

شماره ۴۵

فصلنامه علمی - تخصصی دریایی

سال سیزدهم / تابستان ۱۳۹۹ قیمت : ۱۰۰۰۰ تومان

بهنگام

دریای بی پناهی



تقویم آموزشی موسسه رده بندی آسیا (فصل بهار و تابستان ۱۳۹۹)

ردیف	کد دوره	عنوان دوره
۱	ACS-TC-001	آشنایی با موتورهای دیزل احتراق داخلی
۲	ACS-TC-002	آشنایی با الزامات و اقدامات مورد نیاز در حوضچه خشک
۳	ACS-TC-012	دستورالعمل ایمنی شناورهای غیر کنوانسیون
۴	ACS-TC-004	آشنایی با آیین نامه بین المللی مدیریت ایمنی شناورها ممیزی داخلی
۵	ACS-TC-005	تشریح وظایف شخص منتخب خشکی (DPA)
۶	ACS-TC-006	افسر ایمنی شرکت (CSO) و افسر ایمنی کشتی (SSO)
۷	ACS-TC-007	اصول بازرسی فنی و ایمنی تجهیزات بندری
۸	ACS-TC-008	اصول ایمنی و بازرسی فنی انواع جرثقیلها (مقدماتی و پیشرفته)
۹	ACS-TC-009	اپراتوری انواع جرثقیلها (مقدماتی و پیشرفته)
۱۰	ACS-TC-010	اصول باربندی و ریگری



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

♦ تلفن: ۰۲۱-۸۴۳۹۷۰۰۷

♦ پست الکترونیکی: m.rezazadegan@asiaclass.org

♦ دورنگار: ۰۲۱-۸۸۰۲۵۵۵۸

بهنگام

فصلنامه علمی - تخصصی دریایی



طرح روی جلد: الهام زرقانی

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

سال سیزدهم / شماره ۴۵ / تابستان ۱۳۹۹

روش: آموزشی، پژوهشی، تحلیلی

صاحب امتیاز:

علی شریفی قزوینی

مدیرمسئول:

ملکرضا ملکپور قربانی

سر دبیر:

سعید کاظمی

امور اجرایی:

ژاله صداقتی منور

امور مالی:

محمدحسین ذوقی

نشانی:

تهران، خیابان کارگر شمالی، خیابان پنجم، پلاک ۳۱،

کدپستی ۱۴۳۹۶-۳۴۵۶۱

تلفن:

۰۲۱-۸۴۳۹۷۰۰۵

نمبر:

۰۲۱-۸۸۰۲۵۵۵۸

پست الکترونیک:

update@asiaclass.org

شمارگان:

۱۰۰۰ نسخه

توزیع:

بین‌المللی و داخل کشور

عضو بانک اطلاعات نشریات کشور

www.magiran.com



دشتر ترابری

مجری طرح:

موسسه نشر ترابر

طراح و گرافیک:

کوروش جعفری

چاپ و لیتوگرافی:

خاتم‌نو

سخن سردبیر/4

بازرسی و رده‌بندی: ■
گزارش تفاهم‌نامه پاریس (Paris MOU)/6

مقالات: ■
دو پارادایم در مدیریت بنادر/8
پیش به سوی انحصار/10
نروژ چگونه ثروتمندترین کشور جهان شد؟/12

فناوری: ■
مدرن‌ترین شبیه‌ساز آموزش دریایی ساخته می‌شود/16
حسگرهای لیزری در خدمت حمل‌ونقل و محیط زیست دریایی/17
تولید موتور جدید کشتی با سوخت هیدروژن/18
رونمایی از کشتی هوشمند فراساحل/19
فتح دریاها با کشتی‌های هوشمند/20

قوانین و مقررات: ■
دستورالعمل IMO در رابطه با «خستگی» در دریانوردان/21
دستورالعمل جدید مراقبت‌های پزشکی IMO برای حفاظت از دریانوردان در بنادر/24
بیانیه ILO پیرامون بازنگری در دستورالعمل‌ها برای حفظ سلامت دریانوردان/25

حمل‌ونقل: ■
تب دیجیتالی شدن در شرایط کرنایی روزبه‌روز بالا می‌رود/26
سنگاپور تا 2040 بزرگ‌ترین ترمینال دریایی خود را می‌سازد/27
عوامل مؤثر بر ارتقاء یا سقوط جایگاه شرکت‌های کشتیرانی در جهان/28
کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در رتبه 14 جهان/29

محیط زیست: ■
آیا ایران از پس مقابله با آلودگی در دریاها برآمده است؟/30
وضعیت محیط زیست ایران 13 رتبه بهبود پیدا کرد/31

اقتصادی: ■
رشد ایران در دو سال آینده/32
تقویم بحران در اقتصاد جهانی/34
رشد اقتصادی ایران در سال 2021 مثبت می‌شود/38
اقتصاد جهان 4/7 درصد در 2020 کوچک می‌شود/39

مدیریت: ■
نحوه مدیریت کارمندان از راه دور/40

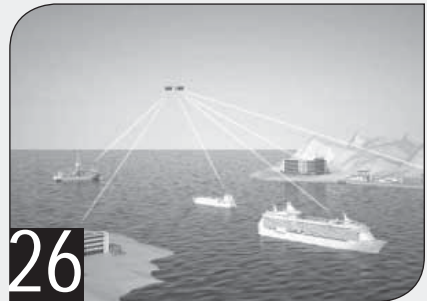
خواندنی‌ها: ■
کشتی جنگی بشقاب‌پرنده‌ای؛ عجیب‌ترین پروه نیروی دریایی امپراتوری روسیه/42
ساخت زیردریایی لوکس توسط ایتالیایی‌ها/44
وحشت قتل‌عام وبا و طاعون در ایران/46

گوناگون: ■
8 روش مؤثر برای افزایش خودباوری و اعتمادبه‌نفس/48
100 شغل جدید دنیا در 20 سال آینده را بشناسید/50

معرفی کتاب: ■
سازمان بین‌المللی دریانوردی در بستر کنوانسیون حقوق دریاها/52
خبرها/53
بخش انگلیسی



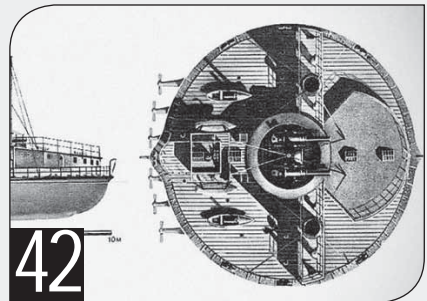
12



26



32



42



48



پناهجویان کشتی شکسته

s.kazemi@asiaclass.org

«در داخل اتاقک، حماقت موج می‌زد؛ حماقت انسان‌هایی ترسو که شهامت نداشتند با مرگ روبرو شوند و در آخرین لحظات دست به دامن نیروهایی ماورایی شده بودند؛ مثل گراز نعره می‌کشیدند و امیدهایشان را در آن دعاها و نواهای ترسناک می‌جستند. در آن لحظات همه چیز پوچ پوچ بود؛ در ناخودآگاهم و در اعماق وجود و ذهنم و هر آنچه مرا شکل داده بود، در پی نیرو یا رگه‌ای از خداآوری یا نوعی نیروی ماورایی می‌گشتم. اما هیچ چیز دستم را نگرفت. برای لحظاتی در عمیق‌ترین جای وجودم دست به جست‌وجویی بزرگ زدم تا بلکه چیزی خداگونه بیابم و به آن چنگ بزنم، اما هیچ نیافتم جز خودم و یک احساس پوچی بزرگ و خوشایند. احساسی ناب از جنس بیهودگی؛ چیزی شبیه به خود زندگی و عین زندگی. شگفتی احساس تازه‌ام به من شهامتی داد که سیگاری روشن کنم و آخرین پک‌ها را روانه ریه‌ها و روده‌هایی کنم که بی‌اهمیت‌ترین چیزهای تنم بودند. مرگ را پذیرفته بودم. مرگ با این که عظمتی به اندازه خود زندگی دارد، بسیار ساده اتفاق می‌افتد؛ پوچ و بیهوده؛ درست مثل خود زندگی. اشتباه است خیال کنیم مردن ما با مردن میلیاردها انسان دیگری که تا به حال مرده‌اند و از این پس نیز خواهند مرد خیلی متفاوت است.» (برگرفته از کتاب "هیچ دوستی به جز کوهستان"، نوشته بهروز بوچانی، نشر چشمه)

بهرروز بوچانی، فارغ‌التحصیل دانشگاه تربیت مدرس، روزنامه‌نگار کرد ایرانی است که در سال ۲۰۱۳ تصمیم گرفت ایران را ترک کند و از راه دریا راهی استرالیا شود. او نخست به اندونزی سفر کرد و پس از مدتی با قایق راه استرالیا را در پیش گرفت. در تلاش نخست قایق سوراخ شد و خطر غرق شدن تهدیدش کرد. اما او نجات یافت و برای بار دوم همان راه را برای رسیدن به استرالیا پیمود. این بار گارد ساحلی استرالیا او و همراهانش را بازداشت و راهی پناهگاه پناهجویان در جزیره مانوس کرد که در واقع زندان استرالیا برای پناهجویان غیرقانونی است.

کتاب "هیچ دوستی به جز کوهستان" نوشته بهروز بوچانی حکایت سفر نویسنده به مقصد استرالیا، دستگیری‌اش و البته امتناع دولت استرالیا از صدور مجوز برای ورود وی به خاک استرالیا و در نهایت شش سال اقامت او در اردوگاه مانوس است. او کتاب را به صورت فایل از طریق پیام‌رسان واتس‌آپ برای دوستش در استرالیا ارسال و دوستش متن فارسی وی را به انگلیسی ترجمه و منتشر کرد. کتابی که در سال ۲۰۱۹ جایزه ملی بیوگرافی استرالیا را از آن نویسنده خود کرد. هیأت داوران این کتاب را «داستانی با اهمیت و عمیق و شاهی بر این مدعا دانستند که نوشتن راهی قدرتمند در راه مقاومت است.»

در نهایت این دولت نیوزلند بود که در سوم مردادماه امسال با اعلام موافقت خود با اعطای پناهندگی به او، به هفت سال سرگردانی بهروز بوچانی پایان داد.

بر اساس آخرین آمارها تعداد مهاجران بین‌المللی در سال ۲۰۱۹ به ۲۷۲ میلیون نفر رسیده که ۵۱ میلیون نفر نسبت به سال ۲۰۱۰ افزایش داشته است. طبق آخرین برآوردهای سازمان ملل متحد، در حال حاضر

در سال ۲۰۱۹ از لحاظ منطقه‌ای، اروپا میزبان بیشترین تعداد مهاجران بین‌المللی و پس از آن آمریکا، شمالی و سپس شمال آفریقا و آسیای غربی هستند، به طوریکه تقریباً نیمی از تعداد مهاجران بین‌المللی تنها در ۱۰ کشور اقامت دارند. همچنین کشورهای هند، مکزیک، چین، روسیه و سوریه به ترتیب بیشترین تعداد جوامع دور از وطن را تشکیل می‌دهند.

بحران کرونا هرچند در ابتدا باعث کاهش عبور غیرقانونی مرزی و مهاجرت در سطح جهان شده بود، اما تأثیرات این بحران بر وضعیت امنیتی و اقتصادی کشورهای فقیر و عمدتاً درگیر منازعه، بار دیگر باعث تحرکاتی رو به افزایش در این زمینه شده است. یکی از خطرناک‌ترین و پرترددترین معابر مهاجرت غیرقانونی، دریای مدیترانه است که همچنان به عنوان بزرگ‌ترین قتلگاه پناهجویان در جهان به شمار می‌رود. در سال ۲۰۱۹ حدود یک هزار و ۲۰۰ نفر از پناهجویانی که از آفریقا به مقصد اروپا سوار بر قایق قصد عبور از این دریا را داشته‌اند هرگز به مقصد نرسیده و بر اثر حوادث دریایی جان خود را از دست داده‌اند. این پناهجویان که از طریق سواحل لیبی اقدام به این کار می‌کنند، از کشورهای مختلف آفریقا از جمله غرب این قاره هستند. بر اساس گزارش سازمان بین‌المللی مهاجرت (IOM)، ۶۳ درصد از پناهجویان در لیبی از اتباع کشورهای واقع در جنوب صحرای آفریقا، ۲۹ درصد از شمال آفریقا و هشت درصد آنها از خاورمیانه و کشورهای آسیایی هستند. در همین حال لیبی یکی از خطرناک‌ترین کشورها برای پناهجویان به شمار می‌رود. برآوردهای سازمان ملل حاکی است دست کم ۴ هزار و ۲۰۰ نفر از پناهجویان در زندان‌های لیبی به سر می‌برند و هر روزه شاهد شکنجه، برده‌کشی و فشارهای فیزیکی و روانی هستند. سازمان‌های حقوق بشری پیشتر بارها در مورد وضعیت نابسامان پناهجویان و موارد متعدد نقض حقوق بشر در لیبی هشدار داده‌اند. به گفته یک عضو سازمان پزشکان بدون مرز، به محض این که فردی خارجی در خیابان‌های این کشور از سوی گروه‌های شبه‌نظامی شناسایی شود، بلافاصله برده شده و به ادارات مربوطه و یا اردوگاه‌های نگهداری پناهجویان تحویل داده می‌شود. این در حالی است که بیشتر پناهجویان را زنان و کودکان تشکیل می‌دهند.

بر اساس آمار منتشر شده توسط سازمان بین‌المللی مهاجرت، تعداد مهاجران وارد شده به دریای مدیترانه در سال ۲۰۱۵ بیش از یک میلیون نفر بوده که از بین آنها ۳ هزار و ۷۶۰ نفر کشته و یا مفقود شده‌اند. این آمار در سال ۲۰۱۸ حاکی از ورود نزدیک به ۱۱۷ هزار مهاجر به دریای

مدیرانه با بیش از ۲ هزار و ۲۰۰ کشته و مفقود بوده که در عین حال که حاکی از کاهش قابل ملاحظه تعداد پناهجویان بوده اما متأسفانه بیانگر افزایش ۵۰۰ درصدی مرگ و مفقودی نسبت به تعداد مهاجرین در بازه سه ساله ۲۰۱۸-۲۰۱۵ می‌باشد.

سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) خواستار توجه بیشتر در مورد مهاجرت غیرایمن از طریق دریا در شناورهای غیراستاندارد و غیرقابل اطمینان و البته پرازدحام شده تا در نهایت جان کمتری از پناهجویان از دست برود. از این رو، به منظور تأمین ایمنی جان پناهجویان در دریا و مسایل مرتبط با جستجو و نجات مترتب بر مهاجرت ناامن از طریق دریا، IMO ضمن درخواست برای اقدام هماهنگ جامعه بین‌المللی برای مقابله با این پدیده، با سازمان‌های همکار خود در سازمان ملل متحد و سایر ارگان‌های بین‌المللی ضمن ایجاد یک پایگاه اطلاعات مشترک، به تدوین و نشر راهنماهای مربوط به ناخدایان، شرکت‌های کشتیرانی و دولت‌ها اقدام کرده است.

همچنین در پی انتشار راهنمای نجات مهاجران و پناهجویان در دریا در سال ۲۰۰۶ و به‌روز شده آن در سال ۲۰۱۵ که بطور مشترک توسط IMO، اتاق بین‌المللی کشتیرانی (ICS) و آژانس پناهندگان سازمان ملل متحد (UNHCR) که به ۶ زبان زنده دنیا در دسترس جامعه دریایی قرار گرفت، در سال ۲۰۱۶ نیز سازمان بین‌المللی دریانوردی با انتشار بخشنامه‌ای که در کمیته ایمنی دریانوردی (MSC) تهیه شده، توصیه‌هایی را برای جلوگیری از اقدامات نایمن در ارتباط با قاچاق انسان، حمل‌ونقل پناهجویان و مهاجران از طریق دریا بهمراه نحوه گزارش‌دهی حوادث مهاجران در دریا و آمار و اطلاعات قاچاقچیان و کشتی‌های مشکوک ارائه کرده است.

فرار مغزها، مهاجرت، پناهندگی، قاچاق انسان، بردگی مدرن، آوارگی، کار سیاه، و غیره همگی واژگانی است که در کمتر از نیم قرن اخیر برای بشر معنا یافته و چه بسا با شیوع بیماری کرونا و رکود اقتصادی ناشی از آن، ضمن تشدید آنها، جهان با پدیده‌های جدیدتری نیز روبرو شود. اما آنچه مشخص است تا زمانی که نابرابری جهانی و بطور مشخص اختلاف سرانه درآمد، امید به زندگی، توسعه انسانی، اشتغال و رفاه اجتماعی بین کشورهای در حال توسعه و کشورهای پیشرفته وجود داشته باشد و تا وقتی که آتش جنگ‌ها و منازعات سیاسی، مذهبی و منطقه‌ای بخصوص در خاورمیانه و شمال آفریقا شعله‌ور باشد، معضلاتی نظیر مهاجرت‌های غیرقانونی و قاچاق انسان در معبرهای بین‌المللی نظیر آبراهه‌ها و مسیرهای دریایی ریشه‌کن نخواهند شد. جایی خواندم که مهاجرت یعنی انتخاب «آرامش داشتن و دلتنگ بودن» به جای «آرامش نداشتن و کنار خانواده بودن»؛ و این بی‌رحمانه‌ترین تصمیمی است که یک انسان مجبور به گرفتن آن است البته با یک پایان مشترک: حسرتی پنهان از آن نداشته !!!



لیست‌های سفید، خاکستری و سیاه

Effective from 1 July 2020

"White List"

رتبه	پرچم	بازرسی‌ها 2017-2019	توقیف‌ها 2017-2019
1	United Kingdom	1,072	10
2	Norway	1,621	19
3	Bahamas	2,124	27
4	Netherlands	2,960	40
5	Denmark	1,300	16
6	Marshall Islands	4,481	69
7	Singapore	2,014	29
8	Hong Kong, China	1,973	31
9	Japan	154	0
10	Bermuda (UK)	223	1
11	Germany	580	7
12	Cayman Islands (UK)	487	6
13	Liberia	4,288	88
14	Sweden	310	3
15	France	304	3
16	Isle of Man (UK)	620	10
17	Malta	4,652	110
18	Belgium	226	2
19	Italy	1,030	21
20	Greece	822	17
21	Gibraltar (UK)	663	14
22	Cyprus	1,084	56
23	Ireland	143	1
24	Luxembourg	207	3
25	Turkey	883	25
26	Portugal	1,098	33
27	Barbados	396	10
28	Croatia	111	1
29	Finland	447	13
30	Antigua and Barbuda	2,345	93
31	Faroe Islands, DK	251	7
32	Latvia	95	1
33	China	149	3
34	Spain	149	3
35	Philippines	144	3
36	Panama	6,232	323
37	Russian Federation	1,258	59
38	Estonia	86	1
39	Lithuania	109	2
40	United States	225	8
41	Korea, Republic of	73	1

پرچم در «لیست خاکستری» و ۱۳ پرچم در «لیست سیاه» قرار دارند. در لیست سال ۲۰۱۸ تعداد پرچم‌ها ۷۳ بود که ۴۱ پرچم در «لیست سفید»، ۱۸ پرچم در «لیست خاکستری» و ۱۴ پرچم در «لیست سیاه» بودند.

تحت پرچم غفلت نوزند تا با خطر سقوط به «لیست سیاه» در سال آینده مواجه نشوند. در لیست‌های «سفید»، «خاکستری» و «سیاه» سال ۲۰۱۹، تعداد ۷۰ پرچم ثبت شده‌اند که از این تعداد ۴۱ پرچم در «لیست سفید»، ۱۶

گزارش تفاهم‌نامه پاریس (Paris) (MOU) در مورد عملکرد سازمان‌های مورد تأیید و کشورهای صاحب پرچم در سال ۲۰۱۹

کمیته تفاهم‌نامه پاریس (Paris MoU) نتایج بازرسی‌های سال ۲۰۱۹ را تأیید و لیست جدید عملکرد کشورهای صاحب پرچم (Flag States) و سازمان‌های به رسمیت شناخته شده (Recognized Organizations) را منتشر کرد. لیست‌های مذکور از اول ماه ژوئیه سال ۲۰۲۰ جاری می‌باشند.

لیست‌های «سفید»، «خاکستری» و «سیاه» طیف کاملی از پرچم‌های با کیفیت مطلوب تا پرچم‌های با عملکرد ضعیف با ریسک بالا یا بسیار بالا را پوشش می‌دهد. لیست‌ها بر اساس تعداد کل بازرسی‌ها و توقیف‌ها طی یک دوره متوالی ۳ ساله برای پرچم‌های با حداقل ۳۰ بازرسی در دوره مزبور تهیه شده است.

«لیست سفید» معرف پرچم‌های با سابقه ثابت عملکرد مطلوب می‌باشد. پرچم‌های با عملکرد متوسط در «لیست خاکستری» نمایش داده شده‌اند. وجود آنها در این لیست می‌تواند انگیزه‌ای باشد تا با بهبود وضعیت خود به «لیست سفید» وارد شوند. همچنین پرچم‌هایی که در ردیف‌های پائین «لیست خاکستری» قرار دارند باید دقت کنند و از کنترل کشتی‌های

Effective from 1 July 2020

"Grey List"

رتبه	پرچم	بازرسی‌ها 2017-2019	توقیف‌ها 2017-2019
42	Morocco	65	1
43	Saudi Arabia	57	1
44	Poland	87	3
45	Algeria	84	3
46	Curacao	70	3
47	Thailand	31	1
48	Kazakhstan	41	2
49	Lebanon	66	4
50	Azerbaijan	62	4
51	Iran, Islamic Republic of	125	9
52	Switzerland	76	6
53	India	59	5
54	Vanuatu	260	20
55	Egypt	45	4
56	Saint Vincent and the Grenadines	458	37
57	Tuvalu	46	6

Effective from 1 July 2020

"Black List"

رتبه	پرچم	بازرسی‌ها 2016-2019	توقیف‌ها 2017-2019	سطح خطر
58	Tunisia	38	6	متوسط
59	Cook Islands	379	38	
60	Saint Kitts and Nevis	163	19	
61	Mongolia	49	8	
62	Sierra Leone	362	43	متوسط به بالا
63	Belize	322	43	
64	Palau	221	31	
65	Ukraine	89	15	
66	Tanzania, United Republic of	354	53	
67	Moldova, Republic of	381	57	بالا
68	Togo	492	80	
69	Albania	74	16	
70	Comoros	380	69	

جدول عملکرد سازمانهای مورد تأیید در دوره 2017-2019

سازمان‌های مورد تأیید	تعداد بازرسی‌ها	تعداد توقیف‌ها	سطح عملکرد
American Bureau of Shipping	ABS	6,254	3
DNV GL AS	DNVGL	19,094	16
Lloyd's Register	LR	12,446	14
Nippon Kaiji Kyokai	NKK	8,507	17
Bureau Veritas	BV	11,464	26
RINA Services S.p.A.	RINA	4,865	11
Russian Maritime Register of Shipping	RMRS	2,785	6
Korean Register of Shipping	KRS	1,335	2
China Classification Society	CCS	890	1
Turkish Lloyd	TL	434	0
Polски Rejestr Statkow (Polish Register of Shipping)	PRS	582	4
Phoenix Register of Shipping	PHRS	585	6
Panama Maritime Documentation Services	PMDS	151	0
Croatian Register of Shipping	CRS	163	1
National Shipping Adjuster Inc.	NASHA	231	4
Dromon Bureau of Shipping		616	12
Indian Register of Shipping	IRS	184	4
Isthmus Bureau of Shipping, S.A.	IBS	122	3
Intermaritime Certification Services, ICS Class	ICS	192	5
Macosnar Corporation	MC	136	4
Overseas Marine Certification Services	OMCS	129	4
United Registration and Classification of Services	URACOS	86	3
Maritime Bureau of Shipping	MBS	70	3
International Naval Surveys Bureau	INSB	620	17
Bulgarian Register of Shipping	BRS	240	8
Maritime Lloyd - Georgia	ML	154	7
Mediterranean Shipping Register	MSR	176	8
Venezuelan Register of Shipping	VRS	107	6
Shipping Register of Ukraine	SRU	421	18
Other	OTHER	447	19
International Register of Shipping	IS	208	13
Panama Shipping Registrar Inc.	PSR	101	8

چندین سال است که کمیته تفاهمنامه پاریس بر عملکرد سازمان‌های مورد تأیید که به نیابت از جانب کشورهای صاحب پرچم مسئولیت انجام بازرسی‌های قانونی را بر عهده دارند نظارت دارد. برای محاسبه عملکرد این سازمان‌ها از فرمول محاسبه عملکرد کشورهای صاحب پرچم استفاده می‌شود. حداقل ۶۰ بازرسی برای هر سازمان مورد تأیید لازم است تا عملکرد آن سازمان در لیست وارد شود. ۳۳ سازمان مورد تأیید در لیست سال ۲۰۱۹ دیده می‌شود. در مقایسه با سطح عملکرد سازمان‌های مورد تأیید در سال گذشته، عملکرد این سازمان‌ها مشابه سال گذشته بوده است و ۳ سازمان در وضعیت عملکرد خیلی پایین قرار دارند.

منبع: سایت تفاهمنامه پاریس
مترجم: ژاله صداقتی منور



بزرگ جهان و نقاط حضورشان در سطح جهان را نشان می‌دهد.

به دلیل نیاز متقابل شرکت‌های کشتیرانی و بنادر این فرآیند با سرعت پیش رفت. از سوی دیگر، از آنجا که بسیاری از این بنادر پسرکرانه مشترکی را پوشش می‌دهند، به رقابت با یکدیگر پرداختند و بنابراین بندری می‌توانست موفق باشد که امکانات بیشتری برای جذب این شرکت‌ها فراهم کند. با ادامه این همکاری شرکت‌های کشتیرانی و بندرداران به هم نزدیک شده و به سرمایه‌گذاری مشترک با یکدیگر (به‌عنوان مثال خرید سهام یکدیگر) پرداختند. برای مثال، شرکت مرسک مالک ای‌پی‌ال ترمینالز (APL Terminals) شده و ییلپورت ۲۵ درصد از سهام شرکت CMA CGM را خریده است. حاصل این نزدیکی و روابط پدیده ادغام عمودی در بازار کشتیرانی و بندر را به وجود آورد. به عبارت دیگر، شرکت‌های کشتیرانی که قبلاً با یکدیگر ادغام می‌شدند (ادغام افقی) اکنون با پیوستن به بنادر ادغام عمودی را شکل داده‌اند تا کل زنجیره تأمین را در نظر بگیرد.

ادغام شرکت‌های کشتیرانی، بازاری انحصاری به وجود آورده که در آن بیش از ۹۰ درصد بازار در اختیار ۱۰ شرکت بزرگ جهان قرار گرفته است (جدول ۲).

این سیستم در دنیا اجراء شد و ساختار مالکیت تغییر کرد و در حال حاضر بنادر دنیا در اختیار ۱۰ شرکت بزرگ است، که این شرکت‌ها هرکدامشان با کشتیرانی‌ها به نوعی روابط نزدیک دارند (یا سهامدار یکدیگر هستند یا قراردادهای ویژه دارند) و از این طریق توانستند شبکه ویژه‌ای را ایجاد

دو پارادایم در مدیریت بنادر

مرضیه ناظمزاده



دکترای اقتصاد حمل‌ونقل از دانشگاه آنتورپ بلژیک

منطقه‌ای دیده می‌شوند. از سوی دیگر، در تعاریف مدرن، بنادر هم مقر و هم نقطه بازرگانی هستند. به این معنی که هم سرویس‌شان قابل فروش است و هم خودشان محصولی برای فروش هستند. بعد از فروپاشی اتحاد جماهیر شوروی، فلسفه آنگلساکسون در این کشورها بسیار مورد توجه قرار گرفت و بنداری که به صورت بازرگانی قابل اداره کردن نبودند، بسته شدند و آنهایی که سوددهی داشتند برای خصوصی‌سازی به بازار ارائه شدند.

اما یکی از نکات بسیار مهم در اداره بندر در نقش یک بنگاه تجاری سودآور، ورود سرمایه‌گذاری تخصصی به این بخش است. یک سرمایه‌گذار غیرمتخصص معمولاً نمی‌تواند سود کلانی را از عملیات بندری به دست آورد؛ زیرا فشار زیادی از طرف زنجیره‌های تأمین به منظور کاهش هزینه‌های بندری و دریایی وجود دارد. ماهیت تخصصی بودن سرمایه‌گذاران بندری به روابطشان با شرکت‌های کشتیرانی و همچنین صنایع مختلفی که از صنعت کشتیرانی استفاده می‌کنند، بازمی‌گردد. شرکت‌های تخصصی بندردار در دو حوزه سرمایه‌گذاری و انجام عملیات بندری فعالیت می‌کنند و با این دو مشخصه شکل گرفته‌اند.

با این رویکرد، بزرگ‌ترین شرکت‌های سرمایه‌گذار تخصصی جهان به وجود آمدند و توسعه پیدا کردند و در حال حاضر هر کدام از این شرکت‌ها صاحب تا حدود ۱۰۰ بندر و ترمینال در سراسر دنیا هستند. جدول یک لیست ۱۰ بندردار

در یک دسته‌بندی کلی دو نوع فلسفه در مدیریت بنادر وجود دارد: «فلسفه آنگلساکسون» و «فلسفه کانتیننتال» یا فلسفه اروپایی که اغلب با عنوان کانتیننتال از آن یاد می‌شود.

فلسفه آنگلساکسون معتقد است، بندر باید به صورت یک واحد بازرگانی اداره شود، که این موضوع منجر به خصوصی‌سازی می‌شود. تعداد زیادی از بنادر انگلستان در دهه ۱۹۹۰ خصوصی‌سازی را آغاز کردند. آن دسته از بندری که قادر به ادامه فعالیت اقتصادی خود و قابل فروش بودند، به بخش خصوصی منتقل شدند و بندری که از کاروان خصوصی‌سازی عقب ماندند (مانند بندر لیورپول یا بندر بزرگ منچستر) به فعالیت خود خاتمه دادند. اینکه چرا فلسفه فروش بنادر و واگذاری آنها فرم گرفت به این واقعیت بازمی‌گردد که بنادر، اساساً بنگاه‌های دریافت‌کننده سوپسید بودند و جزئی از زیرساخت عظیمی که به‌رغم پتانسیل سوددهی، فاقد بازده مالی بودند و از این رو واگذاری به بخش خصوصی به عنوان بهترین راه‌حل در نظر گرفته شد.

فلسفه کانتیننتال (اروپایی) این امر را در نظر می‌گیرد که بندر را باید در قالب عاملی در جهت توسعه منطقه‌ای و کشوری دید. بنابراین اختصاص یارانه دولتی به آن در این قالب قابل توجیه است. در این چارچوب، بنادر معمولاً به صورت خصوصی اداره نمی‌شوند و به عنوان بخشی از توسعه

کنند. ۱۰ شبکه اصلی حمل و نقل جهانی، شامل بنادر و شرکت‌های متفاوت با مالکیت یکسان هستند. این واقعیت نکته جالب توجهی را در خصوص حمل و نقل دریایی برجسته می‌سازد و آن حجم عظیم منابع و نقدینگی موجود در این صنعت است که متعلق به تعداد محدودی از مالکان (شرکت‌های کشتیرانی و بنادر محدود) است.

در چنین محیط کسب و کار و پس از کرونا که حدود ۳۰ درصد از تجارت جهانی کاهش یافته، تمامی بنادر تحت تأثیر قرار گرفته‌اند. تأثیر کوتاه‌مدت آن روی بنادر بزرگ مانند سنگاپور، شانگهای در آسیا، روتردام، آنتورپ و هامبورگ در اروپا و لس آنجلس در آمریکا به طور قطع و یقین بیشتر خواهد بود. اما در بلندمدت، همانند

بازار کانتینری، که در آن توسعه‌های تکنولوژیک به شدت کاهش خواهند یافت، به دلیل بستگی و روابط نزدیک این دو بخش با یکدیگر، توسعه‌های مربوط به بنادر هوشمند و زیرساخت‌های الکترونیکی و توسعه ساختارهایی که زنجیره تأمین را حمایت می‌کنند کاهش یافته و به تعویق خواهند افتاد.

قطعاً بنادر توسعه‌های فیزیکی خود را نیز محدود خواهند کرد. به عنوان مثال، بندر روتردام برنامه‌های گسترش فضایی خود را متوقف می‌کند. سرمایه‌گذاری در پسرانه‌ها کاهش یافته و آن چیزی که تا ۲۰۲۳ شاهد آن خواهیم بود، تعویق سرمایه‌گذاری‌های بنادر چه در قالب زیرساخت‌های فیزیکی و چه در توسعه‌های تکنولوژیک (عمدتاً ساخت و توسعه بنادر هوشمند) خواهد بود.

منبع: روزنامه دنیای اقتصاد-۱۳۹۹/۳/۱۱

جدول ۲- بزرگ‌ترین شرکت‌های کشتیرانی دنیا، به ترتیب حجم عملیات سالانه

ردیف	نام شرکت	تاسیس	تعداد کشتی	عملیات سالانه (TEU) (میلیون)
۱	مرسک APM Maersk	۱۹۰۴ دانمارک	۷۱۱	۴۰
۲	MSC	ایتالیا ۱۹۷۰	۵۲۴	۳
۳	Cosco	چین ۱۹۶۱	۴۶۱	۲/۸
۴	CMA-CGM	فرانسه ۱۹۷۸	۵۰۵	۲۶
۵	Happag Lloyd	آلمان ۱۹۷۰	۲۳۱	۱۶
۶	ONE (Ocean Network Express)	ژاپن ۲۰۱۷	۲۱۷	۱۵
۷	Evergreen Line	چین ۱۹۶۸	۲۰۳	۱۲
۸	Yang Ming Marine Transport	تایوان ۱۹۷۲	۹۶	۰/۶۲۷
۹	Hyundai Merchant Marine	کره جنوبی ۱۹۷۶	۷۲	۰/۴۲۷
۱۰	PIL Pacific International Line	سنگاپور ۱۹۶۷	۱۲۸	۰/۴۲۰

جدول ۱- خلاصه‌ای از مشخصات ۱۰ شرکت بزرگ بندردار و سرمایه‌گذار تخصصی

ردیف	شرکت	سرزمین اصلی	گسترده‌گی جهانی شبکه
۱	CMPH	هنگ کنگ	۳۶ بندر در ۱۸ کشور و منطقه جهان، فرانسه، ترکیه، جیبوتی، توگو، نیجریه، سریلانکا
۲	HWL/ Hutchison Port Holdings (HPH)	هنگ کنگ	از سال ۱۹۹۴، HPH در بنادر استراتژیک ۲۶ کشور در سراسر آسیا، خاورمیانه، آفریقا، اروپا، آمریکا و استرالیا حضور یافته است. در سال ۲۰۱۴ شبکه جهانی HPH شامل ۳۱۹ اسکله در ۵۲ بندر بوده است.
۳	PSA International	سنگاپور	سنگاپور، ویتنام، تایلند، اندونزی، چین، کره جنوبی، ژاپن، هند، عربستان سعودی، بلژیک، ایتالیا، پرتغال، ترکیه، لهستان، آرژانتین، پاناما، کلمبیا، کانادا، آمریکا
۴	APM Terminals	دنهایک، هلند	
۵	DP World	دبی	۴۲ بندر، لندن (انگلیس)، ساوتهمپتون (انگلیس) آنتورپ (بلژیک)، کنستانتا (رومانی)، تاراگونا (اسپانیا)، یاریکا (ترکیه)، فوس (فرانسه)، لوهاور (فرانسه)، گرمزهایم (آلمان)، مانهایم (آلمان)، اشتوتگارت (آلمان)، قبرس (لیما سول)، روتردام (هلند) سوختا (مصر)، جدّه (عربستان سعودی)، دوراله (جیبوتی)، الجزایر (الجزایر)، جنجن (الجزایر)، بربرا (سومالی)، کیکالی (رواندا)، مایبوتو (موزامبیک)، داکار (سنگال) بوتوس آیرس (آرژانتین)، سانتوس (برزیل)، پرنس روهرت (کانادا)، ونکوور (کانادا)، سنت جان، نیوبرانزویک (کانادا)، کانوکدو (جمهوری دومینیکن)، کالاتو (پرو)، پاراماریبوا (سورینام) بریزبن، فرمتاله، ملبورن، سیدنی (استرالیا)، لاثم چیانگ (تایلند)، پوزان، یانتای (کره جنوبی)، سی تی تیری (هنگ کنگ)، چینگ دائو، تیانجین (چین)، مانیلا (فیلیپین)، هوشی مین سیتی (ویتنام)، سورابایا (اندونزی) موندرا، ناواشوا، چنای، کوچین، ویزاکا (هند)، کراچی (پاکستان) مینا رشید، بندر جبل علی، ترمینال ۳ جبل علی (دبی)
۶	International Container Terminal Services (ICTSI)	مانیل، فیلیپین	۳۲ ترمینال، ۱۹ کشور، فیلیپین (۱۰)، اندونزی (۲)، پاکستان، استرالیا، غنا (۲)، برزیل، اکوادور، کلمبیا، آرژانتین، مکزیک (۲)، هندوراس، لهستان، گرجستان، کرواسی، ماداگاسکار، نیجریه، کنگو، عراق
۷	Shanghai International Port Group	شانگهای، چین	هاکاتا، ناگويا (ژاپن)، میامی، جوجیا، سیاتل (آمریکا)، بارسلونا (اسپانیا)، بوزران (کره جنوبی)، روتردام (هلند)، هامبورگ (آلمان)، لندن (انگلیس)
۸	Yilport Holdings	ترکیه	ترکیه (۴)، نروژ، سوئد (۲)، پرتغال (۷)، اسپانیا (۲)، مالتا، اکوادور، پرو
۹	Terminal Investment Ltd	ژنو، سوئیس	بلژیک، فرانسه (۲)، آلمان، لیتوانی، روسیه، هلند، رژیم اشغالگر قدس، ایتالیا، ایوری ساحل، پرتغال، اسپانیا (۲)، توگو، ترکیه (۳)، کانادا، آمریکا (۸)، آرژانتین، باهاماس، برزیل (۳)، پاناما، پرو، چین، هند، عربستان، سنگاپور
۱۰	Cosco Shipping Ports (CS)	هنگ کنگ، ۱۹۹۴	با بنادر سیاتل، بارسلونا، ناگويا و بنادر دیگری شریک است. همچنین با Cosco Shipping Holdings برای خرید اپراتور هنگ کنگ (Orient Overseas (International) Ltd شریک شده است.

