

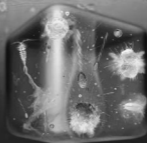
شماره ۳۲

فصلنامه علمی - تخصصی دریایی

سال دهم / بهار ۱۳۹۱ قیمت : ۱۰۰۰ تومان

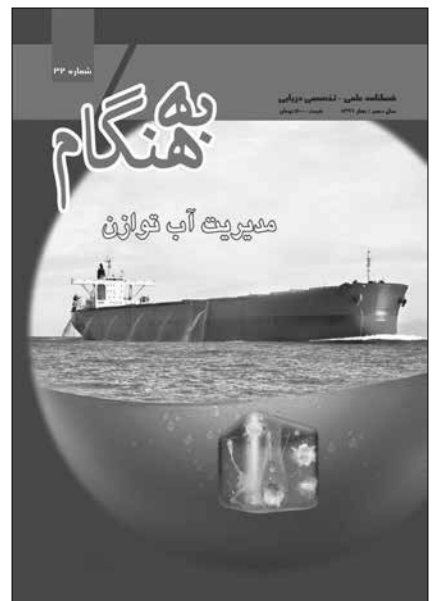
بهنگام

مدیریت آب توازن



بهنگام

فصلنامه علمی - تخصصی دریایی



سال دهم / شماره ۳۲ / بهار ۱۳۹۶
روش: آموزشی، پژوهشی، تحلیلی
صاحب امتیاز و مدیرمسئول: ملکرضا ملکپور قربانی
سرمدبیر: سعید کاظمی
امور اجرایی: ژاله صدقتی 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



مجری طرح: موسسه نشر تراپیر
طراح و گرافیسٹ: کورش جعفری
طرح روی جلد: الہام زرقانی
چاپ و لیتوگرافی: خاتم‌نو

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

سخن سردبیر / ۴

بازرسی و رده‌بندی:

مروری بر فعالیت‌ها و خدمات رده‌بندی آسیا / ۶

وضعیت کنوانسیون‌های سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) / ۹

مقالات: ■

کنوانسیون بین‌المللی کنترل و مدیریت آب توازن کشتی‌ها / ۱۱

آیا ابتکار جهانی ما را از تغییر اقلیم نجات خواهد داد؟ / ۱۴

مالکیت فکری در فضای کسب‌وکار / ۱۸

کشتی و کشتی‌سازی: ■

عمل به تعهد حرف‌نخست را در کشتی‌سازی می‌زند / ۲۲

بازیگر اصلی کشتی‌سازی جهان کیست؟ / ۲۴

کشتی‌ها و زیردریایی‌های شگفت‌انگیز و قدرتمند / ۲۶

قوانین و مقررات: ■

قوانین جدید بندری اتحادیه اروپا اجرایی شد / ۳۶

قوانین جدید دریایی اتحادیه اروپا با استقبال کشتیران‌ها مواجه شد / ۳۷

بیمه و حقوقی: ■

آشنایی با بیمه دریایی (۳۱) / ۳۸

شرکت بیمه لویدز / ۴۲

حمل‌ونقل: ■

نگاهی به کارنامه سازمان بنادر در دولت یازدهم / ۴۴

رشد چشمگیر ایران در حمل‌ونقل دریایی / ۴۶

آینده صنعت کشتیرانی / ۴۸

رشد تجارت جهانی هزینه حمل‌ونقل دریایی را افزایش داد / ۵۱

محیط زیست: ■

طرح احیای تالاب انزلی / ۵۲

تأکید "اتحادیه جهانی حفاظت از طبیعت" بر حفاظت از قطب شمال / ۵۴

اقتصاد: ■

ایران در میان قدرتمندترین اقتصادی‌های جهان تا سال ۲۰۵۰ / ۵۵

تازه‌ترین گزارش بانک جهانی از رتبه تجاری ایران / ۵۶

مدیریت: ■

شیوه صحیح اخراج یک کارمند / ۵۸

اگر به طور تصادفی و غیرمنتظره مدیر شدید / ۶۰

خواندنی‌ها ■

تغییرات اقیانوس‌ها در قرن ۲۱ / ۶۲

هشتمین قاره جهان کشف شد / ۶۳

نخستین بندر برای آزمایش قایق‌های بدون فرمانده / ۶۴

هواناوهای مسافری، هواپیما یا قایق؟ / ۶۵

اقیانوسی که دیگر منجمد نیست / ۶۶

بوگاتی قایق لوکس شیرون را ساخت / ۶۷

گونگون: ■

عاداتی که باعث از دست دادن شغل می‌شود / ۷۰

چقدر کارمان را دوست داریم / ۷۱

رفتارهای ناشایستی که نباید در جلسات اداری انجام داد / ۷۲

اعلام آمادگی چاپ مقالات در به‌هنگام / فرم اشتراک فصلنامه / تعرفه چاپ آگهی / ۷۴

معرفی کتاب: ■

مقررات و راهنمای کشتیرانی، شماره ۱۷ / ۷۶

Shipping Regulations and Guidance, Issue 17

اخبار / ۷۷

بخش انگلیسی







متوازن فازی

saeid.kazemi@hotmail.co.uk

در آن زندگی می‌کنیم، دنیای "مبهمات" و "عدم قطعیت‌ها" است. مغز انسان عادت کرده است که در چنین محیطی فکر کند و تصمیم بگیرد.

در دو قرن گذشته، محیط به طور عمده به عنوان موضوعی خارجی نسبت به بشر، تلقی می‌شده است. در این دیدگاه، ارتباط انسان و محیط، به صورت غلبه انسان بر طبیعت درک می‌شد و باور داشتند که دانش و فن‌آوری بشر می‌تواند بر تمام موانع محیطی و طبیعی فایق آید. این دیدگاه مرتبط با توسعه سرمایه‌داری و انقلاب صنعتی و علم مدرن بر اساس این اندیشه بنا شده است که: "جهان برای بشر ساخته می‌شود و نه بشر برای جهان!"

مفهوم توسعه پایدار حاصل گسترش آگاهی در مورد پیوندهای جهانی، مشکلات زیست‌محیطی، موضوعات اجتماعی - اقتصادی،

باید به اروپاییان حق داد که قرون وسطی را با رنسانس به پایان رسانیدند، چون در این دوران، کلیسا حتی سعی در اثبات وجود خدا با منطق ارسطویی داشت! بر اساس اصول و مبانی منطق ارسطو همه چیز تنها مشمول یک قاعده ثابت می‌شود که بر اساس آن، هر چیز یا درست است یا نادرست؛ ولی دنیای واقعی ما بسیار پیچیده‌تر از آن است که بتوان توصیف دقیقی برای آن پیدا کرد. در آیین‌های ایران باستان، اهورامزدا و اهریمن دو سر بازه نیکی و بدی هستند و در میان این دو، آدمیان، دیوها و دیگر موجودات در صدی از نیکی و بدی را در خود دارند. آیین بودایی نیز با کمترین تفاوت، چنین می‌گوید. منطق فازی که توسط پروفسور لطفی زاده معرفی شد، جهان‌بینی جدیدی است که به‌رغم ریشه داشتن در فرهنگ مشرق‌زمین با نیازهای دنیای پیچیده امروز بسیار سازگارتر از منطق ارسطویی است. دنیایی که ما





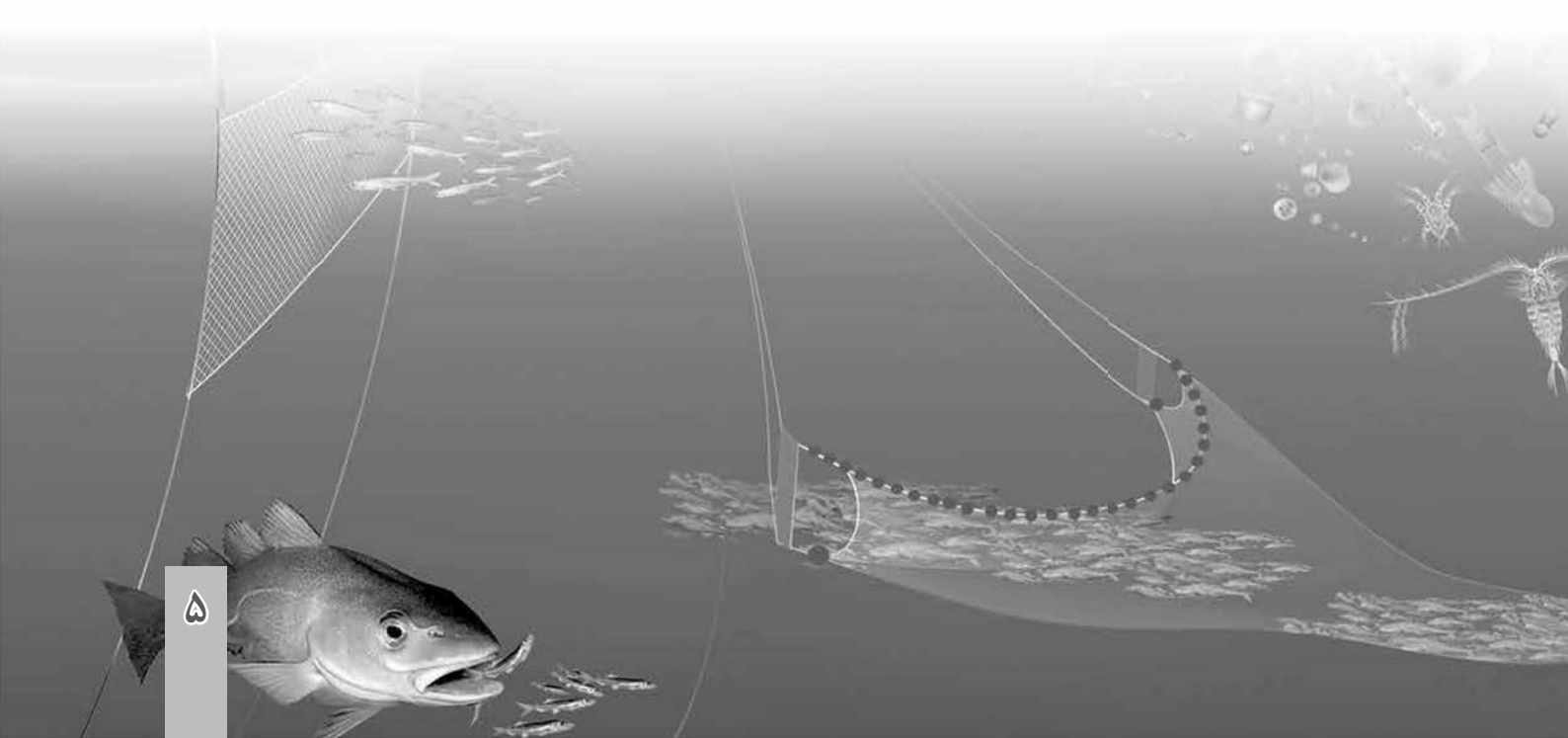
خلیج فارس و تنگه هرمز، سالانه ۱۹۲ میلیون تن آب توازن حاوی گونه‌های جانوری جدید وارد خلیج فارس می‌شوند. در ضمن نفتکش‌ها علاوه بر گونه‌های مهاجم، سالانه ۱/۵ میلیون تن آلودگی‌های نفتی را نیز وارد آب‌های منطقه می‌کنند. در دریای خزر نیز به علت عبور و مرور کشتی‌های باری و نفتکش‌ها حدود ۲۵ گونه دریایی غیربومی وجود دارند که معروف‌ترین آنها شانه‌دار دریایی است.

