار اطمینان داشته باشد سرمایه‌اش حفظ می‌شود و نیازی به پرداخت هزینه‌های سربار برای امضاهای طلایی ندارد، قطعاً سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی افزایش می‌یابد. فسادزدایی و رفع ریشه‌های آن مانند امضای طلایی باید با اجماع همگانی و توافق همه جلو برود. با این همه به نظر می‌رسد حلقه محکمی برای مبارزه عملی با فساد شکل نگرفته و به نوعی این حلقه هنوز متصل نشده است. در نظر داشته باشید که در حال حاضر در نهادهای مهم و زیادی مانند شهرداری‌ها، شرکت نفت، شرکت گاز و... بحث مبارزه با فساد مطرح است و در گزارش مجامع سالیانه هم ارائه می‌شود اما چرا خروجی مثبت و ملموسی از آن دیده نمی‌شود؟ من معتقدم در کنار دست اراده دولت، باید دست مطالبه‌گری بخش خصوصی هم دراز شود و در حقیقت این حلقه اتصال برقرار شود. در بحث فساد من بیش از ۵۰ درصد برای بخش خصوصی نقش قائل هستم.

مقاومت برای اصلاح ساختار فسادانگیز در بدنه میانی دولت است و مدیران میانی علاقه‌ای ندارند که قدرت و سیطره خودشان را از دست بدهند؛ این مشکل چه راهکاری دارد؟

مشکل اینجاست که در بدنه میانی دولت تضاد منافع وجود دارد و این تضاد منافع مانع از به نتیجه رسیدن اصلاحات ساختاری برای حذف بوروکراسی و مقررات زائد می‌شود. در نتیجه همچنان امضای طلایی و مقررات دست‌وپاگیر وجود دارد. ضمن اینکه در نظر داشته باشید که بدنه بخش خصوصی هم درگیر این تضاد منافع است. گروه‌هایی در بخش خصوصی هم از فرصت‌های رانتی به وجودآمده به واسطه امضاءها و مجوزهای طلایی با صرف هزینه، سودهایی کوتاه‌مدت اما قابل توجه می‌برند. از این رو در مقابل اصلاح و شفاف‌سازی هم بدنه دولت مقاومت می‌کند و هم این گروه از بخش خصوصی که در کوتاه‌مدت به منافع هنگفت رسیده است. مدل مبارزه با فساد باید به گونه‌ای باشد که این تضاد منافع را بتواند حل کند. عامل فساد همواره هوشمندانه‌تر از عامل مبارزه با فساد رفتار کرده است. عامل مبارزه باید قدرت پیش‌بینی و توان برخورد مناسبی داشته باشد و با همراهی دولت و بخش خصوصی باشد. تجربه مکزیک در این خصوص در پیش روی ماست که بعد به آن بیشتر اشاره خواهم کرد. وقتی مدیری در بدنه دولت و نهادهای حاکمیتی می‌بیند که می‌تواند با یک امضای ساده ده برابر دریافتی ماهانه‌اش را یکجا داشته باشد، به طور حتم در برابر تغییر ساختار مقاومت می‌کند. این مقاومت هم به شیوه‌های غیرمستقیم انجام می‌گیرد نه به صورت مخالفت مستقیم و واضح. تضاد منافع از علل اصلی فساد است. این تضاد منافع باید از بین برود. تا جایی که می‌دانم دولت در این زمینه وارد عمل شده و در حال تهیه لایحه‌ای هستند که تضاد منافع داخل دولت از بین برود و بتوان با ابزار حقوقی آن را مرتفع کرد.

علت دوم فساد که در مطالعات بین‌المللی به آن بسیار اشاره شده است، ایجاد فساد برای گرفتن سهم بازار بوده است. این مطالعات نشان می‌دهد تحت عنوان هزینه‌های بازاریابی، پول‌هایی صرف فساد شده است. حتی این هزینه بازاریابی در پروژه‌های مختلف در کشورهای متفاوت را در دفاتر خود وارد می‌کردند و می‌پذیرفتند. یعنی در واقع پولی که بابت فساد و رشوه پرداخت می‌شد هم تحت عنوان هزینه بازاریابی در صورت‌های مالی وارد می‌شد. تا اینکه در سال ۱۹۷۷ حسابرسان موفق شدند تا حدودی جلوی این مسئله را با خروج هزینه‌های بازاریابی از سرفصل هزینه‌ها بگیرند. یعنی دیگر بازاریابی به عنوان هزینه محاسبه نمی‌شود و مشمول مالیات است. چون این هزینه‌ها معمولاً بدون سند و تحت عنوان هزینه بازاریابی مطرح می‌شد. برای مبارزه با فساد باید پادزهر تمامی این مفرها را اندیشید و به کار بست.

آیین‌نامه‌ها و دستورالعمل‌های داخلی دولت را راحت‌تر می‌توان از میان برداشت اما بسیاری از قوانین ما در مجلس تصویب شده است و برای رفع و اصلاح آن نیز باید قوه مقننه را قانع کرد. تعامل با این قوه باید چگونه باشد و چگونه می‌توان آن را قانع کرد؟

در اینکه ما قوانین متورم و مازاد زیادی داریم تردیدی نیست. اما اصلاح آن کاری نیست که بشود سریع و یک‌شبه انجام داد. این باید در قالب یک برنامه مثلاً ۱۰ساله دیده شود. شاید نهادهایی چون شورای گفت‌وگوی دولت و بخش خصوصی و اتاق‌های بازرگانی بتوانند در این مسیر بیشتر و مؤثرتر به مجلس کمک کنند. قاعدتاً یک دوره چهارساله دولت یا مجلس برای برطرف کردن

کامل این مشـــکل کافی نیســـت. ما با تورم قوانین و دســـتورالعمل‌ها مواجه هســـتیم. زمانی شرایط کشـــور شـــرایط زمان جنگ بود، از این رو قواعدی به نظام اداری و اقتصادی کشور وارد شد اما بعد از پایان جنگ از بین نرفت و اصلاح نشد. بعدتر دوره سازندگی و بعد دوره تحریم و به تناسب هر کدام از این دوره‌ها قوانین و مقرراتی وضع و اجراء شد؛ اما همه این قوانین همچنان به حیات و اثرگذاری خود ادامه داده‌اند و حتی بر آنها افزوده هم شـــده است. از نظر من اتاق‌هـــای بازرگانی این ظرفیت را دارند کـــه در این زمینه از نظر کارشناســـی کمک کنند. ضمن اینکـــه اولویت ما باید آزادســـازی در حوزه اقتصاد و تجارت باشـــد. ما می‌توانیم به طور مستند نشـــان دهیم که چگونه تـــورم قوانین و مقررات ما را از دسترسی به ســـهم‌مان در بازارهای جهان باز داشته است. به نمونه کشـــور عراق توجه کنید که همسایه و هم‌مرز با ماست و از نظر دینی و مذهبی با ما اشتراکات بســـیاری دارد. در بازار عراق ما بعد از ترکیـــه و چین قرار داریم در حالی که چین اصلاً مرز مشـــترکی با عراق نـــدارد و ترکیه هم به دلیل ناامن بودن مرزهایـــش، بخش عمده‌ای از تجارتش با عراق را از طریق مرزهای کشور ما انجام می‌دهد. ما برای صادرات به عراق کف شش میلیارد و سقف ۱۳ میلیارد تعیین کرده‌ایم؛ اما این حجم در ســـال گذشته از ۲/۳ میلیارد دلار فراتر نرفته است. ضمن اینکه خطـــرات آینده را هم دســـت‌کم می‌گیریم. وابسته بازرگانی سفارت عراق معتقد بود این کشور تا ســـال ۲۰۱۸ به عنوان عضو دائم سازمان تجارت جهانی پذیرفته می‌شـــود و این بـــه معنای جریمه شـــدن ما در تجارت با این کشـــور در مقابل سایر رقباست. مسئله روند تجاری ما اگر اصلاح نشود ما فرصت‌های بزرگی را از دست می‌دهیم.

یکی از مشـــکلات ما برای پیوســـتن به سازمان تجارت جهانی همین مقررات مازاد و مجوزهای بسیار است که باید اصلاح شود اما توان اصلاح و حذف آن وجود ندارد.

مســـئله همین اســـت امـــا برای ایـــن کار هم راه‌حل‌های جایگزین وجود دارد. من هفت ســـال از طرف مؤسسه استاندارد نماینده ایران در ژنو بودم. در تمام این سال‌ها نماینده سازمان تجارت جهانی را در ســـخنرانی‌ها ملاقات می‌کردم. یک سال از او پرسیدم چرا پیوســـتن ایران به این سازمان تا این اندازه زمان‌بر شده است. او به صراحت گفت کشوری که در ســـازمان تجارت جهانی، جزو تصمیم‌گیران اصلی اســـت مخالف پیوستن شماســـت. اما دلیلی ندارد که شـــما تمـــام تمرکزتـــان را روی الحاق به ســـازمان تجارت جهانی بگذارید. در کنار پیگیری روند درخواســـت می‌توانید خودتان را با طرف‌های تجاری تطبیق بدهید و از توافق‌نامه‌های تسهیلات تجاری بهره‌مند شوید. دقت کنید که خود سازمان تجارت جهانی هم متوجه شـــد که صرف پرداختن به مســـئله تعرفه، باعث رونق تجارت نمی‌شـــود و باید از ابزار جدیدی به نام موافقت‌نامه تســـهیلات تجاری (TFA) ســـود بـــرد. این ابـــزار اگرچه برای اعضای ســـازمان تجارت جهانی است اما غیراعضاء هم می‌توانند خودشـــان را با آن تطبیق دهند. این مســـئله مدیریت بازرگانی خارجی اســـت که مهم است. از سال ۲۰۱۴ روی این ابزار جدید کار کردند. گزارش ســـازمان تجارت جهانـــی می‌گوید منافع حاصل از اجرای موافقت‌نامه تسهیل تجارت چندین برابر موافقت‌نامه سازمان تجارت جهانی است. مثال هم آورده اســـت که تـــا قبل از ایـــن موافقت‌نامه تســـهیلات تجاری، صادرات در مرز شانگهای هفت روز طول می‌کشید چون سازمان‌های مختلفی مثل قرنطینه، اســـتاندارد و بازرســـی باید روی روند کار اعمال مســـئولیت می‌کردند امـــا در حال حاضر با وجود این موافقت‌نامه روند کاری به چهار ســـاعت کاهش پیدا کرده است. ما هنوز برای تطبیق دادن خودمان با TFA وقت داریم. نکته مهم در مورد این ابزار این اســـت که علاوه بر سازمان تجارت جهانی، اتاق بازرگانی بین‌الملل و ســـازمان جهانی گمرکات هم در این ابزار دخیل هستند. گمرک‌ها در سراسر جهان و نه فقط در ایران، چکشـــی عمل می‌کنند. به دلیل اینکه مســـئولیت دروازه‌بانی اقتصاد به آنها واگذار شـــده است، ســـعی می‌کنند در طی کردن نظام بوروکراتیک بسیار سختگیر باشند و این جزو ماهیت آنهاست. اما ســـازمان تجارت جهانی موفق شد که با موافقت‌نامه تسهیلات تجاری این معضل را هم برطـــرف کند. در نتیجه از این نظر هم TFA به حذف فســـاد و به ایجاد شـــفافیت بسیار کمک می‌کنـــد. تجربه واقعی و عملـــی آن هم در دنیا به وفور وجود دارد. رئیس گمرک امارات در همایشی رســـمی گفت: هر گونه صادراتی که از امارات انجام می‌شـــود، دو روز قبل از آن عملیات گمرکی‌اش به پایان رســـیده اســـت و در زمان عملیات بارگیری و صـــدور هیـــچ کار کاغذی و دولتـــی و حاکمیتی وجود ندارد. به همین ترتیب هر وارداتی بر اســـاس موافقت‌نامه تســـهیلات تجاری به دوبی انجام شود، قبل از ورود تمام مراحل اداری آن انجام شده و در گمرک جز عملیات تخلیه و حمل هیچ کار دیگری ندارد. این وضعیت را با کشور ما مقایسه کنید و در مورد فساد اداری و امضای طلایی به نتیجه برسید.

در مورد چگونگی پیشرفت مبارزه با فساد در کشور مکزیک هم اشاره‌ای داشتید. چگونه مکزیک موفق به انجام این کار شد؟

مکزیـــک یکی از کشـــورهایی بود که در فســـاد گسترده اداری و امضاءها و مجوزهای طلایی زبانزد بود. این کشور ۱۰ سال پیش تصمیم گرفت این روند را متوقف کنـــد. دولت مکزیک هم کاملاً در اجرای این روند همراه و جدی بود. وضعیت به شکلی شد که اگر یک بنگاه در مکزیک می‌توانست گواهینامه مبارزه با فساد دریافت کند از ممیزی وزارت دارایی معاف می‌شـــد، چون دیگر دولـــت مطمئن بود که سیســـتم این شرکت سالم است و اظهاراتش نیازی به راستی‌آزمایی ندارد. این شرکت در گمرک هم از کانال سبز استفاده می‌کند و در سازمان‌های مربوط به کار و تأمین اجتماعی نیز در فهرســـت بنگاه‌های عاری از فساد قرار می‌گیرد. مکزیک برای مبارزه با فســـاد یک ســـامانه ملی مانند پلیس ۱۱۰ ما دارد. یعنی با یک تماس، بدون اینکه به فرد تماس‌گیرنده فشـــاری وارد شـــود، با ابزار حقوقی با تضاد منافع، سیستم‌های فســـادآور و امضاءهای طلایی برخورد می‌شود. بســـتر حقوقی این کار در مجلس و دولت مکزیک طی این ســـال‌ها تهیـــه و با قاطعیت اجراء شده اســـت و اکنون برای نمونه پلیس جرأت ندارد وجهی دریافت کند و متخلف را جریمه نکند، یا در شـــهرداری مذاکره و تعاملی صورت بگیرد و تخطی از یک بند قانونی انجام شود. این طرح نتایج مثبت زیادی برای مکزیک به بار آورده و اکنون مردم هم متقاعد شـــده‌اند که این سیستم برای آنها اشتغال بهتر، درآمد بیشتر و فرصت‌های برابر ایجاد می‌کند. مکزیک و البته عربســـتان هم نمونه‌های موفقی در دنیا در مبارزه با فساد هستند. عربستان با قطعیت و جدیـــت اعلام می‌کند که هر کســـی که می‌تواند یک نقطه از فساد در سیســـتم تجاری و اقتصادی آنها پیـــدا کند. در حالی که ما اگـــر بخواهیم وارد این مســـئله شـــویم، سازمانی درســـت می‌کنیم با رئیس و مدیر و کارمند و در کنار تمام دستگاه‌های موازی یک دســـتگاه دیگر هم برای مبارزه با فساد شکل می‌دهیم. اینجاســـت که من اصرار دارم باید بخش خصوصی ورود کند. در عربستان کمیسیونی داریم که مســـئول گمرک عضو آن است اما بخش خصوصی است که کار را هدایت می‌کند، در امارات متحده عربی بخش خصوصی کار را هدایت می‌کند. دقت کنید که در مراســـم تنفیذ ریاست جمهوری به صراحت به دولت توصیه شـــد که از تصدی‌گری خارج شود، کار را به بخش خصوصی بسپارد و به آن شک نداشته باشد. برای ایجاد اشتغال، درآمدزایی، تولید ثروت، رهایی از فساد و توسعه پایدار باید کار را به بخش خصوصی سپرد.

منبع: هفته نامه تجارت فردا

تصویب یک فوریت لایحه اصلاح قانون تسریع در تخلیه و بارگیری شناورها

یک فوریت لایحه اصلاح قانون تسریع در تخلیه و بارگیری کشتی‌ها از سوی نمایندگان مردم در مجلس شورای اسلامی به تصویب رسید.

نمایندگان در نشست علنی روز سه شنبه ۴ مهرماه ۱۳۹۶ مجلس شورای اسلامی، یک فوریت لایحه اصلاح بند ۲ ماده واحده قانون تسریع در امر تخلیه و بارگیری کشتی‌ها را با ۱۵۸ رأی موافق، ۱۴ مخالف و ۳ رأی ممتنع از مجموع ۲۱۸ نماینده حاضر در صحن به تصویب رساندند.

ارسال لایحه "کمک به ساماندهی پسماندهای عادی" به مجلس

رئیس جمهوری لایحه کمک به ساماندهی پسماندهای عادی با اولویت استان‌های ساحلی و کلان‌شهرها با مشارکت بخش غیردولتی را برای طی تشریفات قانونی به مجلس شورای اسلامی ارسال کرد.

در نامه دکتر روحانی به رئیس مجلس شورای اسلامی آمده است: لایحه "کمک به ساماندهی پسماندهای عادی با اولویت استان‌های ساحلی و کلان‌شهرها با مشارکت بخش غیردولتی" که به پیشنهاد وزارت کشور در جلسه ۱۳۹۶/۴/۷هیئت وزیران به تصویب رسیده است برای طی تشریفات قانونی تقدیم می‌شود .

در مقدمه توجیهی این لایحه آمده است: با عنایت به وضعیت نامناسب مدیریت پسماندهای عادی در شهرها و روستاها و با هدف ترویج و تشویق استفاده از فناوری‌های نوین از سوی بخش غیردولتی برای سرمایه‌گذاری در ایجاد و بهره‌برداری از تأسیسات تبدیل پسماند و حفظ محیط زیست این لایحه ارسال می‌شود.

در ماده یک این لایحه نیز آمده است: به منظور تسهیل، تشویق و توجیه سرمایه‌گذاری بخش غیردولتی در ایجاد و بهره‌برداری از تأسیسات تبدیل پسماند به انرژی از جمله زباله‌سوزی، گازی-سازی، هاضم بی‌هوازی و گاز حاصل از محل‌های دفن وساماندهی پسماندهای عادی در کشور با اولویت استان‌های ساحلی و کلان‌شهرها نرخ خرید تضمینی برق حاصل از تأسیسات تبدیل پسماند به انرژی با پیشنهاد وزیران نیرو و کشور و تصویب شورای اقتصاد در هر سال تعیین می‌شود.

در ماده چهار این لایحه آمده است: سرمایه‌گذاری در ایجاد و بهره‌برداری از تأسیسات تبدیل پسماند به انرژی مشمول مالیات با نرخ صفر درصد و معاف از پرداخت مالیات بر ارزش افزوده خواهد بود .

همچنین بر اساس ماده پنج این لایحه به منظور کمک به اجرای دقیق و اصولی مدیریت پسماند، کلیه فعالیت‌های مرتبط با مدیریت اجرایی پسماند (تفکیک از مبدأ، جمع‌آوری، پردازش، بازیافت و دفع) که محصول و فرآیندهای تولیدی آنها منطبق با الزامات فنی و زیست‌محیطی است بر اساس ضوابط مصوب شورای اقتصاد از معافیت مالیاتی برخوردار خواهند بود.

جایگاه ایران در شاخص ادراک فساد

طراحی مدل مبارزه با فساد متفاوت با عملکرد ۳۰ ساله گذشته در سیستم مدیریت کیفیت

برای داشتن مقررات حاکمیت شرکتی و مبارزه با فساد به فاکتورهایی از جمله:

- شرایط سیاسی
- میزان توسعه بازار سرمایه
- شرایط عمومی اقتصاد
- سطح ثابت‌پذیری
- سیستم‌های بانکداری
- حقوق مالکانه

و امثالهم باید توجه کرد. فاکتورهایی که مربوط به بازار سرمایه هستند، عبارتند از:

- مقررات بازار و زیرساخت‌های مربوطه
- نقدشوندگی بازار
- وجود تعداد کافی مشارکت‌کننده در بازار
- سطح پیاده‌سازی استانداردهای بین‌المللی
- و استانداردهای حسابداری

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 هیئت مدیره
- ساختار سرمایه سطح شناور بودن سهام
- نقدشوندگی سهام
- سطح دخالت دادن سهامداران در تصمیم‌گیری‌های مبارزه با فساد و مسئولیت و پاسخگویی شرکت به ذی‌نفعان می‌باشد.

از آنجا که استاندارد ضد رشوه ISO 37001 در سال ۲۰۱۶ منتشر شده است و به زودی شاهد صدور گواهینامه Free from Corruption در بخش‌های خصوصی و دولتی ایران خواهیم بود، در بخش پایانی توضیح مختصری در مورد گواهینامه‌های ضروری مدیریت کیفیت ISO 9001 داده شده است، تا در آینده شاهد وضع مشابه در بخش مبارزه با فساد نباشیم.

شاخص‌های اقتصادی کلیدی جهان عبارتند از:

۱- نوآوری
۲- سهولت کسب‌وکار
۳- ریسک اعتباری – تجاری
۴- آزادی اقتصادی
۵- عملکرد لجستیکی
۶- فلاکت اقتصادی
۷- کارآفرینی و توسعه
۸- کیفیت زندگی
۹- ادارک فساد / فساد اقتصادی
۱۰- مالکیت فکری
۱۱- شادی (خرسندی)
۱۲- دولت الکترونیک
۱۳- رقابت‌پذیری

در بین این ۱۳ شاخص اقتصادی، ردیف ۹ یعنی فساد اقتصادی باعث:

- تبعات منفی بر سرمایه‌گذاری و رشد اقتصادی؛
- کاهش اشتغال؛
- و عدم تحقق اهداف توسعه اقتصادی کشور می‌شود.

از سوی دیگر موجب:
- از بین رفتن نیروهای رقابتی مورد نیاز بازار؛
- کاهش درآمدهای مالیاتی؛
- کاهش کیفیت زیرساخت‌های اقتصادی و خدمات عمومی؛
- ناکارآمدی سیاست‌های دولت؛
- انحراف منابع مالی از اهداف خود؛
- تحریف مقررات قانونی؛
- و تضعیف و تخریب بنیان‌های نهادینه‌ای رشد اقتصادی می‌شود.

شاخص ادراک فساد

یکی از مقامات ارشد بانک جهانی، پیتر ایگن، پس از بازنشستگی در سال ۱۹۹۳، سازمان شفافیت بین‌المللی را در شهر برلین تأسیس کرده است.

او به کمک ۹ نفر از همفکرانش در سال ۱۹۹۵ به منظور اندازه‌گیری سطح ادراک شده فساد، شاخص ادراک فساد را برای تعدادی از کشورهای جهان محاسبه کرد.

معاونت طرح و برنامه وزارت صنعت، معدن و تجارت گزارشی را در سال گذشته منتشر کرد که جایگاه ایران از نظر شاخص ادراک فساد را در سراسر جهان نشان می‌دهد.

براساس این گزارش جایگاه ایران در میان ۱۰ کشور دارای نامساعدترین وضعیت در شاخص فسادزدایی، قرار گرفته است. این کشورها عبارتند از: آذربایجان، قزاقستان، ایران، لبنان، قرقیزستان، تاجیکستان، ازبکستان، عراق، افغانستان و یمن.

براساس ارزیابی‌های صورت گرفته، فسار مالی و اقتصادی به مفهوم: "نادیده گرفتن و نقض قوانین و مقررات، برای دسترسی و کسب سود و منافع مالی شخصی و گروهی است".

فساد اقتصادی می‌تواند در سطوح مختلفی از جامعه مانند متقاضیان و ارائه‌دهندگان خدمات اجتماعی، اقتصادی، قضایی و .... واضعان قوانین و مقررات مجریان قانون و از مجموع کلیه بخش‌های اقتصادی کشور دیده شود.

فقدان فرآیندهای مکانیزه و شفافی که فعالیت اقتصادی افراد و نوع روابط مالی آنان

را با یکدیگر نشـــان دهد، همچنین وجود ارتباط مســـتقیم و مراجعه حضوری متقاضیان خدمت به ارائه‌دهندگان آن، از عوامل عمدی گســـترش فساد مالی در جامعه است.

جایگاه ایران در جدول شاخص ادراک فساد

در جـــدول شـــاخص ادراک فســـاد امتیازات کشورها بین صفر و ۱۰۰ استاندارد شده و هرچه امتیاز کشـــوری بـــه عدد ۱۰۰ نزدیک‌تر شـــود، نشان‌دهنده سطح فساد در آن کشور است.

کشـــورهای دانمارک، نیوزیلند، فنلاند همواره در رتبه اول این جدول بوده‌اند، آلمان رتبه ۱۰، آمریکا رتبه ۱۸ داشته است.

در بیـــن کشـــورهای منطقه امـــارات بهترین جایگاه را به خود اختصاص داده است.

کشورهای منطقه	سال ۲۰۱۳ (از ۱۷۷ کشور)		سال ۲۰۱۴ (از ۱۷۵ کشور)		سال ۲۰۱۵ (از ۱۶۸ کشور)		سال ۲۰۱۶ (از ۱۷۶ کشور)	
	امتیاز	رتبه	امتیاز	رتبه	امتیاز	رتبه	امتیاز	رتبه
امارات	۶۹	۲۶	۷۰	۲۵	۷۰	۲۳	۶۶	۲۴
قطر	۶۸	۲۸	۶۹	۲۶	۷۱	۲۲	۶۱	۳۱
عربستان	۴۶	۶۳	۴۹	۵۵	۵۲	۴۸	۴۶	۶۲
بحرین	۴۸	۵۷	۴۹	۵۵	۵۱	۵۰	۴۳	۷۰
ترکیه	۵۰	۵۳	۴۵	۶۴	۴۲	۶۶	۴۱	۷۵
ایران	۲۵	۱۴۴	۲۷	۱۳۶	۲۷	۱۳۰	۲۹	۱۳۱

رتبه و امتیاز ایران و برخی از کشورهای منطقه در شاخص ادراک فساد طی سال‌های ۲۰۱۳ لغایت ۲۰۱۶

چه کنیم گواهینامه‌های ضد رشوه ISO 37001 سرنوشت گواهینامه‌های صدوری مدیریت کیفیت ISO 9001 را پیدا نکنند.

گواهینامه‌های مدیریـــت کیفیت ISO 9001، گواهی می‌دهد:

- مدیریت ارشد سازمان به کیفیت و خط‌مشی آن متعهـــد اســـت و آن را مدیریـــت و تضمین می‌کند؛
- برای کیفیت اهداف قابل اندازه‌گیری تعیین کرده است؛
- بـــه الزامات مستندســـازی پای‌بنـــد بوده و مشتری‌مدار است؛
- منابع و خریدها مدیریت می‌شود؛
- محصول و توســـعه آن در ســـازمان طراحی می‌شود؛
- و ســـازمان و مدیریـــت آن متعهد به بهبود مستمر است.

امـــا چـــرا در اغلب ســـازمان‌ها اخـــذ چنین گواهینامه‌هایی برای کیفیت نبوده است؟

اگرچه بعضی کیفیت‌فروشـــان تصور می‌کنند که می‌توانند مانند بقیه کاســـبی‌ها تبلیغ کرده و برای خودشان بازار ایجاد کنند، ولی اگر سازمان خلأ کیفیت را احســـاس نکند و از وضعیت خود ناراضی نباشد، چطور می‌شود او را نصیحت کرد که تو اشتباه می‌کنی و نیازمند کیفیت هستی؟

- چرا حیات و ممات خودروسازهای ما معطل بخش تضمین کیفیت نیست؟
- چرا خودروســـازان داخلی ما که در مواجهه با قطعه‌ســـازان وطنی مو را از ماست می‌کشند، یک‌شبه کنترل کیفیت را تعطیل کرده و قطعات وارده از آســـیای شـــرقی را بدون انجام کنترل کیفیت اولیه بر روی خودروها نصب کرده‌اند؟

ســـؤال: در چه صورتی یک سازمان متقاضی کیفیت می‌شـــود و به آن احســـاس نیـــاز پیدا می‌کند؟

جواب: اگر بقای ســـازمان در تهدید باشـــد و ســـازمان مجبور باشـــد بهتر از دیروز عمل کند، ارتقای کیفیت اجتناب‌ناپذیر می‌شود.

ســـؤال: چه چیزی بقای یک سازمان را تهدید می‌کند؟

جواب: تنها پاسخ عبارتست از: رقیب

اگرچه دشمن باشد و بلای جان، اما وجودش لازم است و واجب

هر جا رقابت باشـــد، کیفیت اســـت، پیشرفت است و احتمال بقاء یا شکست وجود ندارد.

چرا نماد رشـــد صنعتی کشـــور در دهه ۴۰، هم‌اکنون در وضعیت بســـیار بدی قـــرار دارد و بحران بدهی به آن ســـایه انداخته اســـت (ذوب آهن اصفهان).

کار در فضای انحصـــاری و غیررقابتی، طومار ســـازمان‌ها را در هـــم خواهد پیچیـــد، راه‌آهن، کشـــتیرانی، بانک‌هـــا، گمرکات، فولادســـازی، واگن‌سازی، شـــهرداری‌ها، صدا و ســـیما، همه آنهایـــی که تضمیـــن بقاء دارند و بـــدون رقیب مســـتند، نمی‌توانند دنبال کیفیت خدمات خود باشند.

بـــرای خودروســـازان داخلـــی با مقایســـه با خودروســـازی‌های جهان، دولت بـــه دلیل وضع تعرفه‌های بالا به اسم حمایت از تولید ملی رقیب را از میـــدان به در کرده ودر نتیجه خودروســـاز وطنی احســـاس انحصار می‌کنـــد و این امر چه نیازی به تحقیق، پژوهش، توجه به کیفیت برای او باقی می‌گذارد؟

چرا خودروســـاز وطنی نیازی به پایین آوردن قیمت احســـاس نمی‌کند، چرا نیازی به نفوذ در بازارهای خارجی احساس نمی‌کند؟

در ۳۰ سال گذشته، وجود انحصار و ممانعت از رقابت باعث شده است استاندارد و گواهینامه‌های مدیریت کیفیت به صورت تزریقی به سازمان‌های ما منتقل شود و اگر به همین نحو بخواهیم وارد استاندارد ISO 37001 شویم مبارزه با فساد مالی مشـــکل وطنی پیدا خواهد کرد و به گواهینامه فروشی Free from Corruption ختم خواهد شد.