پیش به سوی انحصار

رضا میرمیران

دکترای اقتصاد حمل و نقل دریایی

بازار کشتیرانی کانتینری از دو بازار دیگر صنعت کشتیرانی (تانکرها و فله برها) متفاوت است. در این بازار تقاضای مشتق شده عامل محرک نبوده و کشتیرانی کانتینری به جزئی از پروسه تولید جهانی بدل گشته است. ساختار اقتصادی بازار کشتیرانی کانتینری نیز با دو بخش دیگر کشتیرانی متفاوت بوده و هزینه‌های این بازار عمدتاً به هزینه ثابت تبدیل شده‌اند. کشتی‌ها در این بازار برنامه سفر هفتگی منظم دارند و فارغ از تکمیل یا خالی

بودن ظرفیت، ملزم به ارائه خدمات مطابق برنامه از پیش اعلام شده هستند. از این رو عواملی مانند شیوع کرونا این بازار را بیشتر از دو بازار دیگر تحت تأثیر قرار داده است زیرا در نبود یا کاهش تقاضا کشتی‌های نفتکش و فله بر می‌توانند فعالیت خود را متوقف کرده و هزینه‌های خود را کاهش دهند، در حالی که کانتینری‌ها مثلاً از سال پیش زمان حرکت از بنادر مبدأ و زمان رسیدن به بنادر مقصد را اعلام کرده‌اند.

این بخش از بازار کشتیرانی ساختاری فنی و پیچیده داشته و قسمت بسیار مهمی از زنجیره تأمین به حساب می‌آید. کشتیرانی کانتینری عمدتاً مسئولیت حمل و نقل کالای تمام شده را به

عهده دارد. از آنجا که کشتیرانی کانتینری قسمت عمده‌ای از زنجیره تأمین است، تکنولوژی‌های پیشرفته مدیریت اطلاعات در این بخش از کشتیرانی اعمال می‌شود و این بازار از نظر کاربرد تکنولوژی و مدیریتی بسیار پیشرفته است.

مبدأ بیشتر کالاهای حمل شده کانتینری چین است و معمولاً اغلب کشتی‌های کانتینری بزرگ از مبدأ چین حرکت کرده و شبکه‌هایی که شکل می‌دهند، شامل چین و آسیای جنوب شرقی (مبدأ) و اروپا و سپس آمریکا (مقصد) است.

در چند سال گذشته تغییرات شگرفی در این بخش از بازار کشتیرانی ایجاد شده است: سازنده‌ها به شرق آسیا رفته‌اند و از بازارهای اصلی (آمریکا



در جهان شکل گرفته است.

شرکت‌های کشتیرانی که در این بخش کار می‌کنند، اساساً امکانات لجستیک را نیز باید فراهم کنند، زیرا این بخش از صرف خدمات کشتیرانی فراتر رفته و باید خدمات خانه به خانه ارائه دهد. این موضوع هزینه‌های این بخش را افزایش داده است. کشتی‌های بزرگ نیز هزینه‌های زیادی داشته و تأمین بار و تقاضای این کشتی‌ها به طور مستمر و کامل تقریباً برای یک شرکت غیرممکن است. از این رو، شرکت‌های فعال در این بازار در قالب اتحادیه‌ها (Alliance) ادغام شدند تا از یکسو به ارائه خدمات هفتگی منظم در این شبکه‌ای که شکل داده‌اند بپردازند و از سوی دیگر هزینه‌های خود را کاهش دهند.

پس ساختار عملیاتی این بازار بر مبنای اتحادیه‌ها و ادغام است، شرکت‌ها با هم رقابت دارند، ولی بسیار محدود و عمدتاً با یکدیگر همکاری می‌کنند. پس رکن اساسی فعالیت و موفقیت یک شرکت در این قسمت از بازار کشتیرانی داشتن امکانات وسیع لجستیکی و پیوستن به اتحادیه‌هاست. ادغام یا تشکیل همکاری مشترک (Joint Venture) افقی - ادغام شرکت‌های کشتیرانی - به منظور دستیابی به صرفه‌های ناشی از مقیاس و تشکیل همکاری مشترک (Joint Venture) عمودی - ادغام شرکت‌های کشتیرانی با بنادر - در بنادر و منابع لجستیکی به منظور دستیابی به تسهیلات لجستیکی صورت می‌گیرد.

حالا کل این سیستم در خدمت بازار مصرفی است و بعد از اینکه این بازار مصرفی تحت تأثیر هیجانات قرار می‌گیرد، بلافاصله تأثیرات آن در حمل‌ونقل کانتینری منعکس می‌شود. به عبارت دیگر هر نوع تغییر یا هیجانی که در بازار مصرف اتفاق بیفتد، در این قسمت به طور کامل قابل رؤیت خواهد بود. ساختار این صنعت طی سال‌های گذشته شاهد تغییرات بسیاری بوده است به گونه‌ای که ظرف ۱۵ سال گذشته شرکت‌های کشتیرانی عمده از میان رفته‌اند و تبدیل به شرکت‌های بزرگ‌تر و با تعداد کمتر شده‌اند، به گونه‌ای که ۹۰ درصد بازار در اختیار ۹ و ۹۵ درصد بازار در اختیار ۱۵ شرکت قرار گرفته است. همانطور که ملاحظه می‌شود در سال ۲۰۱۹ شرکت ONE که خود از ادغام MOL، NYK و K Line به وجود آمده وارد بازار شده و تعداد شرکت‌های فعال در بازار در این سال از ۱۵ به ۱۱ رسیده است.

ارزش کالاهای حمل شده در این بازار حدود ۵ تریلیون دلار است در حالی که درآمد شرکت‌ها

به قیمت حمل‌ونقل بستگی دارد. همانطور که گفته شد بازار حمل‌ونقل کانتینری دنیا به بازار انحصاری نزدیک است و این شرکت‌ها همکاری و سرمایه‌گذاری‌های مهمی را با ۱۰ صاحب بنادر بزرگ دنیا انجام می‌دهند. در بخش بنادر نیز حدود ۶۰ درصد بنادر دنیا در دست ۱۰ سرمایه‌گذار اصلی بنادر است که روابط سرمایه‌گذاری چشمگیری با همان ۱۱ شرکت‌های کشتیرانی برتر دنیا دارند که این ساختار نادری است. پس از شیوع کرونا، این ساختار به شدت همگن و ادغام شده که ظرفیت‌های عظیمی را در خود ایجاد کرده بود به شدت تحت تأثیر کاهش تقاضا قرار گرفت، به طوری که طی سه ماه گذشته تا حدود ۴۰ درصد ظرفیت خود به عملیات پرداخته‌اند. این شکاف به وجود آمده ضررهای کلانی را به شرکت‌ها وارد آورده است.

اکنون این شرکت‌ها به دنبال کاهش هزینه‌های فعلی و آینده هستند تا قادر به پرداخت تعهدات خود (به‌عنوان مثال به بانک‌ها) باشند. از این رو و به منظور کاهش هزینه‌های غیرضروری در کوتاه‌مدت کشتیرانی‌ها به محدود کردن سرویس‌شان از نظر تعداد و سایز کشتی پرداخته و در بلندمدت سعی در متوقف ساختن پروژه‌هایی در حوزه‌های عمدتاً مربوط به کاربرد تکنولوژی‌های پیشرفته خواهند داشت.

پروژه‌هایی که در بلندمدت متوقف یا کند خواهند شد در راستای آینده‌نگری و در زمینه تکنولوژی‌های پیشرفته مانند انواع و اقسام سرمایه‌گذاری‌هایی که به عنوان مثال در تحلیل داده، بیگ دیتا، هوش مصنوعی، کاربرد بلاک‌چین و... هستند. به عبارت دیگر سرمایه‌گذاری در زمینه آنچه که ما آن را مدیریت end to end می‌نامیم کاهش خواهد یافت، زیرا ادامه روند جهانی شدن زیر سؤال رفته و بسیاری تحلیلگران اقتصادی و صاحب‌نظران جهان، پایان روند جهانی شدن را پیش‌بینی کرده‌اند.

همین‌طور پروژه‌های عظیم مربوط به کشتی‌های بدون سرنشین (autonomous ship) با قطعیت بیشتری متوقف خواهند شد. با در نظر گرفتن این دو موضوع و این واقعیت که در کشتیرانی بخش کانتینر رهبری کاربرد تکنولوژی را به عهده داشته و عمده سرمایه‌گذاری‌های تکنولوژی در این بخش انجام می‌شد، اکنون شاهد رشد به مراتب آرام‌تر در زمینه تجارت الکترونیک خواهیم بود.

منبع: روزنامه دنیای اقتصاد - ۱۳۹۹/۳/۱۱

نروژ چگونه ثروتمندترین کشور جهان شد؟



زمان از هر چاه نفتی در خلیج فارس روزانه بیش از سه هزار بشکه نفت استخراج می‌شد؛ آن هم با هزینه‌ای به مراتب کمتر.

منابع نفت دریای شمال تا پیش از دهه ۱۹۶۰ کشف نشده بودند. به همین دلیل هم کشور نروژ که بخش زیادی از این سواحل به آن تعلق داشت، کشور ثروتمندی نبود. پیش از جنگ جهانی دوم، مهم‌ترین بخش اقتصاد نروژ، ماهیگیری و کشتیرانی بود که این بخش‌ها امروزه هنوز هم به عنوان یکی از مهم‌ترین بخش‌های اقتصاد نروژ فعال است.

نفت دست‌نخورده دریای شمال

تا قبل از جنگ جهانی دوم، تلاش برای استخراج نفت در سواحل اروپای غربی و دریای شمال کاری بیهوده به حساب می‌آمد؛ زیرا کشورهای زیادی به چنین کاری اقدام کرده و توانسته بودند مخازن نفتی کوچکی بیابند و چاه‌هایی هم حفر کنند.

اما مشکل این بود که از این چاه‌های نفت فقط می‌توانستند روزانه حدود ۱۰۰ بشکه نفت استخراج کنند. این عدد چه به حساب امروز و چه به حساب آن زمان، ناچیز بود؛ زیرا در آن

نروژ یک کشور نفتی است، اما اصلی‌ترین صادرات آن ماهی سالمون است. نفت نروژ تنها ۵۰ سال پیش کشف شد، اما ساختار اقتصاد نروژ که پیش از آن بر ماهیگیری و کشتیرانی بنا شده بود، هنوز هم پابرجا است.

با این‌همه این درآمد نفتی و مدیریت درست آن در نروژ است که این کشور را به ثروتمندترین کشور جهان بدل کرده است. ما در این مقاله می‌خواهیم به این مطلب پردازیم که چگونه نروژ ثروتمندترین کشور جهان شد، اما همسایه جنوبی آن نتوانست چنین ثروتی به هم بزند.



بزرگ‌ترین میدان گازی اروپا

در نیمه اول قرن بیستم کسی فکر نمی‌کرد که دریای شمال محل ارزشمندی برای استخراج نفت باشد. دریای شمال جغرافیای سختی دارد. آب‌وهوای آن سرد و خشن است. بادهای پرسرعت آن باعث ایجاد امواج ۱۵ متری در دریا می‌شود. به همین خاطر حتی انجام تحقیقات برای استخراج نفت نیز در این مناطق سخت و خطرناک بود و از این روی کسی هم از منابع نفتی آنجا خبری نداشت.

حتی در سال ۱۹۵۸ خود دولت نروژ امکان یافتن نفت در دریای شمال را رد کرد؛ اما یک سال بعد یک کشف اتفاقی همه چیز را تغییر داد. در آن زمان شرکت شل در بخش شمالی هلند به دنبال نفت می‌گشت؛ اما هیچ میدان نفتی در این مناطق پیدا نمی‌کرد. با این‌همه شل در یکی از چاه‌های تحقیقاتی که حفر کرده بود یک مخزن گاز طبیعی بزرگ یافت. خود این کشف خیلی مهم نبود.

اهمیت این کشف زمانی افزایش یافت که شل چند چاه دیگر را برای جستجوی نفت حفر کرد و در عوض مخزن‌های گازی دیگری در همان عمق مخزن قبلی کشف کرد.

شل به طور اتفاقی یک میدان گازی عظیم یافته بود. میدان گازی که شل پیدا کرده بود، بزرگ‌ترین میدان گازی اروپا بود که امروزه میدان گازی خرونینگن (Groningen Gas Field) نام دارد. خرونینگن نام همین استان شمالی هلند است که این میدان گازی در آن واقع شده است.

با این‌همه حتی خود کشف این میدان گازی به اندازه «معنای وجود آن» اهمیت نداشت. قضیه این است که زمین‌شناسی این منطقه و دریای شمال مشابه هم هستند؛ بنابراین یافتن گاز طبیعی در هلند به این معنی است که احتمالاً در زیر دریای شمال نفت وجود دارد.

خاورمیانه بر سر چاه‌های نفت باکو و بعد از آن چاه‌های نفت ایران و عراق انجام داد. بریتانیا بعد از ملی شدن صنعت نفت هم شروع به تحریم نفتی ایران کرد و در نهایت به وسیله همکاری با سازمان سیا، دولت محمد مصدق را سرنگون کرده و داستان ملی شدن صنعت نفت ایران را به تاریخ سپرد.

با همین اقدام‌های توسعه‌طلبانه بریتانیا بود که شرکت‌های نفتی بریتانیایی مثل بریتیش پترولیوم (British Petroleum) یا BP و شرکت هلندی-بریتانیایی شل (Shell) بسیار بزرگ شدند.

اهالی نروژ در این دو کار بسیار ماهر بودند. قرن‌ها تجربه و فعالیت اقتصادی اجدادی آنها را در این کارها، آنها را در ماهیگیری و کشتیرانی بسیار ماهر کرده بود.

در سوی دیگر ساحل دریای شمال، بریتانیا مشغول فعالیت‌های عبث خود برای گسترش امپراتوری بریتانیای کبیر بود؛ به همین دلیل بخش نظامی خود را گسترش می‌داد.

بریتانیا در آن زمان بزرگ‌ترین ناوگان نیروی دریایی را داشت و از این روی تشنه نفت بود؛ اما مشکل این بود که بریتانیا منابع نفتی چندانی نداشت. به همین دلیل اولین جنگ نفتی را در



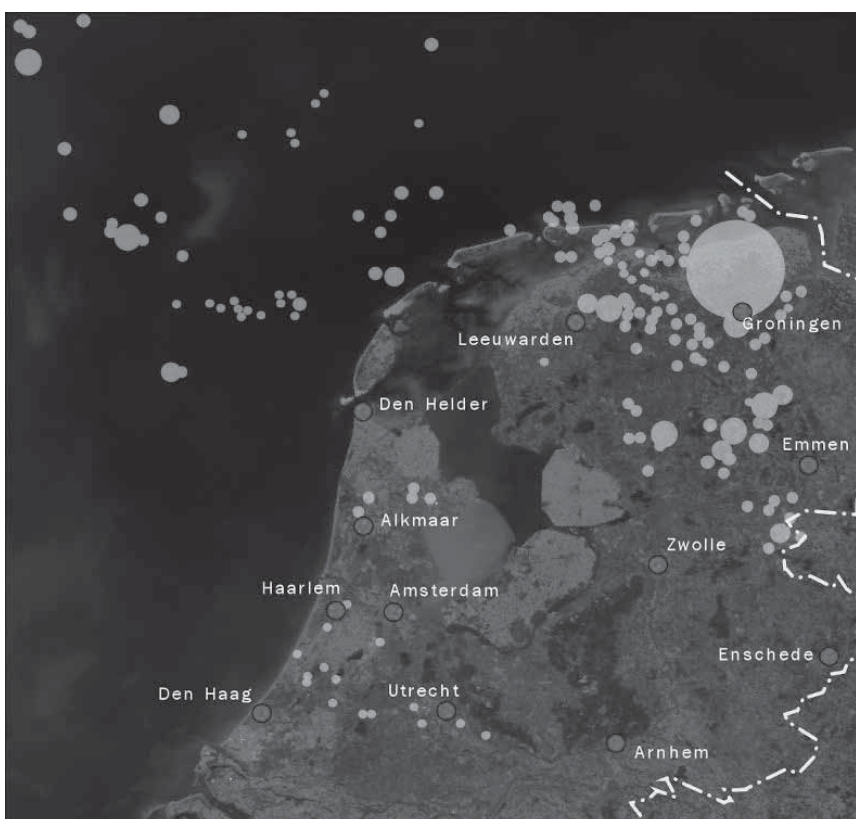
سکوی آلفای میدان نفتی فورتیس بریتانیا

کشف نفت برنت در دریای شمال

پس از این بود که شرکت‌های نفتی در سال ۱۹۶۲ به سرعت عملیات اکتشافی خود را در دریای شمال آغاز کردند. با این‌همه نروژ تا سال ۱۹۶۵ اجازه این عملیات اکتشافی را در مناطق دریایی تحت مالکیت خود به هیچ شرکتی نمی‌داد. البته عجله‌ای هم نداشت. زیرا آب‌وهوای سخت منطقه و فناوری ابتدایی آن زمان، به این معنی بود که حتی اگر هم در این منطقه نفتی پیدا می‌شد، استخراج آن بسیار سخت و کند می‌بود.

هنوز در آن زمان نمی‌دانستند چگونه باید سکوهای نفتی بسازند که بتواند در مقابل بادهایی با سرعت ۱۱۰ کیلومتر در ساعت و امواج ۱۵ متری دریای شمال مقاوم باشد. به همین خاطر بود که کشف و استخراج نفت در این مناطق چندین سال به طول انجامید و با چندین حادثه سخت و تلفات جانی به همراه داشت.

اولین کشف قابل توجه در سال ۱۹۶۹ در مناطق متعلق به نروژ رخ داد که امروزه میدان



نقشه میدان‌های گازی هلند



یکی از سکویهای میدان نفتی اکوفیسک نروژ

نفتی اکوفیسک (Ekofisk Oil Field) نام دارد.

بعد از آن بریتانیا کاملاً اتفاقاً یک سال بعد بزرگ‌ترین میدان نفتی دریای شمال به نام میدان نفتی فورتیس (Forties Oil Field) را کشف کرد.

کشف این دو میدان نفتی که نفت سبک و شیرین برنت از آنها استخراج می‌شود، موهبتی برای این دو کشور بود؛ اما نحوه استفاده دولت‌های بریتانیا و نروژ از این منبع طبیعی باعث ایجاد تفاوت‌های زیادی بین این دو کشور شده است؛ زیرا این کشف نروژ را به ثروتمندترین کشور جهان بدل کرد، اما در بریتانیا اتفاق دیگری رخ داد.

در آن زمان نروژ می‌توانست برای استفاده از این منبع ثروت جدید، صبوری پیشه کند. سیاست آنها، حفظ پایداری سیستم حکومتی، اقتصادی و اجتماعی بود. حزب کارگر که در آن زمان قدرت را در نروژ به دست داشت، یکی از بزرگ‌ترین حزب‌ها از سال ۱۹۷۲ به این سو بود. این همان حزبی است که سیستم رفاه اجتماعی مشهور و همچنین مالیات‌های زیاد این کشور را بنیان گذارده است.

دولت نروژ هیچ لزومی و هیچ عجله‌ای برای استفاده از درآمد نفت برای سرعت بخشیدن به رشد اقتصاد و تضمین بردن انتخابات بعدی را نداشت.

از آن سو برخورد دولت نروژ با بخش خصوصی بسیار تند بود. دولت نروژ به شرکت‌های خصوصی که می‌خواستند در منطقه تحت کنترل نروژ به استخراج نفت بپردازند، تنها اجازه می‌داد که ۵۰ درصد از مالکیت هر چاه نفتی را به داشته باشند. مالک نصف دیگر تمام چاه‌های نفت، دولت نروژ بود.

در سال ۱۹۷۲ دولت نروژ یک گام جلوتر رفت و یک شرکت نفتی با مالکیت کاملاً دولتی به نام استات‌اویل (Statoil) را ایجاد کرد. استات‌اویل مستقیماً با شرکت‌های خصوصی نفتی رقابت می‌کرد. این شرکت بعدها به ایکوینور (Equinor) تغییر نام داد.

با این کار دولت نروژ از دو سو، سود می‌برد. نه تنها از درآمدهای شرکت‌های نفتی خصوصی فعال در منطقه ۷۸ درصد مالیات می‌گرفت بلکه خود نیز مالک بخش زیادی از آن شده بود. اما آنچه واقعاً هوشمندانه‌تر بود، نحوه استفاده از این پول هنگفت به دست آمده از نفت و مالیات بر نفت بود.

دلارهای نفتی دچار مشکل می‌کنند. نمونه‌اش هم همین اقتصاد بریتانیاست که آن هم مثل نروژ به بهترین نفت دنیا دسترسی دارد و حتی منابع نفتی‌اش نیز بزرگ‌تر از نروژ است.

پول نفت برنت در بریتانیا

افزایش ناگهانی درآمدهای نفتی در بریتانیا همزمان بود با دوره نخست‌وزیری مارگارت تاچر (Margaret Thatcher). مارگارت تاچر در سال ۱۹۷۹ قدرت را در بریتانیا به دست گرفت. اما به جای اینکه مثل دولت نروژ به فکر پس‌انداز و سرمایه‌گذاری با این پول بیفتد، تصمیم گرفت با این درآمدهای هنگفت تغییرات اساسی در اقتصاد بریتانیا ایجاد کند.

او به سرعت شروع به خصوصی‌سازی شرکت‌های بریتانیایی و هم‌زمان کاهش شدید مالیات‌ها کرد تا اقتصاد مشکل‌دار بریتانیا را رشد دهد. سیاست اقتصادی مارگارت تاچر البته موفق بود و توانست اقتصاد بریتانیا را شدیداً رشد دهد؛ اما این منافع موقتی بودند.

مشکل اینجا بود که وقتی قیمت نفت دوباره پایین آمد و درآمدهای حاصل از آن کاهش یافتند، تغییرات اقتصادی مارگارت تاچر به زمین گرم خوردند.

نروژ و بریتانیا رهیافت کاملاً متضادی برای بهره‌گیری از پول نفت اتخاذ کردند. دولت بریتانیا به واسطه همین پول مالیات‌ها را پایین آورد، اما دولت نروژ آن را سرمایه‌گذاری کرد و آنقدر این سرمایه‌گذاری را رشد داد که این کشور پنج میلیون نفری، به بزرگ‌ترین سهام‌دار در اروپا بدل شود.

منبع: تجارت نیوز

صندوق بازنشستگی دولت نروژ

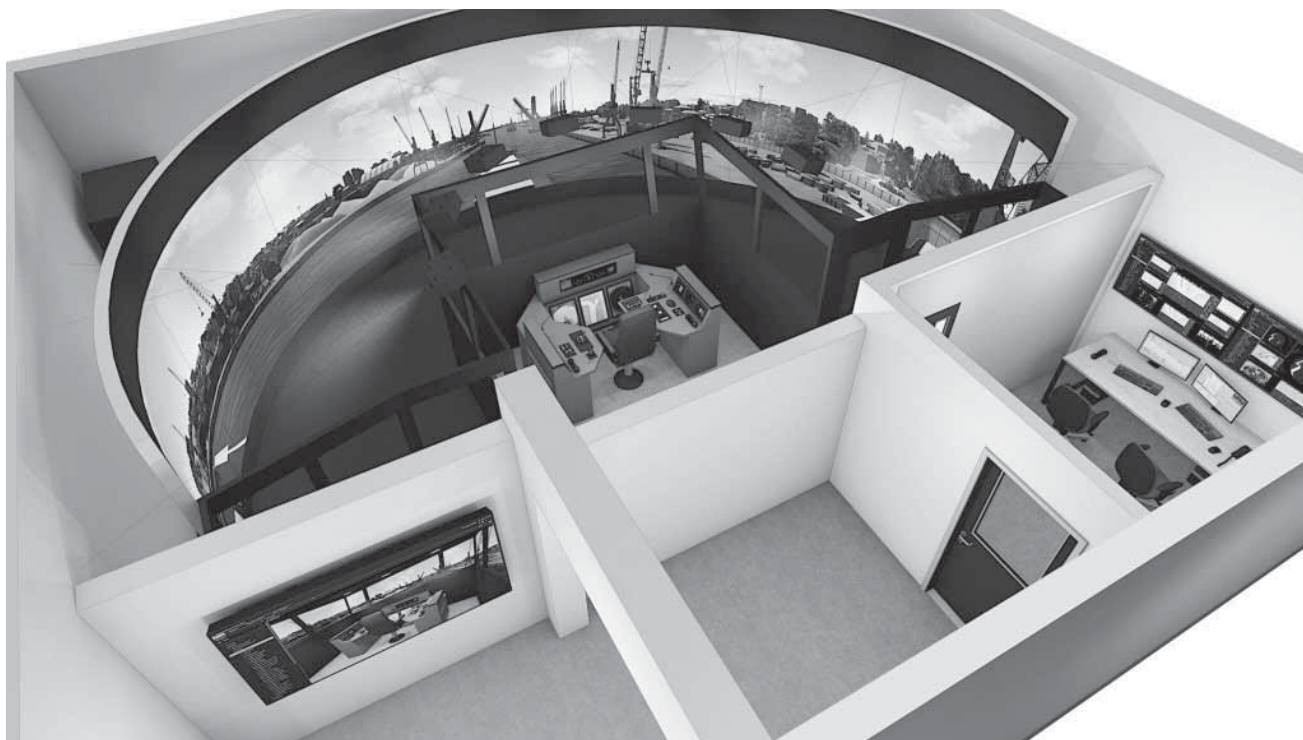
دولت نروژ نه تنها این درآمد حاصله را پس‌انداز کرد، بلکه با آن به سرمایه‌گذاری هم پرداخت. دولت نروژ در سال ۱۹۹۰ یک صندوق با نام صندوق بازنشستگی دولت (Government Pension Fund Global (Oil Fund) ایجاد کرد. ارزش این صندوق از زمان تأسیس آن تا به امروز همواره به سرعت در حال رشد بوده است.

بخش زیادی از سرمایه‌گذاری‌های این صندوق در بازار سهام و اوراق دولتی (Bond) و بخش کمی نیز در املاک است. صندوق بازنشستگی دولت نروژ، بزرگ‌ترین صندوق در جهان است و در سپتامبر ۲۰۱۷ ارزش آن از یک تریلیون دلار (یک هزار میلیارد دلار) نیز گذشت.

این نکته را هم در نظر بگیرید که کل جمعیت نروژ پنج میلیون و ۳۷۵ هزار نفر است که با تقسیم ارزش این صندوق به این تعداد جمعیت می‌توان متوجه شد که دولت نروژ برای هر فرد از پول نفت دویست هزار دلار سرمایه‌گذاری کرده است که این عدد امروزه هم در حال رشد است. مشخصاً دولت نروژ در این سال‌ها به خوبی توانسته است که این فوران نفتی را به خوبی کنترل کند. اتفاقاً که در همه جا نمی‌افتد.

بیشتر کشورهای نفتی دنیا دچار نفرین منابع می‌شوند و با استفاده نادرست از درآمد هنگفت نفتی، عملاً اقتصاد خود را از بین می‌برند. اقتصاد ونزوئلا و اقتصاد ایران یکی از همین مثال‌های استفاده بد از درآمدهای نفتی هستند.

اما این استفاده نادرست و سوءمدیریت منابع فقط مختص کشورهای در حال توسعه نیست. برخی از کشورهای توسعه‌یافته هم به همین دام نفرین منابع دچار می‌شوند و اقتصاد خود را با



مدرن‌ترین شبیه‌ساز آموزش دریایی ساخته می‌شود

و تحقیق توسط کاربران با جدیدترین سیستم‌ها مدنظر قرار دارد تا دانشجویان کاربردهای پیشرفته ناوبری دریایی را یاد بگیرند. در واقع تمامی موضوعات دریایی به صورت طبیعی در دسترس کاربران قرار می‌گیرد که هیچ تفاوتی با کشتی نخواهد داشت."

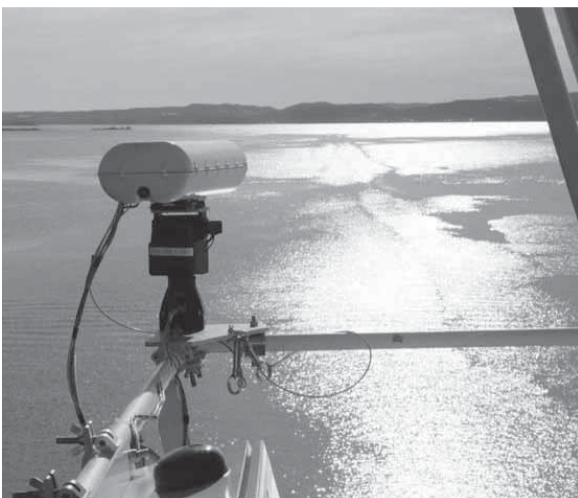
Thomas Krützberg رئیس آموزش کار و امور اجتماعی شهر Duisburg آلمان نیز در این زمینه گفت: "سفارش ساخت این شبیه‌ساز از آن جهت صورت گرفت که تمام مهارت‌های مورد نیاز دریانوردان توسط این دستگاه بالا رفته و مطابق استانداردهای روز باشد." وی گفت: "بر اساس قول مساعد مسئولان Wärtsilä این دستگاه دارای جدیدترین فناوری‌های دیجیتالی، ایمنی، بهره‌وری و سازگاری با محیط زیست را در خود خواهد داشت تا دانشجویان احساس کمبود تجهیزات آموزشی نکند."

گروه فناوری Wärtsilä جدیدترین فناوری شبیه‌ساز (سیمولاتور) را برای آموزش دریایی در آب‌های داخلی آلمان می‌سازد.

به گزارش گروه بین‌الملل مانا، ساخت این سیمولاتور در سه ماهه اول سال جاری میلادی به شرکت Wärtsilä از سوی آلمان سفارش داده شده و مدرن‌ترین و جدیدترین شبیه‌ساز اروپا برای آموزش دریایی به شمار می‌رود. قرار است این دستگاه تا پایان سال ۲۰۲۰ تحویل شود.

Hendrik Posenauer، مدیر ارشد فروش Wärtsilä Voyage در این زمینه گفت: "این دستگاه به منظور آموزش واقع‌بینانه با پیشرفته‌ترین تجهیزات ساخته خواهد شد که در نوع خود بی‌مانند و تاکنون نظیر آن در هیچ کشوری ساخته نشده است." وی افزود: "در این شبیه‌ساز موضوع مطالعه، آموزش

حسگرهای لیزری در خدمت حمل و نقل و محیط زیست دریایی



وی می‌گوید: "LADAR از طریق توانایی‌هایی که دارد اجسام کوچک‌تر را در لایه سطح آب تشخیص داده و نسبت به وضوح هزار برابری آن عمل کند."

وی گفت: "این سیستم به صورت یک دوربین روی کشتی‌ها و یا مناطق بندری نصب می‌شود و در تشخیص آلودگی‌های زیست‌محیطی به کمک فعالان محیط زیست دریایی می‌آید."

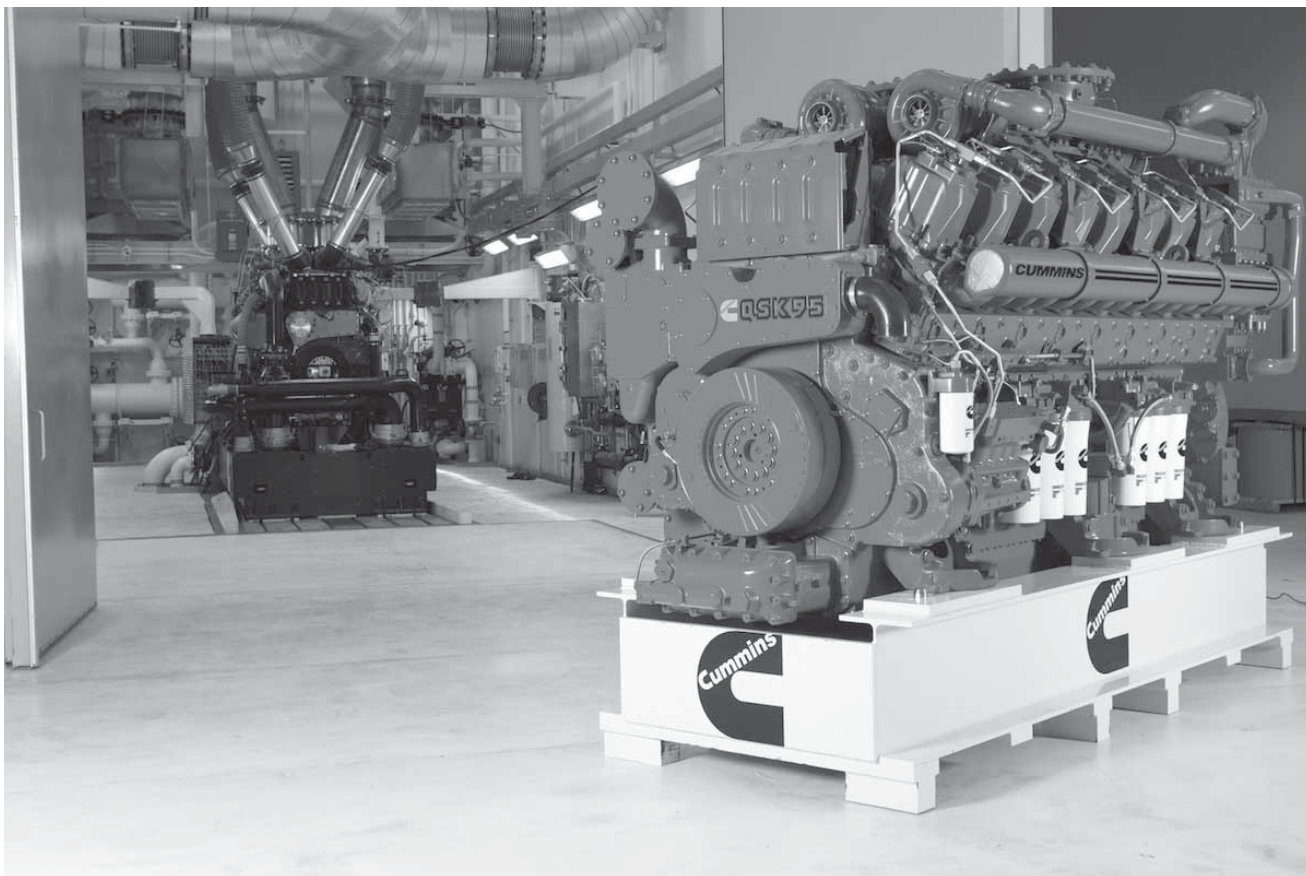
به گفته Dokken این سیستم مقرون به صرفه و با استفاده از آخرین فناوری دیجیتالی و اینترنت اشیاء ساخته شده و از هزینه‌های زیاد برای پاک‌سازی محیط زیست جلوگیری می‌کند. وی یادآور شد: "سیستم به گونه‌ای ساخته شده که در کوتاه‌ترین زمان با پهنادهای نیز ارتباط برقرار کرده و عملیات اسکن عکس‌ها را به پهنادهای انتقال می‌دهد."