کنوانسیون مدیریت آب توازن کشتی‌ها (BWM) که از ماه سپتامبر امسال لازم‌الاجراء خواهد شد، گواه تلاش جهانی در کاهش و حذف حداکثری اثرات سوء زیست‌محیطی آب توازن کشتی‌ها در عین استفاده ناگزیر از آب توازن می‌باشد. فناوری‌های نوین در طراحی کشتی‌های موسوم به "Ballast-Free Ship" نیز در جهت پاسخگویی به این دغدغه‌ها می‌باشد.

که در یک سیستم تفکری فازی قابل ارزیابی است. در حالی که بیش از ۹۰ درصد تجارت جهانی توسط سیستم حمل‌ونقل دریایی جابه‌جا می‌شود، تقریباً ۱۰ میلیارد تن آب توازن نیز در مخازن کشتی‌ها در آب‌های بین‌المللی سرتاسر دنیا جابه‌جا می‌شود! در عین اینکه آب توازن برای عملیات ایمن و کارآمد کشتی‌ها در زمان خالی بودن آنها ضروری است، منبع تهدیدی جدی برای محیط زیست و اقتصاد دریایی کشورهاست. در هر لحظه بیش از ۳۵ هزار کشتی در مسیرهای دریایی در سرتاسر دنیا در حال تردداند که بیش از ۳ هزار گونه جانوری را در مخازن آب توازن خود حمل می‌کنند که یک تهدید بالقوه برای اکوسیستم، اقتصاد و سلامت سایر موجودات و انسان می‌باشد. در ایران با توجه به تأمین ۵۰ تا ۶۰ درصد از کل نفت دنیا و عبور سالانه ۱۰ هزار شناور از

فقر و نابرابری و نگرانی‌ها درباره آینده سالم برای بشر می‌باشد. از زمان کنفرانس سازمان ملل با عنوان توسعه و محیط که در سال ۱۹۹۲ میلادی در ریو برگزار شد، عنوان «توسعه» یکی از حساس‌ترین و مهم‌ترین موضوعات در مباحث مطرح شده می‌باشد. در پشت این عنوان، مفاهیم عمیقی واقع شده است: از یک طرف تلاش در جهت حل مسائل زیست‌محیطی، علوم طبیعی و نگرانی درباره حفاظت طبیعت، و از سویی دیگر، مشکلات فقر و فلاکت جهان سوم. در سال ۱۹۸۷ میلادی، کمیته جهانی توسعه و محیط سازمان ملل، در گزارشی تحت عنوان "آینده مشترک ما" تعریفی جامع از توسعه پایدار ارائه داد: رفع نیازهای نسل حاضر بدون مصالحه با نسل‌های آینده درباره نیازهای آنها.

چالش آب توازن کشتی‌ها از موضوعاتی است



مروری بر فعالیت‌ها و خدمات رده‌بندی آسیا

متن گفتگوی کاپیتان فرخ هاشمی، مدیرعامل رده‌بندی آسیا با بولتن "پیام اتحادیه مالکان کشتی ایران"

در گفتگویی با کاپیتان هاشمی، مدیرعامل شرکت رده‌بندی آسیا، او ضمن اشاره به خدمات شرکت، اطلاعاتی نیز درباره هدف‌ها و روش شرکت‌های رده‌بندی در رفتار با شرکت‌های کشتیرانی و نظارت بر ناوگان‌ها و محمولات دریایی و غیره مطرح کرده است که می‌تواند برای فعالان جوان و میانسال صنعتی کشتیرانی و حمل‌ونقل دریایی مفید تلقی شود.

وی تحصیلات خود را از سال ۱۳۴۸ در کالج دریایی بلژیک بندر آنورس ادامه داد. مدارج افسری خود را در روی کشتی‌های ناوگان کشتیرانی طی کرد و در سال ۱۳۵۶ موفق به کسب گواهینامه فرماندهی کشتی‌های تجاری اقیانوس پیما شد. پس از پیروزی انقلاب سال‌ها به عنوان فرمانده کشتی در روی کشتی‌های ناوگان جمهوری اسلامی خدمت کرد. در سال ۱۳۷۰ به عنوان نماینده بازرگانی کشتیرانی ج.ا.ا. به آلمان - مرکز هامبورگ اعزام شد. پس از بازگشت از آلمان در سال ۱۳۷۳ در اداره مرکزی در پست‌های مدیریتی در معاونت فنی مشغول به کار شد.



و غیره را نیز به آن اضافه کرد. مهم‌ترین خدمات مؤسسه رده‌بندی آسیا عبارت است از:

- ۱) بازرسی و صدور گواهینامه انواع شناورها و سازه‌های فراساحلی؛ ۲) کنترل و تأیید طراحی و نظارت در حین ساخت؛ ۳) بازرسی کالا و ارزیابی انطباق (COL VOC &؛ ۴) بازرسی و صدور گواهینامه ایمنی تجهیزات بالابری؛ ۵) ارزیابی و تأیید صلاحیت تولیدکنندگان و خدمات‌دهندگان صنایع دریایی؛ ۶) ارزیابی و تأیید فعالیت‌های ایمنی و امنیتی شناورها و شرکت‌ها؛ ۷) بازرسی ضمانت دریایی (MWS).

زمینه‌های کار در سطح داخلی کدامند؟ کاپیتان هاشمی می‌گوید که با توجه به اینکه مؤسسه رده‌بندی

مؤسسه رده‌بندی آسیا چگونه به وجود آمد و چه می‌کند؟

مؤسسه رده‌بندی آسیا از سال ۱۳۸۴ از ادغام دو شرکت IGS و ایران سفینه تشکیل شد و عمده فعالیت آن مانند هر مؤسسه رده‌بندی دیگری، به بخش دریایی و فعالیت‌هایی که به نحوی به دریا مرتبط می‌شود، به علت خطراتی که در کار دریا وجود دارد مورد توجه قرار گرفته است. با پیشرفت تکنولوژی در قرن بیستم، تنوع کار دریا نیز که در گذشته منوط به کشتی‌های محدود بادبانی، نظامی و ماهیگیری بوده است؛ امروزه با چنان دامنه گسترده‌ای توسعه یافته که بیش از ۹۰ درصد حمل‌ونقل جهانی از طریق دریا انجام می‌شود که بایستی فعالیت‌های فراساحلی، سکوه‌ای نفتی ثابت و شناورهای تحقیقاتی

آسیا تعداد زیادی شناورهای بزرگ و کوچک باری، صیادی، مسافربری، بارچ، یدک کشی و لایروب (اکثرأ فلزی و بعضاً فایبرگلاس)، لنج‌های چوبی و قایق تندرو را تحت نظارت کلاس رده‌بندی خود دارد و این تعداد شناورها در طول سواحل و

بازرسی ورده بندی

مؤسسات رده بندی داخلی به بنادر دنیا تردد کند.

نحوه و میزان همکاری شما با مالکان کشتی در منطقه و جهان چگونه است؟

همکاری و تعامل با مالکان شناورها لازم کار می باشد و این همکاری بایستی بسیار دوستانه و نزدیک باشد؛ در غیر این صورت کار بازرسی و نظارت بر شناورها مشکل انجام خواهد شد. همواره ماهیت کار نظارتی و بازرسی شناورها که موجب ایمنی و سلامت پرسنل و شناور خواهد شد را با مالکین در میان گذاشته و اکثر مالکین شناورها خود به اهمیت کار مؤسسه رده بندی واقف هستند و خودشان به مسائل ایمنی و فنی شناور خود

عربی، بندر آستراخان روسیه و یا بندر استانبول ترکیه معمول است.