منبـــع: کمیتـــه ایرانی اتـــاق بازرگانی بین‌المللی

تاریخچه بیمه دریایی

هیچیک از رشـــته‌های بازرگانی تاریخ قدمت، تنـــوع و غنای بیمـــه دریایی را نـــدارد. برخی از مورخیـــن تقریباً قدمـــت آن را تا ۳ هزار ســـال می‌دانند. قرائنی در دســـت اســـت کـــه اولین بار بازرگانان ۳ هزار سال قبل هنگامی که در دریای مدیترانه به دریانوردی اشتغال داشتند برای ایمنی در قبال خســـارت از نوعی بیمه دریایی استفاده کردند. در طی قرون، بیمه دریایی مراحل توسعه و تکامل خود را پیموده و به یکی از رشته‌های بسیار فنی و تخصصی مبدل شده است.

بیمه‌گران در ازای دریافت حق بیمه خسارات را به آسانی تحمل می‌کنند؛ در حالی که خسارت برای صاحبان کالا و کشتی‌ها در صورت استفاده نکردن از بیمه بســـیار سنگین و در برخی موارد غیرقابل تحمل و حتی نابودکننده است.

در حقیقت بیمه دریایـــی امروزه حتی مهم‌تر از دوران گذشـــته است. خطرات دریایی از قبیل جنگ، آتش‌ســـوزی و غیـــره با وجود وســـایل پیشـــرفته ایمنی بـــرای کشـــتی‌ها همچنان به قـــوت خود باقی اســـت و با توجه بـــه عظمت و ظرفیت کشتی‌ها و ســـرمایه‌گذاری‌هایی که در این صنعت به عمل آمـــده حوادث دریایی نتایج فاجعه‌آمیزتری دربردارد.

با وجود اینکه هیچ نوع الزام حقوقی، صاحبان کشـــتی و تجار را متعهد به بیمـــه کردن اموال خود در قبال خســـارت و زیـــان نمی‌کند، معهذا روش‌های جدید مالی کشتیرانی و تجارت دریایی راهـــی جز بیمه کردن برای آنها باقی نگذاشـــته اســـت. ســـرمایه‌هایی که در معرض خطر از بین رفتن قرار می‌گیرند چنان وسعت و ابعادی دارند که به ندرت شرکت کشتیرانی می‌تواند با تحمل آن به موجودیت مالی خود ادامه دهد. صرف‌نظر از این ملاحظات، بســـیاری از کشـــتی‌ها در گرو بانک‌ها و مؤسســـات می‌باشند. حتی اگر صاحب کشـــتی بخواهد بدون بیمه عمل کند، مؤسسات گروگیرنده برای ایمنی و اطمینان بیشتر و حفظ خـــود از خطرات احتمالی مالی در قبال پرداخت وام به صاحبان کشتی، بیمه‌نامه کشتی را مطالبه می‌کنند.

اواسط قرن هفدهم بسیاری از کارشناسان مالی و ســـرمایه‌داران در کار بیمه‌گری سفرهای دریایی تخصص یافتنـــد. با وجود این، هـــر بیمه‌گری به تنهایی عمل کرده و به پشـــتوانه سرمایه و منابع شـــخصی ســـفرهای دریایی منتخب خود را بیمه می‌کرد. سرانجام این بیمه‌گران انجمنی را تشکیل دادند که اســـاس لویدز و بســـیاری از روش‌های سنتی موجود در صنعت بیمه را بنا نهاد.

منبع: پرتـــال جامع اطلاعـــات تخصصی صنعت حمل‌ونقل -

http://iranway.com/fa/31471

خدمات بیمه دریایی دیجیتالی می‌شود

شرکت نرم‌افزار Guardtime هلند و Ernst & Young (EY) لندن با همکاری ۶ کشتیرانی دنیا شامل گروه کشتیرانی مولر مرسک دانمارک و مایکروسافت نخستین پلتفرم تکنولوژی زنجیره بلوک‌ها (Block Chain) در بخش بیمه دریایی را راه‌اندازی خواهند کرد.

پلتفرم Block Chain - ساخته شده بر پلتفرم ابری مایکروسافت یا Azure Microsoft (یک پلتفرم رایانش ابری مایکروسافت است که برای ایجاد، توسعه و مدیریت اپلیکیشن‌ها از طریق یک شبکه جهانی از مراکز داده تحت مدیریت مایکروسافت کاربرد دارد)- ارزش چشمگیری را برای صنعت دریایی فراهم می‌کند و قرار است از سال ۲۰۱۸ راه‌اندازی شود.

لارس هنبرگ (Lars Henneberg) رئیس بخش بیمه مولر مرسک دانمارک در این باره خاطرنشان کرد: استفاده و بهره‌گیری از این تکنولوژی برای کارآمدی و اتوماتیکی کردن ارتباط با بازار بیمه در اولویت برای ما قرار دارد. معاملات بیمه در حال حاضر خیلی خسته‌کننده و اصطکاکی هستند. فاصله خیلی زیادی بین ریسک و سرمایه وجود دارد. تکنولوژی Block Chain پتانسیل لازم جهت تسهیل توسعه مطلوب که خیلی وقت است به تأخیر افتاده را دارد.

در ادامه این گزارش آمده است :پلتفرم Block Chain صنعت بیمه دریایی را برای خطاب قرار دادن چالش‌های ذاتی اکوسیستم پیچیده بین‌المللی خود شامل زنجیره کاغذبازی اداری طولانی، حجم بالای معاملات و سطوح چشمگیر تلفیق داده که به صورت بالقوه از شفاف‌سازی، مطابقت و مدیریت درست جلوگیری می‌کنند، مورد حمایت قرار خواهد داد.

Block Chain به عنوان یک پایگاه داده‌ای غیرقابل نفوذ و تغییر کار می‌کند، که در زمان واقعی در سراسر شبکه تقسیم و به‌روزرسانی می‌شود. این تکنولوژی به طور اتوماتیکی از طریق چیزی موسوم به "قراردادهای هوشمند" با استفاده از الگوریتم‌های کامپیوتر و بدون نیاز به تأیید شخص ثالث، معاملات را مدیریت و پردازش خواهد کرد.

منبع: خبرگزاری مانا

چابهار تنها بندر جهان با قابلیت دسترسی به ۴ راه ارتباطی متفاوت

منبع: پرتال جامع اطلاعات تخصصی صنعت حمل‌ونقل www.iranway.com

این بندر، کشتیرانی خلیج فارس را تغییر می‌دهد

قطـر حالا خـود می‌تواند به بازارهـای جهانی دسترسی پیدا کند. اگر بخواهیم کمی جلوتر برویم، می‌توان مدعی شـد که بندر «حَمَد» در موقعیتی قـرار دارد که می‌تواند کسـب‌وکار بندر دبی را در معرض خطر قرار دهد.

بادهای تغییر در کریدورهای صنعت کشـتیرانی منطقـه در حال وزیدن هسـتند و افتتـاح بندر فوق‌مدرن و هفت میلیـارد و ۴۰۰ میلیون دلاری قطر، تغییرات تازه‌ای را در صنعت حمل‌ونقل کارگو ایجاد خواهد کرد.

بـه گـزارش تین‌نیـوز، هفته‌نامـه حمل‌ونقل Peninsula، در گزارشـی نوشـت: با بهره بردن از منطقه آزاد اقتصادی قطـر، بندر «حَمَد» می‌تواند کسـب‌وکار بنادر امارات را به شـکل جدی تهدید کند. پیشـگامان صنعت کشتیرانی گفته‌اند که این بندر جدید همه ظرفیت‌های لازم برای تبدیل شدن بـه یکی از «هاب»های اصلی صنعت ترانشـیپ را دارد.

مقام ارشـد MSC در این باره گفت: افتتاح بندر «حَمَد» قطعاً مسیر صنعت کشتیرانی را در منطقه تغییـر خواهد داد. بازار جهانی حالا با انتظارات بالا به این بندر فوق‌مدرن نگاه می‌کند.

به شکل تاریخی، کانتینرهای وارداتی و صادراتی قطر از بندر «جبل‌علی» امارات تبادل می‌شـد. اما حالا، بندر «حَمَد» تمام امکانات را برای پهلوگیری بزرگ‌ترین کشـتی‌های کانتینـری در جهان را در اختیـار دارد و هنری که در ایـن تجهیزات به کار رفته امکانات و پتانسیل‌های لازم برای تبدیل شدن به هاب ترانشیپی منطقه را داراست.

زمان‌بندی افتتاح این بندر اهمیت بسیاری دارد. بر اسـاس تخمین تا روز چهارم ژوئن روزانه ۷۰۰ تا ۹۰۰ کامیون از Abu Samra می‌گذشـتند و در حال حاضر این حجم کالا به شکل کانتینری انجام می‌شود و این بندر تبادلات را تسهیل می‌کند.

MSC بـه عنوان یکـی از پیشـگامان صنعت کشتیرانی در جهان، اولین شرکتی بود که در زمان آغاز به کار غیررسـمی این بندر در سـال ۲۰۱۶، خطوط لاینر خود را به بندر «حَمَد» فرستاد. MSC یک سـرویس هفتگی از چین بـه این بندر دارد و بخش فیـدری خود را در بندر «سـلاله» و کویت انجام می‌دهد.

بـه طور کلـی بارهـای کارگوی قطـر در بندر «جبل‌علـی» به روی شـناورهای کوچک‌تر منتقل می‌شد و از آنجا به دوحه می‌رسید. به یک معنا، قطر به شکل گسـترده‌ای به بنادر امارات متحده عربی وابسـته بود. اما این کشـور دیگر نیازی به حمایت امـارات ندارد. قطر حالا خـود می‌تواند به بازارهای جهانی دسترسی پیدا کند. اگر بخواهیم کمی جلوتر برویـم، می‌توان مدعی شـد که بنـدر «حَمَد» در موقعیتی قرار دارد که می‌تواند کسب‌وکار بندر دبی را در معرض خطر قرار دهد.

منطقه خلیج‌فارس نشانه‌های کوچکی از افزایش ظرفیـت بندری در درازمدت را نشـان می‌دهد. با افتتاح این بندر با تجهیزات فوق‌العاده انتظار می‌رود که حجم کانتینری بنادر منطقه باز هم افزایش یابد. با داشتن زیر ساخت‌های تجهیزات عظیم لجستیکی و افتتاح منطقه اقتصادی قطر، این کشور در نهایت به عنوان یـک مرکز حمل‌ونقـل بین‌المللی ظاهر می‌شود که تهدید جدی برای دوبی است.

رفع لکه‌های نفتی از دریا با پر مرغ

پژوهشگران دانشگاه صنعتی امیرکبیر در تحقیقات اخیر خود با بازیافت الیاف پر مرغ محصولی برای رفع لکه‌های نفتی از دریا و جاذب‌های روغن و آلاینده‌های سمی عرضه کردند.

به گزارش مارین تایمز، سارا صادقی، مجری طرح «بازیافت الیاف پر مرغ جهت تهیه اسفنج کراتین متخلخل جاذب» در خصوص این طرح اظهار کرد: بازیافت، استفاده مجدد از مواد کهنه و تبدیل آنها به مواد جدید از جمله هدف ما در این پروژه بوده است تا از هدر رفتن این مواد قابل استفاده جلوگیری شود.

وی عنوان کرد: کاهش مصرف مواد اولیه و انرژی و همچنین بازیافت مواد به ظاهر غیرقابل استفاده، از جمله شاخص‌های توسعه‌یافتگی کشورها قلمداد می‌شود و می‌تواند در کاهش آلودگی محیط زیست مؤثر واقع شود.

صادقی با بیان اینکه کشتارگاه‌ها با ظرفیت ۵۰ هزار پرنده به سادگی می‌توانند روزانه ۳-۲ تن پر خشک تولید کنند، خاطر نشان کرد: سوزاندن پر از نظر اقتصادی و دفع بی‌رویه و کنترل نشده پرها از نظر زیست‌محیطی قابل‌قبول نیست.

به گفته وی، پر مرغ شامل ۹۱ درصد پروتئین (کراتین)، ۱/۳ درصد چربی و ۷/۹ درصد آب است؛ کراتین که عمدتاً در پشم، مو، ناخن، شاخ حیوانات و پر طیور یافت می‌شود، سرشار از سیستئین با خواص مکانیکی عالی، پایداری حرارتی بالا و مقاوم در برابر تخریب فیزیکی- شیمیایی محیط است.

صادقی تأکید کرد: با توجه به مقادیر قابل توجه کراتین در الیاف پر مرغ ضایعاتی و نیز فراوانی و در دسترس بودن آنها، این دسته از ضایعات گزینه مناسبی جهت تولید فیلم اسفنجی متخلخل جاذب به شمار می‌آیند.

وی با بیان اینکه کراتین پر در آب نامحلول بوده و دارای مقادیر زیادی باقی‌مانده‌های آب‌گریز است، گفت: بنابراین کراتین تمایل بالایی به جذب روغن دارد، به همین دلیل برای اولین بار به عنوان جاذب روغن مورد استفاده قرار گرفت.

محقق دانشگاه صنعتی امیرکبیر اظهار کرد: هدف اصلی این تحقیق، استخراج کراتین پر به روش آبکافت آنزیمی با استفاده از نوعی آنزیم پروتئاز قلیایی و تهیه فیلم اسفنجی متخلخل جاذب از کراتین بازیافتی به روش انجماد خشک به عنوان جاذب روغن بوده است.

این محقق ادامه داد: همچنین جهت بهبود ساختار فیلم اسفنجی کراتینی تهیه شده از مقادیر مختلف پلی وینیل الکل استفاده کردیم و ویژگی‌های فیلم‌های مخلوط تهیه شده مورد ارزیابی قرار گرفت و نتیجه این آزمایشات نشان داد که فیلم اسفنجی کراتین- پلی وینیل الکل تحت شرایط بهینه دارای مقدار جذب روغن 50g/g است.

مجری طرح ادامه داد: تازگی طرح، تولید فیلم اسفنجی از کراتین بازیافتی از پر به روش ساده و دوستدار محیط زیست با استفاده از آنزیم جهت بازیافت کراتین و سپس انجماد، خشک‌سازی و همچنین استفاده از فیلم اسفنجی تولیدی به عنوان جاذب روغن است.

صادقی عنوان کرد: فرآیند ارائه شده برای استخراج کراتین و تهیه فیلم اسفنجی جاذب می‌تواند در تمامی مرغداری‌ها و کشتارگاه‌ها که با الیاف پر در ارتباط هستند، اجراء شود.

دانش‌آموخته دانشگاه صنعتی امیرکبیر ادامه داد: بدین ترتیب می‌توان ضایعات پروتئینی را با روشی ساده به کراتین تبدیل و از کراتین بازیافتی فیلم اسفنجی جاذب تولید کرد.

وی با اشاره به ویژگی‌های این طرح گفت: بازیافت الیاف پر ضایعاتی به منظور تهیه مواد با ارزش افزوده بالا، استخراج کراتین بدون از دست دادن خواص منحصربه‌فرد اولیه، استفاده از یک روش اقتصادی دوستدار محیط زیست (آبکافت آنزیمی) جهت بازیافت کراتین، کاهش آلودگی محیط زیست و مصرف انرژی از ویژگی‌های این پروژه به شمار می‌روند.

صادقی افزود: همچنین امکان طراحی سیستم بازیافت در مقیاس مناسب صنعتی با توجه به حجم ضایعات ایجاد شده، تهیه اسفنج جاذب از کراتین بازیافتی و حذف آلاینده‌های روغنی از دیگر مزایای این طرح محسوب می‌شوند.

وی با بیان اینکه مدت زمان یک سال این پروژه به طول انجامید، گفت: در سال ۲۰۱۴ تحقیقی توسط Long-Tao Zhou و همکارانش با هدف استخراج کراتین از پر ضایعاتی به روش‌های مختلف از جمله شیمیایی و آنزیمی انجام گرفته است و تلاش شده که از اسفنج کراتینی به عنوان جاذب روغن استفاده شود. اما در کار تحقیقاتی ما اسفنج کراتینی تهیه شده دارای مزیت جذب روغن بالاتر است و همچنین از روشی سبز و دوستدار محیط زیست جهت استخراج کراتین از پر ضایعاتی استفاده شده است.

این محقق افزود: از جمله کاربردهای اسفنج کراتینی تولیدشده، جاذب روغن، آلاینده‌های نفتی، حذف نفت از سطح دریاها و اقیانوس‌ها، جاذب آلاینده‌های سمی و پساب‌های رنگی است.

دکتر فاطمه داداشیان استاد راهنما و دکتر نیلوفر اصلاحی استاد مشاور این پروژه بوده‌اند. این پروژه در مقالات دهمین کنفرانس ملی مهندسی نساجی ایران، دوازدهمین سمینار بین‌المللی علوم و تکنولوژی پلیمر پذیرفته شده است.

تأثیر تنوع زیستی در شکل‌گیری اکوسیستم‌ها

محققان دانشگاه میشیگان و مرکز تحقیقات زیست‌محیطی اسمیتسونین در آمریکا دریافتند که تنوع زیستی به اندازه تغییرات آب و هوا در شکل‌گیری اکوسیستم‌ها، تأثیرگذار است.

به گزارش مارین نیوز از ساینس دیلی، تنوع زیستی صرفاً یک ظاهر زیبا نیست، بلکه محافظت از آن برای عملکرد صحیح اکوسیستم‌های موجود روی زمین که غذای مورد نیاز ما را تأمین می‌کنند، ضایعات را در طبیعت از بین می‌برند و از خطوط ساحلی محافظت می‌کنند، دارای اهمیت زیادی است.

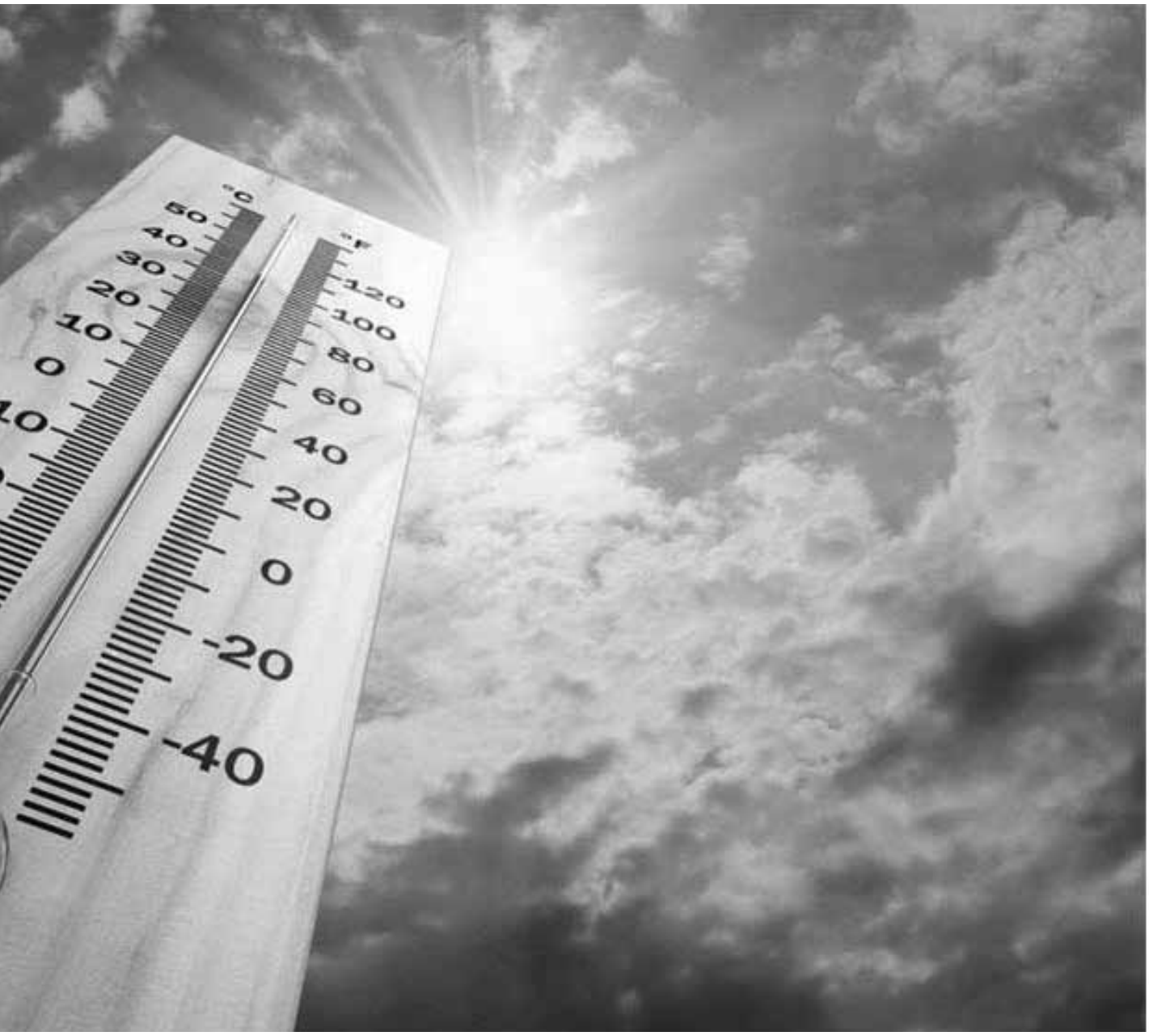
در گذشته زیست‌شناسان تأثیر تنوع زیستی را در آزمایش‌های کنترل شده بررسی می‌کردند. برای این منظور یک یا چند گونه مختلف را در طرح‌های مختلف با شرایط کنترل شده مورد آزمایش قرار می‌دادند و رشد آنها را مقایسه می‌کردند؛ اما این آزمایش‌ها از بسیاری جهات شرایط واقعی محیط را شبیه‌سازی نمی‌کرد.

به همین علت محققان برای کشف توان واقعی تنوع زیستی در طبیعت وحشی اطلاعات حاصل از ۶۷ مطالعه میدانی در طبیعت را که در محیط‌های مختلف مانند علفزارها، جنگل‌ها، رودخانه‌ها و دریاها انجام شده بود، تجمیع و مجدداً این اطلاعات را تجزیه‌وتحلیل کردند. اطلاعات مورد استفاده در این مطالعه از بیش از ۶۰۰ هزار مورد نمونه‌گیری از سراسر جهان به دست آمده است.

محققان در این مطالعه تأثیر تنوع زیستی را در هر نوع اکوسیستم در ارتباط با سایر اکوسیستم‌های فعال در طبیعت مقایسه کردند. اکوسیستم‌های بزرگ‌تر، توده زیستی بزرگ‌تری داشتند و بیش از آنچه بر اساس مطالعات کنترل شده تصور می‌شد، از تنوع گونه‌ها تأثیرپذیر بودند.

بر اساس این تحقیقات معلوم شد در طبیعت تنوع زیستی بر اکوسیستم مؤثرترین عامل بر افزایش رشد جانداران است و در نیمی از مطالعات مورد بررسی، تأثیر آن بر تولید توده زیستی، بیش از شرایط آب‌وهوایی است. همچنین در دو سوم از این مطالعات تأثیر تنوع زیستی بر تشکیل توده زیستی، بیش از تأثیر مواد مغذی بوده است.

بر اساس این تحقیقات، اکوسیستم‌هایی که دارای تنوع بیشتری از گونه‌های جانداران هستند، در مقایسه با اکوسیستم‌هایی با تنوع زیستی کمتر، کارآمدتر و پربارتر هستند و در نتیجه اگر بخواهیم باروری و کارآیی اکوسیستم‌های زمین را حفظ کنیم، حفظ تنوع گونه‌های جانداران در این اکوسیستم‌ها از اولویت بسیار بالایی برخوردار است.



افزایش توفان‌های شدید گرمسیری

آسیا تا پایان قرن ۶ درجه گرم می‌شود

نتایج یک پژوهش عملی نشان می‌دهد روند مداوم تغییرات زیان‌بار آب‌وهوایی در قاره آسیا و اقیانوسیه باعث توقف و معکوس شدن فرآیند توسعه اقتصادی در این بخش از جهان خواهد شد.

به گزارش ایران اکونومیست به نقل از یورکالرت، گزارش مشترک بانک توسعه آسیا و مؤسسه تحقیق در مورد تأثیرات آب‌وهوا در پستدام Potsdam Institute for Climate Impact Research (PIK) چشم‌انداز نگران‌کننده‌ای را از آینده آسیا و اقیانوسیه به علت روند تکان‌دهنده تخریب محیط زیست و انتشار گازهای گلخانه‌ای و همین طور تشدید آلودگی هوا ترسیم می‌کند.

بـر طبق ایـن گزارش بـه نام «منطقـه‌ای در خطر: ابعاد انسـانی تغییرات آب‌وهوایی در آسیا و اقیانوسیه»، اگر کشورهای این بخش از جهان برای کند شـدن روند زیان‌آور تغییرات آب‌وهوایی اقدام نکنند، باید در انتظار کاهش کیفیت زندگی خود و از دسـت دادن تمام منافعی باشند که در سه دهه اخیر به علت پیشرفت‌های اقتصادی سریع به دست آورده‌اند.

در ایـن گزارش پیش‌بینی شـده کـه اگر روند فعالیت‌های تجاری و اقتصادی در منطقه آسـیا و اقیانوسیه به همین شیوه فعلی ادامه یابد، دمای این بخش از جهان تا پایان قرن بیسـت و یکم ۶ درجه سـانتیگراد افزایش می‌یابد و این افزایش در برخی کشورهای منطقه بیشتر هم خواهد بود.

بر طبق گزارش یاد شده دمای هوا در کشورهای تاجیکسـتان، افغانسـتان، پاکسـتان و بخش‌های جنوب غربی کشـور چین تا ۸ درجه سـانتیگراد افزایـش می‌یابد که تبعات آن بسـیار تکان‌دهنده خواهد بود.

ایـن افزایش شـدید دمـای هوا بـه تغییرات گسترده‌ای در سیستم آب‌وهوایی منطقه، کشاورزی و بخش ماهیگیری، میزان تنوع زیستی در زمین و دریا و ... می‌انجامد و تبعات فراوانی در حوزه امنیت ملی، تجارت و بازرگانی، توسـعه شهری، مهاجرت، سلامت و بهداشت برجای می‌گذارد.

خطر این تغییرات آب‌وهوایی آن قدر جدی است که حتی می‌تواند ماهیت وجودی برخی کشورها را به چالش بکشد و امید به توسعه پایدار و فراگیر در آنها را برای همیشه از بین ببرد.

در ادامـه این گزارش بحران ناشـی از تغییرات آب‌وهوایـی بزرگ‌ترین چالش برای تمدن بشـری در قرن ۲۱ معرفی شـده که بیش از همه آسـیا و اقیانوسـیه را تهدید می‌کند. ایـن بخش از جهان محل سـکونت دو سـوم فقرای جهـان و یکی از آسیب‌پذیرترین بخش‌های جهان در برابر تغییرات آب‌وهوایی است و نتیجه این تحولات تشدید فقر و شکل‌گیری یک فاجعه است.

از همیـن رو آینده کره زمین در دسـتان مردم آسیا و اقیانوسیه است و اگر آنها تلاش برای مقابله با تغییرات آب‌وهوایی را تشـدید کنند، کل بشریت را نجات داده‌اند.

افزایش توفان و کاهش مواد غذایی

یکی از نتایج مهم گرمایـش کره زمین افزایش وقوع توفان‌های شـدید گرمسیری است و اگر روند فعلـی تغییر نکند میـزان وقوع ایـن توفان‌ها در آسـیا تا ۵۰ درصد افزایـش می‌یابد. کاهش ۲۰ تا ۵۰ درصدی بارش باران در کشـورهای پاکستان و افغانستان یکی دیگر از نتایج گرم شدن بیش از حد کره زمین است.

تغییـرات آب‌وهوایی به افزایش وقوع سـیل نیز منجر می‌شـود. ۱۹ شـهر از ۲۵ شهر بزرگ جهان که با افزایش یک متری سـطح آب دریاها به علت ذوب شدن یخ‌های کره زمین در معرض خطر جدی قرار دارند، در منطقه آسـیا و اقیانوسیه قرار دارند و تنها ۷ مورد از این شـهرها در کشـور فیلیپین هستند. بیشـترین خسارت از بالا آمدن آب دریاها و سیل متوجه اندونزی خواهد شد و تا سال ۲۱۰۰ همه‌سـاله ۵/۹ میلیون نفر از ساکنان این کشور به همین علت دچار مشکل می‌شوند.

تداوم این وضعیت تا سال ۲۰۵۰ باعث کاهش و از دست رفتن گسترده مواد غذایی در جهان خواهد شد. میزان این خسارت در هر سال ۵۲ میلیارد دلار برآورد شده اسـت. این رقم در سال ۲۰۰۵ تنها ۶ میلیارد دلار بوده اسـت. علاوه بر این از ۲۵ شهری که تا سـال ۲۰۵۰ بیشـترین زیـان را به علت از دست رفتن مواد غذایی متحمل می‌شوند، ۱۳ شهر در قاره آسـیا و در کشـورهای چین، هند، ویتنام، اندونزی، تایلند و ژاپن واقع هستند.

تداوم این شـرایط تولید برنج در جنوب شـرق آسیا را تا سال ۲۱۰۰ تا ۵۰ درصد کاهش می‌دهد و تولید انواع محصولات غذایی در ازبکستان تا سال ۲۰۵۰ بـه همیـن علت ۲۰ تـا ۵۰ درصد کاهش می‌یابـد. کمبود تولید مـواد غذایی تعداد کودکان دارای مشـکل سـوءتغذیه را در جنوب آسیا به ۷ میلیـون نفر افزایش می‌دهد. هزینـه واردات مواد غذایی هم به علت همین مشکلات برای کشورهای مذکور تا سال ۲۰۵۰ تا ۷ برابر افزایش می‌یابد.

به خطر افتادن بهداشت و سلامت

تغییرات آب و هوایی خطری جدی برای بهداشت و سـلامت مردم آسـیا و اقیانوسـیه هم محسوب می‌شود. تا به حال هر سال ۳/۳ میلیون نفر از مردم ایـن بخش از جهان به علت بیماری‌های ناشـی از آلودگی هوا می‌مردند و مردم چین، پاکستان، هند و بنگلادش در صدر بودند. با گرمایش شـدید کره زمیـن، بیماری‌های قلبی منجر به مرگ در منطقه بـه خصوص در میان افراد مسـن تا سـال ۲۰۵۰ همه‌ساله ۵۲ هزار مورد افزایش می‌یابد.