وی در پایان گفت: "علاوه بر این، دستگاه در تشخیص حوادث دریایی هم نقش مؤثری دارد."

حسگرهای لیزری به منظور تشخیص به موقع آلودگی سطح و زیر آب و حوادث دریایی به کمک حمل و نقل و فعالان محیط زیست دریایی آمد.

به گزارش گروه بین‌الملل مانا، حسگر لیزری LADAR با قدرت تشخیص اشیاء از راه دور با دقت بالا به کاربران اجازه می‌دهد تا یک میل دریایی هر آنچه در سطح آب وجود دارد و اشیایی که ۱۰ متر در زیر آب قرار دارند را به راحتی دریافت و پس از اسکن در کمتر از یک دقیقه اعلام کند.

Dokken طراح و تولیدکننده این دستگاه می‌گوید: "LADAR فناوری منحصر به فردی است که به راحتی می‌تواند نقش رادار و سونارها را بازی کرده و هرگونه آلودگی مانند مواد نفتی و... بر سطح آب و لایه‌های زیرین آن را به راحتی تشخیص داده و نسبت به اسکن آنها به صورت سه‌بعدی اقدام کند."



تولید موتور جدید کشتی با سوخت هیدروژن

شد: "ورود چنین موتوری به بازار حمل و نقل دریایی تحول ویژه‌ای را ایجاد خواهد کرد، زیرا عمر چنین موتورهایی به اندازه‌ای زیاد است که تاکنون نظیر آن تولید نشده است." وی با اشاره به اینکه چندین شرکت در حال حاضر برای تولید این موتور مشارکت دارند یادآور شد: "امیدواریم موج جدید بیماری کرونا سلامت کارکنانی که مشغول این موتور هستند به خطر نیندازد."

وی گفت: "خوشبختانه سوخت این موتور قابل دسترسی است و مشکلی برای تولید چنین سوختی وجود ندارد که در این ارتباط شرکت‌های مختلفی مشغول تولید این نوع سوخت هستند."

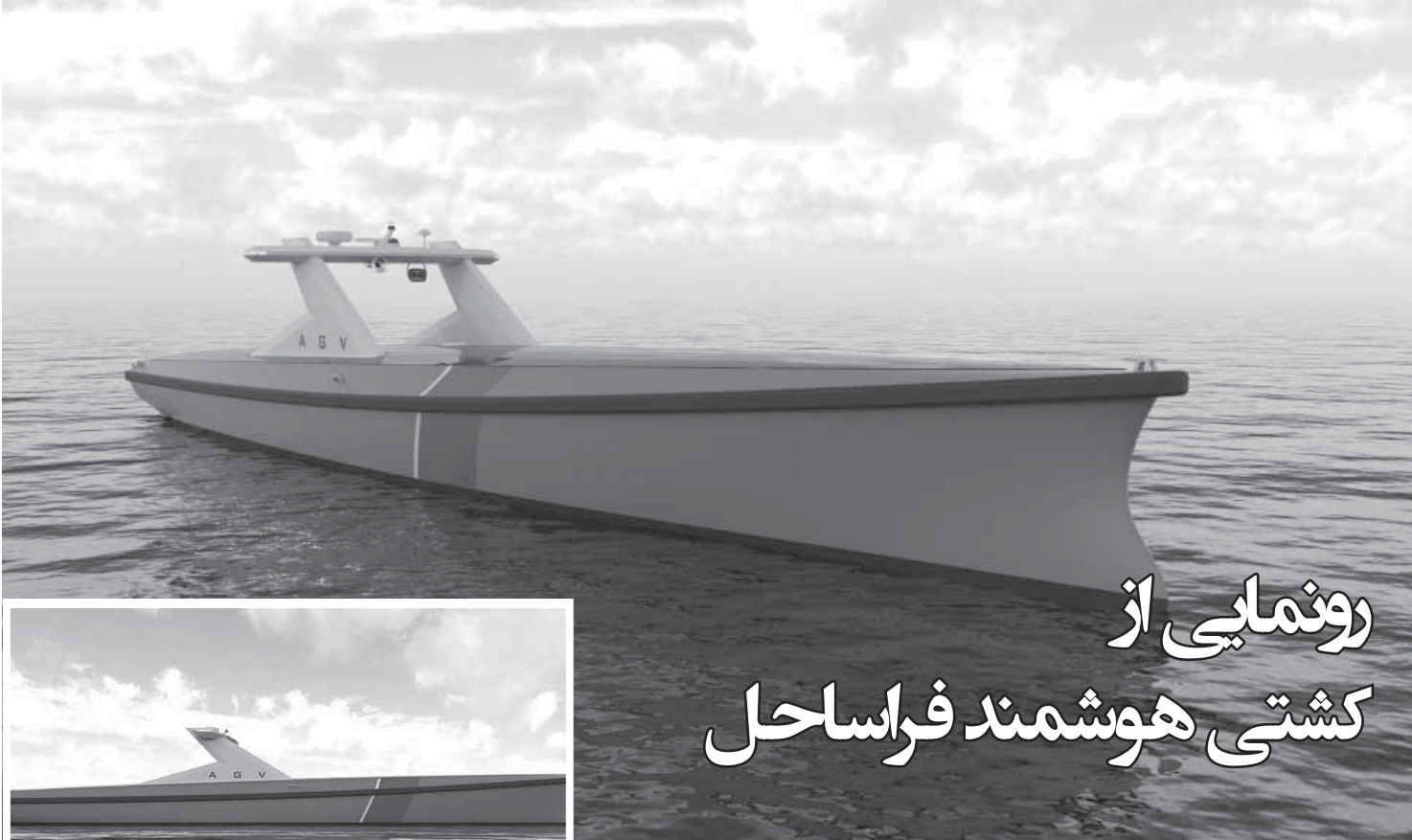
وی یادآور شد: "پایه و اساس فعالیت این قبیل موتور سوخت هیدروژن است که مواد اولیه آن در طبیعت فراوان است."

وی در پایان بار دیگر اظهار امیدواری کرد این موتور تا سال ۲۰۲۱ وارد بازار صنعت کشتیرانی شود.

در شرایطی که ویروس کرونا تمام مردم جهان از جمله صنعت حمل و نقل را غافلگیر کرده با این حال بسیاری از دست‌اندرکاران جامعه دریایی ضمن مقابله با این ویروس مرگبار درصدد اقدامات جدید برای کمک به حمل و نقل دریایی هستند که از آن جمله می‌توان به موتور هیدروژنیک با سوخت هیدروژن اشاره کرد.

به گزارش گروه بین‌الملل مانا، Eddie Brown مدیر توسعه تجارت شرکت Cummin گفت: "پس از بررسی‌ها و مطالعات فراوان به این نتیجه رسیدیم که سوخت هیدروژن برای استفاده در کشتی به موتورهای جدید هیدروژنتیکی نیاز دارد، به همین جهت درصدد تولید چنین موتوری هستیم که قرار است تا پایان سال ۲۰۲۱ به تولید انبوه برسد."

وی با اشاره به اینکه موتور آزمایشی این شرکت توانسته از عهده کارکرد ۱۰ میلیون ساعتی برآید یادآور



رونمایی از کشتی هوشمند فراساحل



محیط زیست، نیازهای اسکله‌های مربوط به نفت و گاز را دریافت کرده و به نزدیک‌ترین مرکز مستقر در ساحل انتقال می‌دهد. در واقع به نوعی گارد ساحلی هم محسوب می‌شود. علاوه بر آن تمامی عملیات کشتی و آنچه در تیررس آن قرار دارد به صورت فیلم‌های ویدیویی ضبط شده و در معرض دید کاربران مستقر در ساحل قرار می‌گیرد.

Rolph Hijdra رئیس تحقیقات هوشمندسازی معماران نیروی دریایی نیز در این ارتباط می‌گوید: "کشتی فراساحل ساخته شده عاری از انتشار هرگونه آلودگی است. ابتدا با استفاده از پنل‌های خورشیدی نیروی محرکه خود را تأمین می‌کند و در صورت عدم دسترسی به انرژی خورشیدی بلافاصله نیروی محرکه خود را از باتری‌ها می‌گیرد."

به گفته وی این کشتی چندمنظوره ساخته شده و می‌تواند مدت‌ها مانند ناوهای زیردریایی در داخل آب مخفی بماند. وی در پایان گفت: "در مراحل ابتدای راه‌اندازی این کشتی یک پهپاد عملیات کشتی را زیر نظر گرفته و گزارش‌های لازم را ارسال می‌کند."

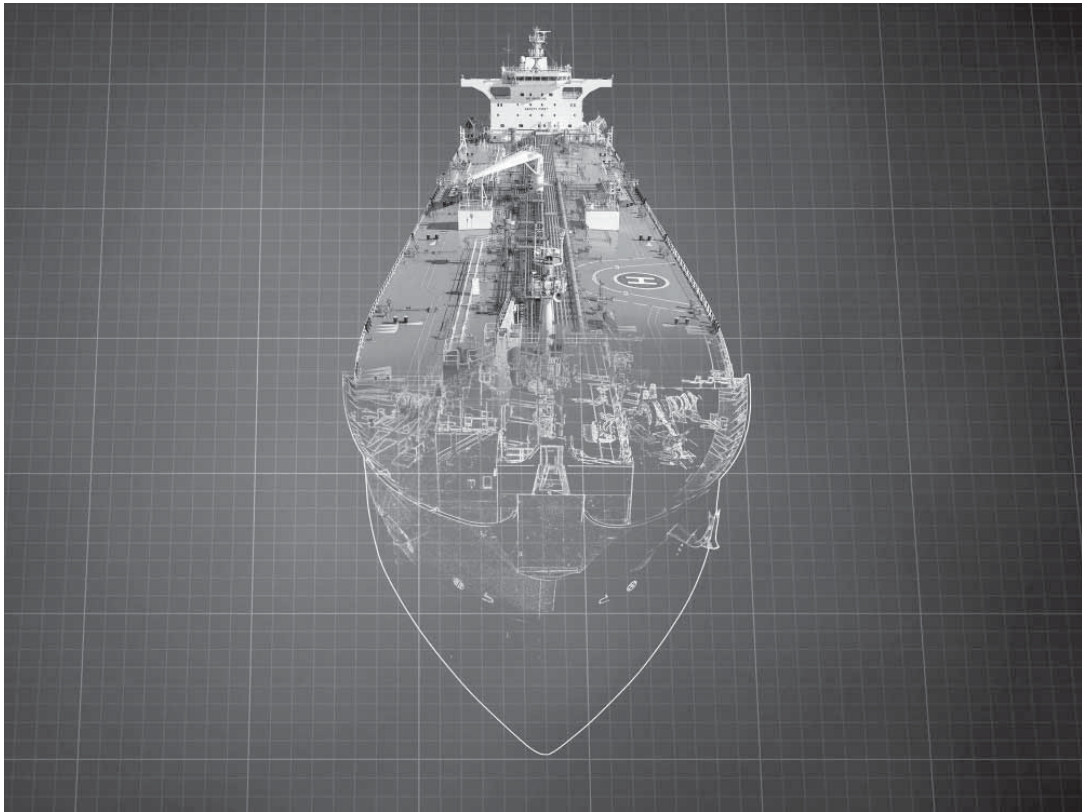
کشتی هوشمند بدون سرنشین به منظور حفاظت از عملیات ساحلی و حفظ محیط زیست و سرکشی به سکوه‌های نفتی و دریافت گزارش‌ها از آنها توسط یک کنسرسیوم به ریاست یک شرکت هلندی رونمایی شد.

به گزارش گروه بین‌الملل مانا، این کشتی که توسط کنسرسیومی از چند شرکت به ریاست شرکت **SeaZip** هلند ساخته شده است دارای کارکردهای چندمنظوره است.

Pelle de Jong مدیرعامل شرکت **LISA** یکی از اعضای کنسرسیوم شرکت هلندی در این زمینه گفت: "این کشتی‌ها جایگزین کشتی‌های قبلی سنتی فراساحل می‌شوند و بسیار مدرن، کوچک، سبک و کارآمد ساخته شده‌اند و در آن هیچ نیروی انسانی مورد استفاده قرار نمی‌گیرد."

وی با اشاره به اینکه در منبع سوخت این کشتی به منظور تأمین انرژی کشتی، باتری‌های مخصوص کارگذاری شده است با این حال بخشی از انرژی خود را از خورشید دریافت می‌کند.

به گفته وی این کشتی با استفاده از فناوری پیشرفته ضمن گشت‌زنی در تمام نقاط گزارش‌های مربوط به ترافیک دریایی، آلودگی



فتح دریاها با کشتی‌های هوشمند

دو طرف همچنین گفتند که همکاری‌های آنها باعث تقویت «اشتراک اطلاعات در بازار جهانی کشتی‌سازی» و تقویت پایدار و سالم تولید تجهیزات دریایی خواهد شد.

این در حالی است که صنعت کشتی‌سازی جهانی به شدت تحت تأثیر بیماری همه‌گیر کووید-۱۹ قرار گرفته به طوری که سفارشات در سراسر جهان ۵۰ درصد نسبت به سال گذشته کاهش یافته است. با این حال، شرکت کشتی‌سازی چین گفت: «عملکرد بهتر از حد انتظار بوده است و شاهد افزایش سفارشات ۳۴/۲ درصد بوده و سهم بازار خود را به ۳۰/۴ درصد افزایش می‌دهد.»

گفتنی است کشتی‌ها در طی ۱۰ سال گذشته به سرعت افزایش یافته‌اند، زیرا به دنبال به حداکثر رساندن منابع خود و حمل هرچه بیشتر محموله برای تأمین نیاز جهانی روبه‌رشد هستند. این به معنی توسعه کشتی‌های مگا بیشتر در اقیانوس‌های جهان است که بزرگترین ناوگان آن می‌تواند تا ۲۴ هزار TEU (ظرفیت کشتی کانتینری) محموله حمل کند. اگرچه این امر باعث می‌شود تا کشتی‌ها بتوانند به بازارهای جدید برسند و محموله‌های بیشتری را جابه‌جا کنند، اما این مسئله باعث ایجاد فشار در ترمینال‌های کانتینر و ترافیک می‌شود در حالی که باید بار بیشتری را نیز تحمل کنند، از این رو برای تحقق این امر لازم است به‌روزرسانی تجهیزات مورد توجه قرار گیرد.

فناوری هوشمند در بیشتر صنایع از معدن، خودروسازی و خدمات مالی گرفته تا تولید انواع هواپیما و ساخت خانه‌های هوشمند کاربرد دارد؛ به طوری که ساخت کشتی هوشمند هم یکی دیگر از این صنایع است.

به گزارش مانا، سایت «پورت تکنولوژی» نوشت: «شرکت کشتی‌سازی چین (CSSC) یک چارچوب همکاری استراتژیک را برای توسعه کشتی‌های هوشمند و سایر فناوری‌های دریایی و حمل‌ونقل با اداره ایمنی دریایی چین امضاء کرده است. در بیانیه‌ای اعلام شد، شرکت کشتی‌سازی چین به تازگی با اداره ایمنی دریایی چین توافق کرده تا بر روی سیستم‌های مدیریت ترافیک هوشمند، فناوری‌های هوشمند، شناسایی و نظارت همکاری کند.»

همچنین قرار است طی آن، به طور مشترک برنامه‌های توسعه حمل‌ونقل هوشمند را توسعه دهند، به طوری که برنامه‌های آزمایش و ارائه اپلیکیشن‌ها فناوری مرتبط با حمل‌ونقل هوشمند را انجام دهند و ساخت سیستم‌های نظارت حمل‌ونقل هوشمند را ارتقاء بخشند.

علاوه بر این، آنها همچنین فناوری‌های سازگار با محیط زیست، از جمله کشتی‌های با سوخت گاز طبیعی مایع (LNG) و سیستم‌های جدید پیمایش ماهواره‌ای، کشتی‌های قطبی و سایر تجهیزات دریایی سطح بالا را مورد بررسی قرار می‌دهند.



دستورالعمل IMO در رابطه با «خستگی» در دریانوردان

حوزه ۱- خستگی

- دلائل خستگی:
- کم خوابی، به عنوان مثال خواب ناقص و ناکافی افراد
- کیفیت پایین خواب و استراحت
- کار و استراحت در زمان‌های نامناسب برای بدن در شبانه‌روز
- بیدار ماندن‌های طولانی
- اضطراب و موارد مشابه
- کار خیلی زیاد (فشار فیزیکی یا روحی خیلی زیاد)
- در اینجا راه‌های زیادی برای دسته‌بندی دلایل خستگی وجود دارد. برای اطمینان از رسیدن به حد مطلوب مسائل به پنج عامل عمومی دسته‌بندی می‌شوند:
- عوامل مختص دریانورد

- حوزه ۶- خستگی، مدیریت و مسئولین اجرایی اداره بندر
- این حوزه‌ها با هم مناسبات مشترک دارند، البته همه حوزه‌ها به حوزه ۱ مربوط است؛ بنابراین دستورالعمل‌ها در ارتباط با "خستگی" با توجه به موارد ذیل باید مورد توجه قرار گیرند:
- توسعه، اجراء و برقرار کردن سیستم مدیریت ایمنی تحت کد ISM (مدیریت بین‌المللی ایمنی)
- ارتقاء مدیریت و کاهش خستگی
- ارتقاء آگاهی از دلایل و پیامدهای خستگی، توسعه و برقراری دوره‌ها و برنامه‌های آموزشی
- هدایت و تحقیقات در مورد تلفات در سوانح و اتفاقات
- برنامه‌ریزی و آماده‌سازی برای وجود حداقل افراد لازم یا وقتی تصمیم گرفته می‌شود برای به حداقل رساندن تعداد افراد بر روی کشتی

- در یکصدمین نشست کمیته ایمنی دریانوردی سازمان بین‌المللی دریانوردی در جهت یاری رساندن به مالکین در کاهش و مدیریت "خستگی" در دستورالعمل‌های مربوط به آن تجدیدنظر شد.
- دلیل این امر نشانه‌های قابل توجه‌ای از خطرات احتمالی "خستگی" برای سلامتی و ایمنی دریانوردان، ایمنی عملیات، امنیت و حمایت محیط‌های دریایی است.
- موارد مشخص شده زیر خلاصه‌ای از بخشنامه کمیته ایمنی دریایی و دستورالعمل ۱۵۹۸ است:
- حوزه ۱ - خستگی
- حوزه ۲- خستگی، شرکت
- حوزه ۳- خستگی، دریانورد
- حوزه ۴- خستگی، آموزش و آگاهی
- حوزه ۵- خستگی، طراحی کشتی

- عوامل مدیریتی (در خشکی و بر روی کشتی)
 - عوامل مختص کشتی
 - عوامل محیطی و جانبی
 - عوامل عملیاتی
 نشانه‌های خیلی مهم بروز خستگی عبارتند از:
 - خواب‌آلود بودن
 - به هم خوردن سیستم کنترل طبیعی بدن و روال خواب شبانه‌روزی
 - بیدار ماندن طولانی
 - کوفتگی بدن ناشی از سفر طولانی و تغییرات زمانی
 - فشار فیزیکی زیاد
 - اضطراب
 - سلامت نبودن و عوامل جانبی
 - وجود تفاوت‌های فردی در اشخاص

حوزه ۲ - خستگی، شرکت

برای اینکه از خستگی جلوگیری کنیم باید تمرینات عملی بر روی کشتی انجام شود. در این رابطه "شرکت" باید به موارد زیر توجه داشته باشد:
 - الزامات کد مدیریت بین‌المللی ایمنی (ISM)
 در خصوص وجود دستورالعمل‌های عملیاتی واضح و مختصر بر روی کشتی
 - اطمینان از وجود منابع کافی، شامل تعداد افراد کافی
 - ارتقاء فرهنگ گزارش ایمنی همراه با ارتباطات سهل و آسان بدون ترس از عواقب آن
 - استراحت کافی که برای دریانورد تازه ملحق شده به کشتی قبل از به عهده گرفتن مسئولیت لازم است
 - برنامه زمانی مناسب برای به عهده گرفتن مسئولیت کاری در افرادی که تازه عوض شده‌اند
 - متناسب بودن مدت سفر، زمان ماندن در بندر، طول مدت خدمات کاری و زمان جدا شدن از بندر
 - پیامدهای وجود فرهنگ‌های مختلف، زبان‌های مختلف
 - دوستی و ارتباط میان افراد، اضطراب، دلتنگی، بی‌حوصلگی، محرومیت‌های اجتماعی و زیاد شدن بار کاری ناشی از کم بودن تعداد افراد در کشتی
 - تدارکات مربوط به رفتن به ساحل، وسایل رفاهی بر روی کشتی و برقراری ارتباط با خانواده
 - ترتیب (چیدمان) ساعات نگهبانی
 - گردش مسئولیت کاری، اگر قابل اجراء باشد
 - محل زندگی و جای خواب مناسب
 - خوراک کافی و باکیفیت برای تغذیه مناسب
 - مرور و بررسی حوزه‌های دیگر از این رهنمودها
 برای کاهش عوامل بالقوه و پنهان دیگر

- بهبود بخشیدن و اصلاح طراحی کشتی‌های فعلی و یا در طراحی کشتی‌های آینده اگر لازم است.

حوزه ۳ - خستگی، دریانورد

برای مدیریت و کاهش خطرات احتمالی ناشی از خستگی بر روی کشتی، دریانورد باید خواب کافی و مناسب داشته باشد.
 همچنین خواب در فضای انفرادی خیلی ارزشمند و مفید است. در اینجا ممکن است به عنوان مثال دریانورد به دلایل مختلف، مثل نوع غذا و یا استفاده از وسایل الکترونیکی و... خواب کافی و مناسب نداشته باشد.
 برای مدیریت خستگی اقدامات پیدا و پنهان می‌توان انجام داد. از جمله: استراحت‌های کوتاه‌مدت در طول زمان انجام کار، استراتژی جای نرم و راحت، نوشیدنی کافئین‌دار (باعث سرحالی افراد می‌شود)، تغذیه مناسب و جذب آب کافی برای بدن، محیط مطلوب (شامل نور، دما، رطوبت و صدا)، فعالیت‌های فیزیکی (ورزش)، ارتباطات اجتماعی مناسب، گردش مسئولیت کاری اگر امکان‌پذیر باشد.
 مهم است که اقدامات فوق به حالت اولیه برنگردند حتی در موارد فردی مختلف، این موارد باید در مدت زمانی کوتاه فراهم شوند و ممکن است در عمل به صورت علائم موقتی و در پوشش‌های ساده پنهان باشند.

حوزه ۴ - خستگی، آگاهی و آموزش

آگاهی و آموزش بخش مهم و مؤثری در مدیریت "خستگی" هستند، در مدیریت خستگی آگاهی دریانوردان در به کار بردن راه حل‌های مناسب ضروری است.
 بنابراین، در حالت حداقلی، آموزش باید شامل موارد زیر باشد:
 - خستگی، دلایل و اثرهای پنهان آن شامل (عوامل اصلی، پیامدها، شرایط احتمالی خیلی پرخطر)
 - خواب، شامل (روال شبانه‌روزی، سیستم کنترل طبیعی ساعت بدن، روش‌های خواب، حداقل خواب در شبانه‌روز، کم‌خوابی، خواب نامنظم، کار شبانه و نگهبانی)
 - اقدامات متقابل در برابر خستگی، به عنوان مثال (رویکرد کاهش آن، مدیریت عادات خوابیدن، کافئین، تغذیه، ورزش، جای خواب راحت، استراحت‌های کوتاه در زمان انجام کار)
 - کسب اطلاعات بنیادی در مورد اختلال خواب و معالجه آنها، درخواست مشورت اگر لازم

باشد و هر نوع الزامات متناسب برای سازگاری با مسئولیت.

- آشنایی با قوانین و مقررات متناسب با خستگی در کنوانسیون‌های جهانی کارکنان دریایی (MLC) و استانداردهای آموزشی انجام مسئولیت (نگهبانی) ۲۰۰۶ و ۲۰۱۰ (STCW) و تشخیص آن که به صورت برخط (آنلاین) ارائه می‌شود.

موضوع مهم دیگر در مورد مدیریت کردن خطرات احتمالی خستگی

- رویکرد (استراتژی)های فردی که دریانوردان بتوانند برای خواب بهتر و به حداقل رساندن خطرات احتمالی خستگی در خود و دیگران در حین کار به کار گیرند.
 - شرکت مسئول است که شرایطی فراهم کند که دریانوردان از اوقات استراحت کافی بهره‌مند شوند.
 - دریانورد وقتی که امکان خواب کافی ندارد و یا به علت خطرات احتمالی ناشی از خستگی



- سخنگیری در اجرای مقررات بین‌المللی نقش مستقیمی در کاهش و مدیریت خطرات احتمالی خستگی دارد.

- سخنگیری و جریمه ناشی از خستگی دریانورد که به علت وجود الزامات در محل عملیات دریانوردان بر روی کشتی است.

- خستگی، بازرس‌های اداره بندر؛ بازرس‌های اداره بندر می‌توانند اثرات پنهانی بازرسی که ممکن است بیانگر وضعیت گسترده‌ای از خستگی دریانورد باشد را گزارش کنند.

- بازرس‌های اداره بندر باید بازرسی‌های اجباری، بررسی‌های مجدد، ممیزی‌ها و دیگر بازدیدها از کشتی در مورد خستگی دریانورد را مدنظر قرار دهند.

- آنها باید اثرات گزارش‌ها و اطلاع‌رسانی که دریانورد در مورد خستگی درخواست می‌کند را مورد ملاحظه قرار دهند.

منبع: سایت خبری مانا

مترجم: سر مهندس رحمت ا... بابائیان

باید ضمانت اجرای تعهدات داده شود تا مطمئن شوند که کابین‌ها خنک، ساکت، تاریک و دارای تهویه هوای مطلوب باشند.

طراحی مناسب جای خواب، چیدمان و موقعیت وسایل:

- تشک خواب، تختخواب و ملافاها، ضربه‌گیری و لایه‌بندی برای تکان خوردن‌ها، فاصله مناسب تا سقف و ارتفاع خوب و بالاتر از عرشه کشتی.

- عایق‌بندی و یا مجزا بودن محل خواب.

- استفاده از رنگ‌ها و تولیدات هنری مناسب در کابین‌ها.

- استفاده از عایق‌بندی صوتی و یا دیگر وسایل کاهش دهنده صدا.

حوزه ۶- خستگی، مدیریت و بازرسی اداره بندر

مدیران بندر نقش مهمی در کاهش و مدیریت کردن خطرات احتمالی ناشی از خستگی در دریا را دارند.

احساس وجود خطا و اشتباه در کارش دارد لازم است شرایط را گزارش کند.

- شرکت مسئولیت دارد تا سیاستی در محل داشته باشد که بتواند به طور مناسب خطرات ناشی از خستگی را مدیریت کند، که شامل سیاستی در برابر گزارش‌های مربوط به خستگی باشد.

حوزه ۵- خستگی، طراحی کشتی

جنبه‌های مختلفی از خستگی وجود دارد که به طور پنهانی می‌توانند کاربران را تحت تأثیر قرار دهند از جمله طراحی نحوه زندگی، خواب و محیط کار.

خستگی می‌تواند به علت صدای زیاد، گرما یا سرما، نور، رطوبت خیلی زیاد یا کم، کیفیت پایین هوای محیط، در میان جمع بودن در جایی که افراد دارند زندگی یا کار می‌کنند ایجاد شود.

محیط خواب، زندگی و کار باید در کشتی مشخص باشد تا رفعت و آمد، لرزش و صدای نامطلوب در کمترین حد باشد.

دستورالعمل جدید مراقبت‌های پزشکی IMO برای حفاظت از دریانوردان در بنادر



دریانوردان به عنوان قلب صنعت حمل‌ونقل دریایی باید تحت مراقبت‌های شدید پزشکی قرار گیرند و حفاظت از جان آن به منظور حفظ سلامت عمومی جهانی و همچنین حفظ زنجیره‌های تأمین کالا بسیار ضروری است؛ بنابراین تمهیدات سریع و قابل پیش‌بینی برای جلوگیری از ابتلای آنان به ویروس کرونا در صدر فعالیت‌های کشورهای دریایی است، زیرا آنان در تمام شبانه‌روز برای تحویل کالای مورد نیاز مردم سلامتی خود را به خطر می‌اندازند.

اکنون زمان آن رسیده است که نیازهای پزشکی آنان هرچه زودتر برطرف شود، زیرا ابتلای یک نفر به ویروس کرونا کافی است که تمامی دریانوردان را مبتلا کند، به همین جهت باید مقامات ساحلی تأمین تجهیزات پزشکی هر دریانورد را به درستی انجام دهند.

وی یادآور شد: در صورتی که کشورهای ساحلی کمبود تجهیزات داشته باشند باید به مراکز ذی‌ربط اطلاع دهند؛ همچنین در صورت احتمال شیوع کرونا در دریانوردان بلافاصله آنان را در قرنطینه نگهداری کنند.

وی خاطر نشان ساخت: براساس دستورالعمل جدید صادر شده باید مقامات بندری مراقبت‌های پزشکی از دریانوردان را تضمین کنند.

در پایان این دستورالعمل آمد است در صورت کمبود تجهیزات مقامات بندری سازمان‌های مردم‌نهادی را که در بالا به آنها اشاره شد، در جریان امور قرار دهند.

سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) با صدور دستورالعمل جدیدی به تمامی بنادر از دولت‌ها و جامعه دریایی خواست اینک که تغییر خدمه به کندی صورت می‌گیرد دستورالعمل‌های پزشکی را در رأس امور قرار دهند. به گزارش گروه بین‌المللی مانا، این دستورالعمل به تأیید ۱۵ سازمان مردم‌نهاد مانند IMO به همراه:

ICS, IAPH, BIMCO, IFSMA, INTERTANKO, P&I Clubs, CLIA, INTERCARGO, InterManager, IPTA, IMCA, INTERFERRY, FONASBA, ITF, WSC

رسیده است که در آن توصیه‌های جدیدی برای حفاظت از جان دریانوردان در مقابل ویروس کرونا داده شده است.

هدف از صدور این دستورالعمل ارائه توصیه‌های لازم به مقامات ذی‌ربط در کشورهای صاحب بندر و ساحل به منظور اعزام سریع آنان به کشتی یا به خانه است.

در ادامه این دستورالعمل آمده است در صورتی که دریانوردان مجبور به اقامت در بندر هستند باید مراقبت‌های پزشکی توسط کشور صاحب بندر به عمل آید و رعایت تمامی پروتکل‌های بهداشتی و در اختیار گذاشتن تجهیزات پزشکی برای آنان ضروری است.

کیتاک لیم دبیرکل IMO در این دستورالعمل یادآور شده است:



بیانیه ILO پیرامون بازنگری در دستورالعمل‌ها برای حفظ سلامت دریانوردان

اجاره‌کنندگان کشتی به کشورشان بازگردانده شوند. در ادامه این بیانیه آمده است با توجه به حوادث غیرقابل پیش‌بینی که به وقوع پیوسته و جهان با یک رویداد پیش‌بینی نشده فراتر از کنترل دولت‌ها مواجه است به همین جهت ممکن است انجام برخی از تعهدات اعلام شده قبلی غیرممکن به نظر برسد و با برخی از دستورالعمل‌ها انطباق لازم را نداشته باشد. به همین جهت تعلیق آنها در شرایط اضطراری برای حل چالش ضروری است.

سازمان بین‌المللی کار (ILO) تأکید کرده است اقدامات اتخاذ شده برای مهار بیماری همه‌گیر به منظور سلامت دریانوردان و تغییر خدمه باید بیش از پیش مورد توجه صنعت کشتیرانی و مسئولان بندری و کشورهای ساحلی قرار گیرد و در این راستا بازنگری در برخی از دستورالعمل‌ها با هماهنگی این سازمان، IMO و سایر سازمان‌های مردم‌نهاد ضروری است.

سازمان بین‌المللی کار (ILO) با توجه به اینکه شیوع بیماری کووید-۱۹ تأثیر زیادی بر صنعت حمل‌ونقل دریایی گذاشته است، نسبت به بازنگری و اصلاح برخی از دستورالعمل‌ها به منظور حفظ سلامت دریانوردان اقدام کرد.

به گزارش گروه بین‌الملل مانا، در اطلاعیه‌ای که از سوی این سازمان منتشر شده است در زمینه مسائل مربوط به نیروی کار دریایی و بیماری همه‌گیر کووید-۱۹ که دریانوردان زیادی را درگیر کرده است بیانیه مشترک کمیته ویژه سه‌جانبه دریایی را منتشر کرده است.

در این بیانیه آمده است با توجه به چالش برانگیز بودن صنعت کشتیرانی در رابطه با به خطر افتادن سلامت دریانوردان ناشی از بحران کرونا و ایجاد مشکل در نقل و انتقال دریانوردان و بازگشت آنان به خانه یادآور شده است در رابطه با بازگشت دریانوردان به کشورشان آنها باید توسط صاحبان و



تب دیجیتالی شدن در شرایط کرنایی روزبه روز بالا می رود

تأمین با بهره گیری از سیستم دیجیتالی شدن در حال افزایش است که این خبر خوبی برای صاحبان حمل و نقل و صنایع دریایی است. وی افزود: "در حال حاضر بیش از ۲۰۰ بندری که این شرکت با آنها در ارتباط است فعالیت‌های مربوطه را به صورت دیجیتالی انجام می‌دهند و به سمت هرچه کمتر شدن اسناد کاغذی پیش می‌روند." وی در پایان گفت: "در حال حاضر به طور متوسط برای ردوبدل شدن مدارک و اسناد لازم از آفریقای جنوبی ۲۲۸ ساعت زمان لازم است در صورتی که با دیجیتالی شدن و کنترل از راه دور در کوتاه‌ترین زمان ممکن حداکثر راندمان نصیب شرکت‌های کشتیرانی می‌شود."