در زمان تحریم مؤسسات رده بندی خارجی، مجبور به ترک ایران شدند. البته با حمایت های سازمان بنادر و دریانوردی از یک سو و حمایت های کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران از سوی دیگر، مؤسسات رده بندی داخلی توانستند بخشی یا تا حدودی خلاء ایجاد شده از رده بندی های خارجی را جبران کنند و این حمایت ها که از جانب سازمان های ذی ربط از مؤسسات داخلی صورت گرفت، قطعاً به ارتقاء سطح کیفی مؤسسات داخلی نیز منجر شد و کشتی های شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران توانست با گواهینامه های

خلیج فارس و دریای خزر جهت نظارت و بازرسی ساخت، حمل، نصب و نگهداری در اختیار دارد.

زمینه های کار در سطح خارجی کدامند؟

در حالت عادی شناورهای بزرگ تحت کلاس رده بندی آسیا که کشتی های تجاری و باری می باشند، به علت ماهیت تجارت خود به آب های بین المللی تردد می کنند و بعضاً برای تمدید گواهینامه ها و یا انجام تعمیرات ادواری یا مقطعی و یا به علت حوادثی که ممکن است برای شناورها اتفاق بیافتد این شناورها می توانند در بنادر خارجی مورد بازرسی بازرسی و کارشناسان مؤسسه قرار گیرند که بازرسی در بندر دبی امارات متحده

بنادر گسترده خلیج فارس و دریای عمان و دریایی خزر پراکنده است و این شناورها بایستی به طور متناوب و دوره ای تحت نظارت و بازرسی قرار گیرند و گواهینامه های آنها تمدید شود، مؤسسه رده بندی آسیا شبکه شعبه های نمایندگی خود را با استقرار بازرسی با تجربه در بنادر خرمشهر، بندر امام خمینی، بندر بوشهر، جزیره کیش، بندر لنگه، بندرعباس و جزیره قشم، چابهار، بندر انزلی و بندر نوشهر دایر کرده و به خدمت رسانی سرگرم است. شرکت رده بندی آسیا علاوه بر کار در فعالیت های دریایی در بخش صنعتی نیز فعال می باشد و پروژه هایی را در بخش فراساحل و سکوهای نفتی ثابت و شناور در



و اطمینان حاصل کنند که سازه شناور با قوانین و مقررات ملی و بین‌المللی انطباق دارد و تجهیزات شناور از نوع **Marine Type** بوده و دارای گواهینامه ایمنی لازم باشند. در هر صورت از زمانی که ساخت کشتی شروع می‌شود، الزاماً مؤسسه رده‌بندی شناور نیز بایستی تعیین و مشخص شود. مؤسسه رده‌بندی آسیا شناورهای نوسازی را که تحت کلاس قرار می‌دهد از همان شروع کار در کشتی‌سازی و به اصطلاح از زمان **Keel Laying** تا پایان کار کشتی به طور مستمر مراحل ساخت را مورد نظارت و بازرسی قرار می‌دهد و تا زمانی که ساخت شناور تکمیل و ماشین‌آلات و تجهیزات آن به طور کامل نصب و آزمایش شود، این نظارت و بازرسی را ادامه می‌دهد تا سرانجام کلیه گواهینامه‌های قانونی و ایمنی شناور صادر و شناور از کشتی‌ساز به مالک تحویل شود و پس از آن نیز این نظارت و بازرسی‌ها به صورت ادواری و سالیانه و مقطعی در طول عمر شناور از طرف مؤسسه رده‌بندی آسیا ادامه می‌یابد تا همواره اطمینان حاصل شود که شناور به لحاظ ایمنی و فنی شرایط دریانوردی را احراز می‌کند. در مورد نگهداری و بهره‌برداری از شناورها بازرسان مؤسسه در بازرسی‌های خود از شناورها، نکات ایمنی و تمهیدات فنی را که مالکان محترم شناورها بایستی مدنظر قرار دهند به مالکان یادآور می‌شوند، البته در بخش شناورهای سنتی با توجه به اینکه مالکان این شناورها و پرسنلی که بر روی این شناورها مشغول به خدمت هستند از لحاظ فنی ضعیف ارزیابی می‌شوند و مشکلاتی وجود دارد که بازرسان این مؤسسه هنگام بازرسی‌های سالیانه از شناور به پرسنل گوشزد می‌کنند، اما قطعاً بایستی با کمک بازرسان بندری و این مؤسسه در رفع این نارسایی‌ها تلاش کرد.



اقدام است و مؤسسه رده‌بندی آسیا با مؤسسه رده‌بندی **DNV.GL** نروژ، مؤسسه رده‌بندی **BV** فرانسه و **RINA** ایتالیا قرارداد همکاری دوجانبه منعقد کرده است.

مالکان شناور چه نکاتی را در تعامل با شما باید مورد نظر قرار دهند:

مالکان در مرحله خرید شناور معمولاً راساً اقدام می‌کنند و به همین دلیل بیشتر اوقات در مرحله اجراء با مشکل روبه‌رو می‌شوند. بنابراین مالکین از زمانی که تصمیم به خرید شناور مورد نظر خود می‌گیرند بهتر است مؤسسه رده‌بندی را به عنوان مشاور خود انتخاب کنند و مؤسسه با در اختیار داشتن متخصصین و طراحان با تجربه نیازهای مورد نظر مالک را بررسی و تجهیزات مورد نیاز شناور را به مالک توصیه

شرایط فعالیت پس از تحریم‌ها را چگونه ارزیابی می‌کنید؟

پس از برجام و رفع تحریم‌های ظالمانه مؤسسات رده‌بندی خارجی به تدریج برای ازسرگیری فعالیت‌های خود به ایران بازگشتند. خوشبختانه با حمایت سازمان بنادر و دریانوردی و شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی و شرکت نفتکش ایران از مؤسسات رده‌بندی داخلی، ازسرگیری فعالیت رده‌بندی‌های خارجی منوط به همکاری مشترک آنها با یکی از مؤسسات داخلی شده که می‌تواند با استفاده از تجارب و برنامه‌های آموزشی مؤسسات رده‌بندی خارجی در درآمدت موجب ارتقاء مؤسسات داخلی شود. این همکاری مشترک با رده‌بندی‌های خارجی در دست

اهمیت می‌دهند در غیر این صورت آگاهی لازم به آنها داده می‌شود.

مؤسسه رده‌بندی آسیا وظیفه دارد که با بازرسی‌های دقیق فنی و ایمنی کشتی‌ها و شناورهای تحت کلاس خود را بازرسی کرده و از سالم و قابل دریانوردی بودن شناورها اطمینان حاصل کند.

در مورد همکاری با مالکین شناورها در منطقه و جهان، چنانچه شناور تحت کلاس آسیا به دلایل نقص فنی و یا تعمیرات ادواری و یا حادثه به حضور بازرسان مؤسسه رده‌بندی در منطقه یا یکی از بنادر خارج از منطقه نیاز داشته باشد، با درخواست مالک شناور و برحسب نیاز بازرسان این مؤسسه در محل حضور خواهند یافت و بازرسی‌های لازم را تا رفع مشکل انجام خواهند داد.

وضعیت کنوانسیون‌های سازمان بین‌المللی

دریابوردی (IMO) تا تاریخ ۱۴ مارس ۲۰۱۷ برابر ۲۴ اسفند ماه ۱۳۹۵

Instrument عنوان سند	Date of entry into force تاریخ لازم‌الاجراء شدن	No. of Contracting States تعداد کشورهای متعاقد	% world tonnage درصد تناژ جهانی
IMO CONVENTION	17/03/1958	172	97.28
IMO AMEND-91	07/12/2008	116	85.78
IMO AMEND-93	07/11/2002	115	85.13
AFS 2001	17/09/2008	75	93.67
BUNKERS 2001	21/11/2008	83	92.50
BWM 2004	08/09/2017	54	53.41
CLC1969	19/06/1975	34	2.58
CLC PROT 1976	08/04/1981	53	61.47
CLC PROT 1992	30/05/1996	136	97.42
COLREG 1972	15/07/1977	156	99.12
CSC 1972	06/09/1977	83	64.63
CSC AMEND-93	-	11	11.80
FAL 1965	05/03/1967	118	93.79
FUND 1971	16/10/1978	14	2.01
FUND PROT 1976	22/11/1994	31	52.19
FUND PROT 1992	30/05/1996	114	94.78
FUND PROT 2000		0	0.00
FUND PROT 2003	03/03/2005	31	17.39
HONG KONG CONVENTION	-	5	19.99
HNS 1996	-	14	13.83
HNS PROT 2010	-	0	0.00
IMSO C 1976	16/07/1979	103	96.00
INMARSAT OA 1976	16/07/1979	89	93.88
IMSO AMEND-94		40	23.70
IMSO AMEND-98	31/07/2001	65	82.83
IMSO AMEND-06		1	0.27
IMSO AMEND-08		20	3.72
INTERVENTION 1969	06/05/1975	89	75.20
INTERVENTION PROT 1973	30/03/1983	57	53.84
LC 1972	30/08/1975	87	60.03
LC AME ND-78	-	20	13.83
LC PROT 1996	24/03/2006	48	39.04
LL 1966	21/07/1968	161	99.13
LL PROT 1988	03/02/2000	104	95.80
LLMC 1976	01/12/1986	54	55.83
LLMC PROT 1996	13/05/2004	52	58.90