یکـی دیگر از تبعـات این وضعیـت، مهاجرت افسارگسـیخته بـه نقـاط شـهری و گسـترش حاشیه‌نشینی است که مشـکلات جدی در زمینه ارائه خدمات اجتماعی و بهداشتی به وجود می‌آورد. هوای گرم‌تر به افزایش مصرف انرژی و افزایش اتکاء به سوخت‌های فسـیلی و کمبود ظرفیت و اختلال در نیروگاه‌هـای انرژی به علت کمبـود آب برای خنک کردن سیسـتم‌های موجـود و ... می‌انجامد و ناامنی در زمینـه تأمین انرژی می‌تواند به جنگ میان کشـورها برای دسـت‌اندازی به منابع انرژی موجود هم بینجامد.

در این گزارش راه‌حل اصلی مشـکلات فزاینده یاد شـده تلاش برای تسـریع روند کربن‌زدایی از بخش‌های دولتی و خصوصی قاره آسیا عنوان شده است.

منبع: سایت خبری ایران اکونومیست

هشدار دانشمندان درباره آب شدن یخ‌های گرینلند

دانشـــمندان تغییرات اقلیمی بابت آب شـــدن ورقه‌های یخی گرینلند بســـیار نگران هستند. آنها می‌گویند روند آب شدن این یخسارها تند و تندتر می‌شود.

یکی از مشکلات این است که گرم شدن آب‌وهوا باعث شده جلبک‌های تیره بیشتری روی این یخ‌ها رشد کنند. رنگ سفید یخ بیشتر نیروی خورشید را باز می‌گرداند، اما تیرگی این جلبک‌ها باعث جذب گرما و در نتیجه سریع‌تر شدن روند یخ‌ها می‌شود.

ضخامت ورقه‌های یخی گرینلند ۳ کیلومتر است و اگر درون دریا آب شـــود ســـطح دریا را تا ۷ متر افزایش می‌دهد. میزان فعلی آب شـــدن یخ‌ها یک میلیمتر در سال است که به همین مقدار به سطح دریا در جهان اضافه می‌شود.

آب شدن مقدار کمی دیگر از این یخ‌ها می‌تواند زندگـــی میلیون‌ها نفر از مردمـــی را که در مناطق ســـاحلی در سراســـر جهان زندگی می‌کنند با یک تهدید جدی مواجه کند.

منبع: خبرگزاری اقتصادی ایران

ایران تشنه دیپلماسی آب

تالاب‌ها یکی پس از دیگری به خاطره بدل می‌شوند؛ مراتع خشـــک می‌شود و جای آنها را زمین‌های خشکی می‌گیرد که باید آنها را زادگاه ریزگردها خواند؛ شـــرق و غرب کشور فرقی نمی‌کند. در شرق کشور مرگ هامون زندگی را برای سیســـتان و بلوچستانی‌ها تلخ کرده و در غرب کشور این داســـتان تلخ برای هورالعظیم در حال تکرار شدن است.

به گزارش جام جم، کارشناسان در کنار تغییر اقلیم و مدیریت نامناسب منابع آب از نبود توجه مردان سیاست به دیپلماسی آب به عنوان عوامل دخیل این بحران یاد می‌کنند، شرایطی که سبب شده همسایه‌های شرقی و غربی کشـــور یعنی ترکیه و افغانستان حقآبه تالاب‌های کشورمان را نادیده بگیرند و با خشکاندن این چشمه‌های زندگی حیات را به کام ایرانیان تلخ کنند.

چند ماهی از شروع به کار دولت دوازدهم نمی‌گذرد، دولتی که سکاندارش حدود چهار سال پیش با تاکید بر اولویت‌های زیست‌محیطی روی کار آمد و در چند سال گذشته بیان کرد زیست‌محیطی‌ترین دولت تاریخ ایران است. حسن روحانی در دولت یازدهم اولین مصوبه‌اش را به نام دریاچه ارومیه زد و تاکید کرد برای نجات دریاچه ارومیه از هیچ تلاشی فروگذار نیست.

هرچند ایـــن روزها دریاچه ارومیه هنوز به شـــرایط ایده‌آل خود نرسیده و کارشناسان تأکید می‌کنند احیای این دریاچه زمان‌بر اســـت، اما جای تردید نیســـت که شرایط زیست‌محیطی کشور هر روز بحرانی‌تر می‌شود و کارشناسان تأکید می‌کنند برای پیشگیری از بحران‌های جدی زیست‌محیطی باید تدابیر جامعی اندیشید.

خشکیده مانند تالاب

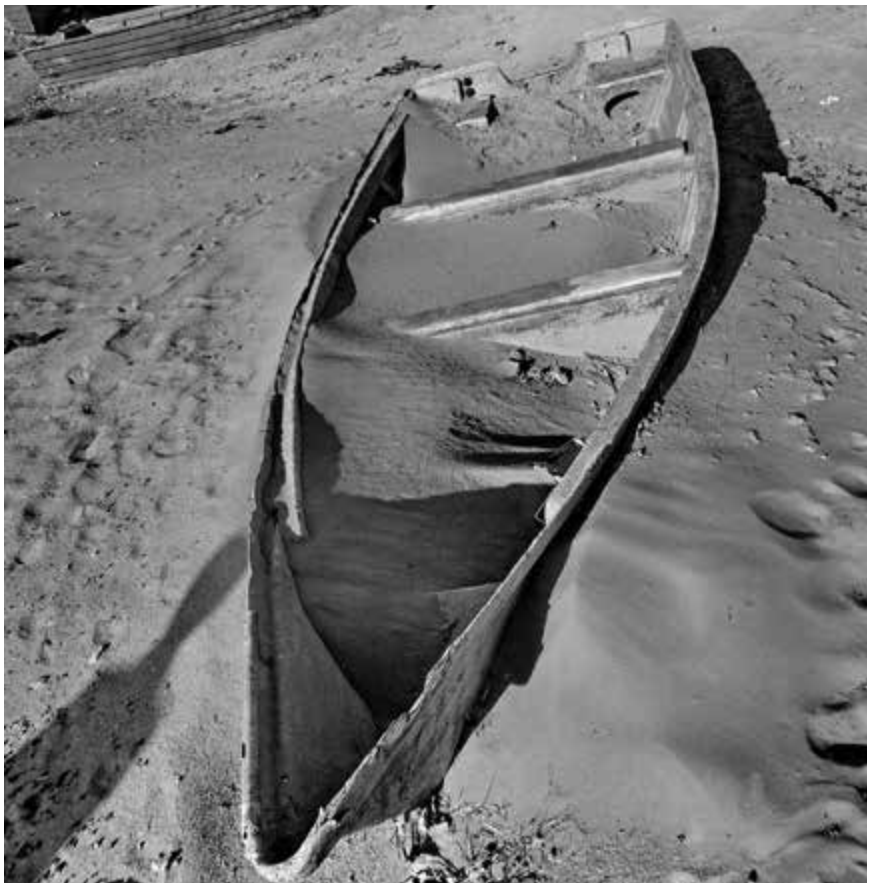
بیشتر تالاب‌های کشورمان به خاطرات خشکیده‌ای بدل شـــده‌اند، زیرا حقآبه آنها از سوی مسئولان داخلی و خارجی کشـــور نادیده گرفته می‌شـــود. سدســـازی مدت‌هاســـت بلای جان محیط زیســـت شـــده و نفس تالاب‌ها را یکی پس از دیگری می‌گیرد. فرقی نمی‌کند این سدها داخل کشور ساخته می‌شود یا خارج از کشور. کارشناســـان تأکید می‌کنند تفکر سازه‌ای سال‌هاست بلای جان محیط زیســـت شده است. به طور مثال برای ســـاخت سد شفارود در شمال کشـــور، درختان زیادی گردن زده شـــده و بیم آن می‌رود آبگیری این ســـد در ســـال‌های آینده آســـیب زیادی به حوضه پایین دست این سد وارد کند. در خارج از کشور نیز شرایط مناسب نیست. مثلاً کارشناسان از سدسازی‌های بی‌رویه ترکیه در غرب کشـــورمان گله دارند و ادعا می‌کنند با تکمیل پروژه گاپ ترکیه شـــرایط در حوضه‌های پایین‌دســـت بحرانی‌تر می‌شـــود و باید شـــاهد نفس‌های آخر تالابی مانند هورالعظیم بود. بروز این شرایط ناگوار، گواهی است بر این نکته که حفظ محیط زیست کشور آنچنان که باید در اولویت مدیران نیست، زیرا اگر غیر از این بود، حفظ محیط زیست از مقام شعار فراتر می‌رفت.

هامون آینه عبرت

برای پی بردن به پیامدهای بی‌توجهی به تأمین حقآبه تالاب‌های کشورمان، کافی است نگاهی به شرایط هامون و ساکنان جنوب شرق کشورمان انداخت.

چرا که سیاست‌های نادرست افغانستان و بی‌توجهی برخی مدیران داخلی شرایط ناگواری را برای ساکنان این منطقه رقم زده و این نکته را گوشزد می‌کند که تاکنون به دیپلماسی آب، آن طور که باید در کشورمان پرداخته نشده است. آن طور که کارشناسان روایت می‌کنند، تنها در فاصله سال‌های ۹۰ تا ۹۱ بالغ بر ۳۵ هزار نفر کوله‌بار کوچ از سیستان را بسته‌اند، چون بی‌آبی امانشان را بریده و ادامه زندگی را برایشـــان ناممکن کرده است. برای پی بردن به این واقعیت تلخ، کافی اســـت سری به جنوب شرق کشـــور زد؛ جایی که دیگر خبری از سفره هامون نیست و تا چشم کار می‌کند لب‌های ترک‌خورده زمین به آسمان دوخته شده و تشنگی این منطقه و ساکنانش را فریاد می‌زند.

بی‌آبی در این منطقه کمر به نابودی زندگی بســـته و خیلی‌ها را ناچارکرده خانه و کاشانه‌شـــان را رها و به شـــهرهای دور و نزدیک کوچ کنند. براساس گفته‌های کارشناسان، تا چند سال پیش ساکنان این منطقه حدود



۹۰ هزار رأس گاو بومی داشتند، اما بی‌آبی سبب شده تعداد گاوهای بومی آنها به کمتر از ۳۰ هزار راس برسد. باورش شاید برای بسیاری از افراد مشکل باشد، اما زمانی که هامون پر از آب بود، ماهیگیران سیستانی سالانه حدود ۱۲ هزار تن ماهی صید می‌کردند، این آماری است که شیلات نیز آن را تأیید می‌کند. اما اگر این روزها به هامون‌نشینان سر بزنید، تنها چیزهایی که به چشم می‌آید قایق‌هایی است که در بیابان زیر طوفان گردوغبار در حال مدفون شدن هستند.

حال و روز صاحبان این قایق‌ها ناگوارتر است، بسیاری از آنها در خانه‌هایشان را گل گرفته و آواره زیست‌محیطی لقب گرفته‌اند، این افراد در جست‌وجوی درآمد و گذران زندگی روانه کلانشهرهای دور و نزدیک شده‌اند. آنهایی نیز که در این منطقه مانده‌اند، می‌گویند پای رفتن ندارند.

شمارش معکوس برای انفجار بمب مهاجرت

بی‌توجهی به از بین رفتن منابع آب بحران‌های زیادی را پیش روی کشور گذاشته است، یکی از این بحران‌ها سیل مهاجرت ساکنان این مناطق است. براساس پیش‌بینی برخی کارشناسان اگر شرایط به این شکل ادامه پیدا کند، تا چند سال دیگر ساکنان مناطق جنوب البرز و شرق زاگرس ناچار به کوچ خواهند شد، زیرا آنها دیگر به منابع آب قابل شرب دسترسی نخواهند داشت.

آن طور که کارشناسان هشدار می‌دهند، خیلی زمان نمی‌برد که دشت‌های این مناطق دچار فرونشست می‌شود و آب‌های زیرزمینی نیز شور خواهند شد و ساکنان این مناطق دیگر قادر به کشاورزی نخواهند بود.

این در حالی است که تأمین آب شرب این افراد نیز با مشکلات زیادی روبه‌روست، چرا که شیرین کردن آب چاه یا دریا برای هر مترمکعب آب حدود ۱۰ هزار تومان هزینه دارد.

به گفته عیسی کلانتری، رئیس سازمان محیط زیست ایران، چنانچه شرایط و نحوه مدیریت منابع آب تغییر نکند، ساکنان این مناطق که جمعیت‌شان حدود ۵۰ میلیون نفر تخمین زده می‌شود، ناچار هستند به کوچ تن بدهند، کوچی که هزینه زیادی به کشور تحمیل خواهد کرد.

هرچند مدتی پیش بهرام قاسمی، سخنگوی وزارت امور خارجه در گفت‌وگو با جام‌جم از فعال شدن کارگروه دیپلماسی آب در وزارت امور خارجه خبر داد، اما به نظر می‌رسد تلاش‌های این کارگروه تاکنون راه به جایی نبرده است؛ زیرا اگر غیر از این بود، باید تغییر رفتاری در سیاست‌های کشورهای همسایه مانند افغانستان یا ترکیه اتفاق می‌افتاد و آنها به حقآبه تالاب‌های کشورمان توجه می‌کردند. به همین دلیل در ماه‌های شروع به کار دولت دوازدهم که خود را زیست‌محیطی‌ترین دولت می‌داند، باید یاد آور شد اعضای تازه‌نفس کابینه برای اثبات این ادعا و عملی کردن این شعار بهتر است راهکاری مناسب را در نظر بگیرند تا حقآبه تالاب‌هایی مانند هامون و هورالعظیم تأمین شود و اندکی از بار مشکلات زیست‌محیطی کشور کاسته شود.

آتش غفلت بر منابع آب

رئیس سازمان جنگل‌ها، مراتع و آبخیزداری کشور تنها مقام مسئولی نیست که نسبت به شدت گرفتن مهاجرت به دلیل خشکسالی هشدار می‌دهد. رئیس کنونی سازمان حفاظت محیط زیست نیز مدتی پیش در گفت‌وگو با جام‌جم از حقیقت تلخی پرده برداشت که باید تنها راهکار آن را مدیریت درست منابع آب و فعال شدن دیپلماسی آب دانست.

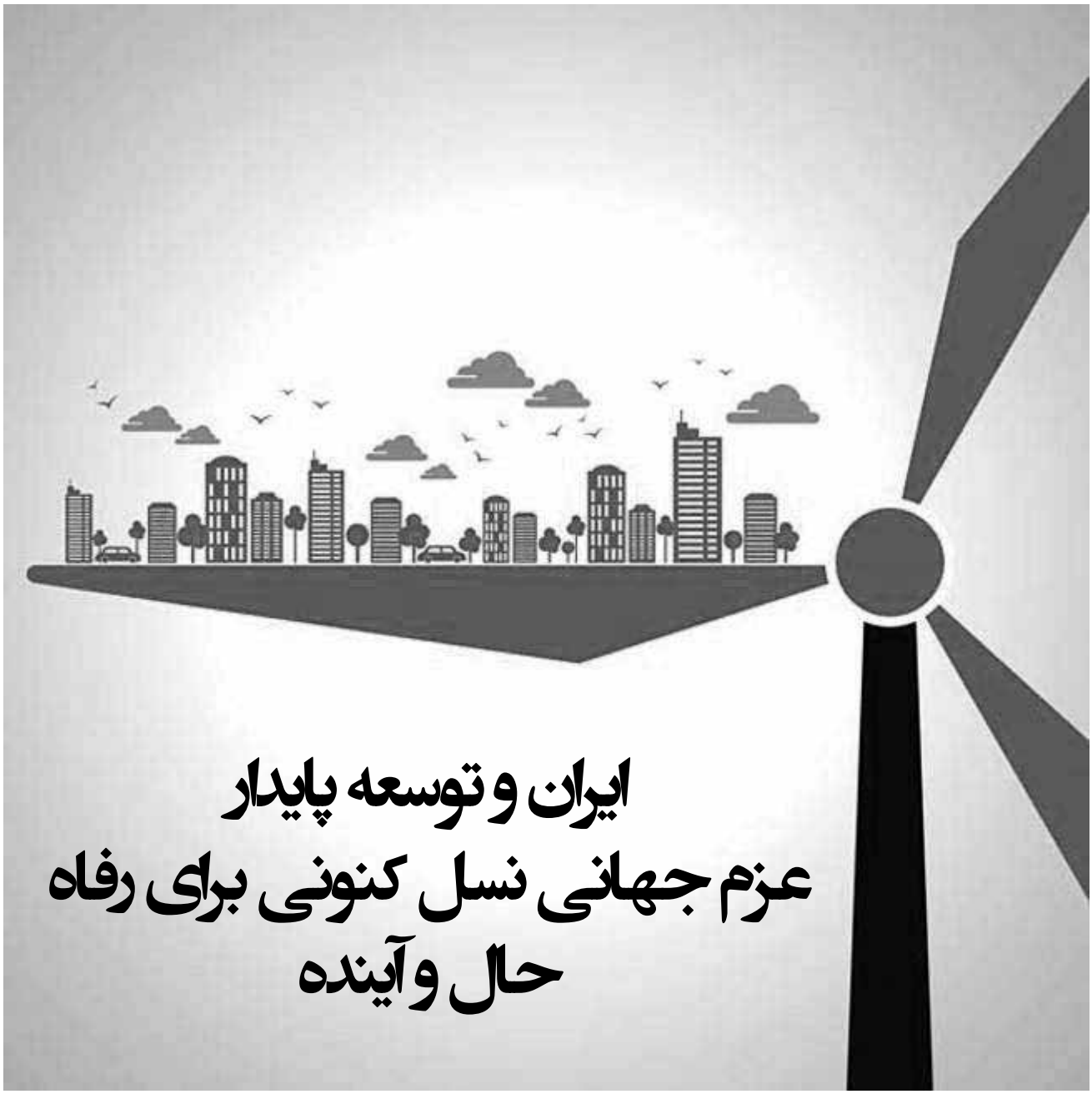
آن طور که عیسی کلانتری هشدار می‌دهد، چیزی از منابع آب کشور باقی نمانده است؛ چرا که طبق اطلاعات وزارت نیرو میزان تجدیدپذیری آب‌های زیرزمینی کشور حدود ۳۳ میلیارد مترمکعب برآورد می‌شود، اما هر سال حدود دو برابر این میزان از آب‌های زیرزمینی برداشت می‌شود.

این در حالی است که شرایط آب‌های فسیلی (آب‌هایی که طی میلیون‌ها سال ذخیره شده‌اند) نیز بحرانی است، زیرا به گفته او براساس آمار، حجم این آب‌ها در کشورمان حدود ۵۰۰ میلیارد مترمکعب است، اما از این حجم میزان آب شیرین تنها حدود ۲۰۰ میلیارد مترمکعب است. نگران‌کننده‌تر این که طی سال‌های گذشته حدود ۱۷۰ میلیارد مترمکعب از آب‌های فسیلی کشور نیز مصرف شده است.

تالاب سابق، زادگاه گردوغبار امروز

خشک شدن تالاب‌ها فقط زندگی بومیان این مناطق را تهدید نمی‌کند، زیرا وقتی کشاورزان و بومیان مناطق تالابی ناچار به کوچ شوند، زمین‌های رها شده در این مناطق به کانونی برای ریزگردها بدل می‌شود. آن طور که خداکرم جلالی، رئیس سازمان جنگل‌ها، مراتع و آبخیزداری کشور به جام‌جم می‌گوید در سال‌های اخیر خشک شدن تالاب‌های کشور سبب شده حدود یک میلیون هکتار از اراضی تالابی کشور به محلی برای طغیان ریزگردها بدل شود.

به گفته او، این شرایط نامناسب در مناطقی مانند کرمان، سیستان و بلوچستان و خراسان جنوبی بیش از سایر نقاط کشور مشهود است. این در حالی است که باید یاد آور شد ساکنان این مناطق ناچار شده‌اند به کلانشهرها کوچ کنند؛ به همین سبب نبود توجه به دیپلماسی آب را باید جزو یکی از دلایل افزایش حاشیه‌نشینی به حساب آورد. جلالی در این باره می‌افزاید: کم نیستند حاشیه‌نشینانی که به دلیل خشکسالی یعنی خشکیدن قنات، چاه و تالاب‌ها به کلانشهرها مهاجرت کرده‌اند.



ایران و توسعه پایدار
عزم جهانی نسل کنونی برای رفاه حال و آینده

ایـران در گزارش سـال ۲۰۱۷ درباره میزان موفقیت کشورهای جهان در دستیابی به اهداف برنامه جهانی "توسـعه پایدار"، بین ۱۵۷ کشور رتبه ۸۹ را دارد و گرچه بالاتر ازقطر، عربسـتان، آفریقای جنوبـی، هند، کویـت و اندونزی قرار گرفته است، اما همچنان راهی طولانی در مسیر توسعه پیش روی دارد.

"توسعه پایدار "(Sustainable Development) برنامه‌ای جهانی است که برای پاسخ به معضلات اقتصادی، محیط زیستی و اجتماعی دنیای امروز از سـوی دانشـمندان مطرح و به طورگسترده توسـط دولت‌هـا و نهادهـای بین‌المللی، مورد پذیـرش قرارگرفته اسـت. ایران نیـز به عنوان کشوری که در مسیر توسعه قرار دارد، دستیابی به شاخص‌های بین‌المللی در این خصوص را در دستور کار نهادهای مختلف قرار داد و در این امر در برنامه ششم توسعه کشور نیز تعریف و تبیین شده اسـت. "توسـعه پایدار" مفهوم پیچیده‌ای اسـت که جنبه‌های مختلفـی را در بر می‌گیرد و واژه Sustainable به معنی "قابل دوام، باثبات، مسـتمر" الزامات خـاص و معنـاداری را برای دستیابی به شاخص‌های آن به همراه دارد. اکنون ایران در گزارش سال ۲۰۱۷، رتبه ۸۹ را در میان ۱۵۷ کشـور به خود اختصاص داده و این نشان می‌دهد که کشـورمان راهی طولانی در مسـیر دستیابی به اهداف تعیین شده در پیش دارد.

توسعه پایدار چیست؟

کمیسـیون جهانی محیط زیسـت و توسعه در سـال ۱۹۸۷ در گزارشی موسـوم به "آینده مشـترک مـا (Our Common Future) " کـه ازسوی دانشگاه آکسـفورد منتشر شد، "توسعه پایدار" را به عنوان "الگویی از توسعه که نیازهای بشر را بدون از بین بردن توانایی نسل‌های آینده

SUSTAINABLE DEVELOPMENT SOLUTIONS NETWORK
A GLOBAL INITIATIVE FOR THE UNITED NATIONS

تأمین می‌کند" تعریف کرد. به بیان دیگر، در این نوع از توسعه، بر "توسعه و پیشرفت نسل حاضر با حفظ منابع برای توسعه نسل آینده" تأکید شده است. این مفهوم جهانی در سه وجه اساسی اقتصادی، زیست‌محیطی و اجتماعی که با هم به طور کامل در تعامل هستند تعریف شده و اغلب محققان این سه جنبه اصلی زیست‌محیطی، اجتماعی و اقتصادی را بررسی می‌کنند. به این معنا که توسعه پایدار باید رشد اجتماعی را که در آن نیازهای همه افراد برآورده شده، فراهم کند، از محیط زیست به گونه مؤثری حفاظت کند و در مصرف منابع طبیعی با دقت عمل کند.

شرایط اساسی تلاش برای دستیابی به توسعه پایدار

برخی از مهم‌ترین شرایط ضروری و الزامات اساسی برای تحقق توسعه پایدار در کشورهای جهان عبارتند از:

۱- وجود یک نظام سیاسی که با تأمین امنیت برای شهروندان، آنها را در تصمیم‌گیری‌ها مشارکت دهد.

۲- وجود یک نظام اقتصادی که بتواند برای تنش‌های ایجاد شده از ناموزونی‌های توسعه، چاره‌اندیشی کند.

۳- وجود یک نظام تولیدی که ملزم به حمایت از محیط زیست باشد و محیط را اساس توسعه بداند.

۴- وجود یک نظام دانش فنی مناسب که الگوهای پایداری از تجارت مالی فراهم کند.

۵- وجود یک نظام بین‌المللی که الگوهایی از تجارت و دارایی را ایجاد کند.

۶- وجود یک نظام مدیریتی قابل انعطاف که ظرفیت خوداصلاحی را داشته باشد.

اهداف توسعه پایدار

در سپتامبر ۲۰۱۵ با تلاش‌های جمعی گسترده‌ای در سطح نهادهای دولتی و غیردولتی به خصوص آژانس‌های سازمان ملل اهداف توسعه پایدار (Sustainable Goals Development) موسوم به SGDs تدوین و به تصویب سران ۱۹۳ کشور جهان رسید که یک دستور کار جهانی برای توسعه پایدار است و تمام ملت‌ها را به تلاش برای انجام پیگیرانه این راهبرد جامع که دربرگیرنده توسعه اقتصادی، فراگیری اجتماعی و پایداری محیط زیست است، فرا می‌خواند. اهداف توسعه پایدار صرفاً به عنوان یک توافق جهانی مطرح نیست، بلکه دستور کار غیرمعمول و پیچیده‌ای را برای دولت‌ها عرضه کرده است. گذشته از این که دولت‌ها باید سه رکن اصلی توسعه پایدار یعنی توسعه اقتصادی، فراگیری اجتماعی و پایداری محیط زیستی را با هم دنبال کنند، باید استراتژی‌های سرمایه‌گذاری را برای ۱۵ سال آتی یا بیشتر تدوین کنند و این امر نیازمند جهت‌گیری نوینی از سوی دولت‌ها و رویکرد جدیدی برای طراحی و اجرای آنهاست.

اهداف هفده‌گانه توسعه پایدار که از آنها با عنوان "آرمان‌های توسعه پایدار" هم یاد می‌شود، عبارتند از:

- محو فقر در کلیه اشکال آن در همه جا
- محو گرسنگی، دستیابی به امنیت غذایی و بهبود تغذیه و ترویج کشاورزی پایدار
- تضمین زندگی سالم و ترویج رفاه برای همه در همه گروه‌های سنی
- تضمین آموزش با کیفیت برابر و ترویج فرصت‌های یادگیری مادام‌العمر برای همه
- دستیابی به برابری جنسیتی و توانمندسازی همه زنان و دختران
- تضمین در دسترس بودن و مدیریت پایدار آب و فاضلاب برای همه
- تضمین دسترسی به انرژی ارزان، قابل اتکاء، پایدار و پیشرفته برای همه
- ترویج رشد اقتصادی پایدار و فراگیر، اشتغال کامل و بهره‌ور و مناسب برای همه
- ایجاد زیرساخت‌های مناسب، ترویج صنعتی شدن پایدار و فراگیر و ترویج ابتکار
- کاهش نابرابری داخل کشورها و میان آنها
- امن و پایدار کردن شهرها و مکان‌های اسکان بشری و مقاوم کردن آنها در برابر حوادث به صورت فراگیر
- تضمین الگوهای مصرف و تولید پایدار
- اقدام فوری برای مقابله با تغییرات آب و هوا و تأثیرات آن
- حفاظت و استفاده پایدار از اقیانوس‌ها، دریاها و منابع دریایی برای توسعه پایدار

• حفاظت از جنگل‌هـــا، مقابله با بیابان‌زایی و متوقف و معکوس کردن جریان نشســـت زمین و متوقف کردن از دست رفتن تنوع زیستی

• ترویج جوامع صلح‌آمیز و فراگیر برای توسعه پایدار، دراختیار قـــرار دادن عدالت برای همه و ساخت نهادهای مؤثر، پاسخگو و فراگیر در همه سطوح

• تقویت ابزار لازم برای اجراء و احیای همکاری جهانی جهت توسعه پایدار

وضعیت ایران به لحاظ شاخص‌های توسعه پایدار

"شاخص‌ها" ابزارهایی هســـتند که اطلاعات پیچیده و گســـترده را به صـــورت کمی و قابل درک برای عموم و تصمیم‌گیران فراهم و نشـــان می‌دهنـــد که در کجا قرار داریم، مســـیرحرکت چگونه اســـت و آیا این مســـیر و تحولات مربوط در راستای دســـتیابی به اهداف پیش‌بینی شده قرار دارد یا خیر. این معیارها روندها و تنش‌های موجود در هر سیســـتمی را نمایـــان می‌کنند و نشـــان می‌دهند که سیاست‌ها و برنامه‌ها چگونه بـــر کارکرد سیســـتم اثـــر می‌گذارنـــد. چنانچه شـــاخص‌ها به صورت منطقی و مطابق با شرایط هر کشور انتخاب شـــوند و از پشتوانه اطلاعاتی مستندی برخوردار باشند، می‌توان بر اساس آنها دگرگونی‌ها و تحولات هر سیستم و حوزه‌های آن را به خوبی درک و تبیین کرد.

از ســـال ۲۰۱۵ وضعیـــت کشـــورها به لحاظ دستیابی به اهداف توسعه پایدار در گزارش‌هایی با عنوان (SDG Index) منتشـــر شد تا کشورها بتوانند خود را با منطقه، سایر شرکت‌کننده‌ها در ســـطوح مشابهی از توسعه اقتصادی کلی و نیز با کل جهان، از جمله بهترین و بدترین عملکردها مقایسه کنند. در این گزارش‌ها، برای هر کشوری امتیاز شاخصی که بین صفر تا ۱۰۰ است تعیین شـــده اســـت. این مقادیر جایگاه هر کشور را در بین بدترین (۰) و بهترین (۱۰۰) نشان می‌دهد؛ به عنوان مثال کشوری که دارای امتیاز ۷۰ است یعنی ۷۰ درصد مسیر به سمت بهترین حالت را پیش رفته است.