شدن را سرعت بخشند. وی افزود: "در این ارتباط DP World مستقر در دبی قصد دارد با استفاده از فناوری بلاک چین کل تجارت خود را در ۸۲ ترمینال جهانی به هم متصل کند." وی گفت: "مشارکت شرکت‌های کلیدی Maersk و IBM و DP World از سال ۲۰۱۸ برای روند دیجیتالی شدن و استفاده از اینترنت اشیا کلید خورد، اما در مدت بحران کرونا فعالیت‌ها به میزان کارهای انجام شده در راستای دیجیتالی شدن طی دو سال قبل بوده است." Vincent Clerc مدیر ارشد تجاری مرسک نیز گفت: "شرایط فعلی بیانگر آن است زنجیره

تب دیجیتالی شدن حمل و نقل دریایی در حالی که هنوز بختک ویروس کرونا بر سر این صنعت سنگینی می‌کند روزبه روز بالا می‌رود. به گزارش گروه بین‌الملل مانا، کارشناسان حمل و نقل و بنادر DP World و مرسک اعلام کرده‌اند ویروس کرونا روند دیجیتالی شدن را در بخش حمل و نقل دریایی تسریع کرده و اکثر کشورها در حال حذف اسناد کاغذی هستند. Mike Bhaskaran مدیرعامل لجستیک و فناوری DP World در این زمینه گفت: "ویروس کرونا یک کاتالیزور بسیار خوب برای اطمینان بخشی از افزایش روند دیجیتالی شدن زنجیره تأمین شرکت‌های کشتیرانی است تا مجبور شوند روزبه روز گزینه مناسب دیجیتالی



سنگاپور تا 2040 بزرگ‌ترین ترمینال دریایی خود را می‌سازد

سنگاپور حدود ۷ درصد از تولید ناخالص داخلی را تشکیل خواهد داد که به این ترتیب، حدود ۱۷۰ هزار نفر نیز استخدام این مرکز خواهند شد.

لوون تأکید کرد: "اولین اسکله‌های این ترمینال قرار است در سال ۲۰۲۱ شروع به کار کنند. سه پایانه شهری PSA در Tanjong Pagar و Keppel و Brani نیز تا سال ۲۰۲۷ افتتاح می‌شوند و تا سال ۲۰۴۰، پایانه Pasir Panjang در مگاپورت نیز عملیاتی می‌شود."

گفتنی است که این ترمینال با طول ۲۶ کیلومتر اسکله با آب‌خور عمیق می‌تواند پذیرای پهلوگیری بزرگ‌ترین کشتی‌های کانتینر در جهان باشد و سالانه ظرفیت تخلیه و بارگیری ۶۵ میلیون کانتینر را دارد.

سنگاپور تصمیم دارد صنعت دریایی خود را متحول سازد. مگاپورت Tuas (طرح‌های زیربنایی دریایی) جدید سنگاپور از فناوری خودکار برای انجام عملیات بندری خود استفاده خواهد کرد.

به گزارش تین نیوز، مسئول اپراتور بندری PSA در این باره می‌گوید: "هنگامی که این مگاپورت به طور کامل در سال ۲۰۴۰ تکمیل شود، بزرگ‌ترین ترمینال تمام اتوماتیک در جهان خواهد بود که دارای اسکله و ترمینال‌های اتوماتیک و وسایل نقلیه اتوماتیک و کاملاً الکترونیکی خواهد بود."

لی هسین لوون، نخست‌وزیر سنگاپور در مراسم افتتاحیه این ترمینال جدید گفت: "حرکت به سمت ساخت چنین ترمینال‌هایی فراتر از آرزوی داشتن یک ترمینال بزرگ‌تر است و با افتتاح این مرکز تجاری، صنعت دریانوردی



بزرگ‌ترین خطوط کشتیرانی دنیا و جایگاه ایران در بین غول‌ها؛

عوامل مؤثر بر ارتقاء یا سقوط جایگاه شرکت‌های کشتیرانی در جهان

ظرفیت یک میلیون حمل کانتینر TEU تبدیل به ششمین کشتیرانی بزرگ جهان شد. شرکت تاپوانی یانگ مینگ، شرکت آلمانی هامبورگ، شرکت ژاپنی مول، در رده‌های هفتم تا دهم قرار دارند. شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران نیز در این بین با ۴۷ فروند شناور در جایگاه بیست و دوم این جدول قرار داشت. چرا که این شرکت سال گذشته یک پله ارتقای جایگاهی داشته است. اما براساس رده‌بندی ماه ژوئن ۲۰۲۰ با چند رده نزول پانزدهمین شرکت کشتیرانی کانتینری دنیا شده است که متأثر از تحریم‌های بین‌المللی و شیوع کرونا است.

انسانی مشغول فعالیت است. خط کشتیرانی کاسکو متعلق به گروه کشتیرانی اقیانوس چین با ۱۷۳ کشتی کانتینری سومین از شمار بزرگترین خطوط کشتیرانی دنیا محسوب می‌شود. خط کشتیرانی اورگرین: این خط کشتیرانی واقع در تایوان با ۱۹۰ کشتی با ظرفیت حمل ۸۵۰ هزار واحد حمل کانتینر در مقام شش قرار می‌گیرد. این خط کشتیرانی در سال ۲۰۰۷ از الحاق ۵ خط کشتیرانی ایجاد شد و در حال حاضر مشغول به فعالیت در ۱۱۴ کشور است. خط کشتیرانی هاپاگ لویید در دسامبر ۲۰۱۴ تعداد کشتی‌های خود را به ۲۰۰ عدد رساند و با

چندین سال است که خط کشتیرانی مرسک، به عنوان بزرگ‌ترین خط کشتیرانی دنیا شناخته می‌شود و اگرچه این شرکت بزرگ هم به مدت ۳ ماه بر اثر شیوع کرونا دچار بحران‌های مالی شد اما همچنان در صدر جدول قرار دارد. به گزارش تین نیوز، این خط کشتیرانی با ۵۸۰ کشتی و با در اختیار داشتن ۸۸ هزار و ۹۰۹ نیروی انسانی و حمل ۲/۸ میلیون TEU در این مقام قرار گرفته است. خط کشتیرانی ام اس سی یا کشتیرانی مدیرانه نیز یک شرکت سوییسی است که در ۱۵۰ کشور دنیا با بیش از ۲۴ هزار نفر نیروی



کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در رتبه 14 جهان

به گزارش گروه بین‌الملل مانا، مؤسسه آلفالاینر در آخرین رده‌بندی برترین شرکت‌های کشتیرانی دنیا، شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران را در رده چهاردهم قرار داد. این خط کشتیرانی از ناوگانی با ظرفیت ۱۵۲ هزار و ۴۱۹ TEU برخوردار است. براساس این لیست شرکت کشتیرانی مرسک با دارا بودن ۶۱۷ فروند کشتی معادل سه میلیون و ۹۴۱ هزار و ۶۰۰ TEU در جایگاه برترین کشتیرانی دنیا قرار گرفته است. جایگاه دوم و سوم را به ترتیب کشتیرانی‌های MSC سوئیس و کاسکوی چین با ظرفیت معادل سه میلیون و ۷۳۶ هزار و ۴۱ TEU و دو میلیون و ۹۳۰ هزار و ۲۱۴ TEU تصاحب کرده‌اند. شایان ذکر است تعداد کشتی‌های فعال کانتینربر به ۶۱۳۵ فروند می‌رسد که نسبت به ماه گذشته (ژوئن) اُفت چندانی را به همراه نداشته است.



آیا ایران از پس مقابله با آلودگی در دریاها برآمده است؟

لازم است. چرا که تخریب سیستم‌های دریایی و آب‌های سطحی هر ساله موجب بروز صدمات غیرقابل جبرانی به محیط زیست می‌شود و به دلیل استفاده زیاد از دریا و تنوع و سرعت تخلیه مواد آلاینده به دریا، از توان خودپالایی اکوسیستم‌های دریایی کاسته می‌شود.

وی افزود: "وظایف سازمان بنادر و دریانوردی برای کاستن از این نوع آلودگی‌ها، تصویب طرح‌های احتیاطی ملی و استانی مقابله با آلودگی نفتی و نظارت بر عملکرد دستگاه‌های مرتبط در اجرای طرح‌های اضطراری و همچنین تجهیز اسکله‌ها، پایانه‌های بارگیری و تأسیسات دریایی است. ضمن اینکه وزارت نفت، سازمان شیلات ایران برای شناسایی مناطق حساس شیلاتی و گمرک نیز وظایفی در این زمینه دارند."

منبع: تین نیوز

قانون الحاق ایران به کنوانسیون بین‌المللی مقابله با آلودگی‌های نفتی از سال ۱۳۶۹ شمسی (برابر با ۱۹۹۰ میلادی) تصویب شده است؛ اما از آن سال‌ها تاکنون لوايح و تبصره‌های بسیاری به این قانون اضافه شده و یا تغییر کرده است. این در حالی است که آلودگی آب‌ها همیشه وجود داشته و برای مبارزه با آن لازم است دولت‌ها در سطح ملی و بین‌المللی اقدام و مشارکت کنند.

یک کارشناس مقابله با آلودگی دریایی در این باره به خبرنگار ما گفت: "تجهیز ناوگان دریایی به سوخت کم‌سولفور یکی از اقدامات ایران در راستای مقابله با آلودگی محیط زیست دریایی است که همزمان با سایر کشورها و به شکل یک اجماع جهانی رقم خورده است."

سپیده بهشتی ادامه داد: "برای مقابله با آلودگی در دریاها علاوه بر این اقدام، اقدامات دیگری نیز



وضعیت محیط زیست ایران 13 رتبه بهبود پیدا کرد

شاخص بین‌المللی صورت می‌گیرد." وی ادامه داد: "در حال حاضر ملاک مقایسه توسعه کشورها؛ وضعیت محیط زیست آنان بوده و نتیجه آن هر دو سال یکبار توسط اجلاس جهانی اقتصاد (داووس) با همکاری دانشگاه Yale و کلمبیا منتشر می‌شود." سرپرست مرکز امور بین‌الملل و کنوانسیون‌ها، اظهار داشت: "جدیدترین گزارش منتشر شده برای اولین بار به موضوعات مدیریت پسماند و میزان انتشار گازهای گلخانه‌ای پرداخته شده که کشورهای دانمارک، لوکزامبورگ و سوئیس، سه کشور برتر در این شاخص هستند." صفار خاطرنشان کرد: "جمهوری اسلامی ایران در رده‌بندی EPI 2020، با کسب رتبه ۶۷ و امتیاز ۴۸، نسبت به سال ۲۰۱۸ (رتبه ۸۰) از وضعیت بهتری برخوردار شده که مقدار شاخص EPI از صفر تا ۱۰۰ تعیین شده و امتیاز ۱۰۰ بهترین و صفر بدترین وضعیت محیط زیست است.

سرپرست مرکز امور بین‌الملل و کنوانسیون‌های محیط زیست گفت: "جمهوری اسلامی ایران در رده‌بندی EPI 2020، با کسب رتبه ۶۷ و امتیاز ۴۸، نسبت به سال ۲۰۱۸ (رتبه ۸۰) از وضعیت بهتری برخوردار شد." به گزارش خبرگزاری اقتصادی ایران، به مناسبت روز جهانی محیط زیست، از رتبه‌بندی وضعیت محیط زیست جهانی کشورها بر اساس شاخص عملکرد محیط زیست طی مراسم آنلاین رونمایی شد. نرگس صفار سرپرست مرکز امور بین‌الملل و کنوانسیون‌های سازمان محیط زیست گفت: "از آنجا که شاخص عملکرد محیط زیست (Environmental Performance Index - EPI) بر دو هدف اصلی از جمله کاهش فشارهای زیست‌محیطی بر سلامت انسان و ارتقای وضعیت زیست‌بوم‌ها و مدیریت صحیح منابع طبیعی تأکید دارد، ارزیابی وضعیت محیط زیست ایران و سایر کشورها و رده‌بندی جهانی بر اساس این



بانک جهانی تحلیل کرد:

«رشد ایران در دو سال آینده»

کرد می‌توان با تعهدات معتبر، سیاست‌های پایداری همچون چارچوب‌های مالی میان‌مدت در کشورهای صادرکننده انرژی که از قیمت‌های پایین انرژی متضرر شده‌اند یا اصلاحات لازم را برای تقویت چشم‌انداز بلندمدت رشد اقتصادی را به اجرا گذاشت. البته که برای اجرای چنین اقداماتی، همکاری‌های بین‌المللی ضروری خواهد بود.

چشم‌انداز رشد اقتصادها

به گزارش گروه اقتصاد بین‌الملل روزنامه دنیای اقتصاد یافته‌های گزارش جدید بانک جهانی حکایت از آن دارد، یکی از بدترین

این بیماری به کنترل درنیاید، تولید اقتصادهای نوظهور و در حال توسعه پیش از اینها کاهش خواهد یافت. به علاوه به نظر می‌رسد این پاندمی اثرات ماندگاری بر چشم‌انداز رشد اقتصادی کشورها خواهد داشت، عاملی که باعث زوال بیشتر استانداردهای زندگی جوامع در سال‌های پیش رو خواهد شد. به گزارش بانک جهانی در حالی که کشورها به چالش‌هایی همچون شبکه اجتماعی ضعیف و غیررسمی خود رسیدگی می‌کنند، باید هزینه‌های بهداشتی و انسانی را کاهش و آسیب‌های اقتصادی میان‌مدت ناشی از بیماری را تخفیف دهند. زمانی که بحران فروکش

بانک جهانی فصل‌های تکمیلی گزارش چشم‌انداز اقتصادی جهان خود را منتشر کرد. بر اساس این گزارش که پیش از آن فصل‌های ۳ و ۴ آن منتشر شده بود و حالا همه فصل‌های آن تکمیل شده است، ویروس «کووید-۱۹» بحرانی در جهان ایجاد کرده است که شبیه به هیچیک از بحران‌های قبلی نیست: یک بحران سلامت جهانی که علاوه بر آمار مرگ‌ومیر گسترده، اقتصاد جهان را وارد شدیدترین رکود خود از زمان جنگ جهانی دوم کرده است. در حالی که هنوز مشخص نیست چه سرنوشتی در انتظار رشد اقتصاد جهان است، اما اگر شیوع

منجر به ورشکستگی‌های زنجیره‌وار می‌شوند را به کنترل درآورند، رکودی بسیار شدیدتر از پیش‌بینی‌ها در اقتصاد جهانی به وقوع خواهد پیوست.

به گزارش بانک جهانی شیوع این ویروس نیاز به اقدامات سیاستی را برای مقابله با بحران‌های اقتصادی و سلامت جهان نمایان کرد (همچون همکاری‌های بین‌المللی)؛ اقداماتی در راستای حمایت از جمعیت در معرض آسیب، و ارتقای ظرفیت دولت‌ها در رسیدگی به بحران‌های مشابه آینده. از آنجا که اقتصادهای نوظهور و در حال توسعه به ویژه در معرض آسیب قرار دارند، برای دستیابی به رشد اقتصادی قدرتمند و پایدار ضروری است نظام‌های بهداشت و سلامت ضعیف و غیررسمی نیز در این کشورها تقویت شود.

سرعت ابتلای افراد جدید به کووید-۱۹ در کنار طیف گسترده‌ای از اقداماتی که برای کنترل بیماری به اجراء درآمد، منجر شد فعالیت‌های اقتصادی در بسیاری از اقتصادهای نوظهور و در حال توسعه فروکش کند. در این رابطه به نظر می‌رسد در کشورهایی که شیوع ویروس در آنها گسترده‌تر بوده، اختلالات اقتصادی شدیدتر و طولانی‌تر باشد، امری که اثرات سرریزی قابل توجهی برای اقتصاد جهانی به ویژه از کانال گردشگری، زنجیره‌های ارزش و بازارهای مالی و کالایی جهان به همراه خواهد داشت و منجر به تشدید چالش‌هایی که تاکنون وجود داشته خواهد شد.

بر این اساس پیش‌بینی بانک جهانی از چشم‌انداز رشدهای اقتصادی عمدتاً کاهش یافته است. در میان مناطق جهان، رشد اقتصادی منطقه آمریکای لاتین و حوزه دریای کارائیب، اروپا و آسیای مرکزی به خاطر شدت شیوع بیماری و موقعیت شکننده اقتصاد، بیشترین کاهش را به ثبت رسانده است. در منطقه جنوب آسیا اما بخش عمده بازبینی کاهش‌ی رشد اقتصادی به خاطر محدودیت‌هایی بود که برای مقابله با بیماری به اجراء گذاشته شد. در طرف مقابل بسیاری از کشورها با به اجراء گذاشتن طیف گسترده‌ای از سیاست‌های حمایتی پولی و مالی توانستند اقتصاد خود را از روند نزولی مصون بدارند. البته به‌رغم چنین اقداماتی پیش‌بینی می‌شود درآمد سرانه عمده این اقتصادها در سال جاری کاهش یابد، اتفاقی که میلیون‌ها نفر را به زیر خط فقر خواهد کشاند.

منبع: روزنامه دنیای اقتصاد



درصد، برای چین ۶/۹ درصد برآورده شده است. از دیگر آمارهایی که در گزارش بانک جهانی ارائه شده است، چشم‌انداز رشد اقتصادی ایران در دو سال آینده است. بر اساس این آمارها، اقتصاد ایران که در سال ۲۰۱۹ نرخ رشد منفی ۸/۲ درصدی را تجربه کرد، در سال جاری نیز همانند عمده اقتصادهای جهان نرخ رشد منفی خواهد داشت، هر چند نسبت به سال گذشته از شدت این نرخ رشد منفی کاسته می‌شود، و نرخ رشد به منفی ۵/۳ درصد می‌رسد. البته درصد تغییر این رشد نسبت به پیش‌بینی رشد ایران در گزارش پیشین بانک ۵/۳- درصد است که علت آن مشکلات ناشی از ویروس کووید-۱۹ و بیماری کرونا عنوان شده است. برای سال آینده نیز نرخ رشد مثبت ۲/۱ درصدی برای اقتصاد ایران پیش‌بینی شده است.

طاعون و رکود

پاندمی کووید-۱۹ با صدای بلند زنگ هشدار رکود عظیم را در اقتصاد جهانی به صدا درآورده است، وضعیتی که در آنها بسیاری از کشورها شدیدترین رکود یک قرن اخیر خود را تجربه خواهند کرد. بر این اساس مدل‌های اولیه برآورد بانک جهانی نشان می‌دهد به‌رغم اجراء سیاست‌های حمایتی گسترده، اقتصاد جهان در انتهای ۲۰۲۰ حدود ۵/۲ درصد کوچک‌تر خواهد شد، بدترین عملکرد رشد اقتصادی جهان حداقل در هشت دهه اخیر. در این باره پیش‌بینی می‌شود درآمد سرانه عمده اقتصادهای نوظهور و در حال توسعه در سال جاری کاهش یابد. به عقیده کارشناسان بانک جهانی در صورتی که دولت‌ها نتوانند بیماری یا بحران‌های مالی‌ای که



عملکردهای اقتصادی را در سال جاری ناحیه یورو خواهد داشت، جایی که پیش‌بینی شده است نرخ رشد اقتصادی در پایان سال جاری به منفی ۹/۱ درصد کاهش یابد. به علاوه در کنار اینکه میانگین نرخ رشد گروه اقتصادهای توسعه یافته به منفی ۷ درصد خواهد رسید، اقتصاد آمریکا نیز با رشد منفی ۶/۱ درصدی مواجه خواهد شد. رشد منفی عمده اقتصادهای توسعه یافته غربی در حالی است که یکی از معدود نرخ‌های مثبت رشد را در سال جاری اقتصاد چین خواهد داشت.

البته ماجرا برای سال ۲۰۲۱ متفاوت خواهد بود، زمانی که عمده نرخ‌های رشد علامت مثبت به خود می‌گیرند. بر این اساس پیش‌بینی می‌شود اقتصاد جهانی در سال آینده نرخ رشد ۴/۲ درصدی را تجربه کند، نرخ‌ی که برای اقتصاد آمریکا ۴ درصد، برای ناحیه یورو، ۴/۵

تقویم بحران در اقتصاد جهانی

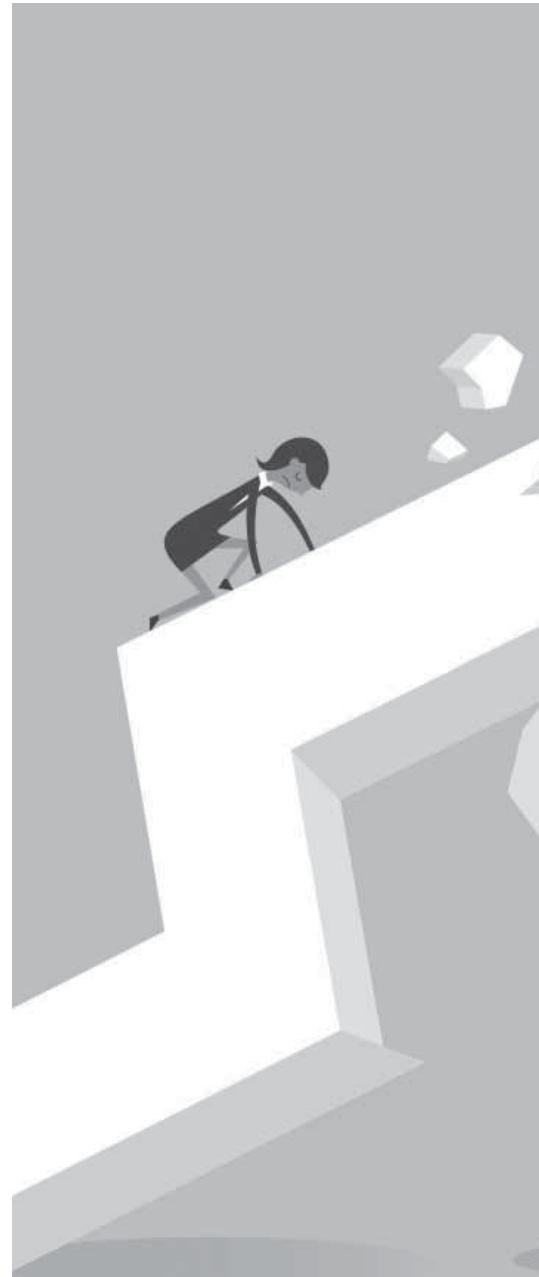
بحران کنونی بدترین وضعیت از زمان بحران «رکود بزرگ» دهه ۱۹۳۰ میلادی است. این تفسیر کریستالینا جورجیوا رئیس صندوق بین‌المللی پول بوده است. حتی این نهاد در یک گزارش پیش‌بینی کرده بود که اقتصاد جهان بر اثر بحران کرونا، ۳ درصد کوچک‌تر شود؛ یعنی سنگین‌ترین رکود اقتصادی طی یک قرن گذشته. اما دنیا در طول یک قرن گذشته با چه بحران‌های اقتصادی مواجه شده و این بحران‌ها در چه سال‌هایی حادث شده و چه آثاری از خود بر جا گذاشته‌اند؟ «دنیای اقتصاد» در یک گزارش دست‌کم ۱۰ مورد از بحران‌های بزرگ دنیا پس از رکود بزرگ را بررسی کرده است. اقتصاد دنیا در یک قرن اخیر بحران‌های اقتصادی کمی به خود ندیده است. از بحران بعد جنگ جهانی تا بحران مالی ۲۰۰۸؛ از بحران نفتی دهه ۷۰ تا بحران دات‌کام. اما ۲ ویژگی بحران کرونا را از بحران‌های دیگر متمایز کرده است؛ نخست گستردگی جغرافیایی بحران است. در اغلب بحران‌های قبلی بزرگ‌ترین اقتصاد دنیا یعنی آمریکا به همراه کشورهای توسعه یافته بیشترین اثر را می‌پذیرفت و در بخش قابل توجهی از نقاط دنیا، خبری از بحران نبود. ویژگی دوم بحران کرونا نیز آغاز بحران از بخش حقیقی اقتصاد است. در حالی که مرور بحران‌های قبلی نشان می‌دهد که بخش مالی و اعتباری، آغازگر بحران بوده‌اند.

جهان در صد سال اخیر بحران‌های اقتصادی متفاوتی به خود دیده است. سیاست‌های اقتصادی به کار گرفته شده برای عبور از بحران‌ها، متناسب با دوره زمانی و عمق رکود حاصل از بحران، دلایل وقوع بحران و میزان وسعت بحران در کشورهای مختلف، گوناگون بوده است. اما بحران کرونا شکل جدیدی از بحران اقتصادی است که در تقویم اقتصادی جهان نمونه مشابهی نداشته است. برخلاف بحران‌های گذشته که به دلیل مجموعه عواملی چون کاهش تقاضای مؤثر، سیاست‌های انبساطی پولی در دوره‌های پیش از بحران، یا

بحران بزرگ

بحران اقتصادی دهه ۳۰ آمریکا که از ۱۹۲۹ تا ۱۹۳۹ به طول انجامید به عنوان طولانی‌ترین و شدیدترین رکود اقتصادی قرن بیستم شناخته می‌شود. بحرانی که نه تنها تأثیرات ماندگاری در اقتصاد جهانی و سیاست‌گذاری‌های کلان اقتصادی بر جا گذاشت، بلکه نظریه‌های اقتصادی و دانش اقتصاد کلان را نیز به صورت بنیادی تغییر داد. بحران با سقوط تاریخی بازار سهام آمریکا در سه‌شنبه سیاه آغاز شد، اما اثرات آن به سرعت به تمام کشورهای جهان منتقل شد و افت شدید تولید، بیکاری بالا و تورم منفی در اقتصادهای

مشکلات حاصل از حباب‌های موجود در بازارهای سرمایه و بخش اعتباری اقتصاد رخ می‌دادند، بحران کرونا مستقیماً بخش حقیقی اقتصاد و سمت عرضه آن را هدف گرفته است. عبور از این بحران نوظهور نیازمند نوآوری در سیاست‌گذاری اقتصادی و همچنین روابط تجاری و سیاسی در سطح جهانی است. از این رو مطالعه بحران‌های گذشته می‌تواند دید روشنی از سازوکارهای تخریبی بحران‌های رکودی و همچنین چگونگی تأثیرگذاری سیاست‌های اقتصادی به دست دهد. در این گزارش مهم‌ترین بحران‌های اقتصادی فراگیر در قرن اخیر بررسی می‌شود.



صنعتی را به دنبال داشت.

به اعتقاد بسیاری، دوران بحران بزرگ در آمریکا بدترین وضعیت اقتصادی این کشور بعد از جنگ داخلی بوده است. طی این بحران، تولید کالاهای صنعتی در آمریکا از سال ۱۹۲۹ تا ۱۹۳۳ نزدیک به ۴۷ درصد کاهش یافت. در حالی که تولید ناخالص داخلی آمریکا (GDP) تا ۳۰ درصد نزول کرد و بیکاری به بالای ۲۰ درصد رسید، شاخص قیمت عمده‌فروشی نیز کاهشی ۳۳ درصدی را تجربه کرد. همچنین ۲۰ درصد از بانک‌های فعال آمریکا در ۱۹۳۰، تا سه سال بعد ورشکسته و تعطیل شدند. برای درک عمق این بحران بزرگ، کافی

است کاهش ۳۰ درصدی تولید ناخالص داخلی آمریکا در این بحران را با کاهش ۴/۷ درصدی تولید ناخالص این کشور طی بحران مالی ۲۰۰۸ مقایسه کنیم.

شدت بحران در اروپا نیز خیلی کمتر از آمریکا نبود، اگرچه بحران در ژاپن و اکثر کشورهای آمریکای جنوبی خفیف‌تر بود. در انگلیس که در نیمه دوم دهه ۲۰ با کاهش نرخ رشد و رکود مواجه بود، بحران بزرگ تا ۱۹۳۰ اثر رکودی چندانی نداشت و پس از رسیدن رکود نیز میزان کاهش تولیدات صنعتی این کشور تقریباً یک‌سوم آمریکا بود. اقتصاد فرانسه نیز در ابتدا شاهد سقوط شدیدی نبود و به نظر می‌رسید که در ۱۹۳۳ زودتر از کشورهای دیگر از این رکود رهایی یافته است. اما ضربه بعدی مهلک‌تر بود و اقتصاد فرانسه در بازه ۱۹۳۳ تا ۱۹۳۶ با کاهش شدید تولیدات صنعتی و بیکاری بالا مواجه شد. در آلمان، رکود در ۱۹۲۸ و زودتر از دیگر کشورها فرارسید و آلمان توانست تا پایان ۱۹۲۹ ثبات نسبی در اقتصاد ایجاد کند. اما موج بعدی رکود در ۱۹۳۰ شدیدتر بود و سطح تولیدات صنعتی این کشور را مانند آمریکا بیش از ۴۰ درصد کاهش داد. تعدادی از کشورها در آمریکای لاتین نیز در اواخر سال ۱۹۲۸ و اوایل سال ۱۹۲۹، اندکی قبل از کاهش تولید ایالات‌متحده، دچار رکود شدند. در حالی که برخی از کشورهای کمتر توسعه یافته رکودهای شدیدی را تجربه می‌کردند، برخی دیگر مانند آرژانتین و برزیل رکود نسبتاً خفیفی را تجربه کردند. ژاپن نیز یک دوره رکود خفیف را تجربه کرد که نسبتاً دیر شروع شد و زودتر از دیگر کشورها نیز به پایان رسید.

از منظر تاریخی به چهار دلیل عمده برای این بحران اشاره می‌شود: نخست، سقوط بازار سهام آمریکا در ۱۹۲۹ که منجر به از بین رفتن اعتماد سرمایه‌گذاران شد و در نتیجه کاهش شدید مخارج و سرمایه‌گذاری‌ها را به دنبال داشت. دوم، هجوم بانکی در اوایل دهه ۳۰ که باعث شکست بانک‌ها شد و این انباره پول در دسترس برای ارائه وام را کاهش داد. سوم، نظام استاندارد طلا، بانک‌های مرکزی کشورهای دیگر را ملزم می‌کرد که برای مقابله با عدم تعادل تجاری در معاملات با آمریکا، نرخ‌های بهره خود را بالا ببرند، که منجر به کاهش مخارج و سرمایه‌گذاری در این کشورها می‌شد. چهارم، قانون موسوم به Smoot-Hawley Tariff Act ۱۹۳۰ در آمریکا تعرفه‌های سنگینی بر اکثر کالاهای کشاورزی و صنعتی وضع کرد که اقدامات تلافی‌جویانه کشورهای دیگر را برانگیخت و

در مجموع باعث افول تجارت جهانی شد.

از منظر نظریه‌های اقتصادی، تحلیل دلایل وقوع این رکود بزرگ از پرسش‌های بسیار بحث‌برانگیز اقتصاد است. در حالی که اقتصاددانان کینزی علت بحران را در کاهش تقاضای مؤثر در اثر کاهش قدرت خرید مردم می‌دانستند، اقتصاددانان پول‌گرایی چون میلیتون فریدمن ریشه بحران را در سیاست‌های پولی انبساطی در دهه ۲۰ می‌جستند. علاوه بر اینها متفکران مارکسیست نیز که از سال‌ها پیش درباره بحران عاجل در اقتصاد سرمایه‌داری سخن گفته بودند، دلیل بحران را در انباشت بیش از حد سرمایه در دست طبقات مرفه و کاهش روزافزون قدرت خرید طبقه کارگر می‌دیدند. کینز معتقد بود که سرمایه‌گذاری بیش از اندازه در تولید کالاهای صنعتی و بادوام، در حالی که طبقه متوسط و کارگر نمی‌توانست تقاضا و مصرف خود را به طور متناسب افزایش دهد باعث کاهش تقاضای مؤثر اقتصاد و وقوع این بحران عظیم شده بود.

در هر صورت، سیاست‌های اقتصادی اتخاذ شده در پی این بحران، تبدیل به دفترچه راهنمای مقابله با رکودهای اقتصادی در دهه‌های بعد شد؛ عصری که اغلب تحت عنوان دوران فرمانروایی سیاست‌های کینزی در اقتصاد شناخته می‌شود. کینز معتقد بود دولت باید با افزایش بودجه و در واقع با یک سیاست انبساطی مالی، تقاضا را تحریک و شرایطی را فراهم کند که عرضه اقتصاد به میزان بالقوه خود بازگردد.

اقتصاددانان اغلب از سه عامل کلیدی به عنوان سیاست‌هایی که منجر به عبور از رکود بزرگ شد نام می‌برند: نخست، کنار گذاشتن نظام استاندارد طلا به کشورهای دیگر اجازه داد که با تضعیف ارزش پول ملی خود منابع مالی خود را تقویت کنند که این امر موجب افزایش هزینه‌های مصرف و سرمایه‌گذاری این کشورها شد. دوم، سیاست‌های انبساطی مالی که به معنای افزایش هزینه‌های دولت‌ها برای ایجاد مشاغل و برنامه‌های رفاه اجتماعی است توانست تولید کل اقتصاد را از طریق تحریک تقاضای مؤثر افزایش دهد و سوم، افزایش هزینه‌های نظامی در آمریکا پیش از جنگ جهانی دوم که منجر به کاهش بیکاری در سال ۱۹۴۲ تا سطح پیش از شروع بحران شد و توانست تقاضا و تولید کل را به شکل مؤثری افزایش دهد. روی هم رفته، میراث ماندگار این بحران در دانش سیاست‌گذاری اقتصادی بود. سیاست‌های کینزی در دهه‌های بعد در اکثر کشورهای صنعتی دنیا به کار بسته شد و سیاست‌گذاران پولی نیز گام مهمی در راستای حذف نظام استاندارد طلا و جایگزین

کردن نظام‌های شناور ارزی برداشتند.

بحران بعد از جنگ جهانی

بحران پس از جنگ در سال ۱۹۴۵ رخ داد و تا ۱۱ ماه به طول انجامید. در این دوره تولید ناخالص داخلی آمریکا تا ۱۱ درصد کاهش یافت و بیکاری در نقطه اوج تا ۱/۹ درصد افزایش یافت. از دلایل این بحران می‌توان به کاهش تقاضای مخارج نظامی و سرعت اندک بازگشت اقتصاد به تولید غیرجنگی اشاره کرد. اقتصاددانان بر این باورند که افزایش مستمر کف دستمزد همراه با کاهش شدید اعتبارات در این دوره منجر به کاهش سوددهی کسب‌وکارها و افزایش بیکاری شد. اگرچه با بازگشت تدریجی اقتصاد به تولید غیرنظامی شرایط عبور از بحران فراهم شد، اما سردرگمی سیاست‌گذاران اقتصادی در هدف‌گیری تورم یا بیکاری به عنوان اولویت سیاستی، تقریباً تا یک دهه پس از پایان جنگ ادامه یافت و زمینه‌ساز رکودهای بعدی شد. این رکود همچنین تحت عنوان «رکود اتحادیه» نیز شناخته می‌شود چرا که اتحادیه‌ها در این دوره جان دوباره‌ای گرفتند و به ایفای نقش فعال خصوصاً در زمینه تعیین کف دستمزدها پرداختند.

رکود دوران صلح

در دوران صلح پس از جنگ جهانی دوم و تلاش کشورهای برای بازگرداندن اقتصاد به شرایط غیرجنگی، در سال ۱۹۴۹ دوره رکود جدیدی آغاز شد که تا ۱۱ ماه طول کشید و تولید ناخالص داخلی آمریکا را تا ۱/۱ درصد کاهش داد. از مهم‌ترین دلایل این رکود می‌توان به کاهش مخارج نظامی در حالی که تولید بخش خصوصی نتوانست به سرعت به شرایط پیش از جنگ بازگردد و همچنین بازگشت سربازان به بازار کار که منجر به افزایش نرخ بیکاری می‌شد، اشاره کرد. همچنین اقتصاددانان تعلق دولت آمریکا در اتخاذ اقدامات ضد رکودی را از دلایل این رکود می‌دانند چرا که در آن دوره تمرکز سیاست‌های اقتصادی آمریکا بر مهار تورم قرار داشت و این امر به افزایش بیکاری دامن می‌زد.