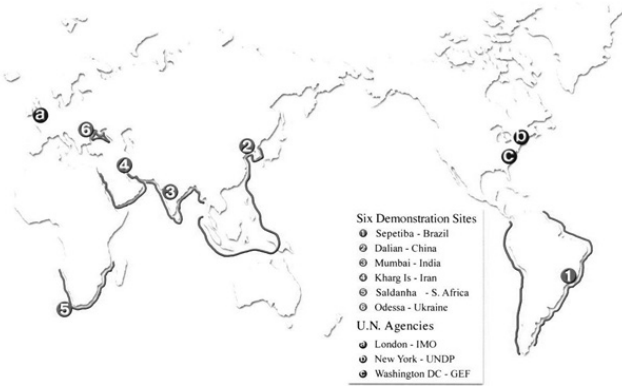
MARPOL 1973/1978	02/10/1983	155	99.14
MARPOL ANNEX III	01/07/1992	147	98.54
MARPOL ANNEX IV	27/09/2003	140	91.54
MARPOL ANNEX V	31/12/1988	152	98.72
MARPOL ANNEX VI	19/05/2005	88	96.16
NAIROBI WRC 2007	14/04/2015	34	64.52
NUCLEAR 1971	15/07/1975	17	17.93
OPRC 1990	13/05/1995	111	74.93
OPRC/HNS 2000	14/06/2007	37	50.15
PAL 1974	28/04/1987	25	32.19
PAL PROT 1976	30/04/1989	17	31.91
PAL PROT 1990	-	3	0.24
PAL PROT 2002	23/04/2014	27	44.27
SALVAGE 1989	14/07/1996	69	52.33
SAR 1979	22/06/1985	109	80.75
SFV PROT 1993	-	17	17.65
CAPE TOWN AGREEMENT 2012	-	7	4.01
SOLAS 1974	25/05/1980	163	99.14
SOLAS PROT 1978	01/05/1981	120	97.52
SOLAS PROT 1988	03/02/2000	110	95.89
SOLAS AGR 1996	01/04/1997	12	5.54
STCW 1978	28/04/1984	162	99.18
STCW-F 1995	29/09/2012	20	5.12
STP 1971	02/01/1974	18	23.55
SPACE STP 1973	02/06/1977	17	23.18
SUA 1988	01/03/1992	166	95.16
SUA PROT 1988	01/03/1992	156	94.80
SUA 2005	28/07/2010	41	39.06
SUA PROT 2005	28/07/2010	35	38.17
TONNAGE 1969	18/07/1982	153	99.01

کنوانسیون بین‌المللی کنترل و مدیریت آب توازن کشتی‌ها

منتقل شده به وسیله آب توازن کشتی‌ها قرار دارند. در مناطقی نیز مشاهده شده است انتقال عامل برخی بیماری‌های انسانی و شیوع گسترده آنها در بین مردم ساکن در نواحی ساحلی از طریق جابه‌جایی پاتوژن‌ها توسط آب توازن صورت پذیرفته است.

امروزه مسئله انتقال گونه‌های مضر آبی غیربومی ناشی از تخلیه آب توازن کشتی‌ها به دریا، به شکل یک معضل جهانی نمود یافته است، به نحوی که حل این مشکل از برنامه‌های ملی فراتر رفته و نیازمند همکاری‌ها و عملکرد یکنواخت جهانی و منطقه‌ای شده است. برآوردها حاکی از این است که با توجه به وضعیت ناوگان کشتی‌های جهان همه‌ساله در حدود ۴ میلیارد تن آب توازن توسط کشتی‌ها جابه‌جا می‌شود و تخمین زده شده است که حداقل روزانه ۳ تا ۴ هزار گونه از موجودات زنده به این وسیله از محلی به محل دیگر انتقال می‌یابند. افزایش ظرفیت، تعداد و سرعت کشتی‌های اقیانوس‌پیما باعث شده است تا مقدار آب توازن جابه‌جا شده در مخازن کشتی و متعاقباً تعداد و تنوع گونه‌های دریایی و پاتوژن‌های

شکل دیگری از آلودگی دریا که به سادگی نمی‌توان آنرا در ردیف انواع دیگر آلودگی‌ها طبقه‌بندی کرد، تغییر در ساختار ژنی اکوسیستم‌های آبی از طریق انتقال عمدی یا غیرعمدی گونه‌های غیربومی موجودات زنده به اکوسیستم‌های دریایی می‌باشد. این امر موجب گشته است تا بسیاری از گونه‌های آبی به مناطق خارج از زیستگاه اصلی خود انتشار یابند و تهدید جدی برای گونه‌های بومی محسوب شوند. آب توازن کشتی‌ها به طور گسترده عامل انتقال غیرعمدی ارگانیسم‌های زنده در بین اکوسیستم‌های دریایی محسوب می‌شود. ورود گونه‌های تازه‌وارد به اکوسیستم‌های جدید در درجه اول ساختار شبکه غذایی محیط را به طور گسترده‌ای تغییر داده و موجب کاهش تنوع زیستی دریا می‌شود. نتیجه نهایی چنین وضعیتی ایجاد تغییرات اساسی در ذخایر ژنی دریا خواهد بود. از سوی دیگر این پدیده تهدید جدی برای مناطق آبی پروری ساحلی که در نزدیکی مسیرهای کشتیرانی قرار داشته باشند، محسوب می‌شود و این مناطق در معرض بالاترین شانس دریافت بیماری از طریق پاتوژن‌های



کشورهای محل اجرای پروژه جهانی آب توازن

۱۳۷۸ تا ۱۳۸۳، تدوین و اجرای پروژه‌ای تحت عنوان "رفع موانع و اجرای کنترل مؤثر بر آب توازن و اقدامات مدیریتی در کشورهای در حال توسعه" در کشور را با همکاری سازمان‌های بین‌المللی و ملی از جمله IMO، UNDP و GEF را به انجام رساند.

برنامه جهانی مدیریت آب توازن در شش کشور دنیا اجرا شد. هر یک از این کشورها نماینده یکی از ۶ منطقه در حال توسعه در دنیا هستند که عبارتند از:

- سیتیا برزیل آمریکای جنوبی
- دالیان چین شرق آسیا
- بمبئی هند جنوب آسیا
- خارک ایران خاورمیانه
- سلدانا آفریقای جنوبی آفریقا

برنامه‌ها و اقدامات ملی

بر اساس مفاد کنوانسیون بین‌المللی مدیریت آب توازن کشتی‌ها، کشورهای عضو مکلف می‌باشند کلیه قوانین و مقررات و ضوابط کنوانسیون را برای کشتی‌های تحت پرچم خود به اجرا درآورند. کلیه کشتی‌هایی که آب توازن را حمل می‌کنند مشمول مقررات کنوانسیون هستند. مطابق رویه کنوانسیون‌های دیگر، کشتی‌های جنگی و کشتی‌هایی که آب توازن حمل نمی‌کنند و کشتی‌هایی که

پروژه کنترل و مدیریت آب توازن کشتی‌ها

در سال‌های اخیر از سوی مجامع بین‌المللی، اقداماتی در خصوص بررسی بیشتر و گسترده‌تر مشکل به منظور ارائه راه‌حل‌های مناسب صورت پذیرفته است، از جمله در پاسخ به درخواست کنفرانس بین‌المللی محیط زیست و توسعه (نشست ریو UNCED ۱۹۹۲) سازمان بین‌المللی دریانوردی مسئول بررسی و تصویب مقررات لازم در خصوص تخلیه آب توازن به دریا به منظور جلوگیری از انتشار گونه‌های غیربومی شد. همچنین این سازمان، پروژه‌ای را با عنوان "رفع موانع و اجرای کنترل مؤثر بر آب توازن و اقدامات مدیریتی در کشورهای در حال توسعه" تهیه و آنرا به منظور دریافت پشتیبانی مالی و فنی مورد نیاز از طریق UNDP به GEF ارائه کرده است. هدف این پروژه در گام اول شناسایی مناطق نمونه در سطح جهان و رفع موانع اجرایی در این خصوص می‌باشد. از جمله اقدامات انجام شده در چهارچوب این پروژه می‌توان به آموزش، انتشار اطلاعات، ظرفیت‌سازی، کمک‌های فنی و پروژه‌های تشریحی اشاره کرد.

با توجه به حساسیت اکوسیستم‌های دریایی کشور، سازمان بندر و دریانوردی از سال

و زیستگاه‌های گونه‌های دیگر را به خطر می‌اندازند، جلوگیری و آنها را تحت کنترل درآورده و یا نابود سازند. پیش از این در سال ۱۹۹۱ سازمان بین‌المللی دریانوردی، کار تدوین و تصویب دستورالعمل‌های داوطلبانه تحت عنوان "دستورالعمل‌های جلوگیری از معرفی گونه‌های ناخواسته دریایی و پاتوزن‌ها از طریق تخلیه آب توازن و رسوبات کشتی‌ها" را به اتمام رسانده بود. بلافاصله پس از صدور اعلامیه کنفرانس ریو در سال ۱۹۹۳ و متعاقباً ۱۹۹۷ ضمن اصلاح دستورالعمل‌های مذکور اقدامات لازم برای تهیه و تصویب سند حقوقی لازم‌الاجرای بین‌المللی در قالب "کنوانسیون بین‌المللی برای کنترل و مدیریت آب توازن و رسوبات کشتی" با سرعت بیشتری دنبال شد. پس از برگزاری جلسات متعدد و بحث و کارشناسی طولانی سند مذکور در ۱۳ فوریه سال ۲۰۰۴ میلادی پس از برگزاری کنفرانس دیپلماتیک به تصویب دولت‌های عضو سازمان بین‌المللی دریانوردی رسید.

کنوانسیون حقوق دریاها در سال ۱۹۸۲ از دولت‌های عضو خواسته است تا کلیه اقدامات لازم به منظور جلوگیری و کاهش آلودگی دریایی ناشی از به کارگیری دانش فنی در حوزه حاکمیت و صلاحیت یا کنترل خود یا معرفی عمدی یا غیرعمدی گونه‌های غیربومی یا جدید به هر یک از اجزاء خاص محیط زیست دریایی که بتوانند باعث ایجاد تغییر معنی‌دار و مضر در محیط شوند را به عمل آورند.