براســـاس گزارش سال ۲۰۱۷ در این خصوص که ۲۵ تیرماه (۱۶ ژوییه) منتشـــر شد، ایران با امتیـــاز ۶۴/۷ رتبه ۸۹ را در میان ۱۵۷ کشـــور به خـــود اختصاص داده اســـت و در فهرســـت رتبه‌بندی کشورهای مورد بررسی بالاتر از قطر، عربستان سعودی، آفریقای جنوبی، هند، کویت و اندونزی قرار دارد. همچنین براساس مقاله علمی پژوهشـــی که در دوره ۱۴، شـــماره ۴ فصلنامه دانشکده بهداشت و انستیتو تحقیقات بهداشتی دانشگاه علوم پزشـــکی تهران با عنوان "وضعیت توســـعه پایدار در ایران" منتشـــر شـــد، توسعه پایدار در کشور از منظر شاخص‌های کمی مرگ کودکان و مادران و شاخص توسعه انسانی، بهبود داشته است؛ اما کیفیت هوا، بیکاری، تورم و سایر آســـیب‌های اجتماعی سیر نزولی داشته است. بر اساس یافته‌های این تحقیق وابسته بودن کشور به درآمد نفت، بیکاری، افزایش تورم، بی‌عدالتی در درآمد و فقر است.

نکته حائز اهمیت این اســـت که شاخص‌های توســـعه پایدار برای یک کشـــور در طول زمان متغیـــر اســـت و با تغییـــر چالش‌هـــا و اهداف، شاخص‌ها می‌باید اصلاح شوند.

منبع: ایران اکونومیست

بر اساس اعلام مجمع جهانی اقتصاد؛

رتبه رقابت‌پذیری اقتصادی ایران ۷ پله ارتقاء یافت

بر اساس جدیدترین گزارش مجمع جهانی اقتصاد، شاخص رقابت‌پذیری ایران در میان ۱۳۷ کشور جهان با ۷ پله بهبود به ۶۹ رسیده است.

جدیدترین گزارش منتشر شده از سوی مجمع جهانی اقتصاد با عنوان گزارش رقابت‌پذیری ۱۸-۲۰۱۷ نشان می‌دهد شاخص رقابت‌پذیری ایران در میان کشورهای جهان ۷ رتبه بهبود یافته است.

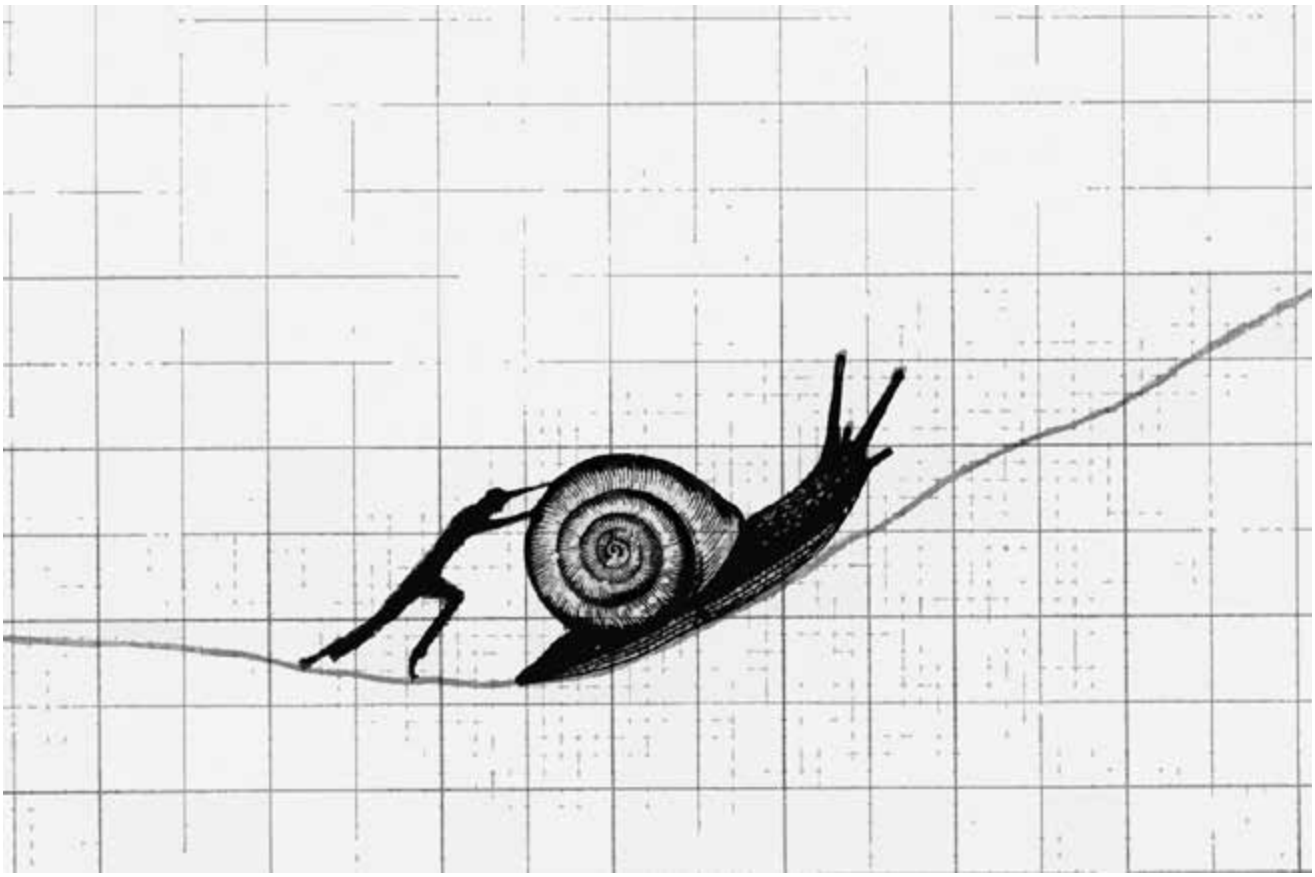
در نتیجه این ارتقاء رتبه، ایران در بین ۱۳۷ کشور جهان در رتبه ۶۹ جای گرفته است. رتبه ایران در این گزارش در سال‌های ۲۰۱۴، ۲۰۱۵ و ۲۰۱۶، به ترتیب ۸۳، ۷۴ و ۷۶ بوده است.

در گزارش امسال، سوئیس همچنان رتبه نخست رقابت‌پذیری جهانی را حفظ کرده و آمریکا از رتبه سوم سال گذشته به رتبه دوم ارتقاء یافته است. یمن که گرفتار جنگ داخلی و فقر شدید است در رتبه آخر این فهرست قرار گرفته است.

البته در گزارش مجمع جهانی اقتصاد کشورهایی نظیر عراق و سوریه که در آنها فعالیت‌های عادی تجاری امکان‌پذیر نیست، جای ندارند. گزارش رقابت‌پذیری جهانی مجمع جهانی اقتصاد همچنان جامع‌ترین برآورد در نوع خود به شمار می‌رود.

برای تهیه این گزارش ۱۱۴ شاخص مختلف شامل مفاهیمی مانند مولد بودن و رفاه بلندمدت اقتصادی در نظر گرفته می‌شود.

منبع: ایران اکونومیست



رشد اقتصادی ایران به گزارش صندوق بین‌المللی پول

صندوق بین‌المللی پول در جدیدترین گزارش چشم‌انداز اقتصادی جهان اعلام کرد رشد اقتصادی ایران در سال ۲۰۱۶ نسبت به سال پیش از آن به ۱۲/۵۱۸ درصد و نرخ بیکاری به ۱۲/۴۵۰ درصد افزایش و نرخ تورم به ۹/۰۳ درصد کاهش یافته است.

جدیدترین گزارش چشم‌انداز اقتصادی جهان صندوق بین‌المللی پول که در تاریخ ۱۰ اکتبر ۲۰۱۷ منتشر شد، رشد اقتصادی ایران در سال ۲۰۱۷ را که کمتر از سه ماه تا پایان آن مانده است، ۳/۵ (۳/۴۵۹) درصد پیش‌بینی کرد.

در گزارش قبلی صندوق این رقم برای سال ۲۰۱۷ برابر با ۳/۳ درصد عنوان شده بود. همچنین این نهاد بین‌المللی در گزارش پیشین خود میزان رشد اقتصادی ایران در سال ۲۰۱۶ را ۶/۶ درصد پیش‌بینی کرده بود؛ اما در این گزارش آن را به (۱۲/۵۱۸) درصد تغییر داده و تصحیح کرده است.

بر اساس این گزارش، نرخ بیکاری ایران در سال جاری میلادی به ۱۲/۴۱۷ درصد می‌رسد که نسبت به سال گذشته (۲۰۱۶) برابر با ۱۲/۴۵۰ درصد اندکی کمتر خواهد شد. اما رقم بیکاری سال ۲۰۱۶ نسبت به سال ۲۰۱۵ افزایش داشته است. رقم بیکاری ایران در سال ۲۰۱۵ برابر با ۱۱ درصد برآورد شده بود.

همچنین نرخ تورم ایران برای سال ۲۰۱۷ معادل ۱۰/۵۲۹ درصد پیش‌بینی شده و برآورد این نهاد بین‌المللی از نرخ تورم سال ۲۰۱۶ نیز به ۹/۰۳۵ درصد تصحیح شده است.

در گزارش پیشین صندوق، نرخ تورم ایران در سال ۲۰۱۶ برابر ۸/۹ درصد برآورد شده بود.

همچنین تراز حساب جاری ایران نیز از ۲/۴ درصد تولید ناخالص ملی در سال ۲۰۱۵ به ۴/۰۵ درصد تولید ناخالص ملی در سال ۲۰۱۶ رسیده است و در سال ۲۰۱۷ به ۵/۰۵ درصد کاهش خواهد یافت.

منبع: سایت خبری تابناک

ثروتمندترین کشورهای جهان کدامند؟

کشـــورهای بســـیاری در دنیا بـــه دلیل بالا بودن ســـرانه تولید ناخالص داخلی‌شان ثروتمند محسوب می‌شوند. برخی از این کشورها با وجود مساحت و جمعیتی بســـیار کوچک، از بالاترین استانداردهای زندگی برخوردارند.

در فهرســـت ثروتمندترین کشـــورهای جهان در ســـال ۲۰۱۷، دو کشـــور بسیار کوچک و سه کشـــور تولیدکننده نفت دیده می‌شـــود. این در حالی اســـت که هیچیک از اقتصادهای نوظهور عضو گروه بریکس (برزیل، روســـیه، هند، چین و آفریقای جنوبی) در این لیســـت حضور ندارند. نکته جالب توجه‌تر این است که نامی از آمریکا، بزرگ‌ترین قدرت جهان نیز در این لیســـت دیده نمی‌شود.

جـــدول زیر بـــا در نظر گرفتن ســـرانه تولید ناخالص داخلی کشـــورها و همین‌طور شـــاخص برابـــری قـــدرت خریـــد (PPP) ثروتمندتریـــن کشورهای جهان را در سال ۲۰۱۷ نشان می‌دهد:

رتبه ۱۰: هنگ‌کنگ با درآمد سرانه ۵۸ هزار دلار

هنگ‌کنگ یک منطقه خودمختار و مســـتقل در جمهوری خلق چین است. تا سال ۱۹۹۷ این کشور مستعمره انگلیس بود.

هنگ‌کنگ ۷/۳ میلیون نفر جمعیت دارد و به عنوان یکی از اقتصادهای ســـرمایه‌داری شناخته شده است.

بورس اوراق بهادار هنگ‌کنگ در این کشـــور قرار دارد که این بازار بورس، پس از بورس اوراق بهادار توکیـــو و بورس اوراق بهادار شـــانگهای، سومین بازار بزرگ بورس در آسیا از لحاظ ارزش بازار است.

رتبه ۹: سوئیس با درآمد سرانه ۶۰ هزار دلار

سوئیس، تولیدکننده شـــکلات و ساعت‌های لوکس، یکـــی از ثروتمندترین اقتصادهای جهان است.

ثبـــات سیاســـی و امنیـــت پولـــی بلندمدت، بانک‌های ســـوئیس را به یـــک مرکز جهانی امن برای پس‌انداز دیگر کشورها تبدیل کرده است.

جمعیت این کشور بیش از ۸ میلیون نفر است.

رتبه ۸: امارات با درآمد سرانه ۶۸ هزار دلار

امارات متحده عربی پس از عربستان سعودی، دومین اقتصاد قدرتمند در دنیای عرب است. در سال ۲۰۱۵، تولید ناخالص داخلی این کشور به ۳۷۰ میلیارد دلار رســـید. ۸۵ درصد اقتصاد این کشور وابسته به صادرات نفت است.

اگرچه با در نظر گرفتن ســـرانه تولید ناخالص داخلی، امارات متحده عربی هشـــتمین کشـــور ثروتمند در جهان اســـت، اما در دو سال گذشته بازار نفت شـــاهد نوسانات بسیاری بوده و قیمت آن به شـــکل قابل توجهی کاهش یافته اســـت. ایـــن امر می‌تواند جایگاه این کشـــور را در میان ثروتمندترین کشورهای جهان تغییر دهد.

رتبه ۷: ایرلند با درآمد سرانه ۶۹ هزار دلار

در میان کشـــورهای عضو ســـازمان همکاری و توســـعه اقتصادی، ایرلند بـــا ۴/۸ میلیون نفر جمعیت، یکی از ثروتمندترین کشورها محسوب می‌شود.

مرکز اقتصادی این کشور دوبلین است، شهری که در آن مشـــاغل با درآمد بالا به راحتی یافت می‌شود.

یکی از صنایع مهم در ایرلند تولید مشـــروبات الکلی اســـت. مطابق برآوردها، ۹۲ هزار کارگر در این بخش مشـــغول به کارند. اما این صنعت تنها دلیل شکوفایی این کشور نیست.

بخـــش عمده ثـــروت این کشـــور از صادرات

محصولات کشاورزی و مواد خام حاصل می‌شود.

کشاورزی و تولید مواد خام، ۵ درصد از تولید ناخالص داخلی این کشور را تشکیل می‌دهد.

رتبه ۶: نروژ با درآمد سرانه ۶۹ هزار دلار

نـــروژ بزرگ‌ترین صندوق ثروت ملی در جهان را داراست.

بخش عمده‌ای از رشد اقتصادی نروژ به دلیل فراوانـــی منابع طبیعی از جملـــه نفت خام، گاز طبیعی، مواد معدنی، آبزیان، چوب، آب شیرین و نیروی برق آبی است.

بـــا جمعیت بیش از ۵ میلیـــون نفر، نروژی‌ها دارای سطح بسیار بالایی از زندگی در مقایسه با دیگر کشورهای اروپایی هستند.

رتبه ۵: کویت با درآمد سرانه ۷۲ هزار دلار

تقریبـــاً ۱۰ درصد از ذخایر نفت کل جهان در کویت است و این کشـــور چهارمین تولیدکننده نفت در میان کشـــورهای عضو اوپک محســـوب می‌شود.

نفت تقریباً نیمـــی از تولید ناخالص داخلی و ۹۵ درصـــد از درآمد صادرات دولت را تشـــکیل می‌دهد.

رتبه	کشور	درآمد سرانه (دلار آمریکا)
۱۰	هنگ‌کنگ	۵۸،۰۰۰
۹	سوئیس	۶۰،۰۰۰
۸	امارات متحده عربی	۶۸،۰۰۰
۷	ایرلند	۶۹،۰۰۰
۶	نروژ	۶۹،۰۰۰
۵	کویت	۷۲،۰۰۰
۴	برونئی	۷۷،۰۰۰
۳	سنگاپور	۹۰،۰۰۰
۲	لوکزامبورگ	۱۰۴،۰۰۰
۱	قطر	۱۲۸،۰۰۰

ارز کویت باارزش‌تریـــن واحد پولی در جهان است. یک دینار کویت معادل ۳/۳۰ دلار آمریکا است.

جمعیت این کشـــور ۳/۳ میلیون نفر اســـت و کویتی‌ها تنها ۳۰ درصد از جمعیت کل کشـــور را تشکیل می‌دهند. بیشـــتر جمعیت این کشور مهاجر هستند.

رتبه ۴: برونئی با درآمد سرانه ۷۷ هزار دلار

درآمد نفتی بیش از نیمـــی از تولید ناخالص داخلی این کشور ثروتمند اما کوچک را تشکیل می‌دهد.

برونئی که در جنوب شـــرق آســـیا قرار دارد، ۴۱۸ هزار نفر جمعیت دارد. درآمد قابل توجهی از ســـرمایه‌گذاری خارج از کشـــور و همین‌طور درآمد حاصـــل از تولید ناخالـــص داخلی کمک بسیاری به تقویت اقتصاد این کشور کرده است.

برونئی ســـومین تولیدکننده بـــزرگ نفت در آســـیای جنوب شـــرقی و همچنیـــن چهارمین تولیدکننـــده ال.ان.جـــی (گاز طبیعی مایع) در جهان است.

همانند کویـــت و امارات متحده عربی، کاهش قیمـــت نفت می‌توانـــد تأثیر بســـیاری در تغییر جایگاه این کشـــور در میان کشورهای ثروتمند جهان داشته باشد.

رتبه ۳: سنگاپور با درآمد سرانه ۹۰ هزار دلار

حکومتی عملگرا، غیرفاسد و اتخاذ سیاست‌های مهم در راستای توسعه کشور، سنگاپور را به یکی از مهم‌تریـــن اقتصادهای مهـــم در جهان تبدیل کرده است.

ســـنگاپور بازترین اقتصاد را در جهان دارد و با وضع نرخ مالیات پایین، همواره مهم‌ترین حامی کسب‌وکارها بوده است.

جمعیت این کشور ۵/۴ میلیون نفر است.

رتبه ۲: لوکزامبورگ با درآمد سرانه ۱۰۴ هزار دلار

لوکزامبـــورگ دومیـــن کشـــور کوچک عضو اتحادیه اروپا است و از درجه رفاه اقتصادی بسیار بالایی که عمدتاً در میان دموکراسی‌های صنعتی جهان نادر است، بهره می‌برد.

بخش صنعتی این کشـــور در حوزه‌هایی نظیر فولاد، مواد شـــیمیایی و لاســـتیک فعال است. بخـــش زیادی از اقتصاد لوکزامبورگ به خدمات، به ویژه بانکداری و امور مالی متکی است.

لوکزامبـــورگ مهم‌تریـــن مرکـــز بانکـــداری خصوصی در اتحادیه اروپا محسوب می‌شود.

جمعیت این کشـــور کمی بیش از ۵۰۰ هزار نفر اســـت و یکی از کم‌جمعیت‌ترین کشورها در اتحادیه اروپاست.

رتبه ۱: قطر با درآمد سرانه ۱۲۸ هزار دلار

مهم‌تریـــن منبع پولی این کشـــور آســـیایی صادرات نفت اســـت. قطـــر همچنین بزرگ‌ترین صادرکننده ال.ان.جی در جهان است.

نفت و ال.ان.جی سنگ بنای اقتصاد این کشور اســـت و بیش از ۷۰ درصد کل درآمد قطر و ۶۰ درصد تولید ناخالص داخلی این کشور را تشکیل می‌دهد.

جمعیت این کشـــور ۲/۲ میلیون نفر اســـت و قطری‌ها تنهـــا ۱۲ درصـــد از کل جمعیت این کشور را تشکیل می‌دهند.

امروز، صنعت نفت و گاز، قطر را به قدرت قابل توجهی در جهان تبدیل کرده است.

منبع: سایت خبری تابناک

۶ فصل رشد اقتصادی مثبت ماند

معاونت امور اقتصادی وزارت اقتصاد در اطلاعیه‌ای تأکید کرد زمینه‌های استمرار نرخ رشد مثبت اقتصادی و خروج غیرتورمی از رکود در سال‌های آتی تا حدود زیادی وجود داشته و به هیچ وجه غیرمحتمل نیست.

در اطلاعیه معاونت امور اقتصادی وزارت امور اقتصادی و دارایی علاوه بر تأکید بر زمینه استمرار نرخ رشد مثبت اقتصادی و خروج غیرتورمی از رکود، آمده است: بررسی آمارها نشان می‌دهد که شرایط اقتصادی کشور در آستانه تشکیل دولت یازدهم با تورم حدود ۴۰ درصد و نرخ رشد اقتصادی منفی یک درصد، مصداق رکود تورمی بود که در طول چهار سال گذشته، تورم روندی نزولی طی کرد و در سال ۱۳۹۵ به ۹ درصد رسید، از سوی دیگر نرخ رشد اقتصادی نیز به قیمت پایه سال ۱۳۹۰ در سال ۱۳۹۵ معادل ۱۲/۵ درصد اعلام شد و در ۶ فصل اخیر نیز رشد اقتصادی به صورت مستمر، مثبت بوده است.

در ادامه اطلاعیه می‌خوانیم: اگرچه با وجود کنترل تورم شتابان و ایجاد ثبات در بازارهای مختلف، همچنان مشکلات برخی بخش‌های اقتصادی به طور کامل برطرف نشده و از شرایط رکود به طور کامل عبور نکرده‌اند؛ اما باید در نظر گرفت که با کاهش شدید قیمت نفت از سال ۱۳۹۳ تمام کشورهای نفتی دچار کاهش شدید نرخ رشد اقتصادی، کسری بودجه و بی‌ثباتی قیمت ارز شدند و ایران کمترین تأثیرپذیری را از این نظر تجربه کرد.

همچنین تصریح شد: روند متغیرهای کلان اقتصادی نشان می‌دهد که شرایط و زمینه‌های استمرار روند نرخ رشد مثبت اقتصادی در سال‌های آینده که همزمان با اجرای برنامه ششم توسعه است تا حدود زیادی وجود دارد و لذا خروج غیرتورمی از رکود چندان دور از ذهن نیست.

منبع: ایران اکونومیست

سه روش طلایی برای تغییر مدیریت در محیط کار

با دانستن چند تاکتیک ساده و عملی، با رئیس جدید ارتباط برقرار کنید و موقعیت‌های تازه برای خود بسازید.

وقتی مدیر یک بخش یا سازمان عوض می‌شود، تقریباً همه کسانی که در آن قسمت مشغول به کارند دچار اضطراب می‌شوند. آنها در مورد آینده کاری، انتظارات و تصمیمات رئیس جدید مطمئن نیستند. اما داشتن یک طرز فکر صحیح در مواجهه با این تغییر مدیریتی، می‌تواند موقعیت‌هایی تازه برای رشد فراهم و این مرحله تغییر قدرت را آسان‌تر کند.

در ادامه با ما همراه شوید تا نکاتی برایتان بازگو کنیم که در صورت تغییر مدیریت در محل کار شما، بر شرایط کاری شما و همکاران تأثیر مثبت بگذارند.

۱- با جریان همراه شوید

معمولاً در ابتدای هر تغییر، مقدار قابل توجهی به‌هم‌ریختگی به وجود می‌آید. در چنین مواقعی سعی کنید با تمرکز بر کار، اجازه ندهید این شلوغی‌ها ذهن شما را درگیر و منحرف کند. به هر حال تغییراتی در سیستم به وجود خواهد آمد که لازم است شما با آنها همگام شوید، بهتر است به جای آنکه از آنها بترسید، سعی کنید با بهتر دیدن، خودتان را با آنها هماهنگ کنید. وقتی یک رئیس جدید به صحنه می‌آید، شایعات بسیاری شنیده خواهد شد؛ تلاش کنید خودتان را از هرگونه منفی‌نگری و شایعه دور نگه دارید. این کار به شما کمک می‌کند تا زمانی که گردوخاک فرو بنشیند، استرس کمتری متحمل شوید. بدین ترتیب می‌توانید با تغییرات بهتر مواجه شوید و تفاوت‌ها را بهتر ببینید و درک کنید.

تغییر مدیریت بی‌شک استرس و فشار زیادی به شما وارد می‌کند؛ اما باید بدانید که شخص مدیر نیز با چالش‌های بسیاری مواجه خواهد بود. به دست آوردن احترام اعضای گروهی که برایش کار می‌کنند، دشوار است و هر زمان که مشکلی پیش بیاید، برای اینکه بتواند آنها را حل‌وفصل کند و نگذارد اوضاع از کنترل خارج شود، با سختی‌هایی مواجه خواهد بود. اما اگر وقتی یک رئیس جدید به بخش یا سازمانی وارد می‌شود، ببیند برای پذیرفتن چالش‌های جدید آمادگی و تمایل وجود دارد و کارمندان به خوبی با تغییرات هم‌راستا می‌شوند، اهداف سازنده و بهتر را که

بـــه نفع همگان خواهند بود، زودتر و راحت‌تر در برنامه کاری قرار می‌دهد.

برای یک قرار حضـــوری با رئیس جدید خود وقت بگذارید. این یک فرصت ارزشـــمند اســـت تا یکدیگر را به خوبی شناســـایی کنید و به شما کمک می‌کند رئیس جدید خود را بشناســـید و بهتـــر در جریان اموری که قرار اســـت در محل کار رخ دهـــد، قرار بگیریـــد؛ همچنین در انتقال ارزش و جایگاه شـــما در سازمان به مدیر جدید کمک شـــایانی می‌کند. با یـــک مذاکره آزادانه و بیان کردن انتظارات به شکلی روشن، می‌توانید به سوی ساخت و ایجاد یک محیط کاری مثبت و مؤثر گام بردارید.

۲- از سؤال کردن نهراسید

بســـیاری از نگرانی‌ها هنـــگام تغییر مدیریت به شرایط کاری و اســـتخدامی کارمندان مربوط می‌شود. کارمندان می‌خواهند بدانند آیا شرکت قصـــد دارد افراد بســـیاری را جایگزیـــن کند یا تغییـــرات مهم‌تر دیگری نیز در پیش اســـت. هر زمان که فرصت پیدا کردید و زمان مناسبی بود، از رئیـــس درباره این نگرانی‌هـــا - با رعایت ادب و احترام - ســـؤال کنید؛ درباره جایگاه خودتان و انتظاراتی که از شـــما می‌رود، بپرســـید. بهتر اســـت هر چه زودتـــر بدانید که آیا قرار اســـت مسئولیت‌های شغلی شـــما تغییری داشته باشد یا رئیس انتظار دارد برخی امور به شیوه‌ای جدید به انجام برســـند؟ بدین ترتیب، به بهترین شکل به رئیس جدید اطلاع می‌دهید که برای پذیرش تغییرات آمادگی داریـــد و به آنها واکنش مثبت نشان می‌دهید.

سؤال کردن درباره جایگاه خودتان و نقشتان در ســـازمان به ارزشمندتر شدن شـــما در برابر رئیس نیز کمک خوبی می‌کند. درباره اینکه چه چیزهایی در این تغییرات برای شـــما استرس‌زا اســـت فکر کنید و نگرانی‌های خـــود را با مدیر جدید در میان بگذارید. البته مواظب باشـــید که بیش از اندازه هیجان‌زده یا ناامید به نظر نرسید و ایـــن حس را القاء نکنید که به طور ناگهانی در انتظار یک شـــغل یا موقعیت تازه هســـتید. مهم اســـت که ارزش خود در ســـازمان و وفاداری‌تان بـــه کار را به مدیر جدید نشـــان دهید. اینکه در برابر تغییرات جبهه بگیرید یا بیش از حد از آنها اســـتقبال کنید، هر دو به یک انـــدازه می‌توانند تأثیر اولیه منفی بگذارند.

۳- برای تغییر مشتاق باشید

ممکن اســـت با وجود تغییـــر مدیریت، تغییر چندانـــی در برنامه کاری روزانه خود احســـاس نکنیـــد یا شـــاید برعکس، زندگی شـــما به طور بنیادیـــن دســـتخوش تغییر شـــود. صرف‌نظر از نتیجه این تغییر مدیریت، مهم اســـت که شما از تغییرات با آغوش باز اســـتقبال کنید و واقعیت تازه شـــغل خود را بپذیرید. شاید امور در ابتدای کار کمی ســـخت به نظر برسند؛ اما اگر از همگام شـــدن و پذیرفتن تغییرات ســـر باز بزنید، تغییر قدرت پیچیده‌تر و دردناک‌تر خواهد بود. «پایبند بودن به روشـــی که فعـــلاً به‌خوبی کار می‌کند» همیشه یک گزینه ارزشمند نیست و ممکن است نتیجه‌اش دوری و بیگانگی شـــما با رئیس جدید شود.

شـــاید لازم باشد بســـیاری از عادت‌هایی که برای مـــدت طولانی داشـــته‌اید، فراموش کنید و فرآیندهـــای جاری را کمی تغییـــر دهید تا با ساختار جدید همخوانی پیدا کنند. اما بدانید که این تغییرات ذاتاً منفی نیســـتند. به آنها همچون فرصت‌های رشـــد و پیشـــرفت نگاه کنید. اما در عین حال، هشیار باشـــید و سایر گزینه‌ها را نیز در نظر داشته باشید. همیشـــه باید زمانی برای در نظر داشتن سایر شانس‌های درآمدی در نظر داشته باشید تا اگر یک اتفاق پیش‌بینی نشده رخ داد، در تنگنا و فشار مالی قرار نگیرید. شاید مدیر جدید برای تغییرات بزرگ‌تری برنامه‌ریزی کرده باشد و شما ناگهان خودتان را در حال جستجوی شغلی تازه بیابید.

منبع: خبرگزاری اقتصاد ایران

پنج قانون طلایی برای موفقیت در کسب‌وکار

هر کسب و کاری برای رونق و موفقیت، نیازمند برنامه‌ریزی دقیق و موشکافانه است تا پله‌های ترقی را یک‌به‌یک درنوردد.

در مطلبی که پیش رو دارید، ۵ قانون موفقیت در کسب‌وکار را از زبان مایکل گربر برایتان آورده‌ایم.

۱- معمولی‌ترین کسب‌وکار را انتخاب کنید

منظور این است که محصولات و خدماتی را بسازید و بفروشید که هرگز از مد نمی‌افتند. به عنوان مثال به مواردی همچون غذا، مراقبت‌های بهداشت، ارتباطات، پوشاک، حمل‌ونقل و رفاه می‌توان اشاره کرد. در اینجا منظورم فقط انتخاب محصولات و خدماتی است که از مد خارج نمی‌شوند، زیرا مد غیرقابل پیش‌بینی است و یک‌شبه تغییر می‌کند و تفننی است.