از نظر مبارزه با رکود اقتصادی، سیاست نادرست در سال ۱۹۴۹ دنبال شده بود. فدرال رزرو همچنان برای حمایت از اوراق قرضه و نرخ بهره، به جای مبارزه با تورم و رکود اقتصادی و ایجاد ثبات در چرخه‌های تجاری، به عملیات بازار باز ادامه می‌داد. در اواخر ژوئن سال ۱۹۴۹، فدرال رزرو اظهار کرد که از این پس عملیات بازار آزاد «با توجه به اولویت‌های کلی و وضعیت اعتباری»

انجام می‌شود. با این حال، خزانه‌داری از هرگونه تغییر در سیاست‌های مالی خود احتراز می‌کرد. در اوایل سال ۱۹۵۰، یک کمیته فرعی در کمیته اقتصادی مشترک کنگره در مورد شکاف بین خزانه‌داری و فدرال رزرو گزارش داد و به وضوح از فدرال رزرو حمایت کرد. نهایتاً هر دو طرف ترجیح دادند از شکاف بیشتر بپرهیزند و تا اواسط سال ۱۹۵۰ دست به اقدام جدی نزنند. امری که به اعتقاد بسیاری خود زمینه‌ساز بحران رکودی بعدی موسوم به بحران جنگ کره شد.

بحران جنگ کره

در این دوره رکودی که در ژوئیه ۱۹۵۳ آغاز شد و تا ۱۰ ماه به طول انجامید، تولید ناخالص داخلی در ایالات متحده ۲/۲ درصد کاهش و بیکاری تا ۶/۱ درصد افزایش یافت. اقتصاددانان دلیل عمده این رکود را در سیاست‌های نامناسب فدرال رزرو در پاسخ به دوره تورمی پس از پایان جنگ کره می‌دانند. در این دوره، در حالی که فدرال رزرو دست به سیاست انقباض مالی برد تا تورم را تحت کنترل درآورد، کاهش نرخ بهره در ۱۹۵۲ منجر به افزایش بدبینی‌ها درباره چشم‌انداز اقتصادی و کاهش شدید تقاضای مؤثر شد. بسیاری از اقتصاددانان معتقدند که سیاست‌های نامناسب فدرال رزرو و خزانه‌داری آمریکا در دهه ۵۰ میلادی زمینه‌ساز این رکود بوده است، چرا که تمرکز این سیاست‌ها بر مهار تورم قرار گرفته بود و این زمینه را برای کاهش تقاضای مؤثر فراهم می‌کرد، در حالی که با اتخاذ سیاست‌های ضد چرخه‌ای امکان جلوگیری از این رکود وجود داشته است.

رکود ۱۹۶۰

این رکود که تحت عنوان «Rolling Adjustment» نیز شناخته می‌شود در آوریل ۱۹۶۰ آغاز شد و نزدیک به ۱۰ ماه ادامه یافت. در این دوره رکودی تولید ناخالص داخلی آمریکا ۲/۴ درصد کاهش یافت و بیکاری به ۶/۹ درصد رسید. از دلایل این بحران رکودی می‌توان به افزایش واردات کالاهای صنعتی در آمریکا و در نتیجه کاهش تولید ناخالص ملی (GNP) اشاره کرد. بسیاری از اقتصاددانان مشکلات ایجاد شده به دلیل نظام پایه طلا را از علل برهم خوردن تعادل تجاری آمریکا و کاهش تولیدات صنعتی این کشور برمی‌شمرند. این دوره رکودی همچنین به نام «رکود انتخاباتی» نیز شناخته می‌شود چرا که همزمان با انتخابات ۱۹۶۰ در آمریکا بین نیکسون و کندی رخ داد.

بحران ۱۹۶۹

بحران ۱۱ ماهه دهه ۶۰ که در دسامبر ۱۹۶۹ آغاز شد برآمده از سیاست‌گذاری ضد تورمی دولت آمریکا در دهه ۶۰ میلادی بود. سیاست سخت‌گیرانه انقباض پولی برای مهار تورم در حالی اتخاذ شده بود که ساختار مخارج دولت به درستی منجر به افزایش اشتغال و قدرت خرید مردم نمی‌شد و همین امر منجر به کاهش تولید ناخالص داخلی آمریکا تا ۰/۸ درصد شد.

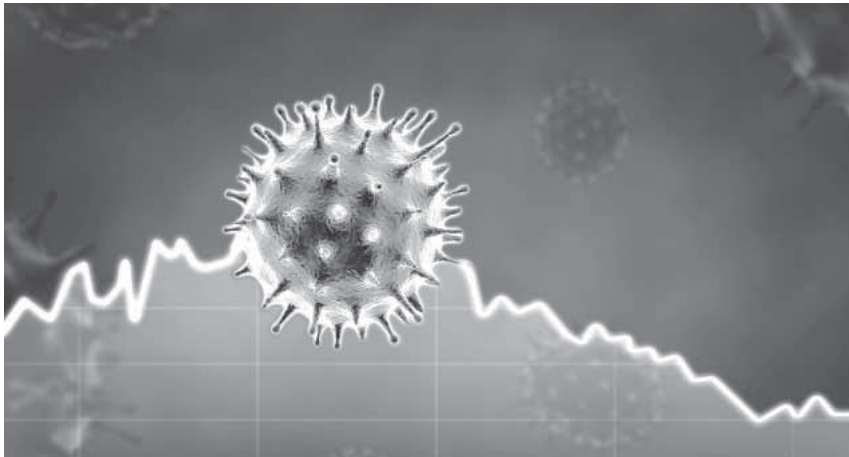
بحران نفتی ۷۵-۱۹۷۳

بحران نفتی طولانی‌ترین دوران رکود جهانی پس از رکود بزرگ و پیش از بحران مالی ۲۰۰۸ محسوب می‌شود که ۱۶ ماه به طول انجامید و طی آن تولید ناخالص داخلی آمریکا با کاهش ۳/۶ درصدی مواجه شد و بیکاری به ۸/۸ درصد افزایش یافت. وقوع این رکود اقتصادی اغلب به دو عامل نسبت داده می‌شود؛ نخست تشکیل اوپک و افزایش بی‌سابقه قیمت نفت و دیگری مخارج بالای نظامی آمریکا در جنگ ویتنام. این دو عامل منجر به یک رکود تورمی سنگین در ایالات متحده شد که نهایتاً بیکاری را تا ۹ درصد در ماه مه ۱۹۷۵ افزایش داد. بسیاری این دوره رکودی را از عوامل تأثیرگذار بر پایان جنگ ویتنام می‌دانند.

بحران ۱۹۸۷ دوشنبه سیاه

بحران مالی ۱۹۸۷ پس از سقوط شدید و ناگهانی ارزش سهام در بازارهای مالی اکثر کشورهای صنعتی دنیا شروع شد. در روز دوشنبه ۱۹ اکتبر ۱۹۸۷ که به «دوشنبه سیاه» معروف شد، ارزش بورس‌های نیویورک، لندن، هنگ‌کنگ، برلین و توکیو حدود ۲۰ درصد سقوط کرد و واکنش سریع فدرال رزرو را به دنبال داشت. اقتصاددانان دلیل عمده وقوع این بحران را افزایش شدید سرمایه‌گذاری‌های بین‌المللی در بازارهای سرمایه آمریکا می‌دانند. همچنین بنگاه‌های سرمایه‌گذاری کالای سرمایه‌ای جدیدی را تحت عنوان «بیمه سبد خرید» ارائه کرده بودند که با استقبال بسیاری مواجه شد. این سبد دارایی شامل مجموعه گسترده‌ای از اختیارات و مشتقات مانند قراردادهای آتی بود که نهایتاً به سقوط ناگهانی بازار سهام در شرایط نااطمینانی بالا دامن زد.

با این حال پاسخ سریع و مناسب فدرال رزرو توانست به شکل مؤثری از بروز بحران بانکی و رکود شدید جلوگیری کند. از یک سو فدرال رزرو به سرعت اعلام آمادگی کرد که در راستای پیشگیری از سقوط نظام بانکی حاضر است منابع نقدینگی مورد نیاز بخش‌های مختلف اقتصاد را فراهم کند



بحران کرونا مستقیماً سمت عرضه اقتصاد را هدف گرفته است. از نظر وسعت بحران نیز کرونا بحرانی بی‌سابقه به نظر می‌رسد، بحرانی که تمام کشورهای توسعه یافته و در حال توسعه را در بر گرفته است و نظام زنجیره ارزش و عرضه در تجارت جهانی را مختل کرده است. با توجه به این موارد، می‌توان گفت که دفترچه راهنمای بحران‌های اقتصادی که در طول دهه‌های متمادی آزموده شده بود، در مورد بحران کرونا کارآیی چندانی ندارد.

با این حال اغلب اقتصاددانان در تجویز برخی توصیه‌های سیاستی متفق‌القولند. نخست اینکه دولت‌ها و بانک‌های مرکزی باید با اقدامات فوری از جریان نقدینگی در کسب‌وکارها حمایت کنند و با اقدامات مالی مؤثر از سقوط بانک‌ها و مؤسسات اعتباری جلوگیری کنند. دوم اینکه سیاست‌گذاران باید از قطع ارتباط بیشتر نیروی کار با بازار کار جلوگیری کنند و روند کاهش سطح تولید را کند و متوقف کنند و دیگر اینکه اقشار کم‌درآمد باید مورد حمایت دولت قرار گیرند تا از تأمین حداقل‌های زندگی محروم نشوند. مجموعه این سیاست‌ها به شرطی که درست و به موقع اتخاذ شوند، می‌تواند از افزایش عمق فاجعه جلوگیری کند.

روی هم رفته، مقابله با بحران کرونا چالش جدیدی در سیاست‌گذاری اقتصادی است و موفقیت در آن مستلزم نوآوری و برنامه‌ریزی‌های نوین در سطح بین‌المللی است. تجربه بحران‌های گذشته، خصوصاً تجربه بحران ۲۰۰۸ که آمادگی کشورهای در زمینه کنترل بدهی‌های ملی را افزایش داده است، می‌تواند درس‌های مهمی برای عبور از این بحران به سیاست‌گذاران بدهد. باید دید که این بحران جهانی و نوظهور چگونه اقتصاد و عرصه سیاست‌گذاری‌های کلان را دستخوش تغییر خواهد کرد.

منبع: روزنامه دنیای اقتصاد

ترکیبی از استقراض بیش از حد، سرمایه‌گذاری مخاطره‌آمیز و عدم شفافیت توسط مؤسسات مالی، آماده‌سازی بد و اعمال متناقض دولت‌ها که منجر به نااطمینانی و ریسک بالا در بازارهای سرمایه می‌شد و همچنین سقوط استانداردهای اعطای وام مسکن و اوراق بهادار وام مسکن اشاره کرد.

در هر صورت، سیاست‌های فدرال رزرو و اقدامات سریع دولت آمریکا توانست به طور مؤثری از عمق بحران بکاهد و از وقوع رکود شدیدی مانند بحران بزرگ دهه ۳۰ جلوگیری کند. البته بحران در سال‌های آتی و تا سال ۲۰۱۲ ادامه یافت و منجر به بحران بدهی کشورهای اروپایی نیز شد، اما جلوگیری از سقوط نظام بانکی توانست از فروپاشی کامل سمت عرضه اقتصاد جلوگیری کند.

برخی از کارشناسان رکود بزرگ ۲۰۰۸ را سرآغاز فصل جدیدی در اقتصاد جهانی می‌دانند و معتقدند که پس از این رکود سیاست‌های نئولیبرالی دوباره جای خود را به سیاست‌های نئوکینزی می‌دهند. اگرچه قضاوت در این باره چندان ساده نیست، می‌توان گفت که رکود ۲۰۰۸ توجه اقتصاددانان را بار دیگر به امکان وقوع رکودهای بسیار سنگین جلب کرده و لزوم بازنگری در سیاست‌گذاری‌های پولی و مالی کشورها و همچنین لزوم تغییر در سیاست‌های تجارت جهانی را آشکار کرده است.

بحران کرونا

بحران کرونا فصل جدیدی در تاریخ بحران‌های اقتصادی است. در تمام رکودهای قبلی، رد پای عواملی چون سیاست‌های انبساطی پولی یا ایجاد حباب در بازارهای سرمایه در دوره‌های پیش از بحران دیده می‌شود. اما این بحران نه از بخش مالی و اعتباری اقتصاد که از بخش حقیقی اقتصاد آغاز شده است، یعنی از انجماد فعالیت‌های اقتصادی و تخریب سازوکار تولید و تجارت جهانی. در واقع

و از سوی دیگر بانک‌ها را ترغیب می‌کرد که بدون در نظر گرفتن شرایط بحران مانند قبل به اعطای وام ادامه دهند. از این نظر، اگرچه بحران دوشنبه سیاه منجر به دوره رکود نشد، به نمادی از سیاست‌گذاری صحیح پولی و مالی برای پیشگیری از رکودهای آتی تبدیل شد. تجربه‌ای که بعدتر برای عبور از بحران رکودی ۲۰۰۸ بسیار ارزشمند بود.

بحران دات‌کام

این دوره رکودی که به بحران «۱۱ سپتامبر» نیز معروف است در مارس ۲۰۰۱ آغاز شد و هشت ماه به طول انجامید. طی این بحران تولید ناخالص داخلی آمریکا ۰/۳ درصد نزول کرد و بیکاری به ۵/۵ درصد رسید. اغلب دلیل عمده این بحران را حباب ایجاد شده در ارزش سهام شرکت‌های اینترنتی (که به «شرکت‌های دات‌کام» معروف بودند) معرفی می‌کنند، اگرچه حمله تروریستی ۱۱ سپتامبر و افزایش ریسک‌های سیاسی در پی آن نیز می‌تواند تأثیرگذار بوده باشد. این حباب که به «حباب دات‌کام» معروف شد، مربوط به افزایش بیش از اندازه ارزش شرکت‌های اینترنتی و کامپیوتری بود که از اواسط دهه ۹۰ میلادی آغاز شده بود و نهایتاً در ماه مارس ۲۰۰۱ فرو ریخت و به رکودی هشت‌ماهه در اقتصاد آمریکا منجر شد.

رکود ۲۰۰۸

رکود اقتصادی در پی بحران مالی ۲۰۰۸ در آمریکا که تحت عنوان «رکود بزرگ» نیز شناخته می‌شود، شدیدترین رکود اقتصادی پس از بحران بزرگ ۱۹۳۰ قلمداد می‌شود. طی این بحران که تا ۱۸ ماه به طول انجامید، تولید ناخالص داخلی آمریکا ۴/۳ درصد کاهش یافت و بیکاری به ۱۰ درصد رسید. همانند بحران بزرگ در دهه ۳۰، نظریه‌پردازی‌های بسیاری درباره دلایل وقوع این بحران انجام شده است. اغلب، کاهش تقاضای مؤثر، افزایش بیش از حد سرمایه‌گذاری‌های خارجی خصوصاً سرمایه‌گذاری‌های کشورهای شرق آسیا در بازار سرمایه آمریکا و همچنین حباب مسکن در آمریکا از دلایل این بحران شمرده می‌شود. بسیاری از اقتصاددان‌ها معتقدند که مجموعه‌ای از مشکلات در بخش مالی و حقیقی اقتصاد به این بحران دامن زدند که از مهم‌ترین آنها می‌توان به عدم موفقیت گسترده در وضع مقررات و نظارت‌های مالی، عدم موفقیت حاکمیت شرکتی و مدیریت ریسک در بسیاری از مؤسسات مالی مهم، عدم موفقیت فدرال رزرو در مدیریت مناسب نرخ بهره،



نوظهور آسیایی نیز که رشد حدوداً منفی یک درصد را تجربه کرده‌اند در سال آینده رشد ۷/۴ درصدی را پشت سر خواهند گذاشت.

چین به عنوان اولین کشوری که با کرونا درگیر شد تا پایان سال ۲۰۲۰ رشد خود را به مثبت یک درصد می‌رساند و در سال ۲۰۲۱ نیز میزان رشد پیش‌بینی شده برای اقتصاد این کشور ۸/۲ درصد خواهد بود.

بر اساس پیش‌بینی صندوق بین‌المللی پول در سال ۲۰۲۱ رشد اقتصادی هند، ۶ درصد، روسیه ۴/۱ درصد برزیل ۳/۶ درصد مکزیک ۳/۳ درصد و آفریقای جنوبی ۳/۵ درصد خواهد بود.

این صندوق همچنین درباره کشورهای حاضر در خاورمیانه اعلام کرده که میانگین رشد آنها در سال جاری میلادی منفی ۴/۷ درصد خواهد بود ولی این عدد در سال آینده میلادی به ۳/۳ درصد می‌رسد. ایران نیز که طبق اعلام این صندوق در سال ۲۰۱۹ رشد منفی ۷/۶ درصدی داشته در سال ۲۰۲۰ به منفی ۶ درصد رسیده ولی در سال ۲۰۲۱، ۳/۱ درصد رشد مثبت خواهد داشت که عددی نزدیک به میانگین پیش‌بینی شده برای اقتصاد کشورهای خاورمیانه است.

صندوق بین‌المللی پول در جدیدترین گزارش خود وضعیت اقتصادی کشورها تحت تأثیر کرونا و تصویری که از آینده آنها در سال ۲۰۲۱ وجود دارد را منتشر کرده است.

به گزارش خبرگزاری اقتصادی ایران، بر اساس این گزارش که اتاق بازرگانی ایران آن را منتشر کرده اقتصاد بسیاری از کشورها در سال جاری میلادی تحت تأثیر شیوع ویروس کرونا رشد منفی خواهد داشت و به نظر می‌رسد در سال آینده دولت‌ها بتوانند بخشی از خسارت‌های کرونا را جبران کنند.

گزارش جدید حتی از پیش‌بینی‌های ابتدایی درباره میزان تأثیر کرونا نیز منفی‌تر بوده و صندوق بین‌المللی پول پیش‌بینی می‌کند تأثیر این ویروس بر اقتصاد کشورها عمیق‌تر خواهد بود.

با این وجود در سال ۲۰۲۱ بر اساس پیش‌بینی‌های صندوق بین‌المللی پول بسیاری از کشورها می‌توانند بار دیگر به روند صعودی رشد اقتصادی خود دست پیدا کنند. بر این اساس اقتصادهای در حال توسعه که امسال رشد منفی سه درصد دارند در سال آینده به مثبت ۵/۹ درصد خواهند رسید. در میان کشورهای

صندوق بین‌المللی پول
پیش‌بینی کرد؛

رشد اقتصادی ایران در سال 2021 مثبت می‌شود



اقتصاد جهان 4/7 درصد در 2020 کوچک می شود

محرك‌های مالی سریع، مهار ویروس کرونا در سه ماهه دوم سال جاری میلادی و برداشته شدن همزمان قرنطینه‌ها و تعطیلی‌های گسترده دارد. بسیاری از اقتصادهای بزرگ دنیا نتوانسته‌اند این شرایط را فراهم کنند و دوره رکود را در سراسر جهان طولانی‌تر کرده‌اند.

اقتصاددان‌های بلومبرگ حالا انتظار یک روند مرحله‌به‌مرحله و تدریجی را برای بهبود شرایط اقتصادی دارند. فعالیت‌های اقتصادی تنها زمانی رونق می‌گیرند که کشف واکسن کرونا ترس مصرف‌کنندگان را از بین ببرد.

پیش‌بینی که این اقتصاددان‌ها ارائه داده‌اند بهترین سناریوی ممکن و بر مبنای فرضیات خوشبینانه در مورد روند مهار همه‌گیری ویروس کرونا بوده است.

طبق پیش‌بینی بدبینانه‌تر این گروه اقتصادی، تولید ناخالص داخلی جهان ۶/۷ درصد در ۲۰۲۰ کاهش می‌یابد و تولید در جهان تا پایان ۲۰۲۱ به سطح قبل از بحران کرونا باز نخواهد گشت.

منبع: ایران اکونومیست

به نقل از بلومبرگ، اقتصاددان‌ها عقیده دارند با برداشته شدن شرایط قرنطینه، تولید اقتصادی در جهان در سه ماهه سوم سال جاری میلادی به سرعت بهبود پیدا می‌کند.

تام اورلیک و بیورن ونروی از اقتصاددان‌های بلومبرگ پیش‌بینی خود را از رشد تولید ناخالص داخلی جهان پایین آورده و از منفی ۴ درصد به منفی ۴/۷ درصد رسانده‌اند، یعنی یک رکورد فاجعه‌بار. تولید ناخالص داخلی آمریکا ۶/۵ درصد کاهش می‌یابد که دو برابر شدیدتر از رکودی است که طی بحران بزرگ مالی تجربه کرده بود.

این اقتصاددان‌ها عقیده دارند تولید در جهان به خاطر آسیب دیدن بازار کار و کند شدن فعالیت‌های اقتصادی از ترس ابتلا به ویروس کرونا، تا سه ماهه دوم ۲۰۲۱ به سطح قبل از بحران کرونا بازمی‌گردد.

انتظار سرمایه‌گذاران برای بهبود اقتصادی V شکل چندان امکان‌پذیر نیست. به گفته اقتصاددان‌ها، روند سریع بهبودی نیاز به



نحوه مدیریت کارمندان از راه دور

نکته تخصصی

الیزابت داگلاس، مدیرعامل ویکی هاو، توصیه می‌کند: "مدیریت کارمندان از راه دور مستلزم برقراری ارتباط عالی، چه از طرف شخصی که می‌خواهد کارمند از راه دور باشد، همچنین از طرف مدیر است. بنابراین، اگر می‌خواهید شخصی را به عنوان کارمند از راه دور استخدام کنید، باید اطمینان حاصل کنید که آنها قادر به برقراری ارتباط واقعاً مؤثر، حتی ارتباط بیش از حد هستند."

برای کمک به کارمندان از راه دور، در تحقق انتظارات خود از مهلت‌های زمانی استفاده کنید. بدون مهلت، کارمندان از راه دور نمی‌دانند که

یا نمایش اسلایدها مشاهده کنید و آنها را به کارمندان خود منتقل کنید. اطمینان حاصل کنید که آنها تمام اطلاعات کلیدی شما را برای موفقیت در کار خود اعمال می‌کنند.

به عنوان مثال، می‌توانید هنگام استخدام کارمندان از راه دور خود، یک سند مقدماتی ایجاد کنید که وظایف آنها را مشخص می‌کند و دستورالعمل‌های خاصی را برای کار آنها به شما می‌دهد. شما حتی می‌توانید پیوندهایی به اسناد یا فیلم‌های دیگری داشته باشید که سناریوهای خاصی را که ممکن است کارمندان با آنها روبه‌رو شوند، درج کنید، بنابراین آنها می‌دانند که شما در آن شرایط چه کاری را انتظار دارید.

استخدام کارمندان از راه دور راهی عالی برای روی آوردن به استعداد از سراسر جهان است. درک نحوه مدیریت مؤثر کارکنان از راه دور در ابتدا می‌تواند بسیار سخت به نظر برسد، اما چند ترفند وجود دارد که می‌توانید از آنها برای ایجاد کارمندان کارآمد و شاداب استفاده کنید.

انتظارات شغلی

انتظارات خود را برای کارمندان از راه دور تنظیم کنید. اگر کارمندان شما آنچه را که می‌خواهید یا به آنها احتیاج دارید درک نمی‌کنند، آنها قادر به موفقیت نخواهند بود. تمام انتظارات خود را در اسناد آنلاین، فیلم‌ها

چه مدت باید برای کار خود زمان بگذارند. مهلت‌ها به کارمندان شما کمک می‌کند تا وقت خود را به طور کارآمد مدیریت کنند، و این حس خوبی را به شما می‌دهند کار زیادی توسط کارمندان شما انجام می‌شود.

زمان دادن همچنین راهی خوب برای ردیابی چگونگی تولید کارمندان از راه دور شما است. در صورت عدم موفقیت همیشه می‌توانید آخرین مهلت‌های خود را بعداً تنظیم کنید. اگر درک کنید مهلتی که تعیین کرده‌اید واقع‌بینانه نیست، می‌توانید آن را تا چند روز تمدید کنید. اگر مهلت‌های مربوط به کارهایی که انجام می‌دهند اعمال نشوند، به کارمندان خود سهمیه بدهید. بعضی اوقات، کارمندان از راه دور استخدام می‌شوند کارهای زیادی کوتاه و متوالی انجام دهند، جایی که مهلت آن معقول نیست. اگر این مورد برای کارمندان شما وجود دارد، سعی کنید سهمی از آنها را تهیه کنید که در عوض به آنها کمک کنند تا بتوانند زمان خود را مدیریت کرده و تولید کنند.

به عنوان مثال، در صورت استخدام کارمندان از راه دور برای پاسخگویی به سؤالات مشتری برای شرکت خود، می‌توانید به کارمندان خود اطلاع دهید که انتظار دارید از آنها در ۳-۴ ساعت سؤالات پاسخ دهند.

اگر به کمک سهمیه نیاز دارید، کارهایی را انجام دهید که کارمندان از راه دور برای یک یا دو روز انجام دهند تا ببینید چه چیزی واقعاً توسط یک نفر قابل دستیابی است.

به آنها بگویید که آیا انتظارات شما را برآورده می‌کنند یا خیر. اگر متوجه شدید که یکی از کارمندان شما مهلت یا سهمیه آنها را رعایت نمی‌کند، به آنها دسترسی پیدا کنید. نگرانی‌های خود را ذکر کنید و از آنها بپرسید که آیا سؤالی دارید یا به کمک نیاز دارید. اگر مشکل در حال تکرار است، در نظر بگیرید که آیا کارمند مناسب برای تجارت شما است یا خیر.

به عنوان مثال، می‌توانید به کارمند خود ایمیل بفرستید و بگویید "سلام جان، من متوجه شدم که شما در ۲ هفته گذشته به مهلت خود عمل نکردید. واقعاً مهم است که کار خود را به موقع انجام دهید. آیا می‌توانم کاری انجام دهم تا به آنها کمک کنم؟"

از ابزارهای ارتباطی برای مدیریت استفاده کنید

ممکن است ارتباط با کارمندان دور کار دشوار باشد. از آنجایی که ارتباط مستقیم و

چهره‌به‌چهره بین شما و کارمندان از راه دور وجود ندارد، یک سری اطلاعات به خوبی منتقل نمی‌شود. مدیر و سایر کارمندان باید بدانند که کارمندان دور کار بر روی چه چیزی کار می‌کنند و اگر اختلالی در حین کار و روند پروژه اتفاق افتاد به هم تیمی و کارمند دور کار اطلاع دهند.

حتی بهتر است از متدلوژی‌های مدیریت پروژه نیز برای مدیریت تیم‌های دور کارتان بهره ببرید. از شکلک‌ها و GIFها استفاده کنید تا کارمندان احساس راحتی کنند. نشانه‌های غیرکلامی مانند لیخند زدن و گره زدن نقش مهمی در برقراری ارتباط دارند، که باعث می‌شود ارتباط با کارمندان از راه دور از طریق ایمیل یا یک پلتفرم گپ گاهی اوقات مشکل باشد. می‌توانید با افزودن شکلک یا GIF به پیام‌هایی که برای کارمندان خود ارسال می‌کنید، در حل این مشکل کار کنید. آنها از ژست مهربانی قدردانی می‌کنند و به شما کمک می‌کنند پیام‌های شما بیش از حد تهاجمی به نظر برسند. به عنوان مثال، اگر از یکی از کارمندان خود سؤال می‌کنید که چرا آنها کاری خاص را انجام داده‌اند، می‌توانید در انتهای پیام یک شکلک صورتک را درج کنید تا به آنها نشان دهید که دیوانه نیستید.

ردیابی بهره‌وری

از کارمندان از راه دور خود بخواهید که بازده خود را ثبت کنند. یک فرم یا صفحه گسترده ایجاد کنید که کارمندان شما بتوانند وظایفی را که انجام می‌دهند ارائه دهند و مدت انجام این کار چه مدت طول کشیده است. برای اطمینان از اینکه آنها در مسیر صحیح هستند، می‌توانید ارسال‌های آنها را به طور مرتب مرور کنید. اگر کسی عقب افتاد، می‌توانید زود آن را بگیرید و به حل مسئله بروید.

ایجاد یک محیط تیمی

یک خبرنامه هفتگی برای پر کردن کارمندان از راه دور در به‌روزرسانی‌های شرکت ارسال کنید. حتی اگر کارمندان از راه دور شما در دفتر کار نمی‌کنند، شما هنوز هم می‌خواهید که آنها احساس کنند که جزئی از تیم هستند.

از آنجا که آنها در اطراف شاهد تغییرات بزرگ یا وقایع در شرکت نخواهند بود، هر هفته یک خبرنامه تهیه کنید تا آنها را به‌روز کنید و احساس کنند که شامل می‌شوند. همچنین می‌توانید نکات مفیدی در مورد بهره‌وری را در

خبرنامه داشته باشید تا حتی مفیدتر باشد. پوشاک شرکت خود را به کارمندان خود بدهید تا آنها احساس کنند. پیراهن، زنجیرهای کلیدی، کیف و سایر مواردی که آرم شرکت شما روی آنها قرار دارد، همه کار می‌کنند. دادن کارمندان از راه دور خود به یک شرکت کوچک از شرکت به آنها کمک خواهد کرد که احساس کنند بخشی از تیم هستند.

میزبان برنامه‌های حضوری برای کارمندان از راه دور خود باشید. برنامه‌ریزی ملاقات یک راه عالی برای شما و کارمندان است تا در خارج از ایمیل و کنفرانس ویدیویی با یکدیگر آشنا شوند. شما می‌توانید از کارمندان خود دعوت کنید تا از دفتر مرکزی شرکت خود بازدید کنند، یا می‌توانید سفری به مکان دیگری ترتیب دهید و عده‌ای را از دفتر خود به همراه خود ببرید.

بر پروژه‌ها نظارت داشته باشید

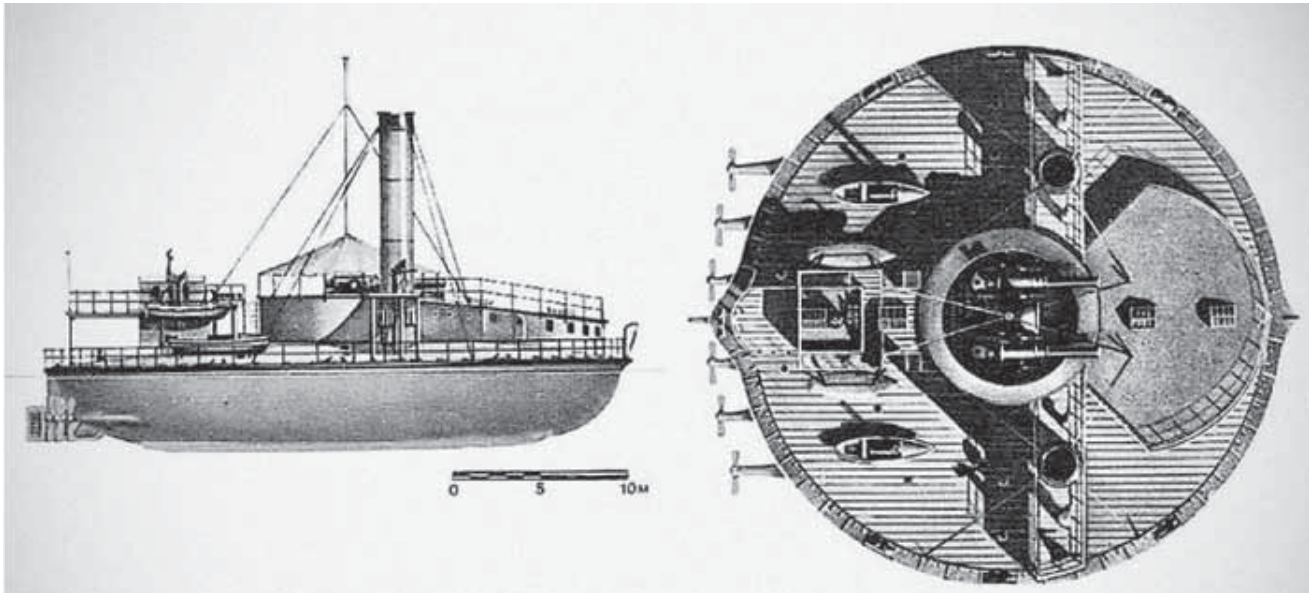
ردیابی و نظارت بر پروژه‌های دور کاری نیز دشوار است. برای آسان کردن این کار از نرم‌افزارهای مدیریت پروژه استفاده کنید. با استفاده از نرم‌افزارهای مدیریت پروژه کارمند دور کار می‌داند که چه کارهایی باید انجام دهد. شما نیز می‌دانید که چه پروژه‌هایی در حال اجراست و هر فردی بر روی چه چیزی کار می‌کند.

با نرم‌افزارهای مدیریت پروژه مدت زمان کارمندان برای تکمیل پروژه‌ها را نظارت کنید. اگر یک کارمند تمامی فرآیند پروژه را انجام می‌دهد مطمئن می‌شوید که کارمند تمامی انتظارات شما را درک کرده و در جهت موفقیت آن حرکت می‌کند.

ایجاد ارتباط با کارگران راه دور شما به آسانی کار نمی‌کند، اما بسیار ضروری است و در نهایت موفقیت تیم شما را مشخص می‌کند. برای ارتباط با کارکنان از راه دور، مدیران باید با ارتباطات بسیار پیشگیرانه‌تر باشند و از بهترین ابزارهای مبتنی بر ابر و برنامه‌های تلفن استفاده کنند.

تعیین اهداف نیاز به مدیریت دقیق دارد و اهداف باید به روشنی ابلاغ شود. مهم‌تر از همه، مدیران باید با تیم‌های از راه دور اعتماد ایجاد کنند و به افراد خود اجازه دهند با انجام یک کار درخشان به کار خود ادامه دهند. کار از راه دور در حال تحول است و مدیران نیز باید با این روش سازگار شوند.

منبع: عصر ایران



کشتی جنگی بشقاب‌پرنده‌ای؛ عجیب‌ترین پروژه نیروی دریایی امپراتوری روسیه

را پذیرفته بود و آن را ایده‌ای منطقی می‌دانست. گذشته از این محدودیت‌های پیمان پاریس در سال ۱۸۷۱ برداشته شد و این بدین معنا بود که یک کشتی دایره‌ای دیگر به عنوان سنگری نظامی طبقه‌بندی نمی‌شود. بدین ترتیب در همان سال امپراتوری الکساندر دوم پروژه مذکور را برای ساخت نخستین کشتی که «پوپوکا» (به افتخار طراح آن) نامیده شده بود، تأیید کرد. در نهایت «پوپوکا» یا «نووگورود» با قطر تقریبی ۳۰ متر معرفی شد.

امپراتور دستور داد که از «نووگورود» در قالب یک طرح مینا برای ساخت ۱۰ کشتی مشابه مدور دیگر استفاده شود. این فرمان نقطه شروعی برای ایجاد یک تغییر کلی در ناوگان دریای سیاه به شمار می‌رفت. با این حال در واقعیت فقط ۲ کشتی جنگی دایره‌ای شکل ساخته شد. دومین کشتی «Vitse-Admiral Popov» نام داشت.

کشتی‌های مدور بسیار کند بودند

«پوپوکا» به راستی قادر به حمل تسلیحات نظامی فوق‌سنگین در دوره مربوطه بود؛ اما نمونه‌ای به شدت کند محسوب می‌شد. این امر طی جنگ با ترکیه در سال ۱۸۷۷ کلاً آشکار شد. عملاً در تمام مدت زمان جنگ، از هر دو کشتی برای مقاصد دفاعی استفاده شده بود. اما اولین باری که قرار شد به صحنه نبرد فرستاده شوند، «پوپوکا»ها نتوانستند در برابر کشتی‌های ترکیه مقاومت کنند (هرچند این کشتی‌ها از نظر قدرت جنگی نسبت به دشمنان ترک یک سر و گردن بالاتر بودند). چندی بعد این حادثه توسط کمیسیون ویژه بررسی و مشخص شد که کشتی‌های مدور نمی‌توانند با

آمادگی خود به منظور پذیرش محدودیت‌های اعمال شده در نتیجه قرارداد مورد نظر را اعلام نکرد. در ادامه دریاسالار Andrei Alexandrovich Popov که به واسطه نقش کلیدی خود طی جنگ کریمه شناخته می‌شود، طرح پیشنهادی ساخت یک کشتی دایره‌ای با هدف دفاع ساحلی از شهر بندری سواستوپول در کرانه دریای سیاه و جنوب غربی شبه‌جزیره کریمه را ارائه داد. دلیل اصلی این ایده غیرمعمول تمایل فراوان مقامات روسیه به صرفه‌جویی در هزینه‌های مالی بود.