با شدت گرفتن پیامدهای ناشی از معرفی گونه‌های دریایی به اکوسیستم‌های جدید و در جریان برگزاری کنفرانس بین‌المللی محیط زیست و توسعه (ریو) در همان سال، سازمان بین‌المللی دریانوردی مسئول بررسی و تصویب مقررات لازم در خصوص تخلیه آب به دریا به منظور جلوگیری از انتشار گونه‌های غیربومی شد. در سال ۱۹۹۲ کنوانسیون تنوع زیستی (CBD) با هدف حفظ تنوع زیستی، استفاده پایدار از گونه‌ها و سهمین شدن عادلانه و برابر در مزایای حاصل از کاربرد منابع ژنتیکی از دولت‌های عضو می‌خواهد تا به نحو مقتضی از ورود گونه‌های غیربومی که اکوسیستم‌ها



و همچنین عکس‌های ماهواره‌ای ارسالی از مرکز منطقه‌ای راپچی برای جلوگیری از تخلیه غیرمجاز آب توازن در منطقه تحت حاکمیت و نظارت جمهوری ایران؛
 • اجرای بازرسی متمرکز توسط کارشناسان کنترل و بازرسی کشتی‌ها از شناورهای کنوانسیون و آمده به آب‌های تحت حاکمیت و نظارت جمهوری اسلامی ایران؛
 • همکاری با گروه مکاتبه‌ای تفاهم‌نامه اقیانوس هند (IOMOU) در تهیه راهنمای اجرایی کنترل و بازرسی کشتی‌ها؛
 • تشکیل و برگزاری جلسات کارگروه اجرایی کنوانسیون مدیریت آب توازن کشتی‌ها با حضور سازمان حفاظت محیط زیست، سازمان شیلات ایران، مؤسسه تحقیقات شیلات، شرکت ملی نفتکش ایران، پژوهشگاه ملی اقیانوس‌شناسی و معاونت نداجا؛
 • برگزاری سمینار ملی تطابق اجرای مدیریت آب توازن کشتی‌ها توسط مدرسان سازمان بین‌المللی دریانوردی و با حضور نمایندگان سازمان حفاظت محیط زیست، سازمان شیلات ایران، مؤسسه تحقیقات شیلات، پژوهشگاه ملی اقیانوس‌شناسی، شرکت ملی نفتکش ایران و کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در نیمه دوم سال ۹۴.
 منبع: سایت سازمان بنادر و دریانوردی

مدیریت آب توازن کشتی‌ها (با حضور سازمان‌های ملی مانند سازمان حفاظت محیط زیست، سازمان شیلات، شرکت‌های کشتیرانی و مؤسسه ملی اقیانوس‌شناسی و...؛
 • تصویب کنوانسیون بین‌المللی کنترل و مدیریت آب توازن کشتی‌ها در مجلس محترم شورای اسلامی (سال ۱۳۸۹) و الحاق به کنوانسیون مذکور در سال ۱۳۹۰ (شایان ذکر است دولت جمهوری اسلامی ایران و کشور روسیه تنها کشورهای ملحق شده به کنوانسیون بین‌المللی مدیریت آب توازن در منطقه دریایی خلیج فارس، دریای عمان و دریای خزر می‌باشند)؛
 • شرکت در دوره‌ها و سمینارهای ملی و منطقه‌ای مربوط به کشورهای خلیج فارس، دریای عمان و دریای خزر به همراه نمایندگان سازمان‌های ملی ذی‌ربط مانند سازمان حفاظت محیط زیست، سازمان شیلات ایران، شرکت‌های کشتیرانی و...؛
 • تدوین دستورالعمل اجرایی مدیریت آب توازن کشتی‌ها به وسیله کشتی‌های تحت پرچم، کشتی‌های ورودی به بنادر ایران و کشتی‌های عبوری از آب‌های تحت حاکمیت و نظارت جمهوری اسلامی ایران؛
 • پایش هوایی آب‌های منطقه دریایی خلیج فارس، دریای عمان و دریای خزر با استفاده از ۸ فروند بالگرد ویژه عملیات دریایی و فروند هواپیمای ویژه عملیات دریایی

صرفاً در محدود یک کشور تردد می‌کنند و یا برای بارگیری آب توازن طراحی نشده‌اند، از شمول الزامات کنوانسیون خارج هستند.
 پیش از تصویب کنوانسیون، سازمان IMO با همکاری سازمان تسهیلات جهانی محیط زیست (GEF)، برنامه توسعه سازمان ملل (UNDP) و اعضای کشورهای عضو و صنایع کشتیرانی به منظور کمک به کشورهای در حال توسعه پروژه‌ای تحت عنوان «برطرف کردن موانع اجرای مؤثر مدیریت و کنترل آب توازن در کشورهای در حال توسعه» یا به عبارت دیگر «پروژه جهانی مدیریت آب توازن» را از سال ۱۹۹۹ تا ۲۰۰۴ به مرحله اجراء درآورد. هدف از این برنامه، کاهش انتقال گونه‌های آبی از طریق آب توازن کشتی‌ها، اجرای دستورالعمل‌های سازمان IMO و آمادگی برای اجرای کنوانسیون کنترل و مدیریت آب توازن بود.
 سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان مرجع ملی دریایی کشور و متولی اجرای مدیریت آب توازن کشتی‌ها، به نیابت از دولت جمهوری اسلامی ایران اقدامات خود را در این زمینه با همکاری سایر ارگان‌های ذی‌ربط، از سال ۱۳۷۸ با حضور فعال در کمیته حفاظت محیط زیست دریایی (MEPC)، حمایت از برنامه‌ها و پروژه‌های IMO و اتخاذ اقدامات لازم جهت اجرای الزامات مندرج در کنوانسیون مربوطه به شرح ذیل، باعث شد تا به عنوان یکی از سایت‌های محل اجرای پروژه GloBallast انتخاب شود.
 سازمان بنادر و دریانوردی به نیابت از دولت جمهوری اسلامی ایران به طی مراحل الحاق به کنوانسیون بین‌المللی کنترل و مدیریت آب توازن کشتی‌ها پرداخت. بعد از تصویب کنوانسیون در سال ۱۳۸۹ در مجلس محترم شورای اسلامی، به تودیع کنوانسیون مذکور در سازمان بین‌المللی دریانوردی در سال ۱۳۹۰ اقدام کرد.
 در طول اجرای این پروژه جهانی و پس از آن اقدامات ذیل توسط سازمان بنادر و دریانوردی انجام گردیده است:
 • حضور فعال سازمان بنادر و دریانوردی به نیابت از دولت جمهوری اسلامی ایران از سال ۱۳۷۸ در حمایت از برنامه‌ها و پروژه‌های سازمان بین‌المللی دریانوردی به منظور جلوگیری و یا کاهش ورود گونه‌های مضر آبی از طریق آب توازن کشتی‌ها و انتخاب پروژه جهانی کنترل و مدیریت آب توازن (جزیره خارک)؛
 • همکاری در اجرای پروژه جهانی کنترل و مدیریت آب توازن کشتی‌ها بین سال‌های ۱۳۷۸ الی ۱۳۸۲ که منجر به تصویب کنوانسیون بین‌المللی کنترل و مدیریت آب توازن کشتی‌ها در مقر سازمان بین‌المللی دریانوردی در سال ۱۳۸۳ شد؛
 • تشکیل گروه راهبری پروژه جهانی مدیریت آب توازن کشتی‌ها به منظور کسب حداکثر هماهنگی در میان سازمان‌های داخل کشور با حضور سازمان حفاظت محیط زیست، شرکت‌های کشتیرانی، سازمان شیلات ایران، شرکت‌های وابسته به وزارت نفت، دانشگاه علوم و فنون دریایی خرمشهر، مؤسسه ملی اقیانوس‌شناسی و سازمان بنادر و دریانوردی از سال ۱۳۸۱ لغایت ۱۳۸۴؛
 • انجام دو مرحله تحقیقات زیست‌محیطی در اطراف جزیره خارک و پروژه ارزیابی خطر آب توازن کشتی‌ها (Risk Assessment)؛
 • برگزاری دو کنفرانس منطقه‌ای با حضور کشورهای منطقه خلیج فارس و دریای عمان با شرکت نمایندگان سازمان منطقه‌ای راپچی، کشورهای بحرین، کویت، عمان، قطر، عربستان سعودی، امارات متحده عربی و تصویب طرح استراتژیک منطقه‌ای



آیا ابتکارت جهانی ما را از تغییر اقلیم نجات خواهد داد؟

یوسف تقی ملایی

taghimollaei@yahoo.com



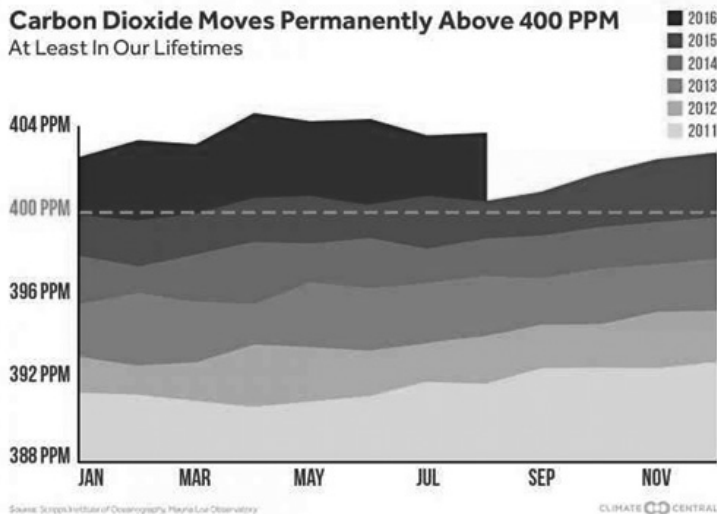
نابودی هستند که سریع تر از میزانی است که انتظار می‌رفت و پیامد آن منجر به خطرات زیست‌محیطی مانند افزایش سطح آب دریاها، می‌شود. دو کارشناس قطب شمال اظهار داشته‌اند: "ما در یک جهان متصل با هم زندگی می‌کنیم و آنچه در قطب رخ می‌دهد، در قطب نمی‌ماند." در نتیجه جوامع و

میلادی ثبت شده است. دانشمندان هشدار داده‌اند که افزایش اتصاع دی‌اکسید کربن (CO₂) در سطحی کمتر از مقدار کنونی نیز برای نسل بشر خطرناک است.