شرکت‌های بزرگ و موفقیت در کسب‌وکار که محکم و استوار هستند، اساساً ریشه‌دار هستند. آنها فقط کارهایی را انجام می‌دهند که مطابق با عرف و دارای عمر طولانی باشند و آنچه ضرورت و نیاز هستند، به همان کارها می‌پردازند.

۲- مدام در حال بهبود بخشیدن باشید

باور اکثر مردم این است که شرکت‌ها می‌میرند چون کارهای اشتباه انجام می‌دهند.

این باور در مورد بعضی شرکت‌ها درست است، اما بیشتر آنها می‌میرند چون ساکن و ثابت هستند.

عقاید، رسم و رسوم و نحوه انجام کارها ثابت نیست و پیوسته در حال تغییر هستند، پس شرکت‌های ثابت و راکد هستند که رونق نمی‌گیرند. آنها به جای اینکه گذشته را ترمیم کنند، به گذشته خود چسبیده‌اند، درحالی که کسب‌وکارهای موفق مدام در حال بازسازی گذشته خود هستند و البته بعضی شرکت‌های موفقیت در کسب‌وکار یک گام جلوتر گذاشته و امروز را گذشته فردا تصور می‌کنند و برای اینکه زمان را از دست ندهند امروز را برای نوآوری و تغییر غنیمت می‌شمرند.

۳- به مشتری خود گوش می‌کنند

با آنکه خیلی‌ها این قانون را قبول دارند، اما تعداد کمی آن را رعایت می‌کنند.

شما باید به نیازهای مشتری گوش دهید، یعنی شما باید بدانید وقتی مشتری صبح بیدار می‌شود وقتی به بچه‌های خود غذا می‌دهد، وقتی لباس می‌پوشد، وقتی وظایف شغلی خود را انجام می‌دهد، وقتی برای صرف غذا از اداره خارج می‌شود و...به چه فکر می‌کند و در کل او ترجیح می‌دهد چه کاری انجام دهد. به مشتری خود توجه کنید و او را بهتر از خودتان بشناسید و از خودتان بپرسید و خودتان را جای او قرار دهید.

۴- به چیزهای که می شنوید و احساس می‌کنید واکنش نشان دهید

اگر به اطلاعاتی که از مشتری به دست می‌آورید واکنش نشان ندهید، گوش دادن به مشتری و احساس کردن آن بی‌فایده است.

در مقابل دریافت این نشانه‌ها شما باید واکنش نشان دهید و پاسخ‌هایی را به سمت مشتری روانه و این واکنش‌ها را تبدیل به جزییات عملی کار خود کنید.

۵- عالی‌ترین استانداردها را برای خود بسازید

باید استانداردهای کسب‌وکار شما معیاری برای ساخت استانداردهای شرکت‌های دیگر شود.

یعنی شما از دیگران تقلید نکنید بلکه آنها از شما تقلید کنند.

استانداردهای شما باید آنقدر عالی باشند که هر شرکتی نتواند در کوتاه‌مدت با شما رقابت کند، چون شما مدام در حال بهبود آن استانداردها هستید و شرکت رقیب برای آنکه با شما رقابت کند فشار زیادی را متحمل شود.

منبع: خبرگزاری اقتصاد ایران

پنج جمله‌ای که هر رییسی دوست دارد بشنود

برای اینکه رئیس‌تان متوجه ارزش شما بشود، نیازی نیست برنامه عجیب و غریبی طراحی کنید یا زیر پای همکارانتان را خالی کنید. گاهی راه‌حل خیلی ساده‌تر است.

اگر کسب‌وکاری شخصی ندارید، این احتمال وجود دارد که شما و همکارانتان در تلاشی جدی برای کسب رضایت رییس‌تان هستید. به خصوص در محیط‌های کاری‌ای که به جای همکاری بر پایه رقابت بنا شده‌اند ممکن است رفتارهای ناسالم برای ربودن گوی سبقت از رقبا هم میان کارمندان شایع شود تا جایی که ممکن است کارمندان برای رشد خود دست به تخریب همکارانشان پیش رییس شرکت بزنند. اما خوب است بدانید که دیده شدن و رشد در میان کارمندان دیگر آنقدرها هم که ممکن است به نظر برسد کار سخت و طاقت‌فرسایی نیست.

در ادامه به پنج جمله‌ای خواهیم پرداخت که گفتنش شما را محبوب هر رییسی خواهد کرد:

من راه‌حلی سراغ دارم

رؤسا در طول روز معمولاً مشکلات زیادی را از زبان کارمندان می‌شنوند که باید به تنهایی همه آنها را حل کنند. دفعه بعد اگر قرار بود مشکلی را با رییس‌تان در میان بگذارید راه‌حلش را هم پیش خودتان آماده داشته باشید. اگر راه‌حل شما چندان هم کامل نباشد مشکلی نیست. صرف پیدا کردن راه‌حل به تنهایی نشان از ابتکار و درگیری مسئولانه شما با کار و خلاقیت شما دارد.

من مشکل را برطرف کردم

اگر دچار اشتباه شدید روحیه خودتان را از دست ندهید. همه ما آدم‌ها دچار اشتباه می‌شویم. اما بیکار ننشینید راه‌حل را پیدا کنید و پیش رییس‌تان بروید و بگویید «من اشتباه کردم و خودم هم مشکل را برطرف کردم». حتی اگر امکان دارد کارهایی را که برای پیشگیری از تکرار مشکل در نظر دارید انجام دهید برای رییس‌تان شرح دهید. به این ترتیب تمرکز رییس‌تان را از اشتباه‌تان به مسئولیت‌پذیری و قابل اتکاء بودن خودتان جلب خواهید کرد.

من این کار را انجام می‌دهم

وقتی که آدم از قبل در محیطی پرفشار کار می‌کند به هیچ وجه دلش نمی‌خواهد مسئولیت بیشتری قبول کند. اما اگر از جنبه‌ای دیگر به موضوع نگاه کنید متوجه خواهید شد که این به واقع موقعیتی برای شماست که به رئیس‌تان نشان دهید که چقدر فعال هستید، چقدر میل به پیشرفت دارید و از آن دسته آدم‌های مشکل‌گشا هستید. درست است که در نتیجه باید کمی کار بیشتری انجام دهید، اما حاصل این کار اضافه فوق‌العاده خواهد بود.

من می‌توانم کمک کنم

پیشنهاد کمک به همکاری که دچار بن‌بست شده، فشار کار بیش از حدی دارد یا در شرف اخراج است نشان می‌دهد که شما به کارتان علاقه‌مند هستید و دوست دارید کار بیشتری به عهده بگیرید. چنین پیشنهادی همچنین نشان می‌دهد که شما به جای نگاهی خرد نگاهی کلان به کار دارید و نقشی بیش از نقش فعلی‌تان طلب می‌کنید. در نتیجه نقشی یاری‌گر در مؤسسه‌ای که در آن کار می‌کنید پیدا خواهید کرد.

من ایده‌ای دارم

خیلی خوب است که رییس شما بداند که شما می‌توانید از پس حل مشکلات بربیایید و مایل هستید فراتر از انتظار عمل کنید؛ اما وقتی که ایده‌ای جدید روی میز می‌گذارید است که درخشش شما آغاز می‌شود. این نشان می‌دهد که با دل و جان کار می‌کنید و متعهد هستید که برای تیم مهره‌ای باارزش باشید.

البته تمام آنچه گفته شد، بخشی از عملکرد کلی شما در راستای برقرار کردن و حفظ رابطه‌ای خوب با رییس‌تان است. همیشه اولین قدم این است که به رییس‌تان نشان دهید که هستید و از پس چه کارهایی برمی‌آیید. جملاتی که رییس‌تان دوست دارد بشنود به زبان بیاورید، اما نه برای اینکه ارتقاء پیدا کنید، بلکه برای نشان دادن اینکه شما کارمندی هستید، باذکاوت، قابل اتکاء، مسئول و عضوی باارزش از یک تیم کاری.

منبع: خبرآنلاین

علائم وجود مشکل در روش‌های مدیریتی

در زندگـــی کاری هر مدیـــری موقعیت‌هایی پیش می‌آیـــد که طی آنها مدیر احســـاس می‌کند یک جای کارش می‌لنگد و شرکت یا تیم تحت رهبری او آنچنان که باید و شـــاید خوب کار نمی‌کند و ضعف‌هایی جدی در ایـــن مجموعه وجود دارد. آگاهـــی به موقع مدیران از این نقاط ضعف و نواقص می‌تواند نقش بســـزایی در کنترل و محدودســـازی پیامدهای منفی ناشی از آنها داشته باشد. حال سؤال اینجاست که یک مدیر چگونه می‌تواند این مشـــکلات و علائم را تشخیص دهد، بدون اینکـــه کس دیگری این موارد را برای او مطرح کند. در این مطلب به چهار علامت و نشانه بارز که دال بر وجود مشـــکل و نقص در روش مدیریـــت و رهبری مدیران و رهبران سازمان‌ها است، اشاره خواهد شد. در این میان اگـــر دیدید یک یا چند مورد از این علائم در ســـازمان یا تیم تحت رهبری‌تان به چشـــم می‌خورد، باید حتما نسبت به تجدیدنظر در مورد سبک مدیریتی‌تان اقدام کنید.

علامت اول: نتایج کاری شرکت‌تان پایین‌تر از حد انتظار است

در هر کســـب‌وکاری، نتایج و دستاوردهای کاری به عنوان معیار اندازه‌گیری و چوب محک تلقی می‌شـــود. بنابراین چنانچه شـــرکت تحت رهبری شـــما به طور پیوسته عملکردی ضعیف‌تر از حد انتظار ارائه می‌دهد بدانید که مشکل از کارکنان‌تان نیست، بلکه این سبک اعمال مدیریت‌تان بر کارکنان است که آنها را به سمت ارائه عملکردی ضعیف ســـوق داده است. در این حالت شما باید موارد زیر را مدنظر داشته باشید:

• خیلی زود قضاوت نکنید

یکی از اشـــتباهات رایـــج بین اغلـــب مدیرانی که شـــرکت‌های تحت رهبری‌شـــان دچار مشکل و ضعف هســـتند این است که به شـــکلی عجولانه در این مورد تصمیم‌گیـــری می‌کننـــد و عمدتاً تقصیـــر را بر گردن کارمندان زیردســـت خود می‌اندازنـــد، در حالی که در چنین موقعیت‌هایی مدیران باید انتقاد کردن را از خود و روش‌های مدیریتی‌شان شروع کنند.

• از سرزنش کردن و مقصر دانستن عواملی که خارج از کنترل‌تان هستند بپرهیزید

بعضی از مدیران که شرکت‌شان دچار مشکل و زیان می‌شـــود به شکلی ناشـــیانه عوامل بیرونی مانند ورود محصول جدید از ســـوی رقبا به بازار یا نابسامانی‌های اقتصادی در کشـــور یا حتی جهـــان را در رقم خوردن مشـــکلات دخیل می‌دانند. چنیـــن توجیهاتی نه تنها دردی را از شـــرکت دوا نمی‌کنـــد، بلکه موجب غفلت مدیران از ریشه اصلی مشکلات و نواقص می‌شود.

• مقصر مشـــکلات موجود همیشه اول مدیر است و بعد شاید کارکنان!

هر وقت مشکلی در مجموعه زیر نظر شما رخ داد به یاد داشـــته باشید که این شما هستید که این مجموعه را رهبری می‌کنید و اگر مشـــکلی وجود دارد در وحله اول تقصیر آن متوجه شماســـت و در درجه بعد شاید کارکنان مقصر باشند که در این حالت نیز اگر کارمندی دچار اشتباه یا کم‌کاری شد، باز هم مقصر اصلی شمایید و نه هیچ کس دیگر.

علامت دوم: جریان ایده‌های جدید در شرکت‌تان کند است یا اصلا وجود ندارد

ســـازمان‌های امـــروزی بدون تزریـــق ایده‌های نو و خلاقانه خیلـــی زود از بین خواهند رفت و راه به جایی نخواهند برد. برای حل مســـائل و چالش‌های جدید به ایده‌های جدیدی نیاز اســـت و آن کسی که می‌تواند و باید بـــرای ورود و رواج ایده‌های نو در درون ســـازمان زمینه‌ســـازی کند، کسی نیســـت مگر مدیر مجموعه. این مدیر مجموعه است که می‌تواند محیط مناسبی را برای زایش و پرورش ایده‌های نو ایجاد کند. برای ایجاد چنین محیطی به موارد زیر توجه داشته باشید:

• به دام سخن گفتن به جای شنیدن نیفتید

یکـــی از دام‌های مهلکی که در برابـــر مدیران پهن می‌شود به وجود آمدن این احساس در آنهاست که آنها بیشتر و بهتر از کارمندان‌شان می‌فهمند و آنها هستند که باید ســـخن بگویند و دیگـــران باید گوش کنند. اما واقعیت آن است که اگر مدیری به دنبال حل مسائل و چالش‌ها است، بیش از هر چیزی به ایده‌ها و راه‌حل‌های نو نیـــاز دارد که این ایده‌ها باید از جانب کارکنانی ارائه شـــود که از نزدیک دســـتی بر آتش دارند. پس باید به کارکنان‌تان فرصت اظهارنظـــر و ایده‌پردازی نامحدود بدهید.

• جو هراس از نوآوری و ایده‌پردازی در مجموعه تحت رهبری‌تان را بشکنید

اگر عملکرد شما در گذشته به گونه‌ای بوده که موجب رنجش و حتی تنبیه افرادی که در کارشـــان نوآوری و ابتکار داشته‌اند شده، بدانید که مرتکب اشتباهی بزرگ شـــده‌اید. به عنوان یک مدیر باید از کســـانی که دست به تجربـــه کردن و آزمودن روش‌های جدید برای انجام کارها می‌زنند به شدت حمایت کنید، نه اینکه آنها را از این کار بترسانید. حتی اگر تجربیات جدید به شکست هم منتهی شد باید به جای مجازات عامل، این شکست را به فرصتی برای یادگیری سازمانی تبدیل کنید.

علامت سوم: کارکنان‌تان از شما و از همدیگر فاصله دارند و غریبه‌اند

اگر در جریـــان بازدید از محـــل کار افرادتان حس کردیـــد که رابطـــه بین آنها با هم و همچنین با شـــما عاری از محبت و صمیمیت است و اعتماد متقابل بین شـــما و آنها وجود ندارد، باید در ســـبک مدیریتی‌تان تجدیدنظر کنید، چرا که این وظیفه مدیر اســـت که با ایجـــاد جو صمیمیت و اعتماد بیـــن کارکنان آنها را به اجزای تشـــکیل‌دهنده یک من برتر تبدیل کند. در این حالـــت اگر مدیری نتواند در رابطه بین خود و کارکنان اعتمادســـازی کند به طور حتم نخواهد توانست چنین اعتمـــادی را در بین خود کارکنان نیز به وجود بیاورد و همین مسئله موجب کمرنگ شدن کار تیمی در درون ســـازمان می‌شود. برای این کار می‌توانید افرادتان را در معرض آزمون‌های اعتمـــاد قرار دهید و چنانچه آنها از این آزمون‌ها سربلند بیرون آمدند به آنها اعتماد کنید و این اعتماد را به دیگران نیز نشان دهید.

علامت چهارم: افرادتان مثل روبات کار می‌کنند و هیچگونه احساس و هیجانی از خود بروز نمی‌دهند

بعضی از مدیران به اشتباه فکر می‌کنند که اگر تمام کارکنان‌شان سرشان در کار خودشان باشد و دقیقاً مثل روبات‌ها مشـــغول کار کردن هستند همه چیز بر وفق مراد اســـت و بهره‌وری بالاست. این تلقی کاملاً اشتباه اســـت، چرا کـــه کار بدون هیجان و علاقه به ســـرعت موجب فرسودگی و خستگی و دلزدگی کارکنان خواهد شد.

منبع: روزنامه دنیای اقتصاد

نویسنده: آرت پت

مترجم: سیدحسین علوی لنگرودی

ساخت نخستین کشتی باری خودکار دنیا

نخستین کشتی باری خودکار دنیا سال ۲۰۱۸ به آب‌های نروژ انداخته خواهد شـد. این سامانه که «یارا بیرکلند (Yara Birkeland) » نام دارد، کاملاً بـا باتری نیرودهی خواهد شـد و قادر به حرکت خودکار و مسیریابی خودکار است.

کشتی جدید تعداد مأموریت‌های کشتی‌های باری دیزلی معمولی را تا حد زیادی کاهش خواهد داد و شـرکت‌های نـروژی Yara International و ASA و Kongsberg Gruppen کار طراحـی و ساخت آن را برعهده داشتند.

بارگیری و تخلیه بار این کشتی به طور خودکار و با جرثقیل‌های برقی انجام می‌شود. این سامانه ابداعی اواخر سـال ۲۰۱۸ و در ۳۷ میلی نروژ و در بندر لارویک (Larvik) به آب انداخته خواهد شد. نخستین کشتی باری خودکار دنیا مجهز به سیستم جی پی‌اس بوده و این سیستم به همراه یک رادار، دوربین‌ها و حسـگرها، امکان ناوبری خودکار و همچنین حرکت خودکار کشتی حول سامانه‌های دیگر را فراهم می‌کند.

همچنین سه مرکز کنترل، عملیات کشتی را زیـر نظر دارند و بر این فنـاوری، محیط اطراف و جنبه‌هـای امنیتی دیگر آن نظـارت خواهند داشت. این کشتی فاقد هرگونه مخزن بالستیک خواهد بود و این موضوع به حفظ محیط زیست دریا کمک می‌کنـد. در واقع، وجود این مخازن در کشـتی‌های عظیم تأثیـر منفی روی محیط زیسـت دریا دارد؛ چون آبی که داخل آنها حمل می‌شود، در بنادر مختلف تخلیه می‌شود، بنابراین گونه‌هـای غیربومـی داخل ایـن آب به نواحی مختلف منتقل می‌شـوند و این موضوع منجر به آسیب‌های اکولوژیکی و اقتصادی می‌شود.

سـاخت این کشـتی ۲۵ میلیون دلار هزینه داشـته و این میزان سـه برابر بیـش از هزینه سـاخت یک کشـتی باری معمولـی هم‌اندازه کشتی جدید است. با این حال، توسعه‌دهندگان مدعی‌اند چون این سـامانه به سوخت یا خدمه نیازی ندارد، هزینه‌های عملیاتی سالانه را تا ۹۰ درصد کاهش خواهد داد. کشتی خودکار قادر به حمل ۱۰۰ کانتینر خواهـد بود و انتظار می‌رود اواخر سـال آینده میلادی با حضـور یک کاربر انسانی و نه به طور خودکار آزمایش شود.

منبع: خبرگزاری ایسنا

آشنایی با چادر مسافرتی دریایی به همراه قایق

ترکیـب چادرهای مسـافرتی بـا قایق برای تسهیل سـفرهای تفریحی ایده جذابی است که سرانجام توسط یک شرکت تجاری عملیاتی شده است.

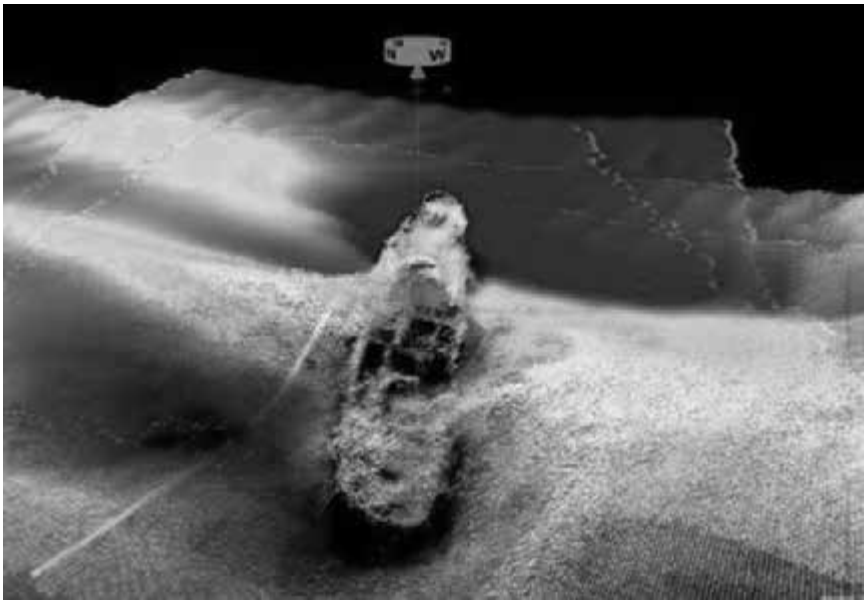
شرکت Outdoor Retailer بعد از مدتی تحقیق و بررسـی چادر مسافرتی ویژه‌ای را عرضه کرده که دارای بخش‌هایی است که با نصب آنها چادر مذکور به یـک قایق برای حرکت در رودخانه‌ها، دریاچه‌ها و دریاها مبدل می‌شود.

ایـن چادر مسـافرتی قابل تبدیـل به قایق، کوچک و سـبک‌وزن بوده و به سادگی با هوا پر می‌شـود. لذا می‌توان آن را در کوله پشتی جای داد و به سـفر رفت. پوشش سـقفی این قایق را می‌تـوان در صورت تمایل از آن حذف کرد و در صورت بارانی شـدن هوا یا تمایل به خوابیدن بر روی آب به آن اضافه کرد.

در حال حاضر یک مدل از این چادرمسافرتی با طول ۲۴۳ سـانتیمتر تولید شده که به قیمت ۹۰۰ دلار به فروش می‌رسـد. وزن این محصول تنها حدود ۳/۵ کیلوگرم اسـت. قرار اسـت یک مدل دیگر از آن هم به طول ۲۶۰ سـانتیمتر در پاییز روانه بازار شود.

منبع: خبرگزاری اقتصاد ایران

کشف تصادفی کشتی مدفون زیر شن‌های کف دریا



یک کشـــتی بخار که بیـــش از یک قرن پیش در کانال بریستول در جنوب شرقی بریتانیا غرق شده بود تصادفاً کشف شد.

کشـــتی بخار برانســـویک در شب کریسمس سال ۱۹۰۰ در حالی که به سمت بندر بریستول می‌رفت غرق شد. گروه نقشـــه‌برداری آبی بندر بریســـتول که مشغول بررســـی‌های عادی کف کانال بود متوجه شـــدند که هیبت برانسویک با این که زیر شن‌های روان و رسوبات مدفون شده دیده می‌شود.

این کشـــتی انگلیســـی در ســـال ۱۸۹۸ در گلاســـکوی اسکاتلند ساخته شد و به طور مرتب بین لیورپول و بریســـتول بار حمـــل می‌کرد. بر اســـاس گزارشـــی که در آن زمان تهیه شد این کشتی در ســـاعت پنج و سی دقیقه ۲۴ دسامبر در مه غلیظ در حال نزدیک شـــدن به بندر غرق شـــده است. در این حادثه هفت نفر جان خود را از دست دادند.

از ناخدای کشـــتی در دادگاهی که بعداً برگزار شـــد انتقاد شـــده بود که به جای اینکه سرعت کشتی را کم کند، بدون آنکه دید داشته باشد با حداکثر سرعت به جلو رفته و شیب تند کف دریا هم در واژگونی کشتی نقش داشته است.

به گفته کارشناسان، جریان آب در این کانال دائم شـــن‌های روان کف آن را جابه‌جا می‌کند، بنابراین کف کانال دائم در حال تغییر است و این خـــوش اقبالی بوده که در زمان بررســـی، هیبت کشتی از زیر شن‌های کف دریا هویدا شده بود.

بررسی دوباره محل غرق کشتی نشان داد که برانسویک دوباره پوشیده شـــده و دیگر در کف کانال دیده نمی‌شود.

منبع: مارین نیوز

کشف یک قاره گمشده زیر آب

یک سفر تحقیقاتی به "زیلاندیا" اسرار قاره هشتم زمین را فاش کرد؛ دانشمندانی که برای کاوش به این سرزمین سفر کردند، با اطلاعات فراوانی درباره این هشتمین قاره بازگشتند. در اینجا اکتشافات دانشمندان را که بر اساس مطالعه هسته‌های رسوبی بستر اقیانوس به دست آمده، بیان می‌کنیم.

به گزارش ایران اکونومیست به نقل از تک تایمز، دانشمندانی که برای کاوش "زیلاندیا"، این قاره گمشده در بستر دریا سفر کرده بودند، با اطلاعات مهمی بازگشتند که برخی از اسرار آن منطقه را عیان می‌کند.

"زیلاندیا "که نیوزلند و جزایر کالدونیا را شامل می‌شود و در شرق استرالیا قرار دارد، زمین‌هایی غرق شده زیر آب اقیانوس است که تقریباً به اندازه هند است.

دانشمندان در اوایل سال جاری بحث کردند که این نوار باریک که عمده زمین‌های آن (حدود ۳۲۸۰ فوت) زیر آب قرار دارد، می‌تواند برادر گمشده هفت قاره شناخته شده تاکنون باشد.

در ماه فوریه سال جاری۲۰۱۷، "نیک مورتیمر"، زمین‌شناس و همکارانش، مدعی شدند که "زیلاندیا" واجد شرایط شناخته شدن به عنوان یک قاره است.

محققان نوشتند: جدایی "زیلاندیا" از استرالیا و وسعت آن (۴/۵ میلیون کیلومترمربع)، از تعریف شدن آن به عنوان یک قاره پشتیبانی می‌کند. "زیلاندیا" قبلا بخشی از ابر قاره "گوندوآنا" بوده و امروزه ۹۴ درصد آن زیر آب است.

"گوندوآنا "نام ابر قاره‌ای است که پس از تقسیم ابرقاره "پانگه‌آ" به دو ابرقاره "گوندوآنا" و "لوراسیا" تشکیل شد. فاصله بین این دو ابرقاره جدید را دریایی به نام دریای "تتیس" پر می‌کرد که دریای خزر، دریای سیاه و دریای مدیترانه را بازمانده‌های این دریای بزرگ می‌دانند.

آفریقا، اقیانوسیه، آمریکای جنوبی، قطب جنوب و بخش‌هایی از شبه جزیره هند، همان قاره "گوندوآنا" هستند که در ۱۱۵ میلیون سال

TRIASSIC
200 million years ago

پیش و در دوره "کرتاسه" آغاز به تقسیم شدن کرد.

۳۲ دانشمند از برنامه کشف بین‌المللی اقیانوس اطلس (IODP)، برای دو ماه منطقه را بررسی کردند.

محققان برای رسیدن به هسته‌های رسوب که حاوی سابقه و تاریخچه زندگی میلیون‌ها سال پیش هستند و یافتن سرنخ‌هایی راجع به اینکه چگونه آتشفشان‌ها، جغرافیا و آب و هوای "زیلاندیا" در طول زمان تکامل یافته است، بستر اقیانوس آرام را حفاری کردند.

"جیمی آلن"، مدیر برنامه اقیانوس‌شناسی بخش علوم ملی آمریکا، گفت: "زیلاندیا" یک قاره غرق شده در اقیانوس است که تاکنون به عنوان یک قاره شناخته نشده بود و اسرار ۶۰ میلیون ساله خود را از طریق حفاری علمی اقیانوس فاش می‌کند.

تصور می‌شود که "زیلاندیا" زمانی که از حدود ۸۰ میلیون سال پیش از جنوبگان و استرالیا جدا شده، غرق شده است. اما اکنون مشخص شده که رویدادهای بعدی باعث شکل‌گیری قاره‌ای شده است که امروزه می‌بینیم.

جنوبگان به قاره‌ای گفته می‌شود که پیرامون قطب جنوب، زمین را دربر گرفته است. این قاره سردترین نقطه کره زمین است و کمابیش تمام سطح آن با یخ پوشیده شده است. کشف این قاره در اواخر ژانویه ۱۸۲۰ توسط کاپیتان "جیمز کوک" صورت گرفت.

جنوبگان پنجمین قاره بزرگ کره زمین پس از آسیا، آفریقا، آمریکای شمالی و آمریکای جنوبی است؛ ولی با این وجود کمترین جمعیت را میان همه قاره‌ها دارد. همچنین بلندترین میانگین

بلندی، کمترین میانگین رطوبت و پایین‌ترین میانگین دما در میان همه قاره‌های جهان به این قاره تعلق دارد.

اکتشافات جدید فسیلی نشان داد که "زیلاندیا" همیشه و از ابتدا به اندازه‌ای زیر آب نبوده که امروزه هست. صدف‌های میکروسکوپی که در دریاهای گرم و کم‌عمق زندگی می‌کنند، هاگ‌ها و گرده‌های گیاهان زمینی نیز نشان می‌دهد که آب و هوا و جغرافیای "زیلاندیا" در گذشته به طور چشمگیری متفاوت بوده است.

دانشمندان همچنین دریافتند که شواهد نشان می‌دهد شکل‌گیری "حلقه آتش" اقیانوس آرام بین ۴۰ تا ۵۰ میلیون سال پیش باعث تغییرات چشمگیر در فعالیت‌های آتشفشانی و عمق اقیانوس و همچنین تغییر شکل "زیلاندیا" شده است.

"حلقه آتش" منطقه‌ای است که در آن شمار زیادی از زمین‌لرزه‌ها و فوران‌های آتشفشانی در حوضه اقیانوس آرام رخ می‌دهد. این حلقه در یک نعل اسب ۴۰ هزار کیلومتری (۲۵ هزار میلی) با مجموعه‌ای از درازگودال‌ها، قوس آتشفشانی و حرکات پوسته‌ای همراه است. حلقه آتش دارای ۴۵۲ آتشفشان و خانه بیش از ۷۵ درصد از آتشفشان‌های فعال و نهفته در جهان است.

دانشمندان می‌گویند که تغییرات جغرافیایی بزرگ ممکن است سبب روشن شدن نحوه گسترش حیوانات و گیاهان در اقیانوس آرام جنوبی شود. کشف دریاهای کم‌عمق و زمین‌های قدیمی نشان داد که گیاهان و حیوانات چگونه خود را با تغییرات وفق داده‌اند.