علاوه بر این یک کشتی جنگی با بدنه مدور می‌توانست تسلیحات فوق‌بزرگ و فوق‌سنگین (از ۲۱ تن به بالا) را به راحتی جابه‌جا کند. از طرف دیگر یک کشتی نظامی با طول و عرض یکسان، مشکلات چرخش و تغییر جهت کشتی‌های معمولی را هم نداشت و این خود مزیتی اضافه برای نیروهای روسیه به شمار می‌رفت.

در تمام طول تاریخ تنها کشتی جنگی مدور ساخته شده است

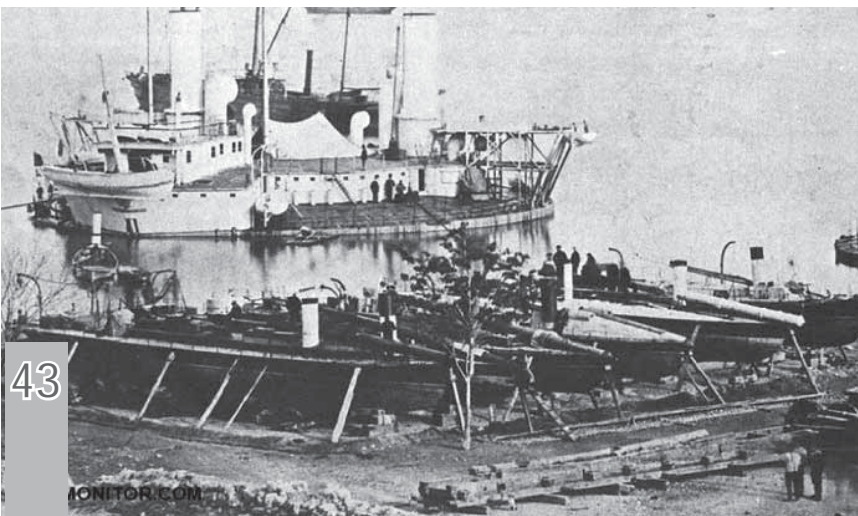
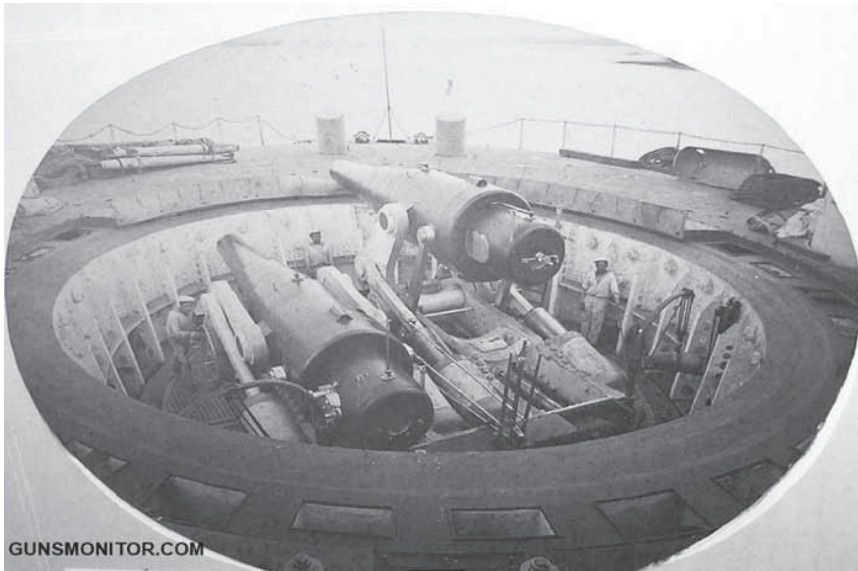
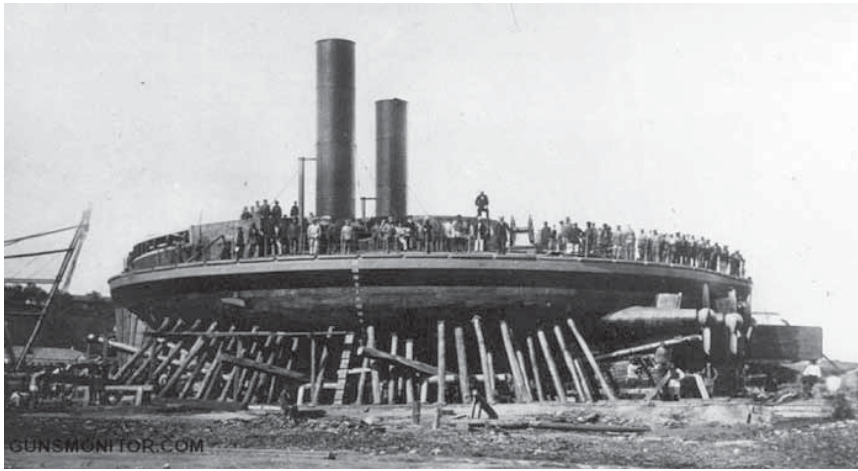
وزارت نیروی دریایی روسیه پیشنهاد Popov

این بار با یکی از عجیب‌و غریب‌ترین پروژه‌های نظامی روسیه همراه خواهیم شد که قرار بود نیروی دریایی این کشور را از تهدیدات دشمنان حفظ و آن را در سطح جهانی تبدیل به قدرت شماره یک کند!

طبق بر نامه‌ریزی‌های صورت گرفته نیروی دریایی قصد داشت از این طرح متفاوت برای حمل تسلیحات سنگین استفاده کند

پس از جنگ کریمه در سال ۱۸۵۶ (به نبردهای اکتبر ۱۸۵۳ تا فوریه ۱۸۵۶ گفته می‌شود که میان امپراتوری روسیه تزاری از یک سو و امپراتوری دوم فرانسه، امپراتوری بریتانیا، پادشاهی ساردنی و امپراتوری عثمانی از سوی دیگر در شبه‌جزیره کریمه رخ داد)، ناوگان دریایی (ناوگان نیروی دریایی روسیه در دریای سیاه، دریای آزوف و دریای مدیترانه) مغلوب و صندوق‌های مالی تخلیه شدند. همچنین بر اساس معاهده پاریس، روسیه دیگر اجازه نداشت هیچ گونه ناوگان فعالی در دریای سیاه داشته باشد.

با وجود معاهده نامبرده، وزارت نیروی دریایی



موفقیت از پس نبردهای دور از ساحل برآیند. در واقع به «پوپووکا»ها هرگز از دید برتری دریایی نگاه نشده بود و به همین علت به هیچ وجه برای ناوبری در مسافت‌های طولانی مناسب نبودند. همانطور که Popov گفت، این کشتی‌ها در عوض گزینه‌هایی بسیار مطلوب برای دفاع ساحلی محسوب می‌شوند. در مجموع قابلیت‌های عملیاتی «پوپووکا» با انتظارات وزارت نیروی دریایی در قالب یک کشتی جنگی تمام‌عیار همخوانی نداشتند.

امپراتور یک کشتی تفریحی دایره‌ای برای خودش سفارش داد!

حتی پس از شکست «پوپووکا»، باز هم دریاسالار ایده ساخت کشتی‌های دایره‌ای را رها نکرد و پیشنهادی مبنی بر طراحی یک کشتی تفریحی مدور را به امپراتور الکساندر دوم ارائه داد. امپراتور با این طرح به دو شرط موافقت کرد: نخست آن که سرعت این کشتی می‌بایست بیش از دو برابر کشتی‌های جنگی مدور باشد و همینطور بتوان از آن برای ناوبری دریایی هم استفاده کرد. کشتی سلطنتی مذکور «لیوادیا» نام گرفت و در انگلستان مونتاژ شد. این محصول در ادامه آماده آزمایشات دریایی شد اما پس از گرفتاری در چنگ طوفان به بدنه آن آسیب رسید و عملاً از کار افتاد.

کشتی تفریحی دایره‌ای لیوادیا

پروژه کشتی جنگی بشقاب‌پرنده‌ای پس از مرگ امپراتور به کلی متوقف شد. هنگامی که الکساندر سوم به سلطنت رسید، دوران کشتی‌های مدور به پایان رسیده بود. در راستای تغییرات صورت گرفته، وزارت نیروی دریایی مجدداً سازماندهی و Popov نیز از پروژه معماری کشتی مدور روسی کنار گذاشته شد. هرچند بعدها در سال ۱۸۹۱ وی به درجه دریاسالار ارتقاء مقام یافت اما دیگر هیچ گونه مسئولیت رسمی در نیروی دریایی نداشت.

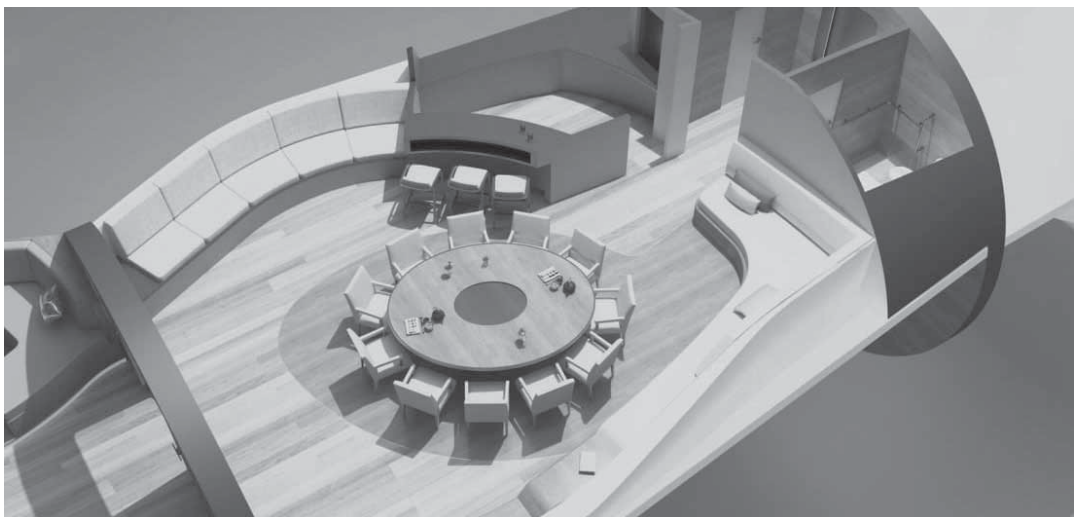
کشتی جنگی مدور ساخته شده هم به عنوان خطوط دفاع ساحلی حفظ شدند و تا سال ۱۹۰۳ در وضعیت خدمت فعال باقی ماندند. این در حالی است که کشتی تفریحی دایره‌ای امپراتوری سرنوشت به مراتب کوتاه‌تری داشت. مبلمان و سایر تجهیزات آن تدریجاً حذف و به انبارهای کالا منتقل شدند. خود کشتی لوکس نیز به یک کشتی ساده و سبک‌تر برای حمل ذغال سنگ تغییر کاربری داد.

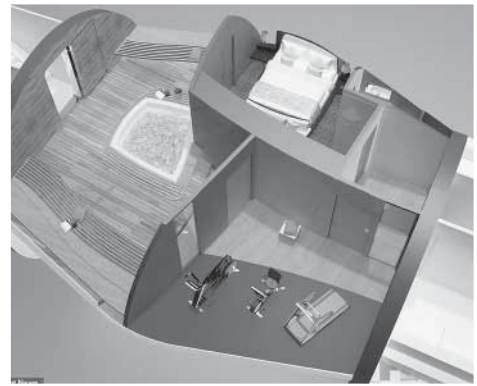
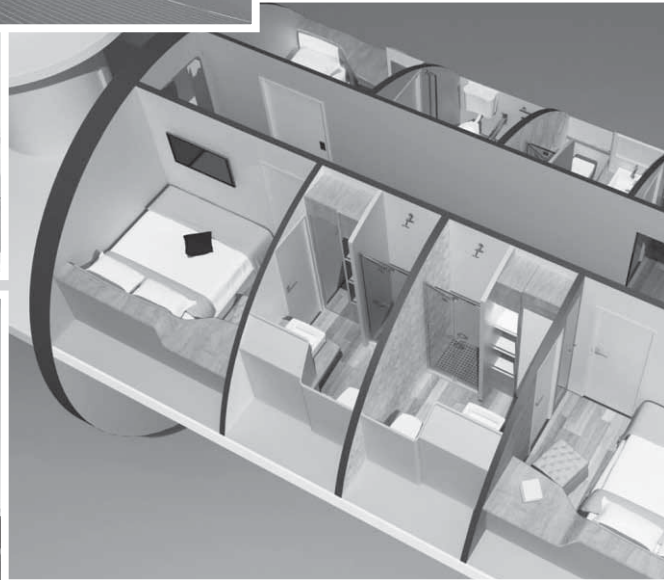
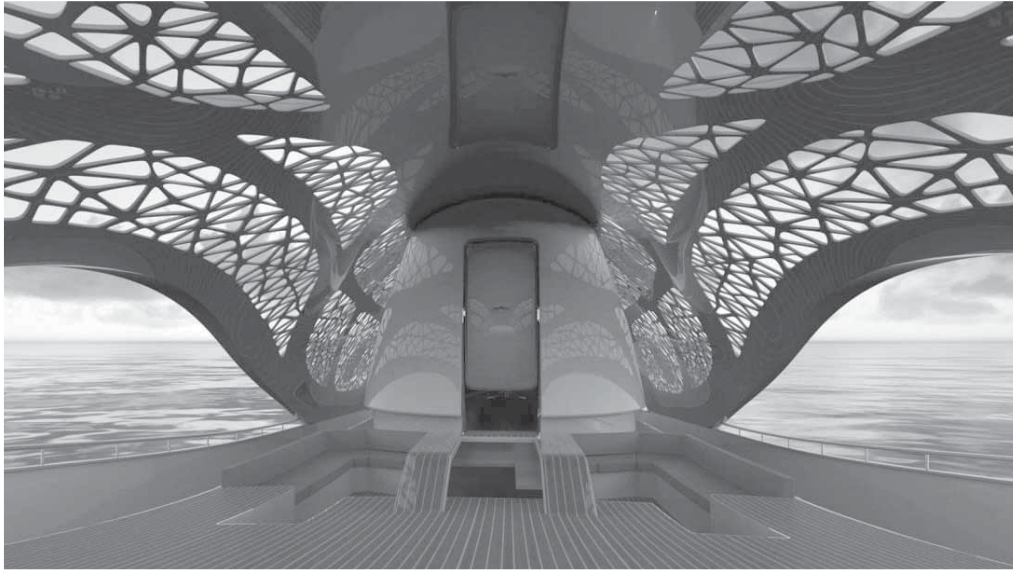
منبع: عصر ایران

ساخت زیردریایی لوکس توسط ایتالیایی‌ها

سبک ساخته شده و زمانی که به حداکثر عمق که حدود ۳۰۰ متر است می‌رود، یک منظره خیره‌کننده از زیر دریا را برای مسافران خود فراهم می‌کند. مسافران این کشتی-زیردریایی می‌توانند از امکانات زیادی بهره‌مند شوند که از میان آنها می‌توان به وجود یک سالن بدنسازی، استخر و غیره اشاره کرد. شرکت کشتی‌سازی Fincantieri در حال ساخت این کشتی است و انتظار می‌رود که زمانی که این کشتی ساخته شد، چند صد میلیون پوند قیمت داشته باشد. بنا به گفته توسعه‌دهندگان این کشتی، Carapace برای اسکان مسافران با امکانات کم هم ساخته شده و هم روی آب و هم زیر آب می‌رود.

ایتالیایی‌ها در حال ساخت یک کشتی بزرگ تفریحی و لوکس هستند که می‌تواند یک زیردریایی هم باشد. به گزارش خبرگزاری اقتصادی ایران به نقل از دلی‌میل، این کشتی که به صورت دومنظوره طراحی شده، «Carapace» نام گرفته و تقریباً هشت برابر طول یک اتوبوس خواهد بود. کشتی Carapace می‌تواند تا عمق ۳۰۰ متر به زیر آب برود و تا ۱۰ روز زیر آب باقی بماند. طراحان این کشتی گفته‌اند که دیپلمات‌ها و تاجران می‌توانند جلسات مهم کاری خود را در این کشتی برگزار کنند و بر سر قراردادهای مخفیانه خود به توافق برسند. این کشتی لوکس ۷۸ متری از ساختار قدرتمند آلومینیوم







وحشت قتل عام وبا و طاعون در ایران

کرد. با شیوع وبا در هند تجارت انگلیسی‌ها که از کلکنه، بمبئی و دهلی شروع می‌شد با خطر مواجه شد و این بیماری توسط کشتی‌های انگلیسی از راه مسقط در تابستان ۱۲۳۶ هجری قمری به خلیج فارس رسید. به این ترتیب وبا برای نخستین بار به ایران آمد و گسترش بی‌سابقه‌ای داشت. وبا از راه بوشهر به دالکی و از آنجا به شیراز رسید. از جمعیت ۴۰ هزار نفری شیرازی روز اول ۱۰ نفر، روز دوم ۲۰۰ نفر و دو هفته اول ۵ تا ۶ هزار نفر مبتلا شدند و در چهار هفته آخر دوسوم اهالی را نابود کرد.

در نهایت وبا از شیراز به مرکز ایران رسید و ۱۰۰ هزار نفر از مردم ایران را به کشتن داد؛ به گونه‌ای که لسان‌الملک در کتاب «ناسخ التواریخ» می‌نویسد مردم ایران این مرض را مشاهده نکرده بودند؛ اسیر شدند و این مرض از طریق ایران به روسیه و سایر کشورهای اروپایی

بیماری همه‌گیر به بیماری‌ای گفته می‌شود که احتمالاً کل جمعیت جهان در معرض بالقوه آن خواهند بود. بیماری‌های عفونی، قدمتی به اندازه تاریخ بشریت دارند و در آثار و مومیایی‌ها، بیماری عفونی مانند سل مشاهده شده است.

دهخدا به بیماری وبا در ایران لقب «مرگ و مرگی» داد. سیدعلی ابن محمد تبریزی در کتاب «قانون‌العلاج» وبا را «مرض موت» نام داده است. تا قبل از قرن نوزدهم بیماری وبا محدود به هند بود و به واسطه تجارت خارجی انگلستان انتشار آن به سرزمین‌های دیگر از جمله ایران و موجب تلفات عظیمی شد. وبا ۷ بار در جهان عالم‌گیر و چندین بار در اروپا همه‌گیر شد. این بیماری، چنان وحشتی در میان اروپاییان ایجاد کرد که عنوان دهشتناک‌ترین بیماری قرن را به آن دادند. این وحشت‌انگیزی و همه‌گیری زمینه ایجاد نخستین قراردادهای بین‌المللی را ایجاد



نفر دوم نشسته از راست: دکتر تولوزان پزشک ناصرالدین شاه

که در آن سال در تهران به سر می‌برد، نوشت: "هر کس دو پا داشت و می‌توانست فرار کند، برای حفظ جان خود از پایتخت گریخت. مردم چنان می‌مردند که گویی برگ از درخت می‌ریزد و با اینکه در تهران آماری برای شمار مردگان وجود ندارد، من تصور می‌کنم بیش از یک سوم سکنه تهران در اثر وبا مردند." فرخ‌خان امین‌الدوله نوشت: "در شهر ما و شمیران به جز خبر ناخوشی و وحشت خبری نیست... از صفحه کن تا سوهانک ۲۰ تا ۳۰ هزار نعش آورده‌اند." وضع تبریز چنان بود که اگر جنگ هم شده بود، اینگونه ویرانی نداشت. در سال ۱۲۸۲ وبا از طریق حجاج از عربستان به ایران آمد و در خود مکه ۴۰ هزار نفر مردند و در دو سال بعد در سال ۱۲۸۴ وبای شدید دیگری همه شهرهای ایران را فرا گرفت. در همان سال دکتر تولوزان پزشک ناصرالدین شاه نوشت: "چون در ایران کانونی برای نگاه داشتن شمار مردگان نیست، بنابراین نمی‌توانیم عده آن را کماکان تعیین کنیم. مع‌هذا، می‌دانم که عده مردگان کمتر از یکصد هزار نفر نبود..."

منبع: روزنامه دنیای اقتصاد

بعد باز وبا آمد. کردستان نیز دچار طاعون شد و دو سال بعد در سال ۱۲۵۲ وبای سختی در سراسر ایران شایع شد. در شدت این وبا در شهر ری، صدرالشعراي آن شهر منظومه‌ای با این مطلع گفت:

آن ری که گفتمی مردخیز آمد وبا چون در ستیز

از وی اجل‌ها در گریز افتان و خیزان دیده‌ام
چهار سال بعد یعنی در سال ۱۲۵۴ طاعون آذربایجان، مراغه و اردبیل را فرا گرفت و اصفهان که تا آن سال‌ها وبا به خود ندیده بود، شاهد وبا بود. در سال‌های ۱۲۶۲، ۶۳، ۶۴ و ۶۵ طاعون در بخش‌هایی از ایران آمد و تلفاتی داشت. در سال ۱۲۶۷ وبای شدیدی در تهران شایع شد و تا اوایل ۱۲۶۸ ادامه داشت. در سال ۱۲۶۹ وبا در تهران عود کرد؛ لیکن نسبت به سال‌های قبل چندان شدتی نداشت. در روزهای اول روزانه ۶۰ تا ۷۰ نفر تلف شدند و در ماه شعبان به روزی ۱۳۰ نفر رسید. مردم تهران به قم پناه بردند و به این ترتیب ناخوشی را به قم و کاشان بردند.

در سال ۱۲۷۳ وبای سخت دیگری به همه ولایات ایران افتاد؛ چنان‌که «کنت دوگوبینو»

سرایت کرد. در انگلیس ۶ هزار و ۲۰۰ نفر کشته شدند که بیشتر در محله فقیرنشین آن کشور بودند؛ اما در ایران همان سال ۲۰ هزار نفر را به وادی خاموشی فرستاد.

یازده سال بعد در بهار ۱۲۴۷ طاعون به جان ایرانیان آتش زد. این بیماری در کردستان، مازندران و گیلان کشتار عظیمی داشت. در اردلان بیش از ۸ هزار نفر را کشت و در رشت ۶۰ هزار نفر را به دیار عدم فرستاد؛ به گونه‌ای که فریزر، گردشگر اروپایی که در آن سال‌ها از شمال ایران می‌گذشت، می‌نویسد: «در آمل که شهری پرجمعیت بود، دیگر کسی نمانده بود و در بابل از هر کس سراغ می‌گرفتم، می‌گفتند از ناخوشی مُرد.»

درباره بروز طاعون یادداشت تلخ مهمی در دست است که نقل می‌شود: طاعون در بلاد روم و ایران گسترش یافت و در استرآباد ۱۰ تا ۱۲ هزار نفر و مازندران حدود ۲۰ هزار نفر تلف شدند و رشت و گیلان خراب شد. همچنین در تهران ۱۰ تا ۱۲ هزار نفر تلف شدند. به گونه‌ای مردم دچار رعب و وحشت شدند که همه مردم فرار کردند و در صحراها منزل گرفتند. سه سال



8 روش مؤثر برای افزایش خودباوری و اعتماد به نفس

پیدا می‌کند. پس اولین مرحله برای افزایش اعتماد به نفس این است که فردی که به نظر شما اعتماد به نفس زیاد است را در نظر گرفته و سعی کنید مانند او رفتار کنید. فراموش نکنید که زبان بدن چه در مهارت‌های ارتباطی چه در هر مهارت دیگری نقش کلیدی را بازی می‌کند.

۲- خوش پوش باشید

حقیقت این است که مردم در فرهنگ‌های مختلف آداب و رسوم متفاوتی وجود دارند که باید آنها را تا حدودی زیادی رعایت کنید. به خصوص اگر بخواهید در آن فرهنگ پذیرفته شده و جایی بیابید. نوع لباس پوشیدن شما هم یکی از این آداب و رسوم است. شما نمی‌توانید در جمع مدیران یک شرکت تجاری با لباس راحتی حضور پیدا کرده و انتظار داشته باشید حرف شما خریدار داشته باشد.

امروزه شاید کمتر کسی باشد که نخواهد اعتماد به نفس داشته باشد. همه دوست داریم که بتوانیم با جرأت بگوییم من می‌توانم. اما چکار می‌شود کرد که اعتماد به نفس آدم افزایش پیدا کرده و به خودباوری برسیم.

خودباوری و اعتماد به نفس هم مانند دیگر مهارت‌های زندگی آموختنی است. برای اینکه در این مهارت‌ها خیره شویم باید مطالعه کتاب (مثل کتاب خواندنی زوربای یونانی) را جدی بگیریم و تمرین کنیم. در ادامه روش‌هایی ساده به شما معرفی می‌کنیم که رعایت هر کدام در میان مدت تغییرات چشمگیری در سطح اعتماد به نفس و خودباوری شما به وجود می‌آورند.

۱- با اعتماد به نفس رفتار کنید!

اگر شما آدم با اعتماد به نفسی باشید حتماً حتماً این ویژگی شما در حرکات و رفتار شما نیز بروز



متخصص شوید و تا می‌توانید بخوانید و بیاموزید.

۷- تا می‌توانید کتاب بخوانید

در ادامه مورد شماره ۶ باید گفت که هر چقدر بدانید بهتر می‌توانید راه خود را در مسیر پر پیچ و خم زندگی بیابید. جردن پترسون روانشناس مشهور همواره تأکید می‌کند که تا می‌توانید کتاب بخوانید. او می‌گوید که به کتابخانه بروید و آثار مشاهیر جهان را مطالعه کنید. او یک دلیل ساده برای این حرفش می‌آورد. او می‌گوید با خواندن این آثار بهتر می‌توانید حرف بزنید و راحت‌تر در مسیر زندگی پیش بروید.

اگر شما یک خانم هستید می‌توانید برای شروع کتاب جین ایر ترجمه رضایی را مطالعه کنید. شارلوت برونته در این کتاب داستان دختری را روایت می‌کند که با جسارت خود قید و بندهای اجتماعی را نپذیرفته و با آن کنار نمی‌آید.

۸- ورزش کنید

خیلی ساده! بروید و روزی نیم ساعت ورزش کنید. داشتن اعتمادبه‌نفس فقط یک ویژگی روحی و روانی نیست. وقتی جسم شما در رنج و کسلی باشد مطمئناً مغز شما انرژی چندانی برای اجرای ایده‌های شما ندارد. با ورزش کردن می‌فهمید که ناتوان نیستید چرا که می‌توانید رکوردهای قبلی خود را شکسته و با بقیه رقابت کنید.

این بود ۸ روش ساده برای افزایش اعتمادبه‌نفس. همین امروز شروع کنید و یکی از موارد فوق را اجراء کنید. راستی شما کدام مورد را برای شروع انتخاب می‌کنید؟

کنید. در این صورت می‌توانید با خیال راحت از دادن و گرفتن اطلاعات لذت ببرید.

۴- لبخند بزنید و مثبت باشید

انرژی مثبت، نتیجه مثبت هم به همراه دارد. پس سعی کنید اکثر اوقات لبخند بزنید و از حرف‌های منفی جداً دوری کنید. با این کار افراد دیگر هم از بودن با شما لذت برده و سیگنال‌های مثبت دریافت می‌کنند. در نتیجه اعتمادبه‌نفس شما هم افزایش می‌یابد.

۵- حتما تمرین کنید

هر مهارتی تمرین می‌خواهد. اعتمادبه‌نفس هم اینگونه است. داشتن اعتمادبه‌نفس چیزی فراتر از داشتن ظاهر خوب و خوب صحبت کردن است. برای اینکه تمرین کنید از همین امروز تصمیم بگیرید وقتی مشکلی دارید به جای دل‌دل کردن در این باره که از کسی کمک بگیرید، بدون فکر کردن بروید و با فرد مقابل صحبت کنید. اگر آدرسی را می‌خواهید بروید و در خیابان از غریبه‌ها بپرسید. هیچکس به خاطر پرسیدن آدرس شما را شماتت نخواهد کرد. این را خود شما هم خوب می‌دانید.

۶- از قبل آمادگی داشته باشید

به یاد داشته باشید که هر چه آماده‌تر باشید کمتر اشتباه می‌کنید. تقریباً هیچ متخصصی وجود ندارد که اعتمادبه‌نفس نداشته باشد. بخشی از کمبود اعتمادبه‌نفس شما به این دلیل است که تسلط کافی روی علم و اطلاعات خود ندارید. پس همراه با دیگر تمرینات در کار خود

البته افراد باهوش می‌دانند که رعایت آداب و رسوم تفاوت زیادی با هم‌رنگ جماعت شدن دارد!

۳- محکم و قاطع صحبت کنید

بیایید با خود روراست باشیم. مردم (در اکثر فرهنگ‌ها) تابع قدرت هستند. پس اگر می‌خواهید مردم سیگنال‌هایی به شما بدهند که اعتمادبه‌نفس شما افزایش پیدا کند، حتما در شیوه صحبت کردن خود تجدید نظر کنید. اگر فکر می‌کنید که کسی شما را جدی نمی‌گیرد احتمالاً به این دلیل است که خود شما آنقدرها که باید و شاید جدی صحبت نمی‌کنید. سعی کنید در گفتار خود لغاتی دارای بار قاطعیت به کار ببرید و در مقابل افراد معمولی نشان ندهید که در گفته خود شک دارید. مگر اینکه بخواهید با افراد تحصیل کرده (نه دانشگاه رفته) صحبت



100 شغل جدید دنیا در 20 سال آینده را بشناسید

نخواهند داشت یا تعداد شاغلان آنها به طور چشمگیری کاهش خواهد یافت که به عنوان نمونه کاهش یا از بین رفتن بخشی از مشاغل مرتبط با کشاورزی، حمل و نقل، حسابداری و... قابل پیش‌بینی است. در این بخش به مطالعات جهانی و یک پژوهش داخلی اشاره شده و بخش دوم نیز مربوط به ۱۰۰ عنوان شغلی است که براساس مطالعات دانشگاه‌های دیکین و گریفیث استرالیا در دهه‌های بعد به سرعت در اقتصاد جهانی شکل خواهند گرفت. از عنوان‌های عجیب این لیست ۱۰۰ تایی می‌توان به مشاغل نوستالژیست، طراح ایمپلنت دیجیتال

فروشگاه‌های اینترنتی خریدهای روزمره را انجام دهیم و در نهایت با تاکسی‌های اینترنتی جابه‌جا شویم. اما امروزه اینها تبدیل به واقعیت شده و با سرعت تکنولوژیکی که وجود دارد، برآوردها نشان می‌دهد در آینده نه چندان دور در کنار حذف شدن برخی مشاغل فعلی، عناوین جدیدی هم به تعداد مشاغل فعلی اضافه خواهد شد که شنیدن نام برخی از آنها برای اغلب افراد ممکن است باعث تعجب و حیرت شود.

در گزارش پیش‌رو، آینده مشاغل را در دو بخش بررسی کرده‌ایم؛ بخش اول مربوط به برخی مشاغل فعلی است که در آینده وجود

وقتی به ۱۰ یا ۲۰ سال پیش فکر می‌کنیم، به سختی می‌توانیم این همه تغییر را باور کنیم. ۲۰ سال پیش را به یاد بیاورید؛ چه تعداد گوشی‌های تلفن همراه وجود داشت و به شغل تعمیرات آن به چه میزان توجه می‌شد؟ تعداد کامپیوترها چقدر بود و مشاغل مرتبط با آنها اصلاً وجود داشت؟ دسترسی مردم به اینترنت با چه محدودیت‌های تکنولوژیکی همراه بود و مشاغل اینترنتی را چه کسی باور می‌کرد؟

به گزارش اقتصادآنلاین به نقل از فرهیختگان، در آن روزها قطعاً باورمان نمی‌شد که بدون پول از خانه بیرون برویم و از

و برنامه‌ریزی ربات دستیار کودک اشاره کرد. براساس این تفاسیر و با توجه به جایگاه متزلزل بسیاری از مشاغل در سیر تحول فناوری، لازم است به آن دسته از مشاغلی که ماهیت فکری و مهارت‌آموزی بیشتری دارند اهمیت داده شود، چرا که با مهارت‌آموزی، فرصت بیشتری برای اشتغال ایجاد می‌شود.

آیا مشاغل جدید منجر به فقر می‌شود؟

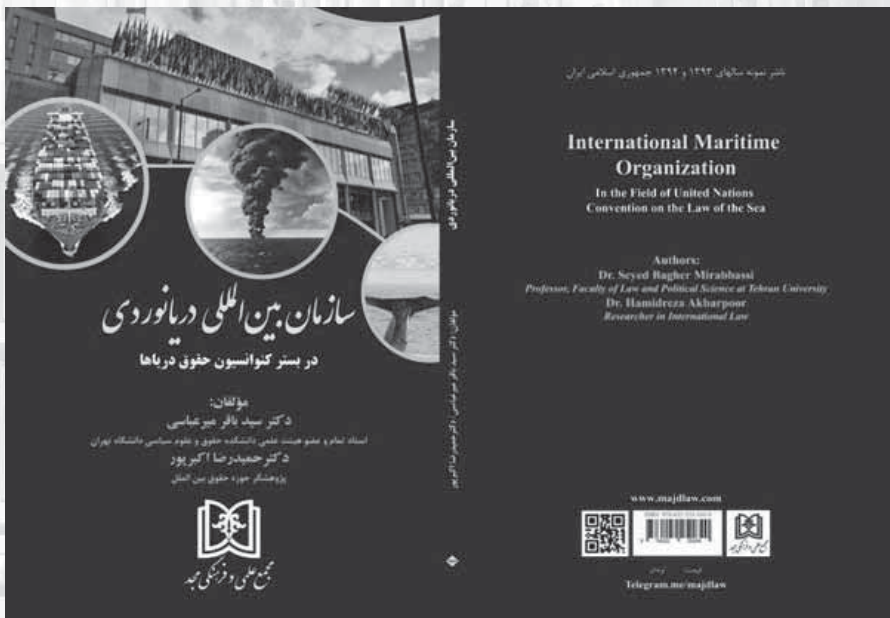
گفته می‌شود مشاغل، کم‌وبیش عمری مشخص دارند که در جریان تحولات کار و شغل دچار تغییرات بسیاری می‌شوند. در دنیای امروز که همه عرصه‌ها در معرض تغییرات سریع و روزافزون است، برخی مشاغل به دلیل از دست دادن کارایی گذشته خود و به عبارتی، کمبود تقاضای کافی برای آن یا به طور کامل در فرآیند نابودی قرار می‌گیرند یا اینکه مجبور به تغییر شکل می‌شوند. از طرف دیگر کامپیوترها و ربات‌ها با قدرت پردازش بسیار بالا و سیستم‌های هوش مصنوعی با شتاب در حال پیشرفت هستند. این امکان و احتمال وجود دارد که با ظهور و پیشرفت روزافزون فناوری، بسیاری از مشاغل یدی یا خدماتی به پردازنده‌ها و کامپیوترها سپرده شود. سیر تحول مشاغل هم‌زمان با پیشرفت‌های فناوری و صنعتی در کشور ما، شاید نه به سرعت و کیفیت کشورهای غربی بلکه متناسب با پتانسیل‌های داخلی آغاز شده است. مشاغل در گذشته بیشتر به صورت موروثی و خانوادگی بود؛ به گونه‌ای که شغل و هویت اجتماعی در هم تنیده شده بود. از همین

جهت هویت چندان سیال نبود که به سادگی دستخوش تغییر شود و اغلب چند نسل هم عهده‌دار پیشه و شغل گذشتگان خود بودند. با این رویکرد پایداری و ثبات یکی از مهم‌ترین خصوصیات مشاغل گذشته در ایران بود و افراد حاضر در این مشاغل به نوعی ضمانت‌های شغلی مادامی داشتند که به دلیل این ثبات در مسئله، تغییر شغل و به‌روز کردن آن یا حتی افزایش کیفیت چندان مطرح نبود. اما به طور کلی با رشد و توسعه بیشتر تکنولوژی اطلاعات و ارتباطات در گوشه و کنار کشور، فرهنگ‌ها و شکل زندگی اجتماعی دستخوش تحولات اساسی قرار گرفت که این تحولات عامل حذف بسیاری از مشاغل سنتی و ایجاد بسیاری از مشاغل مطابق با نیازهای روز شد.