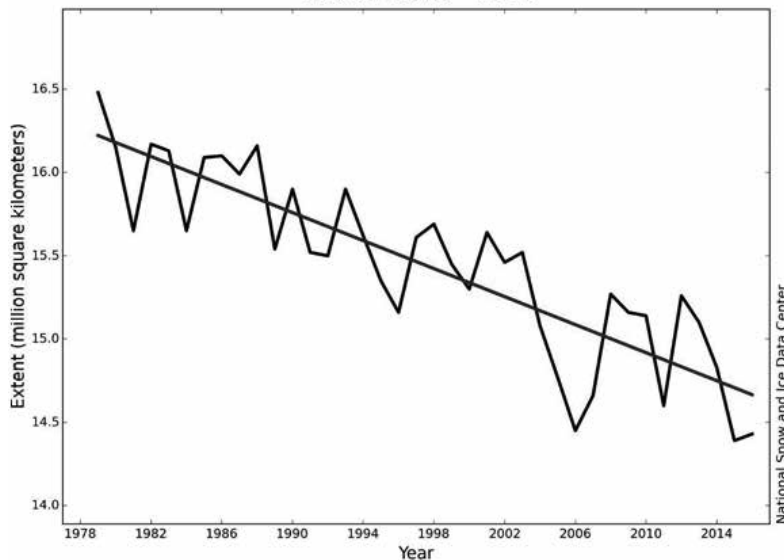
از طرف دیگر، قطب شمال، گرم‌ترین زمستان را تجربه کرد و صفحات عظیم یخ قطبی در حال

نداشت. این دو ماه گرم‌ترین ماه‌ها در طی ۱۳۶ سالی است که از شروع ثبت داده‌های هواشناسی می‌گذرد. ما اینک در دوره جدید "قلمرو تغییر اقلیم" زندگی می‌کنیم؛ دوره‌ای که در آن میزان دی‌اکسید کربن در اتمسفر به ۴۰۰ قسمت در میلیون (parts per million, ppm) رسیده است. این رقم در سال ۲۰۱۵

تغییر اقلیم در سال‌های اخیر اسباب نگرانی انسان‌ها را فراهم کرده است. افزایش دما در سطح کره زمین فزونی یافته، به نحوی که گرم‌ترین دوره در طول قرن را تجربه می‌کنیم. ماه اوت سال ۲۰۱۶ میلادی، گرم‌ترین اوت در طول تاریخ بود. ماه ژوئیه ۲۰۱۶ میلادی نیز دست کمی از اوت



Average Monthly Arctic Sea Ice Extent
March 1979 - 2016



بین برود. اگر خواهان هوای تازه و پاک، پاکسازی اقیانوس‌ها و متوقف کردن گرمای جهان هستیم؛ ایده‌های اساسی، ابتکارات اثرگذار جهانی و نوین یا حتی ایده‌های ساده جدید مورد نیاز است. در این مقاله برخی از ابتکارات و فعالیت‌های جهانی در زمینه مبارزه با تغییر اقلیم ارائه می‌شود. آیا حذف کربن پلاستیک تا بازیافت هر چیزی که در جهان مصرف می‌کنیم، توسعه شهرهای دوستدار اقلیم و یافتن جایگزین برای گوشت قرمز می‌توانند راه‌حلی باشند که بتوانند سیاره زمین را از فاجعه

و سیگار کشیدن برای زندگی بشر محسوب می‌شود. با توجه به وضعیت حال حاضر کره زمین، واضح است که باید از بحران‌های زیست‌محیطی پیشگیری شود. سال گذشته توافق پاریس و برنامه‌های هماهنگ با اهداف هزاره سوم (توسعه پایدار) نشان داد که همه سیاستمداران جهان مصمم به مبارزه با چالش‌های جهانی هستند. فعالیت‌های کشورها هر کدام به صورت جداگانه کمک می‌کند تا توافق پاریس به پیش رود و بعضی از تأثیرات مخرب تغییر اقلیم را از

هستند، به نحوی که این کاهش در طی ۴۰ سال گذشته بیش از ۵۰ درصد بوده است. آلودگی هوا در حال حاضر باعث اتلاف جان ۱۸ هزار نفر در روز می‌شود. براساس گزارش سازمان بهداشت جهانی (WHO) ۶/۵ میلیون مرگ در یک سال به دلیل آلودگی رخ می‌دهد. این رقم یعنی بیش از شمار افرادی که بر اثر HIV/AIDS، بیماری سل و تصادفات جاده‌ای از بین می‌روند. در حقیقت آلودگی هوا چهارمین تهدید بزرگ بعد از فشار خون بالا، تغذیه ضعیف

اقتصاد جهان در خطر هستند. از سوی دیگر اقیانوس‌ها نیز وضعیت وخیم‌تری دارند. گزارش‌های اخیر حاکی از آن است که میزان پلاستیک در اقیانوس‌ها تا سال ۲۰۵۰ میلادی بیشتر از ماهی‌ها خواهد بود. دیواره‌های بزرگ مرجانی (Great Barrier Reef) در استرالیا و اقیانوس آرام، اکنون تحت حفاظت هستند. همچنین بنا به گزارش صندوق جهانی حیات وحش (WWF) مقدار ماهی‌ها، پرندگان دریایی، وال‌ها و سایر پرندگان دریایی رو به کاهش

اقلیمی نجات دهند؟

ساخت پلاستیک بدون هوا

دهه‌هاست که اتصاع گازهای گلخانه‌ای در حال خسارت زدن به محیط زیست و موجب گرم شدن جهان می‌شود. طی ۱۳ سال گذشته، مارک هرما (Mark Herrema) از مؤسسه تکنولوژی‌های نوری جدید راه‌حلی برای این موضوع یافته است.

این شرکت در نظر دارد فاجعه اتصاع کربن بیش از حد پلاستیک را حل کند. آنها می‌خواهند با ترکیب هوا و بازیافت پلاستیک، مواد جدیدی بنام AirCarbon بسازند.

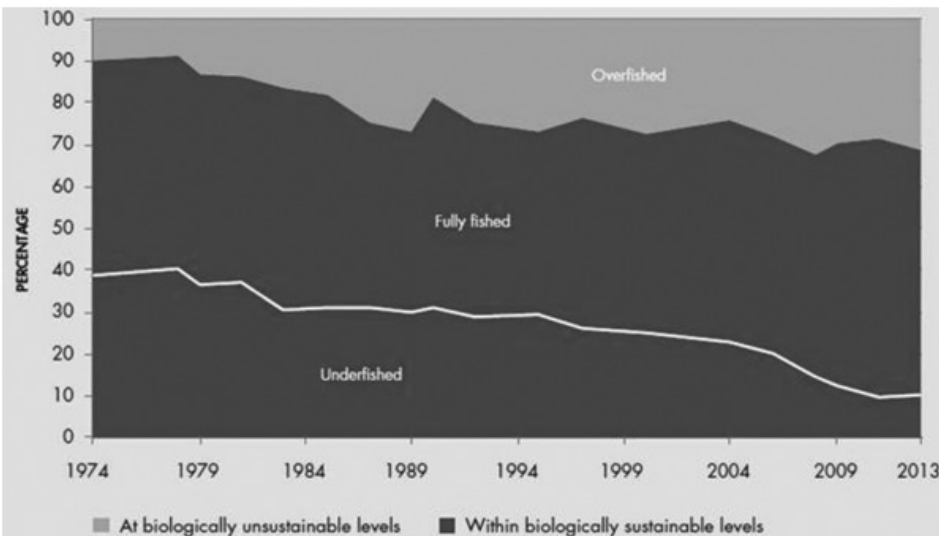
"نه نفت و نه سوخت‌های فسیلی". او در مقاله خود می‌نویسد: "فقط هوا و اتصاعات کربن جذب شده به عنوان اجزای ترکیبی با هوا در این طرح استفاده می‌شود".

"AirCarbon" ماده‌ای خاص است. این فرآیند در بیشتر موجودات زنده از انسان تا ببرها و تا درختان صورت می‌گیرد. به طور تکاملی مولکول‌های موجودات برای ذخیره کربن از این فرآیند استفاده می‌کنند. این تخریبی طبیعی است که موادی قوی‌تر از پلاستیک را نیز حل می‌کند و این می‌تواند ذوب شود و قدرت شکل‌پذیری نیز دارد."