اخلاق حرفه‌ای در کسب‌وکار

می گویند: آنچه که برای خود نمی پسندی، برای دیگران هم نپسند و اخلاق حرفه‌ای هم ایجاب می‌کند که استانداردهای لازم را برای رونق کسب‌وکار در کنار خلاقیت و با هدف موفقیت در راه رسیدن به اهداف تعیین شده را تدوین و به اصول آن عمل کنیم. حال چگونگی تشخیص هر عملکرد و اینکه بر اساس استانداردهای علمی هست یا خیر، می‌توان از نتایج حاصله پی برد.

بدیهی است که هر عملکرد در حوزه حرفه‌ای با توجه به فرهنگ حاکم و نوع تعلقات دینی و مذهبی و رفتاری اقوام مختلف تفاوت خواهد داشت؛ به ویژه در دنیای حاضر که کسب‌وکار در آن به گونه‌ای شگفت‌انگیز و متفاوت توسعه یافته و عمقی شده و نوآوری با توجه به تغییرات سریع تکنولوژی حالتی خیره‌کننده پیدا کرده است.

امروزه با توجه به انقلاب اینترنت و حاکمیت اقتصاد دیجیتال، نوآوری‌ها مستمر و پیوسته است. تصور کنید بیست سال پیشتر را، که موبایل وجود نداشت یا در حد تلفن معمولی بود. امروزه با یک دستگاه تلفن هوشمند، هم دوربین حرفه‌ای سیار دارید، هم حسابدار همراه، هم دفتر یادداشت، هم منشی، هم راهنمای راه، هم ارتباط صوتی و تصویری با جهان و... .

حال با این تحولات اقتصادی و صنعتی، حتماً باید به فکر ارتقاء اخلاق هم بود، در بعد کلان، حفظ حریم خصوصی افراد بسیار مشکل شده است. در بعد کسب‌وکار پیدایش رقبا در حوزه استارت‌آپ‌ها رقیبی بسیار جدی برای بازار سنتی عرضه کالا و خدمات شده است، پس ما به حرفه‌ای به نام «علم ارتباطات اجتماعی» نیازمندیم، ارتباطی رودررو و بدون مانع، اگرچه سخت شده ولی هنوز می‌توان از آن به عنوان یک برگ برنده استفاده کرد.

متأسفانه با توجه به حاکمیت اقتصاد دولتی و رانتی در برخی کشورها و از جمله کشور ایران، روش عرضه خدمات و تولیدات، خارج از ضوابط اخلاق حرفه‌ای است. مثال ساده‌ای می‌زنیم: صحنه‌ای که هر روز تکرار می‌شود، ما و شما به بقالی سر کوچه یا پارچه‌فروش بازار یا تعمیرکاران خودرو یا وسائل خانگی مراجعه می‌کنیم، اولین کار سلام دادن است، این کار را انجام می‌دهیم، معمولاً پاسخی دریافت نمی‌کنیم، موقع تمام شدن خریدمان این مشتری است که تشکر می‌کند و باز معمولاً پاسخی نمی‌شنود یا با جوابی توأم با اکراه.

دلیل علمی و جامعه‌شناختی این حرکات را باید در توزیع کوپنی کالاهای اساسی در مقطع خاصی از زمان جنگ و انقلاب جستجو کرد. خاطرتان باشد کالاهایی مانند روغن، شکر، برنج، شیرخشک و ... توسط فروشگاه‌ها و یا تعاونی‌های دولتی معمولاً توزیع می‌شد و مردم بسیاری مواقع مقابل مغازه‌ها و تعاونی‌های مساجد محل صف می‌بستند تا کالا دریافت کنند، بدیهی است که صاحب فروشگاه یا متصدیان تعاونی‌ها، خود را حاکم بر بخشی از سرنوشت مردم صف کشیده می‌پنداشتند و مالک نوعی قدرت!

این سلسله توهمات، متأسفانه الان هم ادامه دارد و تنها دستاورد آن، کم‌رنگ شدن عزت نفس مردم و اضمحلال اخلاق حرفه‌ای در حوزه کسب‌وکار است.

نگارنده به علاقمندان شروع کسب‌وکار و صاحب پیشه و کسب، پیشنهاد می‌کند که قبل از شروع هر کار، خود را از نظر روانی و ذهنی آماده این کار کنند که روحیه تعامل زیادی با مردم از هر قشر و تفکر داشته باشند. به مردم و مشتریان خود احترام واقعی بگذارند، لبخند زدن و سلام کردن را موقع آمدوشد مشتری فراموش نکنند، موقع ترک محل کسب از طرف مشتری، از او بابت انتخاب محل و کالا تشکر کنند و اوقات خوشی را برایش آرزو کنند.

اخلاق حرفه‌ای در کسب و پیشه می‌طلبد که مسئولان فروش رعایت ادب و نزاکت را سرمایه اصلی و مهم خود بدانند و باور داشته باشند که این یک اصل مهم موفقیت است، همه صاحبان کسب‌وکار باید تمرکز برای بهینه‌سازی از طریق آموزش و تربیت اشخاص اخلاق‌مدار، برانگیختن انگیزه‌های روشن برای همکاران فروشنده و خدماتی و بکارگرفتن شایستگی‌های مشخص در راه رسیدن به نتیجه‌ها همت کنند.

مهم‌ترین قاعده بازی در راه خلاقیت و موفقیت و فهم و درک کسب‌وکار، رعایت اخلاق حرفه‌ای است.

منبع: عصر ایران

پایان افسانه کم‌کاری کارمندان ایرانی

روزنامه هفت صبح - علی هادی‌زاده: ساعت کار هر نفر در کشور ۴۴ ساعت در هفته است؛ بیشتر از چیزی که کارمندان ۱۰ کشور دنیا موظف به پرکردن آن هستند.

ایران

در ایران ساعت کاری در هفته ۴۴ ساعت تعیین شده است. هر چند در ادارات دولتی این گونه نیست و ساعت کاری بسیار کمتر است. البته با توجه به آمارهای رسمی ایرانی‌ها بسیار بیشتر از این حرف‌ها کار می‌کنند. چکیده نتایج آماری نیروی کار در بهار ۱۳۹۵ حاکی از آن است که ۳۹/۵ درصد از نیروی کار کشور، ۴۹ ساعت و بیشتر از ساعات معمول کار می‌کنند. هر چند کارشناسان بازار کار معتقدند که بالا بودن ساعات کار در ایران در برخی مشاغل در حالی است که کار مفید در کشور نسبت به سایر کشورها اندک است. طبق یکی از آخرین گزارش‌ها این میزان در بخش دولتی تنها ۲۲ دقیقه در روز ذکر شده است.

- میزان ساعت کار رسمی: ۴۴ ساعت در هفته
- میزان ساعت کار مفید: ۱۵ ساعت در هفته

(به نقل از مرکز آمار ایران)

- میانگین حقوق دریافتی: یک میلیون و ۵۰۰ هزار تومان

ژاپن

در بین مردم ایران همیشه ژاپن به مهد کار و تلاش بی‌وقفه معروف بوده است. اگر کمی تحقیق کنید متوجه می‌شوید که واقعیت نیز همین گونه است؛ ولی روی کاغذ و براساس قانون دولتی، ژاپن رتبه بیست و دوم از لحاظ میزان ساعت کاری را به خود اختصاص می‌دهد. تقریباً از یک دهه پیش ساعات کاری در ژاپن رو به کاهش است. طبق قانون میزان ساعت کار در ژاپن حدود ۴۰ ساعت در هفته است. که با توجه به محل کار ممکن است کمتر یا بیشتر باشد. مشکل اصلی ژاپن برعکس ایران زیاد کار کردن کارمندانش است. اتفاقی که باعث شده شرکت‌ها برای سلامتی کارمندان میزان ساعات اضافه کاری را محدود کنند.

- میزان ساعت کار رسمی: ۴۰ ساعت در هفته
- میزان ساعت کار مفید: ۳۲ ساعت در هفته
- میانگین حقوق دریافتی: هشت میلیون تومان

کره جنوبی

به نسبت کشورهایی که در طی چندین سال اخیر ساعات کاری خود را کاهش داده‌اند کره یکی از پیشروترین‌ها محسوب می‌شود. این کشور از سال ۲۰۰۴ تا سال ۲۰۰۸ به مرور ساعات کاری خود را به ۴۰ ساعت و میزان تعطیلات را به دو روز در هفته افزایش داد. این تغییر ابتدا فقط برای سازمان‌های با بیش از هزار کارمند اعمال شد و به مرور به سازمان‌هایی با ۵۰ نفر کارمند و در نهایت همه سازمان‌ها در سال ۲۰۰۸ رسید. با این حال کره باز هم یکی از بیشترین ساعات کاری در دنیا را به خود اختصاص داده است و کارمندان بیشتر ادارات خارج از ساعت کاری نیز همچنان کار می‌کنند.

- میزان ساعت کار رسمی: ۴۰ ساعت در هفته
- میزان ساعت کار مفید: ۴۰ ساعت در هفته
- میانگین حقوق دریافتی: هشت میلیون و ۷۵۰ هزار تومان

مکزیک

طبق قانون مکزیکی‌ها باید ۴۸ ساعت در هفته کار کنند. این ساعت کاری زیاد صدای بسیاری از نهادهای مدنی در مکزیک را درآورده و باعث اعتراضات گسترده‌ای شده است. کارمندان و کارگران نیز با توجه به این قانون و البته ترس از دست دادن کار خود حتی بیشتر از ۴۸ ساعت نیز کار می‌کنند. در مکزیک فشار زیاد کارفرمایان به نیروی کار امری عادی تلقی می‌شود و معمولاً کسی هم اعتراضی نمی‌کند.

- میزان ساعت کار رسمی: ۴۸ ساعت در هفته
- میزان ساعت کار مفید: ۴۳ ساعت در هفته

● میانگین حقوق دریافتی: دو میلیون و ۱۰۰ هزار تومان

استرالیا

از سال ۲۰۰۹ به بعد و با کش‌وقوس‌های فراوان و نتایج تحقیقات مختلف تصمیم بر این شد که ساعات کاری از ۴۵ ساعت کاهش پیدا کند. از اوایل سال ۲۰۱۰ این قانون به تصویب رسید و ساعت کاری رسمی به ۳۸ ساعت در هفته رسید. با این حال استرالیا نیز یکی از کشورهایی محسوب می‌شود که مردم آن زیاد کار کرده و حتی بیشتر از ساعات کاری نیز فعالیت دارند. حتی حدود پنج درصد جمعیت کارگری این کشور تا ۷۰ ساعت در هفته نیز کار می‌کنند تا بتوانند مخارج خود را تأمین کنند.

● میزان ساعت کار رسمی: ۳۸ ساعت در هفته
● میزان ساعت کار مفید: ۳۱ ساعت در هفته
● میانگین حقوق دریافتی: ۱۲ میلیون و ۲۰۰ هزار تومان

آمریکا

مردهای آمریکایی به صورت میانگین حدود ۸/۴ ساعت در روز کار می‌کنند. زن‌ها کمی کمتر و حدود ۷/۷ ساعت در روز در محل کار مشغولند. براساس آمار هر چه در آمریکا شغل‌ها تخصصی‌تر و حرفه‌ای‌تر می‌شوند، میزان ساعت اضافه کاری کارمندان بالاتر می‌رود. با اینکه ساعات کاری رسمی در آمریکا ۴۰ ساعت در هفته برای پنج روز کاری در هفته است، ولی آمار نشان می دهد بسیاری تا سقف ۵۰ ساعت در هفته نیز کار می‌کنند.

● میزان ساعت کار رسمی: ۴۰ ساعت در هفته
● میزان ساعت کار مفید: ۳۴ ساعت در هفته
● میانگین حقوق دریافتی: ۱۱ میلیون و ۵۰۰ هزار تومان

برزیل

از لحاظ ساعت کاری برزیل بیشترین شباهت را به ایرانی‌ها دارد. ساعت کاری در برزیل ۴۴ ساعت است و به صورت پنج روز هشت ساعته و یک روز چهار ساعته در هفته تقسیم شده است. در عین این شباهت ساعات کاری، در برزیل نسبت به ایران یک تفاوت بزرگ وجود دارد. اینکه ساعت غذاخوردن جزو ساعت کار حساب نشده و یک ساعت از صبح و یا عصر به ساعات کاری معمول یعنی صفر تا ۵ اضافه می‌شود.

● میزان ساعت کار رسمی: ۴۴ ساعت در هفته
● میزان ساعت کار مفید: ۳۰ ساعت در هفته
● میانگین حقوق دریافتی: دو میلیون و ۲۰۰ هزار تومان

آلمان

معمولاً در حوزه کشورهایی با ساعت کاری بالا بعد از ژاپن، آلمان به ذهن خطور می‌کند. ولی برخلاف تصور آلمان‌ها ساعت کار خیلی کمی دارند. البته در همین ساعت کاری کم به حدی بهره‌وری بالایی دارند که کل نیاز کشور خود در زمینه تولید را پوشش می‌دهند. آلمان نیز همیشه در صدر کشورهایی بوده است که در حال کاهش ساعت کاری نیروهای انسانی و افزایش میزان رضایت‌مندی و بهره‌وری آنهاست.

● میزان ساعت کار رسمی: ۳۵ ساعت در هفته
● میزان ساعت کار مفید: ۲۶ ساعت در هفته
● میانگین حقوق دریافتی: ۹ میلیون و ۵۰۰ هزار تومان

چین

چین نیز مانند بسیاری از کشورهای پیشرفته دنیا ساعت کاری ۴۰ ساعت در هفته را انتخاب کرده است. روزی هشت ساعت و با دو روز تعطیلات در هر هفته. ولی در واقعیت چینی‌ها به حدی کار می‌کنند که مگر به خاطر کار بیش از حد به امری عادی تبدیل شده است. در حقیقت ۶۰۰ هزار نفر سالانه در چین به خاطر کار زیاد می‌میرند. این اتفاقات باعث شده شرکت‌های بزرگ این کشور تحت فشار قرار گرفته و ساعت کاری کمتری برای کارگران خود وضع کنند.

● میزان ساعت کار رسمی: ۴۰ ساعت در هفته
● میزان ساعت کار مفید: ۴۴ ساعت در هفته
● میانگین حقوق دریافتی: سه میلیون و ۴۰۰ هزار تومان

یونان

یکی از کشورهایی که از لحاظ شغلی در چند سال اخیر در وضعیت بحرانی به سر می‌برد کشور یونان است. وضعیت شغلی به حدی در یونان بد شده است که مردم این کشور رتبه یک میزان استرس در میان باقی کشورهای دنیا را به خود اختصاص داده‌اند. همین امر باعث شده تا یونان نسبت به میانگین ساعت کار مفید که در اروپا حدود ۴۰ ساعت است، مردم این کشور دو ساعت بیشتر یعنی ۴۲ ساعت کار کنند. این مسئله در یکی دو سال گذشته بهبود پیدا کرده و کمتر شده است.

● میزان ساعت کار رسمی: ۴۰ ساعت در هفته
● میزان ساعت کار مفید: ۳۹ ساعت در هفته
● میانگین حقوق دریافتی: سه میلیون و ۱۰۰ هزار تومان

ترکیه

در کشور ترکیه ساعت کاری ۴۵ ساعت تعیین شده است و بیشتر شرکت‌ها از ساعت هشت و نیم صبح تا پنج بعد از ظهر مشغول فعالیت هستند. برای کارگران و کارمندان یک ساعت وقت خالی در میانه روز برای ناهار و بقیه امور در نظر گرفته شده است. در ترکیه نیز مانند دیگر کشورها دو روز در هفته تعطیلی وجود دارد؛ ولی طبق آمار این امر در تمام کشور صدق نمی‌کند و در اصل هیچ استانداردی چه برای ساعت کاری و چه تعطیلات وجود ندارد. مثلا بسیاری از آژانس‌های گردشگری در فصل تابستان هفت روز هفته را کار می‌کنند.

● میزان ساعت کار رسمی: ۴۵ ساعت در هفته
● میزان ساعت کار مفید: ۳۵ ساعت در هفت
● میانگین حقوق دریافتی: دو میلیون و ۳۰۰ هزار تومان

منبع: خبرگزاری اقتصاد ایران

انتقاد / اصلاح

فردی چندین سال شاگرد نقاش بزرگی بود و تمامی فنون و هنر نقاشی را آموخت.
استاد به او گفت که دیگر شما استاد شده‌ای و من چیزی ندارم که به تو بیاموزم.
شاگرد فکری به سرش رسید، یک نقاشی فوق‌العاده کشید و آن را در میدان شهر قرار داد.
مقداری رنگ و قلمی در کنار آن قرار داد و از رهگذران خواهش کرد اگر هرجایی ایرادی می‌بینند یک علامت بزنند...
غروب که برگشت دید که تمامی تابلو علامت خورده است! و بسیار ناراحت و افسرده به استاد خود مراجعه کرد.
استاد به او گفت : آیا می‌توانی عین همان نقاشی را برایم بکشی؟
شاگرد نیز چنان کرد و استاد آن نقاشی را در همان میدان شهر قرار داد...
ولی این بار رنگ و قلم را قرار داد و متنی که در کنار تابلو قرار داد این بود که:
"اگر جایی از نقاشی ایراد دارد با این رنگ و قلم اصلاح بفرمایید "
غروب برگشتند دیدند تابلو دست نخورده مانده!
استاد به شاگرد گفت: همه انسان‌ها قدرت انتقاد دارند ولی جرأت اصلاح نه.

Global Marine Technology Trends

آینده فناوری‌های دریایی

کتاب آینده فناوری‌های دریایی (Global Marine Technology Trends) گزارشی از گروه Lloyds Register, QinetiQ و دانشگاه ساوت‌همپتون است که با هدف کمک به ذی‌نفعان دریا برای درک فرصت‌های بلندمدتی که با این تغییرات فناوری به وجود می‌آید نوشته شده و ستاد توسعه فناوری و صنایع دانش بنیان دریایی اقدام به ترجمه آن کرده است.

این کتاب یک فراخوان برای اقدام در مورد کشتیرانی جهانی، نیروی دریایی و صنایع مرتبط با اقیانوس است. فناوری‌های مرتبط در این سه بخش می‌توانند آینده‌ای مرفه، پایدار و مطمئن را برای بشر فراهم آورند.

در این کتاب سعی شده روند فناوری‌های دریایی طی ۱۵ سال آینده تحلیل و بررسی شود. بیش از ۵۶ فناوری اصلی که پیش‌بینی می‌شود طی ۱۵ سال آینده توسط کشتیرانی تجاری، نیروی دریایی و فضای اقیانوس توسعه یابند مورد بررسی قرار گرفته است.

از این تعداد ۱۸ فناوری شامل رباتیک‌ها، حسگرها، تجزیه‌وتحلیل داده‌های بزرگ، نیروی محرکه و سیستم رانش، مواد پیشرفته، کشتی‌های هوشمند، سیستم‌های هوشمند، تولید پیشرفته، تولید انرژی پایدار، کشتی‌سازی، جذب و ذخیره‌سازی کربن، مدیریت انرژی، جنگ سایبری و الکترونیک، بیوتکنولوژی دریایی، تعامل انسان و کامپیوتر، استخراج معادن از اقیانوس‌ها، افزایش توان انسانی و ارتباطات برای تجزیه‌وتحلیل انتخاب شده است.

قابل توجه اساتید، پژوهشگران و دانشجویان علوم و فنون دریایی

اعلام آمادگی چاپ مقالات در فصلنامه تخصصی "به‌هنگام" (UPDATE)

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

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

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

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

باسپاس

سردبیر فصلنامه "به‌هنگام"

فرم اشتراک

فصلنامه علمی - تخصصی "به‌هنگام"

سازمان درخواست‌کننده:.....

نام و نام خانوادگی:.....

شغل:.....

نوع درخواست:

(الف) دریافت شماره‌های قبلی با واریز ۷۰/۰۰۰ ریال برای هر شماره/شماره‌های درخواستی:.....

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

نوع اشتراک: سالانه: ۲۸۰،۰۰۰ ریال دوسالانه: ۵۶۰،۰۰۰ ریال

نشانی:.....

..... **کد پستی:**.....

تلفن:..... **صندوق پستی:**.....

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

نشانی دفتر فصلنامه: تهران، خیابان کارگر شمالی، خیابان پنجم، پلاک ۳۱

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

پست الکترونیک: update@asiaclass.org

تعرفه چاپ آگهی در فصلنامه "به‌هنگام"

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

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

هزینه تهیه آگهی‌هایی که طراحی و تنظیم آنها به فصلنامه "به‌هنگام" ارجاع شـــود، بر اســـاس مبلغ اعلام شـــده مجری طرف قرارداد فصلنامه دریافت می‌شود.

قرارداد چاپ آگهی

قراردادزیرفی‌مابین.....به‌نشانی:.....
و به شماره تماس.....که "کارفرما" نامیده می‌شود از یک طرف و فصلنامه "به‌هنگام" به نشانی: تهران، خیابان کارگر شمالی، خیابان پنجم، پلاک ۳۱، کدپستی ۳۴۵۶۱-۱۴۳۹۶ و شماره تماس ۰۲۱۸۴۳۹۷۰۰۵ که "پیمانکار" خوانده می‌شود از طرف دیگر، به شرح ذیل منعقد شد.

- چاپ.....نوبت آگهی شرکت، با کیفیت سیاه و سفید ☐ رنگی☐ و در اندازه.....صفحه.
- محل درج آگهی.....تعیین شد.
- آگهی در شماره..... فصلنامه "به‌هنگام" منتشر خواهد شد و هزینه آن به مبلغ:.....

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

امضاء پیمانکار:

امضاء کارفرما:

تعهدات پیمانکار

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

سریع‌ترین رشد تجارت دریایی جهان در ۵ سال گذشته؛

امسال تجارت دریایی ۴ درصد رشد می‌کند

بازیافت و اوراق کشتی کروز Costa Concordia در ایتالیا به پایان رسید.

مؤسسه Ship Recycling Consortium اعلام کرد که بازیافت و اوراق کشتی کروز Costa Concordia که به عنوان یکی از مهم‌ترین پروژه‌های اوراق سبز کشتی‌ها در اروپا شناخته می‌شود، در ایتالیا به پایان رسید.

به گزارش گروه بین‌الملل مارین تایمز، این پروژه توسط یارد اوراق San Giorgio del Porto ایتالیا با همکاری شرکت هموطنش Saipem انجام شد. زمان انجام این پروژه کمتر از ۳ سال از زمان رسیدن کشتی به جنوا در ماه ژوئیه ۲۰۱۴ میلادی بود.

در این پروژه نزدیک به ۳۵۰ نفر مشغول به فعالیت بودند و در حدود یک میلیون ساعت زمان صرف اوراق این کشتی تفریحی شد.

میزان بازیافت مواد این کشتی به ۵۳ هزار تن رسید که این مقدار در نزدیک به ۴ هزار محموله به تأسیسات بازیافت ایتالیا ارسال شد. قطعات جدا شده نیز نزدیک به ۸ هزار تن بود که برای انتقال آنها به تأسیسات مربوط نزدیک به ۸۵۰ سفر انجام شد.

کشتی Costa Concordia در حادثه‌ای که در سال ۲۰۱۲ رخ داد شاهد مرگ ۳۲ مسافر از مجموع ۴ هزار و ۲۵۲ سرنشین خود بود. پس از این حادثه کشتی صدمه‌دیده برای اوراق به جنوا منتقل شد.

آژانس بین‌المللی انرژی اعلام کرد؛

ایران، سومین تولیدکننده گاز جهان

آژانس بین‌المللی انرژی در گزارش ماه سپتامبر خود از وضعیت تولید انرژی در جهان اعلام کرد، ایران با تولید ۱۹۰ میلیارد مترمکعب گاز، سومین تولیدکننده جهان در سال ۲۰۱۶ بوده است.

به گزارش ایران اکونومیست به نقل از گزارش ماه سپتامبر؛ «آمارهای مهم جهان انرژی» آژانس بین‌المللی انرژی، ایران ۵/۳ درصد تولید سه هزار و ۶۱۳ میلیارد مترمکعبی جهان در سال میلادی گذشته را تولید کرد و پس از آمریکا و روسیه قرار گرفت. قطر در جایگاه پنجم این فهرست قرار دارد.

آمریکا با تولید ۷۴۹ میلیارد مترمکعب یا ۲۰/۷ درصد و روسیه با تولید ۶۴۴ میلیارد مترمکعب یا ۱۷/۷ درصد گاز طبیعی به ترتیب برترین تولیدکنندگان گاز طبیعی جهان در سال ۲۰۱۶ بوده‌اند.

پس از آمریکا، روسیه و ایران، کشورهای کانادا با تولید ۱۷۴ میلیارد مترمکعب یا ۴/۸ و قطر با تولید ۱۶۵ میلیارد مترمکعب یا ۴/۶ درصد به ترتیب در جایگاه چهارم و پنجم قرار دارند.

با این همه، کشورمان هنوز در فهرست کشورهایی که به طور خالص صادرکننده گاز طبیعی هستند جایی ندارد.

بر اساس گزارش یاد شده، ایران همچنین سال گذشته در تولید نفت خام جایگاه پنجم جهان را به خود اختصاص داد و پس از عربستان سعودی، روسیه، آمریکا و کانادا قرار گرفت.

در سال ۲۰۱۶ میلادی، ایران ۲۰۰ تن یا ۴/۶ درصد تولید چهار هزار و ۳۲۱ تنی نفت خام جهان را تولید کرد؛ سهم عربستان سعودی از این تولید ۵۸۳ تن یا ۱۳/۵ درصد، روسیه ۵۴۶ تن یا ۱۲/۶ درصد، آمریکا ۵۳۷ تن یا ۱۲/۴ درصد و کانادا ۲۲۰ تن یا ۵/۱ درصد بود.

مطابق گزارش مذکور، متأسفانه سهم ایران از تولید برق هسته‌ای، برق آبی، برق بادی و برق خورشیدی بسیار ناچیز است.

بنا به اعلام آژانس بین‌المللی انرژی در سال ۲۰۱۵ میلادی، آمریکا، فرانسه، روسیه و چین در تولید برق هسته‌ای پیشتاز جهان بوده‌اند.

در تولید برق آبی، چین، کانادا، برزیل و آمریکا حرف نخست را در جهان می‌زنند. در تولید برق بادی، آمریکا، چین، آلمان و اسپانیا بهترین‌های جهان هستند و در تولید برق خورشیدی نیز چین، آلمان، ژاپن و آمریکا به ترتیب رتبه‌های اول تا چهارم جهان را در اختیار دارند.

ایران دارای دومین ذخایر بزرگ اثبات شده گاز طبیعی و چهارمین ذخایر اثبات شده نفت خام در جهان است.

برگزاری دوره آموزشی بازرسی از انواع جرثقیل‌ها

بـــا توجه به اهمیت بازرســـی اصولی و ایمـــن از جرثقیل‌ها و به منظور ارتقاء ایمنی آنها، سلامت جرثقیل و اپراتور و غیره، مؤسسه رده‌بندی آسیا جهت بازآموزی بازرســـان شـــعب و دفتر مرکزی خود در زمینه بازرسی از انواع جرثقیل‌ها، به‌روز آوری اطلاعات در ارتباط با استانداردهای مرتبط و آگاهی از آخرین بازنگری‌ها در مورد قوانین و مقررات، با مشارکت شرکت فنی و بازرســـی آســـیا، دوره دو روزه آموزشی در تاریخ‌های ۱۰ و ۱۱ آبان ماه برگزار کرد. مباحث مطرح شـــده عبارت بودند از: معرفی مختصری از انواع جرثقیل، ســـاختار جرثقیل و قرقره‌ها، اصول ایمنی قبل، حین و بعد از لیفتینگ، دســـتورالعمل‌های بازرســـی جرثقیل، شرح جدول بار و نحوه استفاده، طریقه برخورد با عدم انطباق‌ها، تجزیه‌وتحلیل حوادث و آشنایی با دستورالعمل‌های باربرداری‌های خاص.

در پایان دوره، گواهینامه برای شرکت‌کنندگان صادر شد.

برگزاری دوره آموزشی ضمیمه ششم مارپول و آیین‌نامه فنی NOx

ضمیمه ششم کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی ناشی از کشتی‌ها (مارپول) که در ارتباط با پیشـــگیری از آلودگی هوا توســـط کشتی‌ها است و شـــامل موضوعات مواد کاهنده لایه ازن، اکسیدهای نیتروژن، اکسیدهای سولفور و ذرات ریز، ترکیبات آلی فرار و دستگاه زباله‌سوز است در قالب دوره آموزشـــی دو روزه توسط واحد آموزش و تحقیقات مؤسسه رده‌بندی آسیا در تاریخ‌های ۲۹ و ۳۰ شـــهریورماه در دفتر مرکزی و با حضور شرکت‌کنندگان داخلی و خارجی مؤسسه، برگزار شد.

بنـــا به اظهار مدیر واحد آموزش و تحقیقات، در مقرره ســـیزدهم ضمیمه ششـــم مارپول، قوانین و مقررات آلایندگی هوا توســـط اکسیدهای نیتروژن بیان شده که در این ارتباط آیین‌نامه‌ای تحت عنوان آیین‌نامه فنی NOx که درخصوص کنترل آلایندگی اکســـیدهای نیتروژن ناشی از موتورهای دیزل دریایی است تدوین شده که در این راستا مباحث مطرح شده در آن نیز مورد بحث قرار گرفت.

لازم به ذکر است در این دوره، شـــاخص طراحی راندمان انرژی (EEDI) که اصلاحاتی به ضمیمه ششـــم کنوانســـیون و افزودن فصل چهارم به این ضمیمه است و تحت عنوان "مقررات مربوط به کارآیی انرژی" است در قالب قطعنامه‌ای جهت کنترل و کاهش دی‌اکسیدکربن می‌باشد نیز ارائه شد.