بررسی سیر تاریخی دنیای صنعتی نیز نشان می‌دهد قبل از آنکه انقلاب صنعتی به وقوع بپیوندد تمام مشاغل برعهده انسان‌ها بود. انسان‌ها به کمک حیوانات اهلی زمین‌ها را شخم می‌زدند، محصول را برداشت می‌کردند و در نهایت تبدیل به نان و غذا و... می‌شد، اما ماشین‌ها بسیاری از این مشاغل را از بین

بردند یا کیفیت و کمیت آنها را کاهش دادند. انتظار می‌رفت پس از این تحول، بیکاری و فقر گسترده‌تر شود، اما درنهایت این بازار بود که روند تحولات خود را با ایجاد و تقاضای مشاغل جدید و نیروهای جدید به‌روز کرد. به عنوان مثال ظهور ابزارآلات کشاورزی اگرچه زمین‌های کشاورزی را خلوت‌تر کرد اما در نهایت این کارخانه‌ها و کارگاه‌های ساخت و تعمیر همان ابزارآلات بود که مشاغل جدیدی را فراهم آورد. در همین راستا در دهه‌های آتی هم اگرچه بسیاری از مشاغل فعلی به لحاظ کمی و کیفی رو به کاهش بوده یا از بین خواهند رفت، اما نسل نوینی از مشاغل مبتنی بر «مهارت» هم به وجود خواهد آمد که در این صورت کشورها و دولت‌ها مجبورند ترکیب اشتغال، فعالیت‌های آموزشی و مهارتی را در دستور کار قرار دهند. برای مثال پیش‌بینی می‌شود با ورود تکنولوژی‌های جدید به‌رغم افزایش تعداد عناوین شغلی، تعداد شاغلان با ورود ربات‌ها به‌طور قابل توجهی کاهش یابد، بر همین اساس مطالعات آینده‌پژوهشی به دولت‌ها پیشنهاد داده‌اند از همین امروز سرمایه‌گذاری‌های قابل توجهی را به بخش گردشگری اختصاص دهند، چرا که ممکن است در آینده نه چندان دور، تعطیلات پایان هفته در بسیاری از کشورهای جهان به سه روز افزایش یابد و با توسعه تکنولوژی حمل‌ونقل سریع‌السیر، گردشگری توسعه چشمگیری خواهد داشت و بخش قابل توجهی از شاغلان بخش خدمات در این بخش مشغول به فعالیت خواهند شد.





سازمان بین‌المللی دریانوردی در بستر کنوانسیون حقوق دریاها

• در فصل دوم به ماهیت و شخصیت حقوقی سازمان بین‌المللی دریانوردی پرداخته شده است. پرداخت این مسئله به دلیل اهمیتی است که داشتن یا نداشتن شخصیت بین‌المللی حقوقی در گستره حوزه عملکردی هر سازمان، تأثیری بسزا دارد.

• در فصل سوم به ارکان این سازمان و تعاملات آن با سایر سازمان‌ها پرداخته شده است. در این قسمت به تعاملات ویژه این سازمان با سازمان‌های دولتی به ویژه سازمان ملل متحد و سازمان‌های غیردولتی اشاره شده است. این تعاملات در حوزه‌های مشترک کاری سازمان بین‌المللی دریانوردی با سایر سازمان‌ها بروز می‌یابد.

• در نهایت در فصل چهارم به عملکرد این سازمان در بستر کنوانسیون حقوق دریاها اشاره شده است. این فصل، شاخص متمایزکننده این پژوهش از سایر پژوهش‌های صورت گرفته است. بر این اساس به بررسی سطح ارتباط و زمینه‌های اشتراکی میان سازمان بین‌المللی دریانوردی و کنوانسیون حقوق دریاها پرداخته شده است و در این بستر به اقدامات سازمان بین‌المللی دریانوردی در چارچوب کنوانسیون حقوق دریاها به صورت مصداقی اشاره شده است.

کتاب «سازمان بین‌المللی دریانوردی در بستر کنوانسیون حقوق دریاها» توسط انتشارات حقوقی مجد و در ۲۵۳ صفحه به چاپ رسیده است.

کتاب سازمان بین‌المللی دریانوردی در بستر کنوانسیون حقوق دریاها منتشر شد.

سازمان بین‌المللی دریانوردی از سازمان‌های تخصصی و مهم در عرصه بین‌الملل است که تحت عنوان آژانس تخصصی سازمان ملل متحد در امور دریایی به قانونگذاری و نظارت می‌پردازد.

در باب این سازمان در زبان فارسی تحقیقات معدودی شده است. شاید مهم‌ترین اثر در این زمینه، کتاب «سازمان بین‌المللی دریانوردی و نقش آن در صنعت دریانوردی و حقوق بین‌الملل دریایی» تألیف علی‌اکبر مرزبان است که منبعی قابل اتکاء و بارز است که متکی بر تجربیات شخصی نویسنده و اسناد سازمان بین‌المللی دریانوردی است.

کتاب حاضر با عنوان «سازمان بین‌المللی دریانوردی در بستر کنوانسیون حقوق دریاها» توسط دکتر سیدباقر میرعباسی استاد تمام دانشگاه تهران و دکتر حمیدرضا اکبرپور پژوهشگر حوزه حقوق بین‌الملل تألیف شده است. این اثر در امتداد موضوع کتاب پیشین است اما در بستری متفاوت به سازمان پرداخته است.

کتاب مذکور در چهار فصل تدوین شده است:

• در فصل اول به تاریخچه شکل‌گیری این سازمان و عقبه این سازمان دریایی توجه شده است. در این بخش به تاریخچه مختصر دریانوردی و سپس سازمان‌های بین‌المللی تأثیرگذار در عرصه دریایی اشاره شده است.



ایران اعلام کرد:

اجرای کامل قانون سوخت کم‌سولفور در ناوگان ملی

کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران قبل از موعد مقرر اجرای الزامات کنوانسیون جلوگیری از آلودگی دریا، اقدام به تدارک سوخت کم‌سولفور مطابق با قوانین به کشتی‌ها نموده است.

به گزارش خبرگزاری مانا، روابط عمومی کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران اعلام کرد: این شرکت به عنوان بزرگترین شرکت کشتیرانی خاورمیانه و بازوی حمل‌ونقل دریایی کشور، همواره بر رعایت دقیق کلیه الزامات قوانین و مقررات ملی و بین‌المللی بر روی کشتی‌های ناوگان تأکید داشته و در همین خصوص سابقه بازرسی و ممیزی‌های

ادواری که از سوی مراجع دریایی مستقل ملی و بین‌المللی انجام می‌شوند کاملاً مبین این واقعیت است که این شرکت به بهترین کیفیت و در بالاترین سطوح، قوانین بین‌المللی دریایی را در فرآیند کاری خود به اجراء می‌گذارد.

در همین راستا از ماه‌ها قبل آمادگی‌های لازم برای اجرای الزامات کنوانسیون جلوگیری از آلودگی دریا (مارپول) مربوط به استفاده از سوخت کم‌سولفور در کشتی‌های "ناوگان ملی" اجرایی شده و قبل از موعد مقرر اجرای الزامات در ابتدای ژانویه سال جاری میلادی (تعیین شده از سوی IMO)، تجهیزات کشتی‌ها به‌روزرسانی

شده و سوخت منطبق (کم‌سولفور) برای استفاده کشتی‌های ناوگان تدارک شده است. در ادامه این اطلاعیه آمده است: کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در شرایط تحریم‌های ناجوانمردانه استکبار جهانی و علی‌رغم تمام شیطنت‌های ایادی آمریکا در جهان، تمام تلاش خود را جهت پاسداشت عزت و اقتدار کشور انجام خواهد داد و به تمامی ذی‌نفعان این شرکت اطمینان می‌دهد رعایت استانداردهای جهانی و پروتکل‌های زیست‌محیطی همواره سرلوحه فعالیت‌های این شرکت بوده است.

پیش‌بینی افزایش اوراق کشتی در سال‌های 2020 و 2021

میزان ظرفیت حمل اوراق کشتی از سال ۲۰۱۹ روند صعودی را در پیش گرفته و انتظار می‌رود این روند در سال‌های ۲۰۲۰ و ۲۰۲۱ ادامه داشته باشد.

به گزارش مانا، مجموع کل کشتی‌های سفارش شده در سطح جهان در سال ۲۰۲۰ بالغ بر ۲۹۱۶ فروند کشتی به مجموع ظرفیت ۱۷۰/۳ میلیون DWT بوده است. با توجه به کاهش فعالیت‌های سفارش‌دهی کشتی‌های نو در سال ۲۰۲۰ این رقم نسبت به مدت مشابه سال قبل کاهش هشت درصدی را نشان می‌دهد.

براساس این گزارش شیوع ویروس کرونا تأثیرات منفی بر اعتماد مصرف‌کننده داشته و فشار زیادی را بر قیمت کشتی‌های نو اعمال کرده است. شاخص قیمت کشتی نو از ابتدای

سال ۲۰۲۰ کاهش دو واحدی را تجربه کرده و در ابتدای ماه مه برابر ۱۲۸ واحد بوده است.

بازار اوراق کشتی‌های فله‌بر و کانتینربر
میزان اوراق کشتی‌های فله‌بر در ماه مه، نسبت به ماه آوریل تغییری نداشت و بار دیگر، فقط سه فروند کشتی در طول این ماه جهت اوراق فروخته شد و مجموع کشتی‌های فله‌بر اوراقی از آغاز سال ۲۰۲۰ تا پایان ماه مه به ۶۱ فروند و مجموع ظرفیت ۶/۸ میلیون DWT رسید.

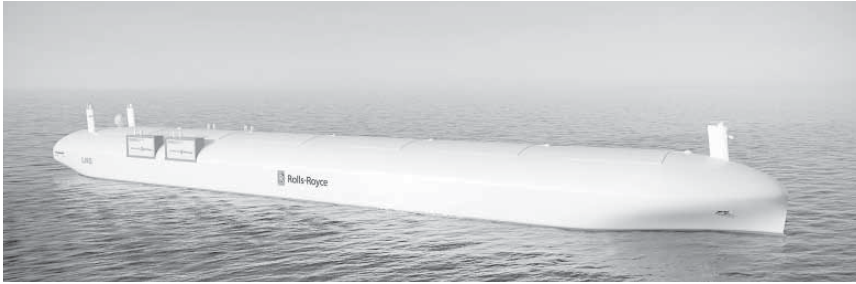
قیمت قراضه کشتی‌های فله‌بر که از اواخر سال ۲۰۱۹ روند نزولی را در پیش گرفته است در اواسط ماه ژوئن، در سطح ۲۷۵ دلار قرار گرفت. در ماه آوریل، بازار اوراق کشتی‌های کانتینربر با توجه به تعطیلی هر سه مقصد اصلی اوراق‌سازی در شبه‌جزیره هند بسیار آرام بود. در طول این ماه

فقط دو فروند کشتی به منظور اوراق (در آمریکا و ترکیه) فروخته شد که به این ترتیب مجموع کشتی‌های کانتینربر اوراقی در سال ۲۰۲۰ تاکنون به ۱۹ فروند و مجموع ظرفیت به ۳۸ هزار TEU رسید.

در اواخر ماه آوریل و اوایل ماه مه، محدودیت‌های اعمال شده در شبه‌جزیره هند تا حدودی کاهش یافت و هند به یاردهای اوراق‌سازی خود اجازه داد تا فعالیت‌های خود را از سر گیرند.

میزان ظرفیت حمل اوراق شده در سال ۲۰۱۶، بیشترین مقدار بوده و پس از آن تا سال ۲۰۱۸ کاهش یافته است. این روند از سال ۲۰۱۹ روند صعودی را در پیش گرفته و انتظار می‌رود این روند در سال‌های ۲۰۲۰ و ۲۰۲۱ ادامه داشته باشد.

خطراتی که سیستم‌های کنترل از راه دور را تهدید می‌کند



اگرچه شیوع ویروس کرونا باعث شده تا کشتی‌ها و بنادر به سمت و سوی کنترل از راه دور بروند، اما در صورت آموزش ناکافی و استفاده نادرست از آنها تهدیدات بیشتر از فرصت‌هایی است که برای حمل‌ونقل دریایی به ارمغان می‌آورد.

به گزارش گروه بین‌الملل مانا، کاپیتان John Dolan کارشناس ارشد دریایی و مسئول جلوگیری از حوادث شرکت تولیدکننده وسایل کنترل از راه دور در این زمینه گفت: "به منظور استفاده صحیح از تجهیزات کنترل از راه دور اولاً تمامی موارد باید مورد بررسی قرار گرفته و همچنین کاربرانی که قرار است از این تجهیزات استفاده کنند آموزش‌های لازم را از نظر تئوری و عملی طی کنند، زیرا آنها

با کشتی‌هایی سروکار دارند که باید با تجهیزات و سیستم‌های جدید هدایت شوند و در مسیر درست حرکت کنند. در غیر این صورت احتمال بروز حوادث بسیاری وجود دارد." وی افزود: "زمانی که اپراتورهای بندری در ساحل منتظر ورود کشتی‌ها به اسکله‌ها هستند باید دستورات لازم از سوی کاربران به کشتی طوری یادآوری شود که فرماندهان و افسران کشتی بتوانند برای اجرای چنین دستوراتی آمادگی کامل داشته باشند. در واقع کاربران و کارکنان کشتی باید هماهنگی داشته باشند." وی افزود: "مهم‌ترین مسئله در این ارتباط ردوبدل شدن اطلاعات و اسناد است که باید طرفین از واقعی بودن و تأیید آنها اطمینان

حاصل کنند."

به گفته وی برخی اوقات متأسفانه اپراتورها با توجه به سیستم‌های کنترل از راه دور به گونه‌ای عمل می‌کنند که کشتی‌ها آمادگی لازم را برای عبور از آن منطقه ندارند؛ به همین جهت احتمال بروز حوادث در آنها وجود دارد بنابراین فرآیند ارزیابی ریسک باید در استفاده از این سیستم‌ها به شدت مورد توجه قرار گیرد.

از سوی دیگر تمامی موارد مربوط به ترخیص کالا از گمرک و اطلاعات دقیق در مورد بندر مقصد و جزر و مد دریا و هشدارهای هواشناسی که از سوی کلوپ‌ها مخابره می‌شود باید توسط کاربران و عوامل کشتی لحاظ شود، در چنین صورتی می‌توان به یک ناوبری ایمن دست یافت.

تجهیز بندر

جبل علی به وسایل نقلیه جدید هوشمند

بندر جبل علی به منظور جابه‌جایی کانتینر در داخل ترمینال‌ها وسایل نقلیه اتوماتیک بدون استفاده از نیروی انسانی به کار گرفت.

به گزارش گروه بین‌الملل مانا، براساس قراردادی که بین گروه DP World و شرکت DGWorld متخصص هوش مصنوعی بسته شده است، اولین مرحله از فرآیندهای عملیاتی این قرارداد در تاریخ ۱۰ ژوئن به مرحله بهره‌برداری رسید.

این گزارش حاکی است Mohammed Al Muallem مدیرعامل DP World در این زمینه گفت: "از آنجایی که بنادر امارات از فناوری‌های جدید رباتیک، اتوماسیون، اینترنت اشیا، دیتا و امنیت سایبری برخوردار است به همین جهت تصمیم گرفتیم با همکاری شرکت Dgworld فناوری خودکار جابه‌جایی کانتینر

را در بندر جبل علی عملی کنیم تا این تجهیزات بتوانند به عنوان یک سرویس اساسی، اقتصاد بندر را پشتیبانی کنند."

در ادامه Bilal Al-Zoubi بنیانگذار و مدیرعامل DGWorld گفت: "از اعتماد DP World به عنوان یکی از پیشروان جهانی بندری و تجارت دریایی به منظور هوشمندسازی بیشتر مفتخریم به همین جهت برای ارائه پیشرفته‌ترین تجهیزات هوش مصنوعی، رباتیک و خودمختار به کار می‌گیریم."

وی گفت: "با استفاده از این تجهیزات بندر در دومی به مرور به عنوان یکی از پیشرفته‌ترین و هوشمندترین بندر در دنیا و حتی شهر هوشمند در جهان مطرح خواهد شد، زیرا سرمایه‌گذاری و برنامه‌ریزی عظیمی برای ارتقاء و توسعه فناوری در این بندر به عمل آمده است."

وی در پایان افزود: "با نصب تجهیزات در ترمینال‌های جبل علی اتوماسیون کارآمد و اقتصادی در ترمینال‌های کانتینری را شاهد خواهیم بود."



دورکاری عامل تشدید حملات سایبری به کاربران فضای مجازی

نتایج یک بررسی جهانی نشان می‌دهد اکثر کسب و کارها در نقاط مختلف جهان شاهد افزایش شدید حملات سایبری به علت بیشتر شدن دورکاری کارمندان از منازل بوده‌اند. به گزارش خبرگزاری اقتصادی ایران به نقل از نیواپلس، بررسی یاد شده همچنین نشان می‌دهد طراحی و انتشار بدافزارهای مرتبط با ویروس کرونا نیز افزایش یافته و هکرها تلاش می‌کنند به این بهانه کاربران را فریب داده و اطلاعات خصوصی آنها را سرقت کنند. تحقیق مذکور که توسط مؤسسه وی ام ویر

کربن بلاک (VMware Carbon Black) صورت گرفته نشان می‌دهد حدود ۹۱ درصد از شرکت‌ها و کسب و کارها در نقاط مختلف جهان شاهد افزایش حملات سایبری بوده‌اند و این مشکل به خصوص برای کارکنان دورکار آنها رخ داده است.

این پژوهش که با همکاری مؤسسه Opinionmeter در ماه مارس گذشته انجام شده، با همکاری ۳۰۱۲ مدیر در حوزه فناوری اطلاعات و امنیتی سایبری صورت گرفته است که در کشورهایی همچون ژاپن، استرالیا، آلمان،

انگلیس و سنگاپور مشغول به کار بوده‌اند. در شرایطی که ۹۰ درصد این مدیران از افزایش حملات سایبری در سال ۲۰۲۰ در مقایسه با سال ۲۰۱۹ خبر داده‌اند، ۸۰ درصد هم تصریح کرده‌اند که حملات سایبری سال جاری میلادی پیچیده‌تر شده است. ۹۴ درصد پاسخ‌دهندگان از وقوع حداقل یک حمله سایبری علیه سازمان متبوع خود در ۱۲ ماه اخیر خبر داده‌اند. این رقم در کانادا و هلند ۱۰۰ درصد و در کشورهای اسکانندیناوی ۹۶ درصد بوده است. رقم یاد شده در استرالیا، ژاپن و سنگاپور به ترتیب به ۹۶، ۹۲ و ۸۰ درصد می‌رسد. مهم‌ترین عامل موفقیت این حملات آسیب‌پذیری‌ها و نقص‌های امنیتی سیستم‌های عامل است.

رونمایی از پیشرفته‌ترین زیردریایی اتمی روسیه

پیشرفته‌ترین زیردریایی اتمی روسیه به نام «شاهزاده ولادیمیر» با قابلیت پرتاب ۲۰ فروند موشک دارای کلاهک هسته‌ای در روز ملی روسیه به نیروی دریایی روسیه تحویل شد. به گزارش تابناک به نقل از ایرنا، وزارت دفاع روسیه روز جمعه (۱۲ ژوئن) در بیانیه‌ای اعلام کرد: زیردریایی اتمی «شاهزاده ولادیمیر» طی مراسمی در کارخانه کشتی‌سازی «سوماش» در بندر سورودوینسک (در شمال غرب روسیه) با حضور دریادار نیکلای یومنونوف فرمانده نیروی دریایی روسیه به آب انداخته شد.

در این مراسم، چند تن از مقام‌های ارشد روسیه از جمله فرمانده ناوگان شمال روسیه، معاون وزیر تجارت و صنایع روسیه، استاندار استان آرخانگلسک و فرماندار بندر سورودوینسک و مدیرعامل کارخانه کشتی‌سازی سوماش حضور داشتند.

پس از اعلام دستور فرمانده نیروی دریایی روسیه، زیردریایی اتمی «شاهزاده ولادیمیر» به نیروی دریایی تحویل و پرچم این نیرو معروف به «آندریفسکی» بر آن به اهتزاز در آمده و فرماندهی آن به ناخدا یکم ولادیسلاو دروژین



سپرده شد.

فرآیند ساخت زیردریایی «شاهزاده ولادیمیر» از سال ۲۰۱۲ میلادی آغاز و قرار شد در قالب زیردریایی‌های اتمی ناوگان شمال روسیه به کار گرفته شود.

این زیردریایی اتمی در کارخانه کشتی‌سازی «سوماش» ساخته شده است.

روسیه در زمان حاضر هفت زیردریایی از نوع طرح «بوری-آ» دارد و مطابق برنامه اعلام شده با احتساب زیردریایی «کنیاز ولادیمیر» و دو زیردریایی اتمی دیگر که ساخته می‌شود، تعداد زیردریایی‌های اتمی این کشور از این نوع تا سال ۲۰۲۸ به ۱۰ فروند خواهد رسید.

زیردریایی اتمی «شاهزاده ولادیمیر» قابلیت

پرتاب ۲۰ موشک با کلاهک هسته‌ای را دارد.

این زیردریایی همچنین می‌تواند به عمق ۴۰۰ متری اقیانوس برود تا از تیررس رادارها مخفی بماند.

شاهزاده ولادیمیر به ۱۶ موشک قاره‌پیمای بولاوا مجهز خواهد شد.

از دیگر توانایی‌های این زیردریایی اتمی می‌توان به قدرت مانور بالا و سروصدای کم آن اشاره کرد.

ناوگان زیردریایی‌های اتمی روسیه میراث دوران شوروی است و دولت روسیه برای تعویض و جایگزینی زیردریایی‌های فرسوده و کهنه با زیردریایی‌های پیشرفته در حال برنامه‌ریزی است.

سرمایه‌گذاری 2/4 میلیارد دلاری نروژ برای کاهش کربن

نروژ به منظور تأمین زیرساخت‌های لازم برای کاهش کربن در صنعت حمل‌ونقل و سایر تأسیسات مجوز اجرای یک پروژه ۲/۴ میلیارد دلاری را از اتحادیه اروپا دریافت کرد.

به گزارش گروه بین‌الملل مانا، در این پروژه عظیم که علاوه بر صنعت حمل‌ونقل کارخانه‌های فولاد و سیمان را نیز در بر می‌گیرد شرکای دیگر نیز مانند Total، Equinor و Shell هر کدام با ۵۰۰ میلیون دلار سرمایه‌گذاری مشارکت



خواهند داشت.

زیست می‌باشد که در راستای دستیابی به اهداف آب و هوایی توافقنامه پاریس بسیار مهم است." وی در پایان گفت: "در ادامه اجرای پروژه نیروگاهی نیز برای تأمین انرژی از زباله تأسیس خواهد شد.

بر اساس این گزارش این سرمایه‌گذاری به منظور تأمین سوخت حمل‌ونقل و تأسیسات با کربن صفر درصد انجام خواهد شد.

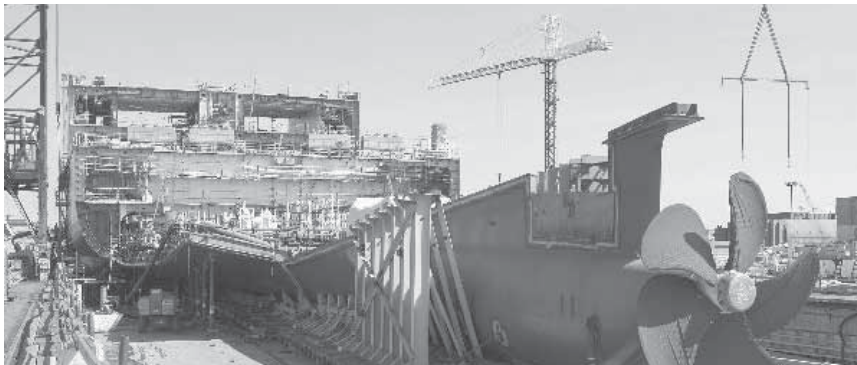
Geir Tunesvik، معاون ارشد Equinor گفت: "این پروژه نقطه عطفی مهم در امکان کاهش CO₂ و پایین آوردن میزان آلودگی محیط

صنعت رو به افول ساخت کشتی در اروپا

انجمن صنایع کشتی‌سازی آلمان با ارزیابی چالش‌های پیش روی کشتی‌سازی در اروپا در دوره بحران کرونا هشدار داد ادامه این روند ممکن است به توقف کامل سفارش‌ها و فعالیت‌های ساخت کشتی منجر شود.

به گزارش گروه بین‌الملل مانا، در گزارشی که از سوی انجمن صنایع کشتی‌سازی آلمان (VSM) منتشر شده، ویروس کرونا علاوه بر اینکه بهداشت عمومی را در جوامع به خطر انداخته تقاضا برای صاحبان کشتی را نیز به حداقل رسانده، در این ارتباط زنگ خطری که به زودی در بخش کشتی‌سازی به صدا در خواهد آمد بدهی‌هایی است که به سرعت در حال افزایش هستند و ممکن است تلاش دولت‌ها هم برای سروسامان دادن به نتیجه‌ای منجر نشود.

به گفته یکی از مسئولان این انجمن سال گذشته حمل‌ونقل و صنایع دریایی احساس می‌کردند که درگیری‌های اقتصادی بین چین و ایالات متحده از موانع تجاری عمده محسوب می‌شود، اما در حال حاضر خطرات کووید-۱۹ بیشتر از آن است که متصور می‌شود، زیرا تولید کالاهای بادوام از جمله کشتی‌ها را به حالت تعلیق درآورده است و به طور کلی باید گفت:



اما متأسفانه باید گفت: تقریباً اکثر کشتی‌های کروز در بنادر لنگر انداخته و برخی از آنها هنوز درگیر مسافران کرونایی هستند. از سوی دیگر سفارشات جدیدی در این بخش مشاهده نمی‌شود.

در این ارتباط آنچه می‌توانست به صنعت کشتی‌سازی اروپا کمک کند بودجه‌های اختصاص یافته از سوی دولت‌هاست که آنها هم قادر به تأمین آن نیستند.

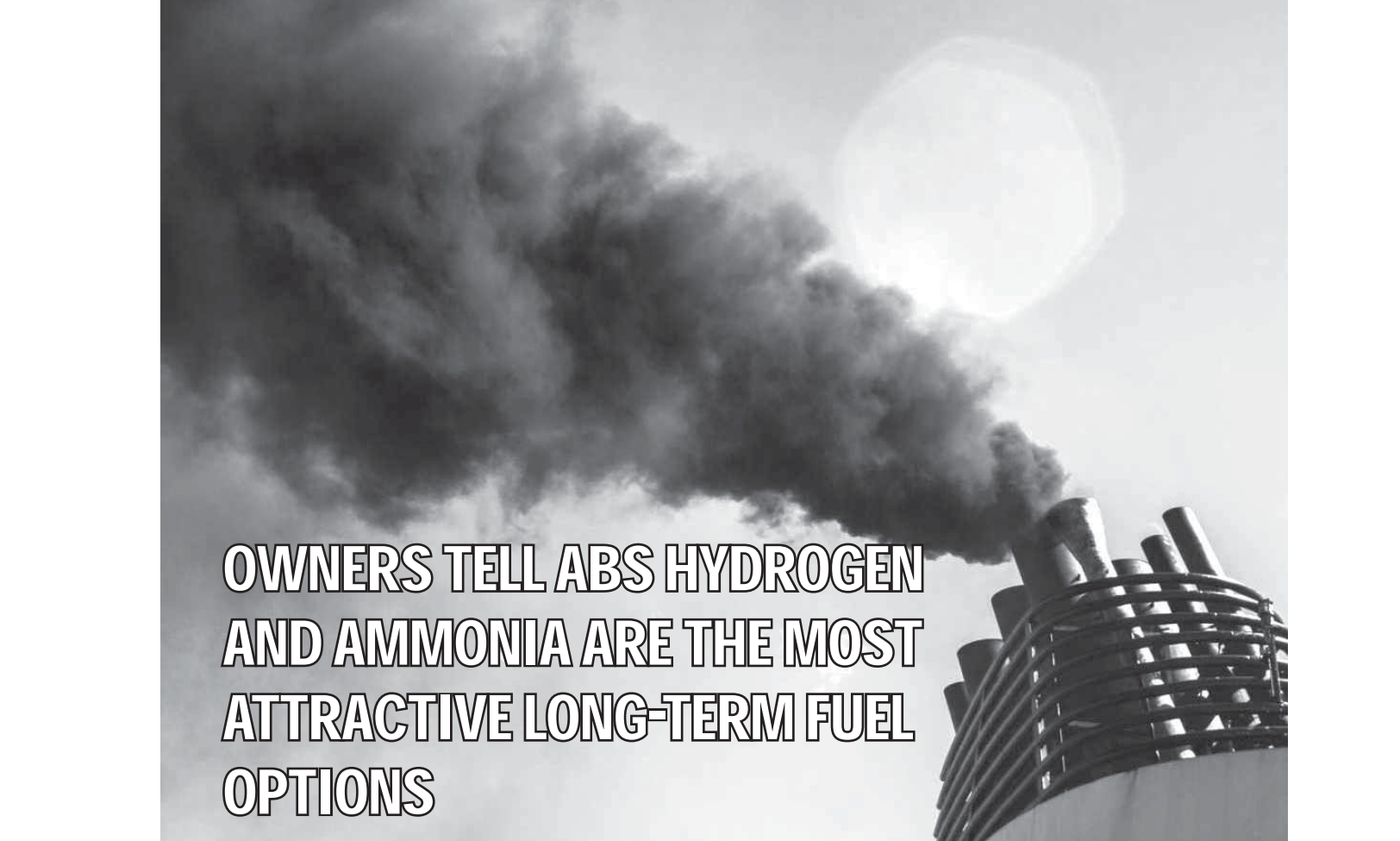
در پایان این گزارش آمده است اگرچه ممکن است کشتی‌سازی اتحادیه اروپا بتواند در یک یا دو سال آینده در برابر مشکلات موجود مقاومت کند و سفارشات کشتی را از کروز به کشتی‌های گارد ساحلی، پلیس، آتش‌نشانی، کشتی‌های تحقیقاتی دریایی سوق دهد؛ با این حال خسارت وارده بر این صنعت در کوتاه‌مدت تأمین نخواهد شد و تمامی این تلاش‌ها برای آن است که این صنعت روی پا بایستد و به اصطلاح زمین نخورد.

برای صنعت کشتی‌سازی در حال حاضر تقاضایی وجود ندارد که این وضعیت از سال ۲۰۱۶ تاکنون بی‌سابقه بوده است.

بر اساس بررسی‌های صورت گرفته تولید کارخانجات کشتی‌سازی اروپایی در ماه‌های اخیر ۴۰ درصد کاهش یافته است در این ارتباط موضوع لغو سفارشات که قبلاً انجام شده، چالش دیگری را پیش روی صاحبان کشتی‌سازی می‌گذارد.

به گفته این کارشناس شاید بتوان به گونه‌ای ادعا کرد که در حال حاضر کتاب کشتی‌سازی اروپا کم‌کم در حال بسته شدن است و علاوه بر اروپا کارخانجات کشتی‌سازی در چین، کره و ژاپن در معرض خطر قرار دارد.

در ادامه این گزارش آمده است موفق‌ترین بخش بازار برای اتحادیه اروپا ساخت کشتی‌های کروز است که به طور انحصاری در دست کشورهای اروپایی است.



OWNERS TELL ABS HYDROGEN AND AMMONIA ARE THE MOST ATTRACTIVE LONG-TERM FUEL OPTIONS

Two thirds have no decarbonization strategy, survey reveals.

Shipowners see ammonia and hydrogen as the most attractive fuel options for the long term, according to an ABS survey. Nearly 60 per cent of respondents said they viewed hydrogen and ammonia as the most attractive fuel choices in the long-term.

The survey of shipowners and operators registering for an ABS webinar, Pathways to Sustainable Shipping, also revealed nearly two thirds of owners currently have no decarbonization strategy in place.

When asked which fuel is most likely to be adopted in the near term, 70 per cent selected fuels in the light gas pathway, which includes LNG in the short term and hydrogen as a future solution.

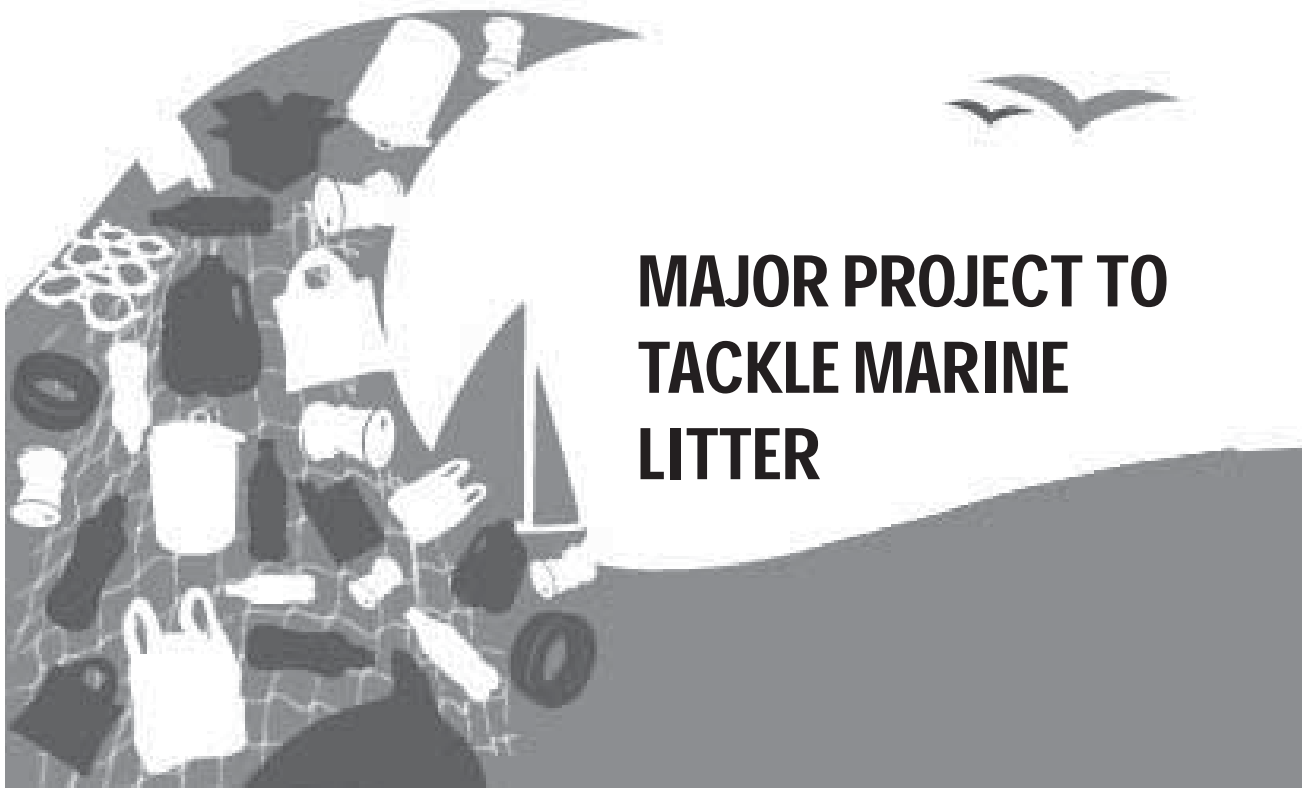
"It is clear that the industry views both hydrogen and ammonia as the long-term destination but sees LNG as having a big role to play in addressing the regulatory challenge immediately in front of us. These results are in line with the findings in our recently released Low Carbon Shipping Outlook. Based on the fuel pathways that we have identified and can shape the future of marine propulsion, hydrogen and ammonia are solutions that are expected to contribute to the reduction of carbon emissions in the long term. LNG, as the most mature of the alternative fuel solutions, can pave the way to a less carbon intensive maritime industry," said Georgios Plevrakis, ABS Global Sustainability Director. "This is at the heart of the ABS

approach and the solutions we offer around alternative fuels. We are working through our network of Sustainability Centers with global clients to define solutions to meet regulatory and market demands related to Green House Gas reduction."