تمرکز بر خوددرمانی و کاغذهای الکترونیکی

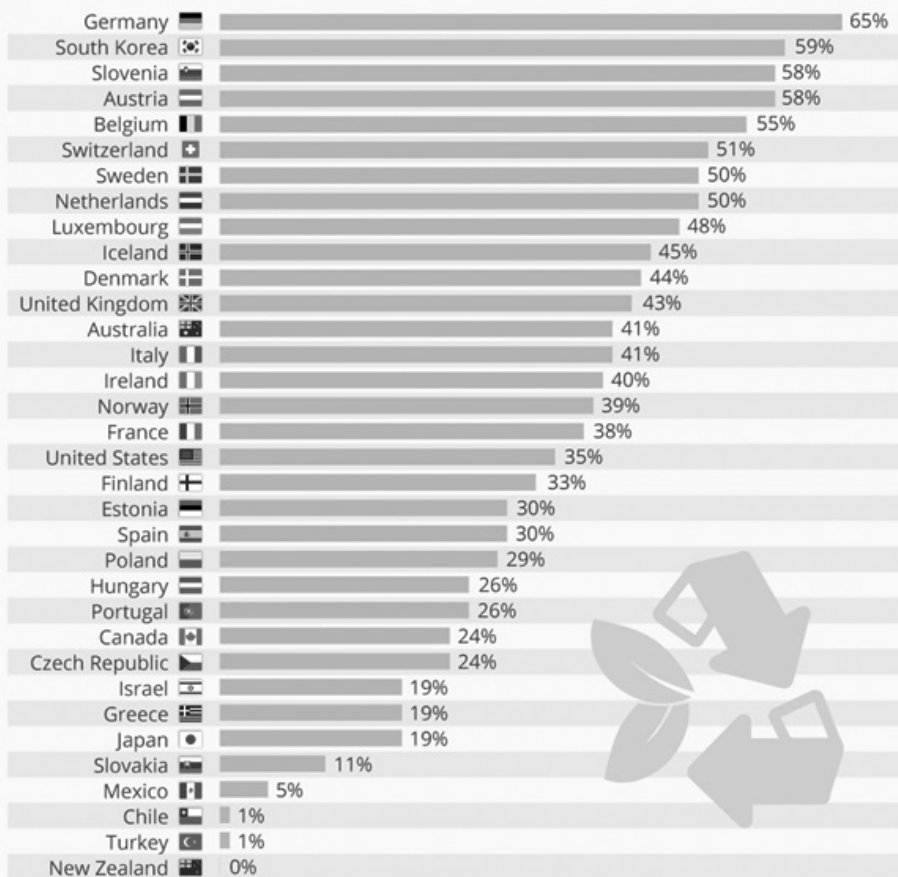
حذف آلودگی پلاستیک تنها ابتکاری نیست که روش مصرف ما از مواد را تغییر خواهد داد. جیل کاسار (Gill Cassar)، برنامه‌نویس در مؤسسه اقتصاد جهانی طرح‌هایی را جهت تغییر ارائه کرده است که به راحتی قابل اجرا است.

با نگاهی به پیرامون خود درمی‌یابیم که بسیاری از تولیدات حاصل فرآیندهای صنعتی هستند که طی یک قرن گذشته ایجاد شده‌اند. لاجرم نیازمند ایجاد برخی تغییرات هستیم. از پلاستیک تا سیمان، انتقال



The Countries Winning The Recycling Race

Recycled & composted waste as a share of total municipal waste in OECD countries (2013)



© StatistaCharts Source: OECD

statista

و تولیدات آلومینیومی از زباله‌ها و مواد تر دور ریختنی به خوبی آشنا هستیم؛ بنابراین این امر می‌تواند

مفید خواهند بود.

بازیافت همه چیز

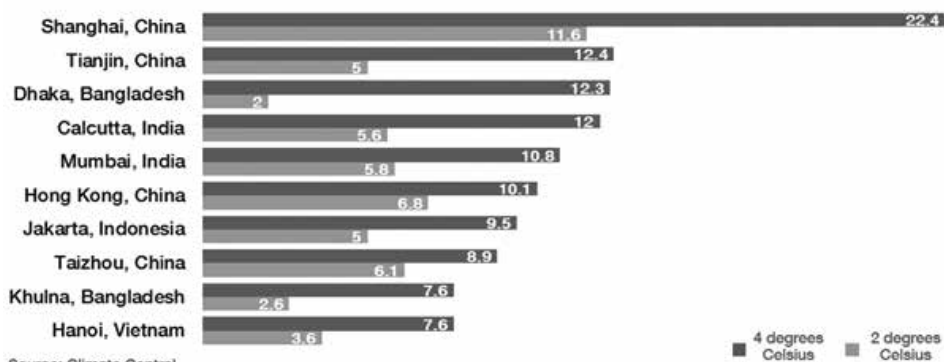
با جداسازی کاغذ، پلاستیک

تکنولوژی منجر به کاهش اثرات زیست‌محیطی صنایع می‌شود و افزایش میزان تولیدات نهایی که



Which cities are most in danger from rising sea levels?

Total 2010 population (millions) below median locked-in sea level rise, based on different warming levels



Source: Climate Central

چه درس‌هایی را می‌توانیم از چین در جهت مبارزه با آلودگی یاد بگیریم؟ برنامه‌های این کشور شامل تمرکز بر آلودگی هوا در جهت کاهش آن است. چین پیشرو جهان در زمینه انرژی‌های تجدیدپذیر است. اما چین ستاره‌ای درخشان در آسمان است که به ما می‌گوید که آسمان جهان همچنان به شدت تاریک و افسرده است. "این سفر آسانی نیست." موفقیت جهان نیازمند همراهی سطح بالای سیاستمداران می‌باشد. فقدان همراهی جهانی بین انسان و طبیعت محدودیت اصلی رشد اقتصادی است.

در حالی که شهرها بخش جدایی‌ناپذیر مشکل هستند، آنها همچنین نقشی کلیدی در حل تغییر اقلیم و مهاجرت که ناشی از اثرات آن می‌باشد را دارند. از رهبران روشنفکر بعضی کشورهای جهان که در حال انجام فعالیت‌هایی برای کاهش اتصاع گازها می‌باشند، در حالی که می‌توانستند انسان‌های بیشتری را در خطر کشته شدن قرار دهند و اقتصاد خود را رشد دهند قدردانی می‌شود. اجازه بدهید امیدوار باشیم که جهان در حال متوجه شدن است.

چه بر ما گذشت و آینده چه خواهد شد؟

سطح جهان را پوشش می‌دهند؛ اما تا سال ۲۰۵۰ میلادی تقریباً ۷۵ درصد از ما در یکی از این شهرهای زمین زندگی خواهیم کرد. این مکان‌های شهری سطوحی هستند که نوک هرم تغییرات اقلیمی می‌باشند؛ همینطور مقدار زیادی از آن وابسته به مسئولیت‌پذیری طراحان و برنامه‌ریزان و مسئولین منتخب شهرها می‌باشد.

تجمع انبوه مردم در شهرها در طی یک دهه گذشته صورت گرفته است، به ویژه در آفریقا و آسیا که این منجر به ایجاد گره‌های ترافیکی بغرنج، بدتر شدن کیفیت هوا و افزایش مقدار زباله می‌شود.

منجر به بازیافت شود. با این حال در دوره‌ای که امکان بازیافت مجدد همه مواد بود اقدام به تولید کردیم.

چرا این کار را انجام می‌دهیم؟ تام سزاک (Tom Szaky) از مؤسسه چرخه ترا (TerraCycle) شرکتی که در زمینه بازیافت زباله تحقیقات می‌کند (مانند ته سیگارها، خودکارها، فیلترهای آبی، مسواک دندان و حتی پارچه‌های کهنه)، سؤال مقاله ما را بررسی کرده است.

به عقیده سزاک بازیافت، به نفع مصرف‌کننده است. سرعت بازیافت طی دهه گذشته افزایش یافته است و اما کافی نیست، زیرا باید "گپ سبز ایجاد شده" بین ارزش‌ها و فعالیت‌ها را جبران کنیم.

اقتصاد، تنها چیزی است که میزان بازیافت را مشخص می‌کند. ماده‌ای بازیافت می‌شود که فقط بتوانیم با جمع‌آوری، تفکیک و بازیافت آن پول به دست بیاوریم.

با ۷/۶ میلیارد تن زباله جامد ایجاد شده در سال در ایالات متحده، وضعیت بغرنجی در انتظار جهان است که این وضعیت برای همه وحشتناک خواهد بود.

سازگاری یا مرگ

شهرها بیش از ۲/۶ درصد از



مالکیت فکری در فضای کسب و کار

منظور از مالکیت فکری چیست؟

منظور از مالکیت فکری آثار خلاقانه‌ای چون کتاب، فیلم، موسیقی، هنر، نرم‌افزار و در اشیاء روزمره‌ای چون ماشین، کامپیوتر، دارو و گونه‌های گیاهی که به مدد توسعه علم و فناوری گسترش یافته‌اند، می‌باشد.

مالکیت فکری محصولی ساخته ذهن است که فرد یا سازمانی در حوزه عمومی یا خصوصی مالک آن است و می‌تواند به طرق مشخص استفاده از آن را کنترل کند و یا بدون محدودیت در اختیار دیگران قرار دهد.

نظام حقوقی مالکیت فکری در یک کشور، انتساب یک اثر یا نوآوری را به خالق اثر یا مبتکر آن تضمین می‌کند و در نتیجه مالکیت و منافع حاصل از آن را برای وی محفوظ می‌دارد. وجود چنین نظامی در ایران، باعث می‌شود اشخاص وقت و منابع خود را صرف پرورش و توسعه دانش کنند؛ به نحوی که منافع و نیازهای تولیدکنندگان و مصرف‌کنندگان یک اثر یا طرح را به طور متوازن تأمین کند.

منافع حاصل از داشتن نظام

مالکیت فکری چیست؟

اعطای چنین حقی، جامعه را از منافع زیر بهره‌مند می‌کند:

• غنی‌سازی دانش و فرهنگ عمومی؛

• حمایت از رقابت منصفانه و تشویق به تولید طیف گسترده‌ای از محصولات و خدمات با کیفیت؛

• تقویت بنیادین رشد اقتصادی و اشتغال از طریق سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی (FDI)؛

• پایدار کردن نوآوری و خلاقیت؛

• ارتقاء و بهبود پیشرفت‌های فناورانه و فرهنگی.