برگزاری دوره آموزشی تعادل و پایداری کشتی و تست کجی در مؤسسه رده‌بندی آسیا

دوره آموزشی تعادل و پایداری کشتی و تســـت کجی شناورها به منظـــور بازآموزی و به‌روزرســـانی اطلاعـــات علمی و فنی بازرســـان رده‌بندی آســـیا در تاریخ‌های اول و دوم آذر مـــاه و بـــه همت واحد آمـــوزش و تحقیقات برگزار شـــد. مباحث مطرح شـــده در این دوره عبارت بودند از :

- مبانـــی هیدرواســـتاتیک و محاسبات مربوطه
- معیارهای تعـــادل و پایداری شناورها
- آشـــنایی بـــا الزامـــات آیین‌نامه پایداری ســـالم کشـــتی (Intact Stability Code 2008)
- روش انجـــام تســـت کجـــی شناورها و الزامات اجرایی آن

بر اســـاس نظرخواهـــی صورت گرفته از شرکت‌کنندگان، طبق فرم ارزیابی دوره آموزشی، رضایتمندی از کیفیت دوره حاصل شده است.

تغییرات اقلیمی تهدید جدی برای ماهی‌های جهان

کارشناسان آمریکایی هشدار دادند: پدیده تغییرات اقلیمی برای ماهی‌های تمام نقاط جهان تهدیدکننده است.

به گزارش مارین نیوز، کارشناسان دانشگاه واشنگتن در اولین تحلیل از چگونگی آسیب‌پذیر بودن ماهی‌های دریایی و آب‌های شیرین در برابر تغییرات اقلیمی دریافتند حساسیت به تغییرات دمایی بین ماهی‌های موجود در اقیانوس‌ها و آب‌های شیرین متفاوت است.

آنها با استفاده از اطلاعات روانشناختی به پیش‌بینی این موضوع پرداختند که چگونه ماهی‌های موجود در اقیانوس‌ها و رودخانه‌ها به گرم شدن دمای آب در مناطق مختلف واکنش نشان می‌دهند و دریافتند ماهی‌های آب‌های شیرین در ارتفاعات بالاتر نیمکره شمالی با افزایش دما بیشتر در معرض خطر هستند.

به گزارش خبرگزاری شینهوا، به گفته این کارشناسان وقتی بالا رفتن دمای آب ادامه پیدا می‌کند، ماهی‌ها یا مجبور به مهاجرت می‌شوند، یا خود را با شرایط تازه سازگار می‌کنند یا بر اثر افزایش دما تلف می‌شوند.

سفارش ساخت بزرگ‌ترین کشتی کانتینری جهان

شرکت کشتیرانی CMA CGM فرانسه ساخت ۹ فروند کشتی کانتینری هر یک با ظرفیت ۲۲ هزار TEU را سفارش داد.

به گزارش گروه بین‌الملل مارین تایمز، این شرکت کشتیرانی در گزارش عملکرد ۳ ماهه دوم سال ۲۰۱۷ آورده است که با موافقت هیئت مدیره سفارش ۹ فروند کشتی کانتینری که می‌تواند بزرگ‌ترین کشتی‌های کانتینری جهان باشد را داده است.

این کشتی‌ها می‌توانند جای کشتی‌های شرکت Orient Overseas Container Lines (OOCL) که هم‌اکنون بزرگ‌ترین کشتی‌های کانتینری جهان با ظرفیت ۲۱ هزار و ۴۱۳ TEU را در اختیار دارد، بگیرد.

شرکت CMA CGM اعلام کرد: "نخستین کشتی از مجموعه این سفارش‌ها تا پایان سال ۲۰۱۹ وارد ناوگان خواهد شد. این کشتی‌ها می‌توانند هزینه حمل‌ونقل هر واحد را به ویژه در مسیر آسیا- اروپا کاهش دهند."

این کشتیرانی پیش از این اعلام کرده بود که برای ساخت این ۹ فروند کشتی موافقت‌نامه‌هایی را با کشتی‌سازی‌های Shanghai Waigaoqiao و Hudong Zhonghua در چین امضاء کرده است.

کشتیرانی CMA CGM در ۳ ماهه دوم امسال نزدیک به ۲۱۹ میلیون دلار سود کرده است. درآمد این شرکت در مقایسه با مدت مشابه سال گذشته ۵۶/۸ درصد افزایش یافته است.

هند یاردهای اوراق‌سازی خود را ارتقاء می‌دهد

دولت هند قـــرارداد وامی به مبلغ ۷۶ میلیون دلار را برای ارتقاء طرح مدیریت محیط زیســـت در یارد اوراق‌ســـازی کشتی آلنگ سوشیا امضاء کرده است.

به گزارش تین‌نیوز و به نقـــل از worldmaritimenews، مجموع کل هزینه این پروژه ۱۱۱ میلیون دلار خواهد بود که ۷۶ میلیون دلار آن به شکل وام از سوی سازمان همکاری بین‌المللی ژاپن تأمین خواهد شد.

همچنین، ۲۵ میلیون دلار به عنوان مالیات و هزینه‌ها توســـط دولت گجرات پرداخت خواهد شد و ۱۰ میلیون دلار نیز توسط وزارت حمل‌ونقل و دولت گجرات به طور مشترک تأمین می‌شود.

این پروژه که توسط هیئت دریایی گجرات انجام می‌شود تا سال ۲۰۲۲ تکمیل خواهد شد.

این پروژه سبب خواهد شـــد تا یاردهای اوراق‌سازی آلانگ با مقررات ایمنی و زیســـت‌محیطی بین‌المللی تطابق داشته باشند و این امر نیز به نوبه خود باعث رونق کســـب‌وکار در مراکز بازیافت کشتی‌ها می‌شود. در نتیجه این امر سهم هند نیز در صنعت اوراق‌سازی افزایش خواهد یافت.

دولت هنـــد اعلام کرد که این پروژه همچنیـــن در حفاظت از محیط زیســـت دریایی و ســـاحلی کمک خواهد کرد. علاوه بر این اســـتفاده از تکنولوژی پیشـــرفته احتمال آتش‌سوزی در مخازن نفتی و شیمیایی را از بین می‌برد.

شارژ بیسیمی زیردریایی

مرکز فعالیت ســـامانه فضایی نیروی دریایی ایـــالات متحده آمریکا (SPAWAR) می‌خواهد از یک سیســـتم شارژ بیسیم برای نیرودهی به زیر دریایی‌ها استفاده کند.

به گزارش ماریـــن تایمز و به نقل از آرتیـــکل، زیردریایی‌های بدون سرنشـــین نقش مهمی در عملیات‌های نظامی بـــازی می‌کنند، از این وســـایل برای شناســـایی مین و نقشـــه‌برداری کف اقیانوس‌ها استفاده می‌شود؛ اما آنها اغلب برای شارژ باتری‌های خود دچار دردسر می‌شوند، زیرا ناچار هستند که برای شارژ مجدد به سطح آب یا به خشکی بیآیند.

پروژه شـــارژ بیسیم با یک نمایش پایه آغاز شد: "وین لیو" مدیر این پروژه توانســـت یک طرح مفهومی را اجراء کرده و یک پد که در کیسه پلاستیکی بود را با تلفن همراه خود شارژ کند.

این طرح به قدری با موفقیت و استقبال مواجه شد که SPAWAR را بر آن داشت تا استانداردهای مورد نیاز برای ایجاد زیردریایی‌های قابل شارژ از راه دور را مورد بررسی قرار دهند.

مقامات SPAWAR اظهار کردند: "در حال حاضر، اگر نیروی دریایی یک وســـیله نقلیه زیر آبی و انواع مختلفی از شارژرها را خریداری کند، فقط با آن نام تجاری یا نوع خاص کار خواهد کرد. اما ما به دنبال عناصر رایجی هســـتیم که بتوان با استفاده از آنها تمام وسایل نقلیه زیر آب را مجدداً شارژ کرد."

ساخت قایق ضد دریازدگی

قایق ضد دریازدگی ساخته شد.

محققان قایقی ساخته‌اند که از دریازدگی مسافران جلوگیری می‌کند.

به گزارش مارین تایمز، محققان قایقی به نام Nauti-Craft ساخته‌اند که با سیســـتمی مشابه خودروهای معمول، عرشـــه خود را متوازن نگه می‌دارد.

این قایق از دریازدگی مسافرانش جلوگیری می‌کند.

RUSSIAN ENGINEERS WORK TO CREATE A MULTI-PURPOSE WIG CRAFT

A team of Russian developers has been working on the creation of a multipurpose sea-going ekranoplan, which could contribute significantly to the speed of seaborne traffic. The project announced as unique will be presented by MariNet, the National Technological Initiative (NTI) working group, on the sidelines of the International Exhibition NEVA-2017 in St Petersburg, September 19-21.

Specialists of RDC Aqualines will provide a concept, basic and production design, engineering, construction and commissioning of the multipurpose sea-going wing-in-effect (WIG) vessel, the EP-15 series ekranoplan with the following general characteristics:

Length: 16.5 m; Displacement: 5.5 tonnes; Capacity: 15 people.

The EP-15 will be designed for high-speed cargo and passenger transport, search and rescue duties at operational speed of up to 200 km / h, on 50 – 300-km-long sea routes for safe operations in wind force 7 to 10 knots conditions.

Source: www.marineinsight.com

STANDARDISATION VITAL FOR SHIPPING'S DIGITAL TRANSFORMATION

Class society DNV GL has released a position paper setting out the importance of standardisation to enable the growth of digital applications in the maritime industry.

Drawing from the experiences gained from digital pilot projects focused on ship sensor data, the paper examines how standardisation can enable the effective collection, storage, exchange, analysis and use of data, while contributing to improved data quality and sensor reliability.

Whether for operational optimisation, model calibration for digital twins, design optimisation or other applications, the maritime industry is exploring the opportunities offered by digital technologies.

The first demonstration and pilot projects are already well underway and the industry is now asking what is needed to transform these into fully scalable products. The answer could be a greater emphasis on standardisation.

"Standards are used in many industries to advance efficiency, safety and environmental performance," said Pierre Sames, Group Technology and Research Director, DNV GL. "With the rise of the Internet of Things in shipping, we believe that many stakeholders can benefit from developing a standardisation strategy to take advantage of a more digital maritime industry."

DNV GL's new position paper focuses on the collection of ship sensor data, as increased sensor availability allows both the collection of existing and new types of data more efficiently, with the result that more data is available than ever before. However, as more data is being collected, exchanged and prepared for use, the origin, quality level, context, and legal status can become less transparent – the result being that end users are less likely to trust and therefore use the data.

"At DNV GL, we have been involved in many digitalisation pilot and demonstration projects," said Steinar Låg, Senior Researcher in Maritime Transport at DNV GL. "By looking at the results of these projects we identified several technical barriers that are hampering the data flow and usage. Too much time is spent matching and structuring different systems, while data collection products from different vendors often have incompatible outputs – making it difficult to combine the data of multiple systems. This makes the processes less efficient and more difficult for shipowners to obtain a complete picture of a vessel or their fleet."

The report discusses the need for standardisation in six key areas: Ship data models, sensor naming and referencing, maritime taxonomies and code books, sensor metadata, shipboard data recorder, as well as sensor quality and reliability. As future technologies develop, there may be a need for new standards to support other applications, such as model-based simulations and autonomous ships.

"At DNV GL we will continue to work with industry stakeholders on new standards at the same time as we develop new rules, class notations, recommended practices and type approval programmes," explained Sames. "Standards are a key factor in removing barriers and enabling the growth of digital applications in the maritime industry and we hope this study will inspire others to invest in the development and adoption of standardisation."

Source: Tanker Operator Newsletter – 24 Nov 2017

IACS TO ADDRESS NEW TECHNOLOGIES

New IACS Chairman, Knut Ørbeck-Nilssen, DNV GL – Maritime CEO, has announced a series of initiatives designed to ensure that IACS provides the support its stakeholders need in a rapidly changing industry.

"As the digital transformation of the industry accelerates, IACS must continue to remain a synonym for quality. We must uphold the high standards we have set, but make sure that we are providing the support the industry needs to respond to the challenges of today and of the future," Ørbeck-Nilssen said.

One of the most important functions in the coming year will be to implement the IACS Council's decision to improve the quality and transparency of internal benchmarking, performance and membership criteria of the 12 class societies and any potential new members.

Ørbeck-Nilssen explained that he was implementing these long-term initiatives as part of IACS' wider commitment to extending the length of its strategic plan from one year to five, thus aligning it with the IMO to help ensure a more consistent vision and bringing a greater sense of continuity to the association.

"Our industry is becoming more complex," he said. "Digitalisation is changing not only the way the shipping business is being conducted, but also the systems themselves and the way they interact together. Because of this, class needs to be adaptable and flexible in our delivery and thinking. IACS members should be enabled to provide the services that our stakeholders require in the digital age, as these are essential for competitive and safe operations."

As part of his year as Chairman, Ørbeck-Nilssen will also be initiating a review of IACS Resolutions to identify and remove elements deemed to hinder the development of new technologies, including ship autonomy. In addition, IACS will start work on developing procedures relating to the use of electronic certificates, while continuing to support the IMO's work in promoting their introduction throughout the industry.

Other focus areas will include modernising survey methods and enabling the use of new technologies. For example, Ørbeck-Nilssen is overseeing the evaluation and further development of the results of the newly established working group reviewing the implications of new survey technologies and techniques, including CBM (Condition Based Monitoring) and RMD (Remote Monitoring and Diagnosis), with a view to developing IACS guidelines and recommendations that enable the data from these new techniques to be used more widely in the survey process.

"To help the shipping industry continue to play its vital role in world trade, we need to work on initiatives that enhance the ability of IACS members to offer innovative, relevant and efficient services," he said. "By doing so we can leverage the unique technical capabilities of our members and work with regulators and stakeholders, to ensure that shipping continues to advance in terms of safety, efficiency, and environmental responsibility."

Source: Tanker Operator Newsletter – 08 Sep 2017

DNV GL ROLLS OUT ELECTRONIC CERTIFICATES ACROSS FLEET

In what is claimed to be a first for the ship classification industry, DNV GL has commenced the roll out of IMO compliant electronic class and statutory certificates across its entire fleet.

The widespread use of electronic certificates will result in significant efficiency gains for shipowners, charterers, regulators and crew, cutting down administrative burdens, processing time and document handling costs, the class society said.

For the past few years, DNV GL has been working on pilot projects with several owners and flag administrations, to test and gain acceptance for the use of electronic certificates. This has resulted in almost 50 flag state administrations already having granted DNV GL the authority to issue electronic statutory certificates on their behalf, with more acceptances expected in the near future.

"The electronic certificate regime offered by DNV GL has provided us with a unique advantage in the contemporary market, where leverage from digitalised high-end efficient work processes plays an integral role," said Morten Nygaard, fleet manager, Teekay Offshore, owners of one of the vessels used in the pilot projects.

Teekay Offshore is looking to move its fleet to electronic class and statutory certificates as soon as possible: "It is our intention to benefit from the new regime within the shortest possible time frames," he confirmed.

Certificates are published on DNV GL's customer portal immediately after an on board survey is completed, so that all relevant parties can access the latest certificates from anywhere in the world. The electronic certificates are secured with a digital signature and a unique tracking number (UTN), which can be checked online, assuring their validity and authenticity.

"Over the last several years we have been leveraging digitalisation to improve the experience of our classification customers," explained Knut Ørbeck-Nilssen, CEO of DNV GL – Maritime. "The roll out of electronic certificates is a significant step forward in our pathway towards modernising classification. Electronic certificates will smooth our customer's interactions with class, allow stakeholders across the industry to capture value from digitalisation and give us a platform for future improvements."

Customers can choose to share access to their certificates with stakeholders (charterers, ports, flag administrations, insurers, etc) by using temporary access codes. With the temporary code, the stakeholder can directly access the customer's secure certificate folder, bringing the administrative burden on the shipowner down to the absolute minimum, DNV GL said.

Electronic certificates will be rapidly rolled out across the class society's fleet, with newbuilding vessels receiving certificates upon delivery and existing vessels at their next scheduled survey or audit.

At the same time as electronic certificates will be deployed through DNV GL's production system, customers will also be able to take advantage of the new Smart Survey Booking tool (SSB). SSB uses smart algorithms and machine learning to help customers find the best time and place to book a survey.

The algorithms identify when the maximum number of survey items can be combined, by assessing the initiation and expiration dates for class surveys, audits and conditions. An estimation of the required time the ship needs to be available for the survey/audit, with the associated travel and costs is also generated. SSB will also recommend a port of call based on all of these factors.

Finally, after a customer makes the booking, SSB provides a set of survey preparation documents for the crew of the vessel, enabling them to prepare more effectively.

Source: Tanker Operator Newsletter – 20 Oct 2017

DENMARK TO ABOLISH SHIP REGISTRATION FEES

The Danish government has proposed to abolish the registration fee on merchant ships.

Danish Shipping pointed out in a statement that a serious obstacle to the growth of vessels flying the Danish flag will therefore be removed.

The government's new measures for business and industry to prolong the growth of the Danish economy also contained maritime proposals, for example, to the abolition of the special fee on secondhand ships, which are registered in the Danish International Ship Register (DIS).

This will remove a cost, which today makes it less attractive for shipping companies to register newly purchased secondhand ships under Danish flag, Danish Shipping claimed.

Anne Steffensen, Danish Shipping CEO, welcomed the government's removal of the costly fee. "We know from talks with Danish and foreign shipping companies that this registration fee is an obstacle when they wish to register under Danish flag. Therefore, I am pleased that the fee will be removed, as this will make Denmark a more attractive market. It is a good day for the Danish maritime cluster and it sends a strong signal that Denmark will be a global maritime power house," she said.

When registering a ship in Denmark, a one-off fee of one per 1,000 of the value of a ship is charged, as well as a fee for registering a mortgage, which also represents one per 1,000 of the value of the deposit. This applies when a secondhand ship is registered in DIS, whereas in many other countries, a far lower charge is paid.

In his presentation, Brian Mikkelsen, Danish Minister for Industry, Business and Financial Affairs, emphasised that the proposal is an investment in the future. "The Danish maritime cluster is growing, so it is also an investment in the future, as we can help attract activities to the country," said Mikkelsen.

"Today, it can be three to four times more expensive to register a ship in Denmark than in, eg Singapore. The better the conditions offered by Denmark, the higher the probability that more ships will fly the Danish flag. I see it as an important matter for the entire shipping industry," Jan Rindbo, NORDEN CEO said.

Source: Tanker Operator Newsletter – 08 Sep 2017

DNV GL BRINGS CFD SIMULATION TO THE DESKTOP

DNV GL has launched a 'Virtual Trial' application to allow yards and owners to use computational fluid dynamics (CFD) simulation to analyse, compare and benchmark the fuel efficiency of hull design variants at full-scale.

The results are available within a week, produced in a web-based report where users can see the CFD results and hull lines in 3D and gain more insight into flow details.

As CFD simulation technology has matured, it has become a viable alternative to traditional model basin tests, while reducing lead time and costs. However, the computer resources and expert know how to design and carry out such tests are still not wide spread, the class society said,

"What we have done with Virtual Trial is to let our customers run CFD simulations, without having to invest in CFD expertise," said Carsten Hahn, product manager at DNV GL – Maritime. "Virtual trials can be launched in complete anonymity, from anywhere, at any time, by simply uploading the hull geometry file and defining the operating profile."

This application is claimed to remove the need for expert support by streamlining and automating the CFD simulation process. Without the need for any CFD specific input, users can conduct fully automated full-scale RANSE (Reynolds-averaged Navier-Stokes equations) VoF (Volume of Fluid) CFD simulations on the resistance and propulsion of their vessel.

Users can upload individual vessel hull forms, run simulations with pre-set parameters and then easily compare their results against the results of similar vessels in the Virtual Trial database. Whether for a newbuilding or retrofit project, Virtual Trial reduces the barriers to full-scale CFD simulation testing and comparative benchmarking, DNV GL said.

"We see many potential uses of the Virtual Trial application," explained Uwe Hollenbach, DNV GL - Maritime. "Design offices and shipyards can analyse and benchmark different hull options during the conceptual design phase, then track how design changes affect a vessel's hydrodynamic performance.

Shipowners can easily compare competing design proposals during the bidding process, gaining an impartial assessment of the designs at a fraction of the cost and lead time of model tests. For vessels in service, it could even act as a performance certificate, showing potential charterers or buyers how a vessel might perform within their operating profile," he said.

Source: Tanker Operator Newsletter – 13 Oct 2017

BV JOINS GLOBAL INDUSTRY ALLIANCE (GIA)

Bureau Veritas has joined the Global Industry Alliance (GIA).

Philippe Donche-Gay, President Marine & Offshore, Bureau Veritas said that he was delighted BV was able to provide support to the GIA: "Whether it's a better understanding of hull structures, digitalisation, gas fuelled and hybrid systems or the many other areas of research and development that are leading to practical solutions, our Marine & Offshore Division - and the 70,000 Bureau Veritas people around the world (10,000 in China alone) across our group - will be able to contribute towards this important initiative," he said.

The GIA was officially inaugurated on 29th June by IMO Secretary General, Kitack Lim. Some 17 companies have now signed up to join the GIA, which will work within a framework established by Global Maritime Energy Efficiency Partnership (GloMEEP) Project, a Global Environment Facility (GEF)-United Nations Development Program (UNDP) - IMO project.

The alliance will support improving the energy efficiency of ships and shipping by collectively identifying and developing innovative solutions to address common barriers and promote the uptake of energy efficiency technologies and operational measures.

It is focused on five priority areas of collaboration:

1. Energy efficiency technologies (EETs) and operational best practices.
2. Alternative fuels and energy carriers.
3. Digital transformation.
4. Finance.
5. Human element.

Activities likely to be undertaken or promoted by the GIA on these priorities will include, inter alia:

- R&D.
- Showcasing advances in technology development and positive initiatives by the maritime sector.
- Industry fora to encourage a global industry dialogue.
- Implementation of capacity building.
- Information exchange activities.

A GIA task force comprising of members' representatives has been formed to act as the advisory body and to take decisions on which activities to undertake under the alliance's umbrella.

Selected GIA projects will be implemented by the GloMEEP Project Co-ordination Unit, with the advice of the GIA task force. Activities will be funded by the GIA fund established by the IMO.

GloMEEP aims to provide long-term global environmental benefits by supporting the effective implementation of IMO's energy efficiency regulations (MARPOL Annex VI, Chapter IV), particularly in the developing countries.

Thus far, the three main streams of work set up include:

- Legal, policy and institutional reforms.
- Awareness raising, knowledge sharing and capacity-building activities.
- Public-private partnership to support low carbon shipping.

Source: Tanker Operator Newsletter – 29 Sep 2017

MINISTER CONFIRMS CHABAHAR WILL BE OPERATIONAL NEXT YEAR

India's Minister for Road Transport & Highways and Shipping, Shri Nitin Gadkari, has said that the government is hopeful of starting operations at Chabahar Port in Iran by the end of 2018.

Construction work has already got underway and the Indian Government has allocated Rs 6 billion (US$ 93.6 million) for the development of the port. Out of this, tenders worth Rs 380 Crore (US$ 59.7 million) for handling equipment have already been finalised.

Iran's Chabahar port located in the Sistan-Baluchistan Province on the south-eastern coast is a port of great strategic importance for India, as it lies outside the Persian Gulf and can be accessed from India's western coast.

Following on from an MoU signed between India and Iran in May last year, India is to equip and operate two berths in

Chabahar Port Phase I, involving capital investment of US $85.21 million and annual revenue expenditure of US$ 22.95 million on a 10 year lease agreement. Ownership of the equipment purchased will revert to the Iranian side after ten years, or longer with mutual agreement.

BUREAU VERITAS RELEASES NEW RULES FOR OFFSHORE SERVICE VESSELS AND TUGS

Leading international classification society Bureau Veritas has issued new rules for the Classification of Offshore Service Vessels and Tugs, including new class notations for pipelay vessels, accommodation units, offshore construction vessels and support vessels.

Gijsbert de Jong, Bureau Veritas Marine Marketing and Sales Director, said: "With this new publication Bureau Veritas provides the industry with a clear framework for the classification of offshore service vessels and tugs based on an end-user friendly system of class notations reflecting the terminology used by the industry. This document is the culmination of a development plan aimed at addressing the specific requirements of key offshore operations in our rules."

The new rules set out requirements for the classification of a wide range of vessels performing construction, installation, maintenance and other support activities at sea. These requirements cover towing, anchor handling, supply, fire-fighting, oil recovery, diving support, lifting, standby and rescue, accommodation, pipe laying, cable laying and semi-submersible heavy transport vessels.

New and updated class notations and service features have also been included for:

- -Wind turbine installation vessels
- Self-elevating units - covering the legs and elevating systems fitted on liftboats
- MOUs (Mobile Offshore Units) Code compliant accommodation
- SP[PoB]-capable (Special Purpose / number of persons on-board), indicating compliance with the 2008 SPS Code for an anticipated increase of the number of persons on-board
- Service notations for tugs and escort tugs - indications for the design values of bollard pull, steering/braking force and speed, in combination with operating area notations for restricted operations as applicable, i.e. for harbour tugs or coastal tugs

Feedback, from international cross-industry projects and working such as SafeTug and a range of IMO groups focused on stability for towing, anchor handling, lifting operations and supply operations, has been incorporated into the new rules.

The rules entered into force on July 1st 2017 as described in a new booklet (NR467-E), which is now part of the Rules for the Classification of Steel Ships.

Source: www.marineinsight.com

CLASSNK ANNOUNCES R&D ROADMAP

Classification society ClassNK has released R&D Roadmap, which details its vision and goals for projects for the next five years.

The roadmap outlines the two activities as the foundation of ClassNK R&D, and details investigations and research associated with core technologies, which will also contribute to the development of human resources for contributing maritime technology and engineering, as a classification society and using damage information to contribute to damage prevention.

Using these foundational technologies as a base, ClassNK will carry out R&D in the mid-long term on the four focus areas - rule development, survey technology innovation, marine environmental protection and revolutionary technology development.

The four focus areas aim to develop improved technical rules in terms of rationality and transparency; revolutionise survey processes with the development of robotics instruments of surveys, etc utilising ICT; investigate and research into developing new solutions for environmental regulations using its global network; and develop maritime technology innovation through digitalisation, respectively.

Through R&D, ClassNK aims to bring about the innovation of maritime technology using the latest IT based on its mission to help ensure the safety of life and property at sea.

ClassNK will collaborate with universities, research institutions and the industry to execute the R&D roadmap together with contributions from the further development of human resources.

Source: Tanker Operator Newsletter – 29 Sep 2017

BUREAU VERITAS JOINS RECOMMS DRONES PROJECT

Bureau Veritas (BV) has joined RECOMMS (Remote Evaluation of Coatings / Corrosion on Offshore Machinery and Marine Structures / Ships), a joint investment project (JIP), to develop drones with the capability to inspect steel structures in enclosed spaces.

The JIP's primary objectives are to develop a steady, stable and reliable drone capable of following programmable flight paths, either pre-determined by 3D imagery software or flown by a pilot, using 3D simulator ship specific training programmes developed in unison with the drone design. This will lead to the development of a complete and marketable inspection drone when delivered with the required software package.

Key investment partners include Akzo Nobel, Barrier Group, BV, Drone Ops, Hempel Paints, Marine Technical Limits and a major oil company. Coating specialist and consultant, Safinah is the RECOMM project manager.

In the first phase of development, the drone will be designed to carry an unobstructed HD camera, as well as lighting and batteries with suitable strength, durability and longevity to perform structural and coating

inspections within a ballast tank, whilst providing reliable clear images fit for comparison with close up inspection.

Jean-François Segretain, Technical Director, Bureau Veritas, Marine & Offshore said: "The end goal is to be able to survey cargo spaces, ballast tanks and confined spaces remotely and effectively. If we can do this with drones we can help reduce risks to our surveyors and ship crews by minimising the need, for example, to erect expensive staging whilst covering the survey scope, which would otherwise require surveyors to work at height or perform tank inspections by means of rafting."

It is estimated that eliminating the need for staging erected for class renewal surveys could save in the region of $ 90,000 for a VLCC, based on drydocking costs in China for ships of 10 years of age and older.

Segretain added: "While a lot of work has been done with drones nothing yet released has led to drones meeting specific requirements for marine classification close up surveys. This project addresses the specific needs of our survey requirements and other inspections."

Source: Tanker Operator Newsletter – 06 Oct 2017

CLASSNK UPDATES EGCS GUIDELINES

ClassNK has released the second version of its 'Guidelines for Exhaust Gas Cleaning Systems'.

Based on the first version released in August, 2014, the latest version includes the results of joint research and testing on actual EGCS.

To comply with the IMO's SOx and PM regulation, EGCS, which reduce the amount of SOx and PM in ship emissions, are one method for complying with the regulations in addition to use of the compliant fuel.

With growing interest in EGCS installation stemming from stricter global sulfur limits, ClassNK is releasing the second version of its 'Guidelines for Exhaust Gas Cleaning Systems'.

In addition to interpretations of the updated IMO guidelines, the second version of the Guidelines incorporates standards for EGCS installation based on findings of joint research projects which included trial testing of the equipment on board ships and design trials.

The Guidelines also include

requirements for obtaining class notations signifying that a ship fulfils requirements for EGCS installation and readiness.

Source: Tanker Operator Newsletter – 02 Sep 2017

BIMCO LAUNCHES BWM CONVENTION GUIDE

BIMCO has launched a practical guide for Masters managing new ballast water management systems (BWMS).

This coincides with the entry into force of the IMO's Ballast Water Management (BWM) Convention.

BIMCO's new "Shipmaster's Ballast Water Manual" provides clear, accessible information for seafarers dealing with practicalities of daily ballast water management. The manual covers all aspects of the Convention, including regulatory implementation, inspections by port state control and charterers and the latest guidance issued by the IMO.

There are currently numerous ballast water management systems that have been approved by the IMO but member states and most seafarers are still unfamiliar with their operations.

Lars Robert Pedersen, BIMCO deputy secretary general, said: "Implementation of the BWM Convention has been just around the corner for a long time, but there is still a great deal of confusion over the actual realities of the operational requirements, each ships' ballast water management plan and the associated record keeping to demonstrate compliance".