A separate survey of industry leaders following an ABS Webinar on Greenhouse Gas (GHG) Ratings revealed the vast majority are routinely using the ratings in their business decision making. Around 80 percent agreed or strongly agreed that GHG ratings were an important factor in their business decision making. And nearly half said they had already begun implementing options for GHG rating improvement.

"As shipowners and operators look to improve their environmental ratings to both maintain and attract potential charters, they face complex decisions on how best to identify, report and reduce GHG emissions," said Lefteris Karaminas, ABS Global Sustainability Manager. "A key takeaway from the webinar is that owners taking advantage of accelerated GHG rating improvement options like the non-permanent Engine Power Limitation (EPL) are finding the benefits only temporary, as other vessels in the peer group take on improvements or new more efficient vessels enter the peer group. It will be necessary to consider alternative options, including combinations, in order to remain competitive and increase their ratings in the long term."

Source: www.tankeroperator.com



MAJOR PROJECT TO TACKLE MARINE LITTER

A new global project to prevent and reduce marine plastic litter from shipping and fisheries has been launched by IMO and the Food and Agriculture Organization of the United Nations (FAO), with initial funding from the Government of Norway.

The GloLitter Partnerships Project will help shipping and fisheries move to a low-plastics future. GloLitter will assist developing countries identify opportunities to prevent and reduce marine litter, including plastic litter, from within the maritime transport and fisheries sectors, and to decrease the use of plastics in these industries, including identifying opportunities to re-use and recycle plastics.

The project will consider the availability and adequacy of port reception facilities; look at enhancing awareness of the marine plastics issue within the shipping and fisheries sectors, including seafarers and fishers; and encourage fishing gear to be marked so it can be traced back to its owner if discarded.

These and other actions to reduce plastic litter have already been identified in IMO's Action Plan to address marine plastic litter from ships, adopted in 2018.

The GloLitter project will develop guidance documents, training material and toolkits to help enforce existing regulations, including IMO's International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL) Annex V. Since 1988, this has prohibited the discharge of plastics, including discarded fishing gear, into the sea from ships.

The project will also promote compliance with relevant FAO instruments (including the Voluntary Guidelines on the Marking of Fishing Gear) and will target waste management in ports. It will, additionally, emphasise implementation and enforcement of IMO's London Convention/London Protocol regime on dumping of wastes at sea, which requires waste

(such as from dredging) to be assessed before permits to dump are granted.

The GloLitter project will include private sector participation through a global industry alliance and is seeking partners from major maritime and fisheries companies. Ten countries, from five high priority regions (Asia, Africa, Caribbean, Latin America and Pacific) will be selected to spearhead the project. At country level, GloLitter will expand government and port management capacities and instigate legal, policy and institutional reforms. Regional cooperation will also be enhanced.

The project is intended to be a multi-donor programme. The initial funding of NOK 40 million (approximately US\$ 4.5 million) from the Government of Norway provides for a 3.5-year project, executed by IMO in partnership with FAO. Collaboration with other international, regional and national partners through additional in-kind co-financing is envisaged, from the private sector as well as beneficiary countries. The planned Global Industry Alliance (GIA) will link with the UN Global Compact, which has adopted Sustainable Ocean Principles for responsible business practices.

The GloLitter Partnerships project will directly help to achieve one of the of the specific targets in the global Sustainable Development Goal (SDG) 14 - to "prevent and significantly reduce marine pollution of all kinds, in particular from land-based activities, including marine debris and nutrient pollution, by 2025". The GloLitter Partnerships Project agreement was signed by IMO Secretary-General Kitack Lim and His Excellency Wegger Chr. Strømme, Norway's Ambassador to the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, on Thursday 5 December, 2019.

Source: IMO News Magazine – Spring – Summer 2020



NEW IMO DEPARTMENT FOR PROJECTS ESTABLISHED

A new department has been established within the IMO Secretariat to focus on supporting Member States to tackle key global issues in the context of international shipping - and help promote sustainable development.

Operational from 1 March 2020, the Department of Partnerships and Projects will enhance and strengthen partnerships with external stakeholders and donor agencies to tackle some of the major global challenges which impinge on today's maritime world.

It becomes the focal point for developing partnerships and coordinating long-term donor-funded projects, as well as implementing IMO's resource mobilization strategy to strengthen its Integrated Technical Cooperation Programme.

The new department reflects IMO's strong and continuing commitment to helping its Member States achieve the 2030 Agenda for Sustainable Development, with its 17 Sustainable Development Goals, and implement the Organization's regulatory framework.

It will serve as a gateway for partnership opportunities with a wide range of external partners, including IMO Member States, UN agencies, financial institutions, NGOs, IGOs and the private sector.

A key objective will be to increase IMO's existing portfolio of donor supported long-term projects, supporting its technical cooperation objectives.

With the new department, the existing Partnerships and Resource Mobilization team within IMO's Technical Cooperation Division and the Major Projects team in the Marine Environment Division come together under a single umbrella.

IMO has a long and successful track record of matching the requirements of developing and less-developed countries with resources made available by a range of governmental, institutional and corporate donors. Energy efficiency, climate change, protecting biodiversity, preventing marine pollution, maritime safety and security are just some of the areas that have been covered.

The new department will build on this to help tackle these and other key global challenges, within a maritime context, through innovative partnerships and long-term projects. De-carbonization, marine plastic litter and biofouling are among the topic areas already being addressed by IMO's major projects.

Source: IMO News Magazine – Spring – Summer 2020



Healthcare's work in infection risk management, which has been ongoing since 2008. With more than 4,000 audits performed in US hospitals, this work, which is inherent to the company's accreditation program, helps organizations improve their management of infection risk. Experts from DNV GL's Cruise Center in Miami customized the healthcare CIP for use in a maritime setting in cooperation with DNV GL – Business Assurance. The CIP-M also integrates maritime specific standards, such as the US CDC Vessel Sanitation Program, as well as incorporating national and industry guidelines. The certification surveys and audits are performed by DNV GL surveyor teams comprised of DNV GL – Healthcare infection prevention and control experts together with experienced maritime auditors.

"The ability to demonstrate trusted infection risk prevention and mitigation is a must to win back trust from consumers," said Luca Crisciotti, CEO of DNV GL – Business Assurance. "Building organizational vigilance against infection risk today requires a level previously common to hospitals only. CIP-M is unique in that it builds on proven hospital standards but is specifically tailored to the context of passenger vessels, while incorporating national requirements to enable a robust immediate and long-term response."

"At Genting Cruise Lines, the safety and well-being of our guests and crew are of paramount importance to us," said Mr Kent Zhu, President of Genting Cruise Lines. "From the onset of the pandemic, Genting Cruise Lines has been at the forefront in enhancing its preventive and safety measures with the COVID-19 pandemic in mind. We were the first in the industry to launch and introduce our enhanced measures, which we will adopt as the new safety norm for our fleet and we hope for the industry too. We are proud to continue to pioneer such an important collaboration with DNV GL, which

is a first for the cruise and maritime industry. With consumers' heightened expectations on safety and well-being, the customised CIP-M certification from a highly reputable healthcare expert like DNV GL will indeed further boost consumers' confidence in cruising as we recommence operations in the very near future," added Mr Kent Zhu.

As part of the CIP-M certification, DNV GL assesses vessel operations, including enhanced sanitation procedures, food preparation and handling, physical distancing requirements, use of personal protective equipment (PPE) by crew members, maintenance of public health essential systems, emergency response plans, pre-boarding screening, embarkation and debarkation processes, and itinerary or port planning protocols. Annual surveys onboard and company audits ashore are conducted to verify continued compliance and improvement.

The CIP-M assessment of Genting Cruise Lines has already kicked off with a pre-assessment of the company's management system, to be followed by a certification survey of the "Explorer Dream". The company is targeting successful completion of the certification programme by the end of June.

"We look forward to continuing our long-standing relationship with Genting Cruise Lines as the first cruise line now working towards our new infection prevention certification," said Cristina Saenz de Santa Maria, Regional Manager South East Asia, Pacific & India, DNV GL – Maritime. "Genting Cruise Lines has been very proactive in mitigating the COVID-19 crisis. The experience gained by operating two vessels in Singapore as temporary accommodation for workers, who have recovered from the Coronavirus, could prove useful in their preparations to resume normal operations," she added.

Source: www.tankeroperator.com / 3 June 2020



DNV GL AWARDS WORLD'S FIRST DP2 SHUTTLE TANKER WITH SMARTSHIP NOTATION

The DP2 shuttle tanker Eagle Petrolina is the first vessel of its kind to receive DNV GL's SmartShip Notation. Built at Samsung Heavy Industries (SHI) shipyard in Geoje, South Korea, the 152,700 DWT DP2 shuttle tanker is owned by Singapore-headquartered AET, a leading energy logistics provider, and will commence operations soon.

In order to qualify for DNV GL's SmartShip descriptive notation, a vessel must be equipped with technological features considered as smart technologies in marine applications in accordance with the DNV GL Class Guidelines for SmartShip CG-0508.

Eagle Petrolina received the notation for its navigation decision support system with route optimisation features, an energy efficiency management system with trim optimisation, as well as a ship performance monitoring system. The 279 m shuttle tanker is also installed with SVESSEL, SHI's own solution to meet the SmartShip standard, which allows onshore monitoring of the ship.

The newbuilding project is a result of a joint development project (JDP) between DNV GL and SHI, aimed at developing a "Half Crew Ready Smart Ship". Signed in 2019, both companies have since then worked together on new concept design developments, the application of smart automation systems to a SHI built ship, and the respective approval and certification by DNV GL.

By awarding the SmartShip notation to the DP2 shuttle tanker Eagle Petrolina, the first step of the JDP has now been completed, and the two parties will move to the next phase, the remote operation of a smart ship. The final step pursued by the JDP partners is the development of a smart vessel that is partly autonomous.

"We will continuously develop smart ships optimised for maintenance while at the same time ensuring safer operations by installing a vessel network infrastructure controllable on board and from shore," said Yong Lae Shim, Vice President of SHI Ship & Offshore Research Institute. "With the delivery of Eagle Petrolina we have reached an important milestone on this development path," he added.

"The JDP with SHI aims to establish technology ensuring more efficient and flexible operations. Smart ship systems enable vessel operators to respond to tightening regulations and to crew shortages without compromising on safety. The latest delivery from SHI is another big step towards higher degrees of ship automation, and DNV GL will continue to support the maritime industry by providing technical expertise throughout the value chain," said Vidar Dolonen, DNV GL Regional Manager for Korea and Japan.

Source: www.marineinsight.com

DNV GL LAUNCHES NEW CERTIFICATION IN INFECTION PREVENTION FOR THE MARITIME INDUSTRY

DNV GL, the world's leading classification society, has launched a new certification in infection prevention for the maritime industry.

The release of this custom certification aims to help the maritime industry resume operations better prepared for COVID-19 or other emerging pathogens. Genting Cruise Lines is the first customer working towards the CIP-M certification for their vessel "Explorer Dream" under the Dream Cruises brand.

As the COVID-19 crisis begins to recede, the world is looking to return to business. For the cruise industry, passenger safety has always been the priority and the current pandemic has sharpened this focus. To help vessel owners and operators resume safer operations, DNV GL has developed the CIP-M certification, which enables them to demonstrate they have procedures and systems in place for the proper prevention, control, and mitigation of infection, to protect their customers and crews.

"The COVID-19 crisis has been unprecedented in its impact on the maritime industry, and on the cruise lines in particular," said Knut Ørbeck-Nilssen, CEO of DNV GL – Maritime. "But I hope that with innovative ideas like CIP-M we can help the industry get moving again in a way that gives passengers and crew confidence that exacting measures are in place to enhance the cruise industry's already rigorous health and safety standards."

CIP-M builds on DNV GL



of origin, transit and destination along the entire smuggling route.

Attempting to isolate the issue of migrant smuggling by sea from other forms of migrant smuggling is in some ways an artificial and potentially misleading exercise. Migrant smuggling by sea generally occurs as part of a wider smuggling process often involving land and/or air movements. Furthermore, the complex nature of criminal migrant smuggling networks and their modus operandi means that smugglers who use sea routes cannot be identified purely by looking to the sea; the transnational criminal network itself must be traced from a smuggling vessel, back to the coast of embarkation, and from there back to countries of transit and origin.

However, the specific nature of the sea-based component of the smuggling journey resulted in a dedicated section on the issue in the Migrant Smuggling Protocol, supplementing the United Nations Transnational Organized Crime Convention (UNTOC). The unique challenges involved in

addressing the crime also inspired Resolution 5/3 of the 5th Conference of Parties to the UN Convention against Transnational Organized Crime, in which States Parties request UNODC to prepare an Issue Paper on the topic. This Issue Paper is offered in response to that request, in the hope that readers will consider the issues addressed herein in the wider context of migrant smuggling, which is a transnational crime that transcends land, air and sea borders, and requires a response that does likewise.

This Issue Paper is the product of discussions held in Vienna at an expert group meeting dedicated to smuggling of migrants by sea. The Issue Paper is also based on a desk review of research carried out on the issue, with particular emphasis on existing UNODC materials about smuggling of migrants more generally, and the Protocol against the Smuggling of Migrants by Land, Sea and Air, supplementing the United Nations Convention against Transnational Organized Crime (the Migrant Smuggling Protocol).

Extract from UNODC's "Issue Paper"

smuggling of migrants by land and by air means that it is a successful crime type that yields high profits for smugglers with all the risks being borne by migrants. Indeed, migrant smuggling by sea can be understood as a criminal business, which is competitively run as such. Smuggling by sea is generally carried out by flexible criminal groups or individuals operating on the basis of repeated contractual arrangements, rather than by hierarchical organizations.

There are two methods used when vessels approach coasts of destination. One aims to reach land by evading detection by authorities, the other sets out to be detected and intercepted or rescued by authorities in territorial waters of destination coastal countries. In both situations, detecting smuggling vessels at sea is a key challenge for coastal states which may have limited resources and large search and rescue areas of responsibility.

Upon detecting vessels, the key challenge is to balance objectives with obligations at international law, including the Migrant Smuggling Protocol. Smugglers are generally well-informed about states' protection obligations and act to exploit them, instructing migrants what to do upon interception to increase their chances of gaining entry into and remaining in countries of destination. For instance, officials responsible for intercepting vessels at sea have been faced with situations of people sabotaging their own vessels to force authorities to carry out rescues. Suggestions made in respect of encountering migrant smuggling at sea include increased support of coastal states through joint patrols and provision of resources, and increased compliance with international legal standards and obligations in carrying out interceptions of smuggling vessels at sea.

While responding to the situation at hand and ensuring that persons on board are appropriately assisted, a key challenge is to seize evidentiary opportunities to investigate smuggling-related crimes. The complex nature of migrant smuggling networks and their modus operandi means that smugglers cannot be identified purely by looking to smugglers who may be on board boats; the transnational criminal network itself must be traced from a smuggling vessel, back to the coast of embarkation, and from there back to countries of transit and origin. Suggestions made for improved investigation and prosecution of migrant smuggling by sea include harmonizing domestic legislation with the UNTOC and the Migrant Smuggling Protocol. Further it is suggested that sentences imposed for smuggling offences be publicized as a means of deterring would-be smugglers. Capacity

building measures are also suggested so as to increase identification of smugglers on vessels, and to better link sea-based crimes with land-based smugglers.

Preventing migrant smuggling by sea requires states to balance their obligations in international law with their legitimate interests in protecting state sovereignty from violation by organized crime groups. But law enforcement efforts alone are not adequate to prevent migrant smuggling by sea; the Migrant Smuggling Protocol stresses that prevention efforts must address root causes that lead a person into the hands of smugglers in the first place. Suggestions made for preventing migrant smuggling at sea include raising awareness about the dangers of sea smuggling journeys and the criminality of smuggling. Suggestions are also made to raise awareness of those who influence political and policy decisions, so policies put in place protect state sovereignty, uphold international obligations, and are not vulnerable to exploitation by smugglers. Also emphasised is the responsibility of coastal states of departure to intercept smuggling vessels before they embark on sea journeys. Beyond this, comprehensive data collection, analysis and research are suggested to strengthen evidence-based responses.

Experts from countries of origin, transit and destination unanimously agree that the most essential ingredient for effective and comprehensive response to migrant smuggling by sea is strengthened international cooperation to remove areas of impunity for smugglers along smuggling routes. Suggestions made for cooperating in response to migrant smuggling at sea include aligning activities with the Migrant Smuggling Protocol and increasing the role of UNODC in facilitating cooperative response. The value of bilateral and regional cooperation arrangements is stressed, with emphasis on flexible cooperative networks for effective and efficient on-the-ground response. Regular coordination meetings and joint operations are suggested to improve strategic and operational interagency coordination, as is the empowerment of central designated authorities to address migrant smuggling by sea.

In short, while it is difficult to make generalizations about migrant smuggling by sea, two key points hold true around the world. Firstly, migrant smuggling by sea is the most dangerous type of smuggling for the migrants concerned, making it a priority concern for State response. Secondly, efforts to combat smuggling of migrants will be unsuccessful unless cooperation is strengthened not only between countries of sea departure and arrival, but also among the countries



SMUGGLING OF MIGRANTS BY SEA

Smuggling of migrants is defined by Article 3 of the Migrant Smuggling Protocol supplementing the United Nations Transnational Organized Crime Convention (UNTOC), as "...the procurement, in order to obtain, directly or indirectly, a financial or other material benefit, of the illegal entry of a person into a state party of which the person is not a national." The specific nature of the sea-based component of the smuggling journey resulted in a dedicated section on the issue in the Migrant Smuggling Protocol. While smuggling by sea accounts only for a small portion of overall migrant smuggling around the world, the particular dangers of irregular travel at sea make it a priority for response; though more migrant smuggling occurs by air, more deaths occur by sea.

The journey of the migrant smuggled by sea often starts a significant distance away from the coast of departure. Some journeys to the coast may take mere days, but others can take place over years during which the migrant must work en route to raise money for his passage. Arduous desert crossings and victimization

by smugglers and other criminals en route mean that some do not survive overland journeys to the coast. Contrasted with these extreme experiences, economically empowered migrants can afford a higher level of smuggling service and may experience no particular hardship, simply travelling through various international airport hubs toward the coastal country from where their sea journey commences.

The type and size of vessel used to smuggle migrants by sea depends on the time, place and financial capacity of migrants undertaking the smuggling journey. In some countries, boats of only a handful of passengers are commonly intercepted by authorities, while in others vessels of several hundred people have been used. While voyages may be comfortable when conditions at sea are mild and the vessel is equipped with adequate food, water and sanitation, the journey is a harrowing one for the majority of migrants who report rough conditions, terrible cold and scarce food and water.

The nature of the crime and its relationship with



McDonald says.

In a survey of 200 industry leaders who participated in ABS webinars on remote surveys held in March 2020, more than 92 per cent said they “believe remote techniques can be as effective as physical surveys” and 100 per cent said they believe “remote surveys improve operational efficiency.” All respondents said they wanted increased remote survey options.

In April 2020, ABS announced that it is able to conduct “almost all” annual classification surveys remotely, but these additional remote surveys were not available to tankers, only general cargo vessels, tugs, offshore support vessels and liquefied gas carriers under 15 years.

Examples of remote surveys

A Safety Radio Survey is normally done by a specialist radio technician approved by the class society, to verify that the radio equipment has been calibrated and tested. It can be done remotely if the Surveyor can see technician reports and attestation from the Master to verify that radio equipment has been properly examined. For statutory remote surveys, ABS seeks the authorization from the Flag Administration.

The Condition of Class is a finding, perhaps lasting for one voyage, saying that the ship has a certain defect, but is allowed to continue sailing provided the defect is repaired by a specified date, and in the interim certain temporary arrangements are put in place.

The Dry Dock Extension is to extend the required Dry Docking survey up to three months beyond its due date.

A Tail Shaft Extension Survey is a review of a request

for a 3 month extension of the 5 year period between tail shaft surveys, as rules allow. This can be done just with a review of service records and test records, which does not require someone onsite.

Other surveys available remotely are Concurrent Load Line, Minor Damage Survey, Boiler Three Month Extension.

Underwater Survey

The Underwater Survey (UWILD) is now available for vessels as well as offshore assets and so will be of interest to tanker operator readers operating tankers less than 15 years of age.

The survey is done by a diver with an underwater camera or an ROV following live direction from a surveyor. But the surveyor does not need to be physically on the vessel to provide this direction.

It means surveyors can save a large amount of time from not having to fly to the offshore facility themselves.

The In Water Service company would typically have a land based facility for monitoring work, and the class surveyor could sit there to monitor the video images together with the dive management team.

The surveyor may ask a diver to take further imagery of something, so a closer look may be taken.

ABS specifies the minimum allowable video quality in terms of frame size and frames per second, and minimum voice and video communications lag (6 seconds).

Source: www.tankeroperator.com

ABS – REMOTE SURVEYING MOVES AHEAD



Some survey tasks don't actually require a surveyor to attend the vessel. Class society ABS has been building its remote survey offerings.

Class society ABS has been gradually building up its remote survey offering since 2018, and now says it has "the most comprehensive offering in the market".

The most important vessel surveys will probably always need to be done in person, by a surveyor on site. Surveys are required by regulations to assure vessel compliance with applicable Rules and Regulations. A fraudulent shipowner may be inclined to submit false documentation, so surveyors need to see the ship with their own eyes.

But some of the "occasional surveys" are a review of documentation.

Consider the Continuous Machinery Survey, a review of machinery systems on the vessel made on a 5 year basis, such as an engine or seawater pump.

The surveyor does not need to see the equipment itself, but needs to verify that maintenance has been done.

The work involves a detailed review of data provided by the chief engineer, or in some cases, ABS can gain direct access to the planned maintenance system.

Getting a surveyor onboard a vessel is difficult in the best of times, and much more so today, says John McDonald, Senior Vice President of Global Business

Development with ABS. Sometimes it can involve a special port call.

"The big intent is to reduce downtime for clients so they can keep moving."

The remote survey offering makes use of video and photography where possible, and both can be taken by the crew themselves, and sent to ABS' Decision Support Center.

And as vessels are fitted with more and more sensors, there are more possibilities for this sensor data to be used as part of a survey.

Policies and rules define what is acceptable, in terms of meeting the requirements for classification, set out by ABS' Chief Surveyor Office and our rule Committees. These requirements are consistent across the ABS organisation. Whether it is a survey onboard or a remote survey, it is the surveyor who decides whether the asset in question meets the intent of the rules," he says. Further is should be noted, the remote survey was designed and is intended to be no less effective than physical survey attendance.

ABS is expanding remote survey capability as rapidly as possible, and wants it to become a standard way of doing business as a complement to physical surveys, not just something for very unusual circumstances.

"We're always looking at how we can use new technology in remote monitoring and verification," Mr



SAFETY AND SHIPPING REVIEW 2020

The Safety and Shipping Review 2020 identifies loss trends and highlights coronavirus-, climate-, security- and technology-related challenges for the maritime sector. The Review from Allianz Global Corporate & Specialty (AGCS) is an annual report which also contains shipping loss and incident statistics from the past 10 years.

Given the global shipping industry is responsible for transporting as much as 90% of world trade, the safety of its vessels is critical. The sector saw the number of reported total shipping losses of over 100 GT decline again during 2019 to 41 – the lowest total this century and a close to 70% fall over 10 years. Improved ship design and technology, stepped-up regulation and risk management advances such as more robust safety management systems and procedures on vessels are some of the factors behind the long-term improvement in losses.

Shipping losses declined by almost a quarter year-on-year from 53 in 2018, although late reported losses may increase the 2019 total further in future. Bad weather was reported as a factor in one in five losses. The 2019 loss year represents a significant improvement on the rolling 10-year average of 95 – down by over 50%.

The South China, Indochina, Indonesia and Philippines maritime region remains the main loss hotspot, accounting for almost 30% of losses over the past year with 12 vessels. These waters are also the major loss location of the past 10 years, driven by factors including high levels of local and international trade, congested ports and busy shipping lanes, older

fleets, exposure to typhoons and ongoing safety problems on some domestic ferry routes. However, the number of losses in this region has declined for the second successive year. The Gulf of Mexico (4) and the West African Coast (3) – neither of which featured in the top 10 loss regions last year – rank as the second and third most frequent loss locations.

Cargo vessels (15) accounted for more than a third of all total losses during 2019 with the majority occurring in South East Asian waters. The number of losses involving ro-ro vessels (3) increased year-on-year. Foundering is the most frequent cause of loss of all vessels, accounting for three in four during 2019. Contributing factors included bad weather, flooding and water ingress, engine trouble and vessels capsizing. Fire/explosion continues to be a significant problem on board vessels, resulting in five total losses during 2019.

While total losses declined significantly over the past year, the number of reported shipping casualties or incidents actually increased by 5% to 2,815. There were over 1,000 cases of machinery damage/failure (1,044) – already the top cause of shipping incidents over the past decade – accounting for more than one third of all incidents reported in 2019. Incidents on passenger vessels and ro-ros increased. The British Isles, North Sea, English Channel and Bay of Biscay maritime region replaced the East Mediterranean to become the main incident hotspot for the first time since 2011, accounting for one in five incidents (605).

Source: www.tankeroperator.com



air cargo supply chain personnel, and service provider personnel at airports and ports, regardless of nationality. Governments are urged to exempt these personnel from travel restrictions, to ensure crew changes can be carried out and that they have access to emergency medical treatment and, if necessary, to facilitate emergency repatriation.

The joint statement says Governments and relevant national and local authorities should implement already-agreed guidance, issued by ICAO, IMO, ILO and the World Health Organization (WHO), including on keyworker designation. This includes permitting seafarers, marine personnel, fishers and offshore energy sector personnel to disembark and embark ships in port and transit through their territory (i.e. to an airport) for the purpose of crew changes and repatriation; and implementing appropriate approval and screening protocols.

Earlier this month (May 2020), IMO Secretary-General Kitack Lim endorsed a series of protocols developed by a broad cross-section of global maritime industry

associations to ensure that ship crew changes can take place safely during the COVID-19 pandemic.

More than 80% of global trade by volume is moved by maritime transport, which is the lifeblood of the global economy, and is dependent on the two million seafarers who operate the world's merchant ships.

Air transport carried about 4.5 billion passengers in 2019, according to preliminary ICAO figures, while airfreight represents 35% of the value of goods shipped in all modes combined. The total number of licensed aviation professionals, which include pilots, air traffic controllers and licensed maintenance technicians, was 887,000 in 2019, according to ICAO personnel statistics and forecasts.

The joint statement was signed by Fang Liu, Secretary General International Civil Aviation Organization (ICAO); Kitack Lim, Secretary-General International Maritime Organization (IMO); and Guy Ryder, Director-General International Labour Organization (ILO).

Source: IMO website



UN AGENCIES CALL FOR URGENT ACTION ON CREW CHANGES AND KEYWORKER DESIGNATION FOR SEA AND AIR WORKERS

The heads of the maritime, labour and aviation organizations of the United Nations have issued a plea for urgent action on crew changes and for keyworker designation so that sea and air workers can be relieved and repatriated in a safe way during the COVID-19 pandemic.

In a joint statement, the International Civil Aviation Organization (ICAO), International Maritime Organization (IMO) and International Labour Organization (ILO) advised that from the middle of June 2020, around 150,000 seafarers a month will require international flights to ensure crew changeovers can take place. Half of these seafarers need to be repatriated home by aircraft, the other half will be joining ships.

Due to COVID-19 restrictions, large numbers of seafarers, as well as crews of fishing vessels, have had to extend their service on board ships after many months at sea, unable to be replaced or repatriated after long tours of duty. This is unsustainable, both for the safety and wellbeing of

seafarers and the safe operation of maritime trade.

"For humanitarian reasons – and the need to comply with international safety and employment regulations – crew changes cannot be postponed indefinitely," the statement said. "We are seeking the support of Governments to facilitate crew changes, operations essential to maintain the global cargo supply chains and operations related to humanitarian aid, medical and relief flights."

During the unprecedented COVID-19 pandemic, travel is being curtailed to prevent spread of the disease. Some ports and airports remain closed due to travel restrictions, with ships and aircraft denied entry, and/or have introduced restrictive measures for foreign nationals travelling to or from the country. As a result, seafarers around the world are stranded onboard ships, unable to be repatriated home or replaced by relief crews

The three Organizations urge "key worker" designation for seafarers, marine personnel, fishing vessel personnel, offshore energy sector personnel, aviation personnel,



IMO ENDORSES NEW PROTOCOLS DESIGNED TO LIFT BARRIERS TO CREW CHANGES

The need for ships to change crews and for seafarers to fly home at the end of their periods of service have emerged as two of the biggest challenges facing the shipping industry as a result of the COVID-19 pandemic. Now, IMO Secretary-General Kitack Lim has endorsed a series of protocols designed to address these issues.

Drawn up by a broad cross-section of global industry associations representing various sectors of the maritime transport industry, the protocols set out general measures and procedures designed to ensure that ship crew changes can take place safely during the COVID-19 pandemic.

At their heart is a call that provided shipping companies broadly comply with and adhere to measures applicable to them, governments and their relevant national authorities should, for their part, do everything possible to allow crew changes to happen.

The wide-ranging protocols contain recommendations to maritime administrations and other relevant national authorities such as health, customs, immigration, border control, seaport and civil aviation authorities. They address the roles of shipping companies, agents and representatives, including crew agencies and seafarers, and extend to seaports, airports and airlines involved in travel operations for ship crew changes.

IMO Secretary-General Lim said he supports these protocols and urges their implementation. The full text is contained in a circular letter issued by IMO. It invites the Organization's Member States and international organizations to use the protocols and to disseminate them among relevant national authorities.

Shipping, and seafarers are vital to global supply chains. Each month, about 150,000 seafarers need to be changed over, to and from the ships they operate, to ensure

international maritime regulations for safety, crew health and welfare, and preventing fatigue are complied with. But, due to COVID-19 restrictions, large numbers of seafarers are having to extend their service on board ships after many months at sea, unable to be replaced or repatriated after long tours of duty. This is considered unsustainable, both for the safety and wellbeing of seafarers and the safe operation of maritime trade.

The protocols for crew change and repatriation were drawn up by ICS, IAPH, BIMCO, IFDMA, INTERTANKO, P&I Clubs, CLIA, INTERCARGO, InterManager, IPTA, IMCA, INTERFERRY, FONASBA, ITF and WSC. They also take account of input from the International Air Transport Association (IATA).

Source: IMO website





IMO TO RESET MEETINGS CALENDAR

The International Maritime Organization (IMO) has announced that the original 2020 calendar of meetings has now been rescinded, as work gets under way to reschedule IMO meetings.

The Organization advised in a Circular Letter that the IMO Council, which is meeting by correspondence for its thirty-second extraordinary session (C/ES.32), is considering the reconstruction of the schedule of meetings for 2020, including the possibilities for virtual meetings. As discussions on the reconstruction of the schedule are still under way, the previously issued programme of meetings for 2020 (and preliminary programme for 2021) should not be used for planning purposes. Information regarding the rescheduling of postponed meetings and scheduling of future meetings will be made available in good time, to allow Member States and other participants to make

appropriate arrangements.

All IMO meetings originally planned to be held between late March and July 2020 have been postponed due to the COVID-19 pandemic.

Resuming physical meetings will depend on guidance from the World Health Organization (WHO) and the UK Government, as well as the situation of IMO Member States.

A trial of a platform (KUDO) which provides for simultaneous interpretation into the six official languages of the Organization was conducted during one of a series of informal virtual discussion sessions being held to facilitate discussions during the current extraordinary session of the Council.

Source: IMO website

IN THE NAME OF GOD

UPdate

Marine Quarterly Magazine

Volume 13, Issue 45, Summer 2020

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: Ali Sharifi Ghazvini

Manager-In-Charge: Malek-Reza Malekpour Ghorbani

Chief Editor: Saeid Kazemi

Executive Affairs: Jaleh Sedaghati Monawar

Financial Affairs: Mohammad-Hossein Zoghi

IMO to reset meetings calendar	2
IMO endorses new protocols designed to lift barriers to crew changes	3
UN agencies call for urgent action on crew changes and keyworker designation for sea and air workers	4
Safety and Shipping Review 2020	6
ABS – remote surveying moves ahead	7
Smuggling of Migrants by sea	9
News	12



مؤسسه رده‌بندی آسیا
ASIA CLASSIFICATION SOCIETY

Offshore Services

- Marine Warranty Survey and Third Party Assurance
- Mobile Offshore Drilling Unit Classification
- Rig Inspection and Certification

At your side and through all phases of projects:

- Design appraisal, plan and document review and approval
- During construction inspection and supervision
- Verification of compliance with requirements and safe practice in transportation
- Installation process monitoring according to approved procedures and environmental conditions i.e. substructure, analysis review/approval and after installation correction control
- During lifetime and periodical inspection and certification of equipment

Areas of activities:

- Land rig and drilling equipment
- All kinds of marine transportation
- All types of Crane and Lifting gears
- Fixed and floating installation and commissioning
- Subsea survey and metrology, preparation, installation

Address: No. 31, 5th St., Kargar Ave., Tehran-Iran

URL: www.asiaclass.org

✉ offshore@asiaclass.org

☎ +98 21 84397110

☎ +98 21 88025558



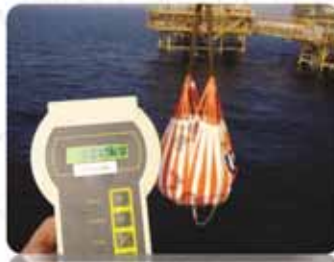


مؤسسه رده‌بندی آسیا
ASIA CLASSIFICATION SOCIETY

- بازرسی و صدور گواهینامه شناورها و سازه های فراساحلی
- کنترل و تایید طراحی و نظارت در حین ساخت
- بازرسی کالا و ارزیابی انطباق (COI و VOC)
- بازرسی و صدور گواهینامه ایمنی تجهیزات بالابری
- ارزیابی، آزمون و تایید محصول صنعتی و دریایی
- ارزیابی و تایید صلاحیت تولید کنندگان و تامین کنندگان خدمات
- ارزیابی و تایید فعالیت‌های ایمنی و امنیتی شناورها و شرکت‌ها
- بازرسی ضمانت دریایی (MWS)

Core Values:

Uphold the law
Maximize Safety
Protect client's interests
Save the Environment



- Assessment, testing and approval of Industrial & Marine products
- Verification and approval of service suppliers & manufacturers
- Survey and certification of marine vessels & offshore structures
- Cargo inspection & Verification of conformity (COI & VOC)
- Assessment and certification against ISM & ISPS code
- Lifting equipment inspection & certification
- Design review & plan approval services
- Marine Warranty Survey (MWS)



www.asiaclass.org
info@asiaclass.org

تهران، خیابان کارگر شمالی، کوچه پنجم، پلاک ۳۱، تلفن: ۸۴۳۹۶-۰۲۱
Add.: No. 31, 5th St., Kargar Ave., Tehran - Iran Tel.: (+9821) 84396