"This new guide has been written with seafarers in mind, in a practical and easily accessible way, to be used on board at sea, helping the crew to manage the new obligations safely and effectively," he said.

The manual links to the already established safety management system (SMS) covering the company and the ship, which includes proper plans for shipboard operations. The SMS requires crew and officers to be familiar with applicable on board instructions and procedures, including ballast water management.

Source: Tanker Operator Newsletter – 29 Sep 2017

BIMCO PUBLISHES GUIDANCE ON LIFEBOAT USE

BIMCO has launched guidance for seafarers on the safe launching and recovery of lifeboats using fall preventer devices (FPDs).

This guidance is aimed at reducing the number of seafarer fatalities and injuries.

Lifeboat accidents resulting in fatalities and serious injuries are all too frequent, despite efforts in recent years to reduce them, BIMCO said.

Most of the accidents happen in boats using conventional davits and on-load release systems. However, recently other parts of the suspension and lifting systems have also been identified as points of failure; particularly wire rope falls on larger lifeboats.

The IMO recommends the use of FPDs, due to the many recent lifeboat and rescue boat accidents, which have resulted in fatalities and injuries to seafarers. The use of FPDs is intended to be an interim measure to reduce this risk while new, safe IMO approved systems are developed. However, this process will take some years, and so FPDs are recommended for the intervening time until approval is secured.

The new guidance has been produced in an illustrated pamphlet entitled: "Avoid Lifeboat Accidents".

Aron Sorensen, BIMCO's Head of Maritime Technology & Regulation, said: "We have seen too many accidents with lifeboats resulting in fatalities and injuries. This pamphlet provides the master and crew with solid, experience-based advice on the use of fall preventer devices (FPDs) during lifeboat operations. We sincerely hope that this pamphlet can help to reduce and avoid such tragic accidents in the future".

The "Avoid Lifeboat Accidents" pamphlet gives clear guidance on how to prevent accidents with lifeboats and rescue boats equipped with on-load release systems. It advises whether additional precautions in the form of FPDs are appropriate, and if so, when and how to use them safely and effectively when launching and recovering the boat.

Other failure devices and also innovative hook systems are also examined.

Source: Tanker Operator Newsletter – 15 Sep 2017

HERE'S WHO YOU SHOULD SIT NEXT TO AT WORK IF YOU WANT TO BE MORE PRODUCTIVE

Sitting next to a friend at work may make you happier, but did you know who you sit next to in the office can also impact your productivity and quality of work?

Researchers at Harvard Business School, who analyzed the data of more than 2,000 employees over a two-year period in collaboration with talent management software company Cornerstone OnDemand, set out to measure the effects of performance spillover and found that closely situating one type of worker near another can positively impact their overall performance.

The researchers separated workers into one of three groups: productive workers, generalists, and quality workers. Productive workers are faster than the average worker, but they produce lower quality work. Conversely, quality workers produce higher quality work, but they do so at a slower pace. Generalists are average when it comes to productivity and quality.

They also considered three measures of positive performance: Productivity (how long it takes to complete a task), effectiveness (how many time a worker needs to pass off a task to someone else), and quality (how satisfied the task recipient is).

They found that matching productive and quality workers together in one seating area and matching generalists together in another generates a 13% gain in productivity, a 17% gain in effectiveness, and overall up to a 15% gain in organisational performance.

Pairing people with opposite strengths works because spillover only seems to be significant in someones area of weakness. So when pairing productive workers with quality workers, productive people improve their quality of work, while their productivity doesn't really suffer.

These effects were found to occur almost immediately and vanish within two months of exposure, which the researchers believe rules out peer-to-peer learning and suggests instead that the cause is a combination of inspiration and peer pressure from being in close physical proximity to high-performing workers.

The researchers concluded that, for an organisation of 2,000 workers, pairing employees accordingly could result in about $1 million in profits per year.

"With modern organisations shifting to open floor plans and flexible workspaces, this study shows that there is actually a science behind employee seating charts," Jason Corsello, senior vice president of strategy and corporate development for Cornerstone OnDemand, said in a press release.

CAPABILITIES OF BAKU SHIPYARD FOR BUILDING SUBSEA CONSTRUCTION VESSELS AND OTHER TYPES OF OFFSHORE & MARINE VESSELS

Baku Shipyard (BSY) is a joint venture which was established on May 2011 by the State Oil Company of Azerbaijan SOCAR (65%), Azerbaijan Investment Company (25%) and Keppel Offshore & Marine (10%). Main activity of BSY consist of the construction of a variety of vessels ranging from offshore support vessels, general cargo vessels, tug boats, crew boats, specialized vessels to tankers. The yard also undertakes ship repair and conversion of such vessels.

Baku Shipyard is equipped with all modern facilities for accomplishment of new building, dry docking, repairing of all kind of marine and offshore vessels: Floating dock with max docking capacity of 25,000 ton and max transfer capacity of 18,000 tons, TTS – the modern ship transfer system.

Under a gantry crane with lifting capacity of 300 tons and width of 80 meters, it is possible to start the construction of 4 ships simultaneously (each with a length of 150 meters and width of 34 meters).

Within 4 years BSY realized several huge projects such as building of floating dock, tug boat, crew boats, subsea construction vessel, pontoons for semi etc.

"Socar-1" designed and built as steel hull and now the vessel is under operation by Azerbaijan Caspian Shipping Company and carries towing works for big vessels and barges in Caspian Sea.

3 crew boats "Zafar", "Ufuq", "Turan" are capable to transport personnel (up to 80 people) and various offshore oil and gas exploration facilities and etc. According to their specifications, they can operate at up to 100 miles from the coast.

On April 17, 2014 Baku Shipyard LLC secured a contract worth US$ 378 million from BP Exploration (Shah Deniz) Ltd, the operator of the Shah Deniz gas field development, to design and build a Subsea Construction Vessel (SCV).

Two hull strips of the "Khankendi" SCV have been constructed in Singapore on the basis of a relevant agreement and have been shipped to Baku for the final joining with the bow block and hook-up with the accommodation block, which were constructed at Baku Shipyard. On 7 May, 2016 after the appropriate integration works have been completed, the vessel was re-floated into the Caspian Sea at the Baku Shipyard quay.

At the quayside of the yard, all deck equipment (1 piece of 900 MT main crane, 2 piece of 10 MT and 1 piece 50 MT auxiliary cranes, including helideck) of "Khankendi" ship have been installed, all the ship's systems, equipment and facilities have been fully integrated, commissioned and adjusted. All exploitation tests (sea trial) in the open sea were successfully completed within 2 months.

5,774,491 working hours were spent on the construction of the "Khankendi" vessel and more than 2,000 employees have been employed, of which 75% were local, and 25% – foreign experts.

This unique vessel was built under the classification of DNV GL (Norway and Germany), has a maximum speed of 13.5 knots, 155 meters in length, 32 meters in width, maximum 7.5 meters in water and 13 meters in height. The ship has a dynamic positioning system to operate at 3.5-meter-high waves (Hs), 900 MT main crane for subsea operations up to 600 meters, twin bell 18 men system, two remotely operated vehicle, diving moon pools, 2 engine rooms equipped with 6 pieces of 4.4 MVt and two pieces of 3.2 MVt generators. Its total weight is 17,700 tonnes and its capacity is over 5,000 metric tonnes, with a water injection capacity of 6.5 meters.

"Khankendi" vessel is a beginning of a new era not only in the history of Azerbaijan, but also in the history of the Caspian Sea shipping. The Caspian Sea's most up-to-date vessel of the oil and gas fleet "Khankendi" was designed to build world-class submarine structures for the first time in the Caspian Sea at depths of up to 550 meters.

After delivery, the vessel will be mobilized for the second phase of development of the Shah Deniz field in Azerbaijani sector of the Caspian Sea, which is located about 70 km from the coast.

Baku Shipyard realized more than 80 ship repair projects. Some of them are: Diving Support Vessel "Tofiq Ismayilov", which is more that 25 year old and it has been fully upgraded in BSY for the full use of its capabilities; The pipe lay barge "Israfil Huseynov" – one of the largest barges on the Caspian Sea; and the derrick barge "Azerbaijan" within the framework of the second stage of development of a large gas field Shah Deniz in the Azerbaijani sector of the Caspian Sea.

At the moment about 1,000 people work at BSY (90% locals and 10% foreign citizens).

Source: ACI Maritime Newsletter – 18/9/2017

• timeline for the project
• challenge faced/issue to be addressed
• short description of the project, including activities to be organized
• aim(s) of the project (including any specific outcomes)
• how the ICC/WTO can contribute to the implementation of the project.

"I have heard many great ideas from the private sector over recent months about how we might be able to help MSMEs to trade. This initiative is our response – it is about capturing some of those ideas and using the shared platform of the WTO and ICC to help make them a reality. I look forward to seeing innovative proposals aimed at raising awareness among MSMEs of the opportunities that trade can provide, and how they can seize those opportunities."

WTO Director-General

Roberto Azevêdo

"Policy reforms have an important role to play in driving MSME exports. But we also think it's time to take a different approach to these problems by leveraging the power of the private sector. This new initiative will seek to harness the knowledge, creativity and networks of the global business community to inspire and support MSME growth. We call on businesses and private sector organizations across the world to play their part as small business champions."

ICC Secretary General

John Danilovich

The World Trade Organization (WTO) is the only global international organization dealing with the rules of trade between nations. At its heart are the WTO agreements, negotiated and signed by the bulk of the world's trading nations and ratified in their parliaments. The goal is to help producers of goods and services, exporters, and importers conduct their business.

The International Chamber of Commerce (ICC) is the world's largest business organization with a network of over 6 million members in more than 100 countries. We work to promote international trade, responsible business conduct and a global approach to regulation through a unique mix of advocacy and standard setting activities—together with market-leading dispute resolution services. Our members include many of the world's largest companies, SMEs, business associations and local chambers of commerce.

ICC/WTO SMALL BUSINESS CHAMPIONS

The "ICC-WTO Small Business Champions" initiative has been launched by the WTO and the International Chamber of Commerce (ICC) to facilitate participation by smaller companies in international trade. It will provide a platform for companies and private sector organizations around the world to propose innovative, practical ideas designed to encourage micro, small and medium-sized enterprises (MSMEs) to do business across borders.

Those businesses putting forward successful proposals will be recognized as" ICC-WTO Small Business Champions".

Background

Despite their economic importance in developed, developing and least developed countries, MSMEs' share of trade is disproportionately small, often because they are unaware of the potentially wider market and because they traditionally have not had the resources to navigate sometimes complex trading procedures. But new technologies are helping to pare back these obstacles and create a more level playing field for smaller companies in international trade. Helping more MSMEs to trade internationally is an important step in building a more inclusive trading system that benefits a wider array of citizens.

Call for proposals

ICC and the WTO are therefore calling for businesses and private sector organizations to step forward with proposals which can help MSMEs to participate in international trade. The aim is to raise awareness of the barriers that MSMEs face in doing business across borders, highlight the experiences and success stories of those MSMEs that are already trading, facilitate access to critical information, and raise skills among MSMEs to enable them to diversify export markets.

What kind of proposals are we looking for under this initiative?

• Proposals could take the shape of, for example, awareness raising campaigns, competitions or capacity building, training and mentoring programmes.

• ICC and the WTO will use their shared platform to support and promote successful proposals. The precise support provided by ICC and the WTO will depend on the nature of the proposals received. ICC and the WTO could, for example, help to promote initiatives and host events or provide expertise and institutional support. No financial contribution will be provided by the WTO or ICC to implement proposals.

• Proposals should be designed to be delivered by the entity making the proposal. Proposals should not focus on WTO negotiations, or proposed changes to WTO rules. Such ideas can be put forward through different fora.

What is the process for submitting proposals – and how will they be selected?

• Proposals should detail the concept, aims, timelines and other information as appropriate. Proposals should be no longer than three pages. Proposals are only open to the private sector and representative bodies. All proposals should be sent to the following address in Word or PDF format: MSMEsubmissions@iccwbo.org.

• The call for proposals is open until the end of 2017. There is no limitation as to the number of proposals that may be selected. The selection of proposals will be carried out by the WTO Secretariat and ICC. The successful proposals will be announced by ICC and the WTO on a rolling basis.

Key information to be provided

When submitting a proposal, please ensure that the following points are covered:

• name of the organization
• contact person (name, telephone, email)
• short description of the organization
• name of the proposed project

FIRST MARINE TYPE APPROVAL FOR CYBER ENABLED COMPONENTS

Lloyd's Register (LR) has released type approval requirements for components in Cyber enabled systems on board ships.

The "Procedure for Network and Network-related Devices" defines a critical point in the evolution of smart technology implementation within the marine industry – delivering an assurance system that provides confidence in the market for the supply of cyber enabled components, the class society claimed.

Providing all the benefits of traditional type approval; reassurance on supply chain quality and robustness within the marine environment, the new procedure will also incorporate consideration to the functioning of a cyber enabled system, such as cyber security.

The type approval procedure will address:

- Production quality assessment in the supply chain.
- Marine environment testing for cyber enabled components.
- Verification of the cyber functions, such as communication and cyber security.

Shipyards and designers will be able to select type approved component parts to build cyber enabled 'smart' ship systems with a new level of confidence and quality indication, LR said.

Manufacturers of components will also be able to demonstrate their product as meeting LR's requirements on the above and differentiate their products in the market.

LR's Marine & Offshore innovation strategy and research director, Luis Benito, said: "Type approval will work together with LR's Cyber Enabled ShipRight document, providing type approved components to use in cyber systems, such as predictive maintenance and performance optimisation. Together this offers the complete cyber solution for the future, from components to systems to functions."

LR said that it had pioneered a 'total-systems' approach. In February, 2016, the class society issued the first guidance on cyber enabled ships: "Deploying Information and Communications Technology in Shipping – Lloyd's Register's Approach to Assurance".

This identified the elements that constitute a cyber enabled ship and the activities that need to take place to ensure that cyber technology does not introduce a safety risk, effectively providing the industry with a route map to understanding the implications of digital technology.

This was followed with the introduction of the industry's first ShipRight procedure, which detailed LR's framework for accepting cyber technology at varying levels of autonomy – from ships with the most basic decision support tools to vessels that are fully autonomous – identifying the assessments, processes and considerations that need to be followed.

Cyber security is one of the six risk areas studied for connected ships and requirements are included within the ShipRight procedure; without meeting these it is not possible to certify the level of autonomy as safe.

The first ships to be classed with LR's cyber notations were delivered in May this year.

A new set of cyber security services was also introduced in 2017. Built on an easy to use model that provides clarity and allows evolution in line with emerging threat patterns and the changing regulatory environment, it is designed to help LR clients understand how cyber secure they are and what level of security they want to achieve in the future.

These services deliver cyber security gap analysis and other readiness services to owners, operators and other clients against the US Coast Guard Strategy on cyber security and forthcoming IMO regulations, as well as the cyber security best practice already established in other industry sectors, such as Naval.

Source: Tanker Operator Newsletter – 15 Sep 2017

A MARITIME TREATY IS ADOPTED OR AMENDED – WHAT HAPPENS NEXT?

Throughout the maritime world, the technical regulations developed and adopted by the International Maritime Organization (IMO) are well known.

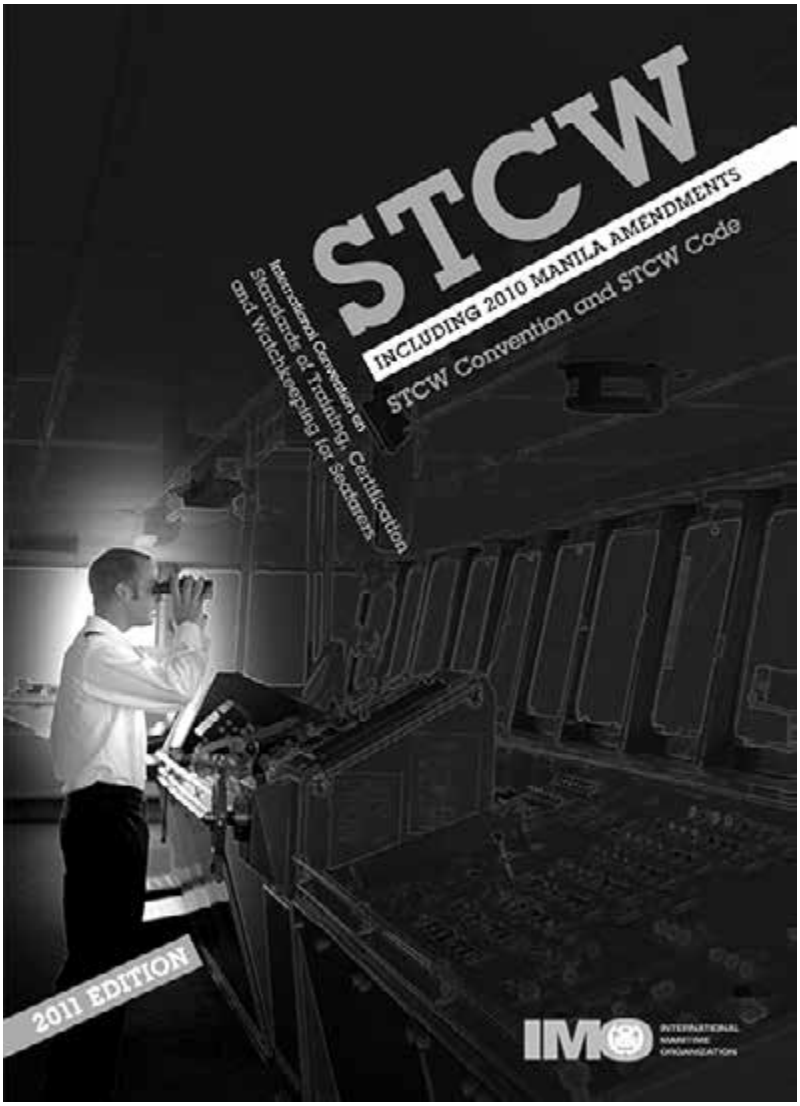
Shipmasters and officers, as well as expert trainers and educators, spend many hours getting to grips with the knowledge needed to implement and impart the detailed regulations governing ship safety and security and the prevention of pollution from ships.

But there is an important first step which needs to happen between adopting a new regulation or amendment and its entry into force and application on board ships. Appropriate implementing legislation must be drafted at the national level, because international treaties can only become law when implemented into national legislation. IMO treaties are not self-executing and require domestic legislation to give effect to their provisions.

How to do this was the subject of a recent five-day global workshop (18-22 September 2017) held at IMO Headquarters in London. The workshop was attended by 28 lawyers and drafters from 25 countries.

"We get the seafarers coming up to us, asking "how come you have not implemented this?", "where are the regulations?", "where do you derive your authority from?"

So it is important and imperative for us to ensure that IMO conventions are actually domesticated into our national law," said participant Jane Florence Otieno, from Kenya.



Participants agreed that the workshop would help them to effectively implement IMO regulations in their countries. "As a lawyer, I need to grasp the most important parts of legislative drafting," said Trevor Potoura, from Papua New Guinea.

The workshop also provided the opportunity for networking and sharing ideas, particularly with regards to the challenges countries may face in implementing IMO's technical regulations into national law, including often having to deal with several different government agencies.

"Right now, we have probably eight different maritime agencies that all deal with maritime. And sometimes their roles overlap. So one of the things we have to look at, particularly in writing our laws, is making sure that we know who does what at each point," said Daffodil Maxwell, from Trinidad and Tobago.

Source: IMO website

the results of interregional information exchanges in their internal procedures, including their targeting systems.

The Workshop recommended that PSC regimes consider developing and maintaining, in their information systems, a coordinated list of under-performing ships. The possible development of a common platform for interregional exchange to facilitate informal exchange among PSC regimes, as well as the development of joint working policies, were also recommended.

The Workshop considered the possibility of establishing an outreach partnership between IMO and PSC regimes, the objectives of which would be to disseminate the outcome of the work of IMO; to collect first-hand feedback on implementation; and to develop technical cooperation and capacity building activities. Appropriate fora at IMO and in PSC regimes will be invited to consider this matter.

Existing technical cooperation activities, partially supported by IMO in order to encourage the sharing of expertise among PSC regimes, should be enhanced under IMO's Integrated Technical Cooperation Programme (ITCP).

Recognizing the need for training of new entrants in port State and flag State personnel, the Workshop recommended that IMO consider developing a harmonized training manual for use by flag State inspectors and PSC officers.

To support the implementation of the Code of Good Practice included in the IMO Procedures for PSC, the III Sub-committee will be invited to consider developing a format for a "PSC letter to the Master". This would set out how an inspection would be carried out and would be signed by both the PSC officer and the Master. The Workshop also recommended that a dedicated GISIS facility for complaints could be developed.

The Workshop considered the simplification of reporting procedures for port States, in the context of practical data management involving both IMO and the International Labour Organization (ILO). The meeting requested the IMO Secretariat to liaise with the ILO Secretariat, with a view to establishing a "single window" system, through GISIS.

Finally, the meeting recommended that future workshops be held every two years. The agenda should include discussion on the use of body cameras by PSC officers.

Funding from the IMO "Voyage Together Trust Fund" supported the participation of representatives of the nine regional PSC regimes at the seventh IMO Workshop for PSC MoU/Agreement Secretaries and Database Managers, with an increased focus on Member States' representatives. The meeting was chaired by Dr. Vitaly Klyuev (Russian Federation), and Ms. Carien Droppers (Paris MoU) was Vice-Chair.

Source: IMO website

PORT STATE CONTROL REGIMES MOVE TO BOOST COLLABORATION, HARMONIZATION AND INFORMATION SHARING

The port State control regimes which carry out inspections on ships to monitor and enforce compliance with international regulations have pledged to strengthen their collaboration with the International Maritime Organization (IMO) and amongst themselves.

A recent workshop (24-26 October) for port State control (PSC) MoU/Agreement Secretaries and Database Managers and Member States, the seventh of its kind, was held at IMO headquarters in London, United Kingdom. Participants shared experiences, highlighted new projects and approved a wide range of recommendations, which are aimed at further collaboration, harmonization and information sharing. The recommendations will be forwarded for review by IMO and the regional governing bodies of PSC regimes.

Since the first regional PSC agreement was signed in 1982 (the Paris MoU), IMO has supported the establishment of eight other regional PSC regimes, achieving a global maritime network. The areas of responsibility of the nine regional regimes cover all (or part of) Europe and the north Atlantic (Paris MoU); Asia and the Pacific (Tokyo MoU); Latin America (Acuerdo de Viña del Mar); Caribbean (Caribbean MoU); West and Central Africa (Abuja MoU); Black Sea (Black Sea MoU); Mediterranean Sea (Mediterranean MoU); Indian Ocean (Indian Ocean MoU); and Persian Gulf (Riyadh MoU). The United States Coast Guard maintains the tenth PSC regime.

The Workshop noted the growing number of PSC regimes implementing targeted inspections mechanisms, as well as incentive schemes, so that ships found in compliance with international standards are subject to fewer inspections, while substandard ships are targeted more.

The regimes feed IMO with PSC information, which has potential significant relevance to the IMO regulatory process. Specifically, annual reports on inspections and the outcome of concentrated inspection campaigns are reported to the IMO Sub-Committee on the Implementation of IMO Instruments (III). Furthermore, data exchange agreements enable a PSC module on the Global Integrated Shipping Information System (GISIS) to be populated.

Among the recommendations made by the meeting, the PSC regimes agreed to explore the development of statistical output and to look into the compatibility of their systems. They also agreed to consider moving away from "black/grey/white lists" towards expanding an individual ship risk profile approach.

As a potential step towards mutual recognition of other regimes' activities, the PSC regimes agreed to convey to their regional governing bodies the recommended use of

Cape Town Agreement is, why it is important, how it can be implemented into national legislation and what the next steps are for a Party to the Agreement."

The Cape Town Regional Seminar (16 to 20 October 2017) was attended by participants from 10 countries in the Africa Anglophone region. It followed similar events, organized by IMO in cooperation with the Food and Agriculture Organization of the United Nations (FAO), including, in the Cook Islands (28 August - 1 September 2017), for 10 countries in the Pacific region; in Côte d'Ivoire (December 2016), for 12 countries from the Africa Francophone region; in Indonesia (April 2015), for 11 countries from the East Asia region; in Belize (October 2014), for 13 countries in the Caribbean; and in Peru (June 2014), for 12 countries in Latin America.

Future seminars are planned to be held in further region(s) during 2018.

The push to promote the Cape Town Agreement has been given extra momentum by the entry into force of related treaties under the International Labour Organization (ILO) and the FAO – organizations with which IMO works closely in the context of safety of fishing vessels and (IUU) fishing.

ILO's Work in Fishing Convention 2007 (Convention No. 188) enters into force on 16 November 2017. It sets minimum requirements for work on board including hours of rest, food, minimum age and repatriation.

FAO's Agreement on Port State Measures to Prevent, Deter and Eliminate Illegal, Unreported and Unregulated Fishing (PSMA), 2009, entered into force in 2016 and now has 50 Parties. It seeks to prevent, deter and eliminate IUU fishing through the adoption and implementation of effective port State measures.

IMO's Sub-Committee on Implementation of IMO Instruments (III), meeting in September 2017, agreed a number of proposals to address IUU fishing, focusing on key areas of vessel identification; flag and port state performance; training and implementation of relevant instruments; and environmental issues. The discussion followed a review of recommendations emanating from the Joint IMO/FAO Working Group on IUU fishing and related matters held in 2015.

The IMO Assembly, meeting in November 2017, is expected to adopt a resolution to extend the IMO ship identification number scheme, on a voluntary basis, to fishing vessels of 100 gross tonnage and above of non-steel construction and all motorized inboard fishing vessels of less than 100 gross tonnage down to a size limit of 12 metres in length overall (LOA) authorized to operate outside waters under national jurisdiction of the flag State. This move is expected to contribute to the fight against IUU fishing and to the implementation of the FAO Global Record of Fishing Vessels, Refrigerated Transport Vessels and Supply Vessels.

IMO is also undertaking a comprehensive review of its treaty on training of fishing vessel personnel, the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Fishing Vessel Personnel (STCW-F), 1995, which entered into force in 2012. The aim is to update and revise the treaty, taking into account the unique nature of the fishing industry, the fishing working environment and the need to prevent damage to the marine environment.

The work being done to promote the implementation of the Cape Town Agreement on the safety of fishing vessels and other activities to improve safety and sustainability in the fishing sector and fight IUU fishing is also being supported by international governmental and non-governmental organizations. These include the General Fisheries Commission for the Mediterranean (GFCM), the North East Atlantic Fisheries Commission (NEAFC), the Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD), the Institute of Marine Engineering, Science and Technology (IMarEST), the International Transport Workers Federation (ITF), the Pew Charitable Trusts, the World Animal Protection and the World Wide Fund for Nature (WWF).

"We are seeing increasing commitment from a number of IMO Member States as well as from regional organizations and international governmental and non-governmental organizations to promote the Cape Town Agreement and other measures to make fishing a safer and more sustainable industry. This is something to be welcomed, for the millions of people worldwide who work in the fishing sector," Ms. Allnutt said.

Source: IMO website

IMO PROMOTES FISHING VESSEL SAFETY AGREEMENT TO SAVE LIVES

When it comes to fishing vessel safety, the mission is clear, says Sandra Allnutt of the International Maritime Organization (IMO): enhance safety to save lives.

"We want to reduce loss of life in one of the most dangerous professions in the world, and we want to enhance safety on board fishing vessels," said Ms. Allnutt, Head of Maritime Technology in IMO's Maritime Safety Division, following a regional seminar, in Cape Town, South Africa, to promote ratification and implementation of a key fishing vessel safety treaty known as the Cape Town Agreement of 2012.

"This Agreement, once fully ratified, in force and implemented, will be an internationally binding agreement which will facilitate better control of fishing vessel safety by flag, port and coastal States. It will also contribute to the fight against illegal, unreported and unregulated (IUU) fishing" Ms. Allnutt said.

The Cape Town Agreement was adopted at an international conference held in South Africa in 2012, as a means to bring into effect the provisions of the 1977 Torremolinos International Convention for the Safety of Fishing Vessels, which was later modified by the 1993 Torremolinos Protocol. In ratifying the 2012 Agreement, Parties agree to amendments to the provisions of the 1993 Protocol, so that they can come into force as soon as possible thereafter.

The treaty will enter into force 12 months after at least 22 States, with an aggregate 3,600 fishing vessels of 24 m in length and over operating on the high seas have expressed their consent to be bound by it. To date, seven countries have ratified the Cape Town Agreement: Congo, Denmark, Germany, Iceland, Netherlands, Norway and South Africa. Between them, they have an aggregate of 884 fishing vessels of 24 m in length and over operating on the high seas.

International treaties such as the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS) have been in force for decades for commercial shipping industry, including cargo and passenger ships. However, the key instrument applicable to fishing vessels is still not in force. This means there are no mandatory international requirements for stability and associated seaworthiness, life-saving appliances, communications equipment or fire protection, as well as fishing vessel construction.

"Implementation of the fishing vessel safety provisions is long overdue," Ms. Allnutt said. "So we have been running a series of seminars around the world to explain what the

IN THE NAME OF GOD

UPdate

Marine Quarterly Magazine

Volume 10, Issue 34, Autumn 2017

Address: No. 31, 5th Street, North Kargar Avenue, Tehran, Iran
Postal Code: 14396-34561
Tel: 0098 21 84397005
Fax: 0098 21 88025558
E-mail: update@asiaclass.org

Legal Representative: Malek-Reza Malekpour Ghorbani
Chief Editor: Saeid Kazemi
Executive Affairs: Jaleh Sedaghati Monawar
Financial Affairs: Mohammad-Hossein Zoghi

IMO promotes fishing vessel safety agreement to save lives 2

Port State control regimes move to boost collaboration, harmonization and information sharing 4

A maritime treaty is adopted or amended – what happens next? 6

First marine type approval for cyber enabled components 7

ICC/WTO Small Business Champions 8

Capabilities of Baku shipyard for building subsea construction vessels and other types of... 10

Here's who you should sit next to at work if you want to be more productive 11

News 12