انواع مختلف مالکیت فکری به شیوه‌های متفاوت زیر در نظام حقوقی مالکیت فکری، مورد حمایت قرار می‌گیرند:

• حفظ آثار هنری و ادبی از طریق کپی‌رایت؛

• حمایت از ابداعات از طریق حق اختراع؛

• حفظ کلمات، نشان‌ها، بوها، صداها، رنگ‌ها و ابعادی که یک محصول را از محصول دیگر متمایز می‌کند، از طریق حقوق علائم تجاری؛

• حمایت از ظاهر بیرونی خاص اشیاء مانند بدنه ماشین، مدل جواهرات، ظروف و مبلمان از طریق «طرح» (یا Patent)؛

• حفظ نشان‌های جغرافیایی و اسرار تجاری از طریق حمایت‌های قانونی دیگر؛

• «منع رقابت غیرمنصفانه» در دنیای تجارت از طریق رعایت قواعد مربوطه؛

• حفظ گونه‌های گیاهی از طریق حق اختراع؛

• حفظ اصالت «مدارهای یکپارچه» (Integrated Circuits) و «پایگاه‌های داده» (Database)



از طریق اعمال حمایت‌های قانونی خاص.

ارتباط میان تجارت و مالکیت فکری چیست؟

نمونه آشکار ارتباط میان تجارت جهانی و مالکیت فکری استفاده از سازوکار «مقابله به مثل» حل و فصل نظام اختلافات سازمان تجارت جهانی در حوزه مالکیت فکری است.

به موجب این سازوکار اگر یک عضو سازمان تجارت جهانی از تصمیم نهاد حل و فصل اختلاف WTO تبعیت نکند، عضو مقابل می‌تواند با تعلیق امتیازات یا تعهدات علیه عضو دیگر مقابله به مثل کند. اگر چه استفاده از مقابله به مثل یا تعلیق امتیازات و تعهدات (Trips) چندین بار مطرح شده است ولی به دلیل تبعیت اعضای WTO به مرحله اجراء در نیامده است.

اجرای حقوق مالکیت فکری به چند طریق صورت می‌گیرد؟

اجرای حقوق مالکیت فکری به سه طریق مشروحه ذیل صورت می‌گیرد:

مقامات صالح داخلی به عنوان یک قاعده کلی، نه تنها در خصوص اعطای حقوق مالکیت فکری بلکه در خصوص قلمرو اجراء و اعتبار آن در محدوده سرزمینی خاص تصمیم‌گیری می‌کنند. در این راستا دو سرفصل زیر مطرح می‌باشد:

الف- طرح دعوی در خصوص حقوق مالکیت فکری

ب- اجرای حقوق مالکیت فکری در فضای مجازی

حل اختلافات مربوط به حقوق مالکیت فکری، از طریق داوری و میانجی‌گری

مبارزه با جعل و تقلب از طریق اقدامات تجاری BASCAP Business Action to Stop Counterfeiting and Piracy

• تهیه گزارشات تحلیلی در مورد کالاهای ترانزیتی؛
• ارائه گزارش‌ها و پیشنهادات با همکاری مؤسسه تحقیقات جرم و عدالت بین منطقه‌ای سازمان ملل United Nations Interregional Crime & Justice Research Institute
• حمایت از حذف قوانین مربوط به بسته‌بندی ساده که می‌تواند عواقب ناگواری برای حفظ سلامت و امنیت مصرف‌کنندگان در پی داشته باشد؛

نظیر پلیس بین‌الملل، سازمان جهانی مالکیت فکری و سازمان جهانی گمرک می‌شود.
BASCAP برای توقف جعل و تقلب و در راستای بهبود مستمر مبارزه با آن اقدامات کلیدی زیر را انجام می‌دهد:
• مزایا و تأثیرات مثبت حقوق مالکیت فکری بر اقتصاد؛
• ارائه آموزش‌های لازم برای توقف جعل و تقلب در مناطق آزاد تجاری در محل سازمان جهانی گمرک؛

برای توقف جعل و تقلب و در راستای بهبود مستمر مبارزه با آن چه اقدامات کلیدی لازم است؟

نقش اتاق‌های بازرگانی برای توقف جعل و تقلب اقدامی است که توسط اعضاء ابداع شده و به ارائه ضوابط و پیشنهادهای قانونی و حمایت از حقوق مالکیت فکری می‌پردازد. ارتباط اتاق‌های بازرگانی با کنگره جهانی مبارزه با جعل و تقلب موجب ارتباط صاحبان کسب‌وکار با نهادهای بین‌المللی



بنابراین، تا سال ۲۰۲۲ اثرات منفی جعل و سرقت، روی هم رفته منجر به هدررفت ۴/۲ تریلیون دلار از اقتصاد جهانی شده و پیش‌بینی می‌شود که بین ۴/۲ تا ۵/۴ میلیون شغل قانونی را در معرض خطر قرار می‌دهد.

به گزارش سال ۲۰۱۶ سازمان همکاری اقتصادی و توسعه (OECD) و دفتر مالکیت فکری اتحادیه اروپا (EUIPO) ارزش تجارت محصولات تقلبی و مسروقه در سال ۲۰۱۳ برابر با ۴۶۱ میلیارد دلار و یا به عبارتی معادل ۲/۵ درصد از مجموع تجارت بین‌المللی بوده است. این مقدار می‌تواند تا سال ۲۰۲۲ به ۹۹۱ میلیارد دلار برسد.

آمار ۲۰۱۳ در مقایسه با یافته‌های گزارش سال ۲۰۰۸ سازمان همکاری اقتصادی و توسعه (OECD) افزایش ۸۰ درصدی را نشان می‌دهد.

برآورد می‌شود که در سال ۲۰۱۳ در سطح جهانی، ۲ تا ۲/۶ میلیون شغل از بین رفته است.

بخش‌های اصلی متأثر از تجارت کالاهای تقلبی و مسروقه

- مصرف‌کنندگان (کاهش رفاه از طریق تأثیر بر سلامت و ایمنی)
- دولت‌ها (کاهش درآمدهای مالیاتی)
- کسب و کارهای قانونی (ضد رقابت، نوآوری و خلاقیت)

نتیجه‌گیری

رشد سریع تجارت محصولات تقلبی به معنی الزام دولت‌ها به اقدام برای اجرای حقوق مالکیت فکری (IP) و افزایش تعامل بخش دولتی و خصوصی در این مسئله و به علاوه حمایت از تلاش‌های دولت است.

چنانچه دولت‌ها درصد ایجاد ثبات اقتصادی، تقویت رشد اقتصادی و اشتغال‌زایی هستند، می‌بایست فعالیت بهتری را برای محافظت از نقش محوری مالکیت فکری به انجام رسانند.

برگرفته از نقشه راه اتاق بازرگانی بین‌المللی در مورد مالکیت فکری سال ۲۰۱۴.

معتبر بین‌المللی در زمینه پژوهش‌های اقتصادی با همکاری کارگروه BASCAP اتاق بازرگانی بین‌المللی (ICC) و انجمن بین‌المللی علامت تجاری (INT) تا سال ۲۰۲۲:

• ارزش اقتصادی جهانی جعل و سرقت به رقم ۲/۳ تریلیون دلار خواهد رسید.

• هزینه‌های اجتماعی و اقتصادی در زمینه فعالیت‌های اقتصادی از بین رفته، سرمایه‌گذاری، زیان‌های مالی عمومی و الزامات کیفی به رقمی معادل ۱/۹ تریلیون دلار خواهد رسید.

دیداری و شنیداری) از جعل و تقلب متضرر می‌شوند. شرکت‌ها این اقدامات را موجب مخدوش شدن رقابت در بازار می‌دانند. رقابت با اشخاصی که بدون پرداخت سهم خود از هزینه‌های مربوط به تحقیق، گسترش تولید و بازاریابی به صورت رایگان از آثار تهیه شده توسط شرکت‌ها سوءاستفاده می‌کنند، دشوار است. بر اساس گزارش تهیه شده توسط فرونتیر اکونومیست (Frontier Economics) مؤسسه

• اجرای برنامه‌هایی به ۲۶ زبان برای آگاه‌سازی مصرف‌کنندگان.

اثرات اقتصادی جعل و سرقت

نامشروع بودن ماهیت جعل و تقلب و تفاوت‌های موجود در روش‌شناسی‌های مختص این امر، تعیین میزان کمی آن را با دشواری مواجه می‌کند.

سیاری از صنایع حوزه‌های مختلف (از صنایع خوراکی و آشامیدنی، دارویی، الکترونیکی، نساجی تا صنعت نرم‌افزار و آثار



علی استیری کارشناس ارشد دریایی کشور در گفتگو با خبرنگار مانا با اشاره به رکود کامل صنایع دریایی در حال حاضر گفت: اگر چه مباحث اقتصادی از دلایل اصلی رکود است اما موضوع مهم در این خصوص بحث سفارش و کیفیت ساخت است.

وی افزود: ساخت کشتی در موعد مقرر یکی از عوامل اصلی در صنعت کشتی‌سازی است که هم در قیمت و هم در تعهدات طرفین

عمل به تعهد حرف نخست رادر کشتی‌سازی می‌زند



کشور با بیان اینکه با توسل به قانون حمایت از صندوق توسعه صنایع دریایی و سفارش مسئولان اجرایی صنعت کشتی سازی راه نمی افتد، گفت: در سایر نقاط دنیا دولت حمایت های کلی از کشتی سازی ها انجام می دهد؛ اما هیچگاه مالک را وادار نمی کند که حتماً ساخت کشتی را به کشتی سازان داخلی بسپارد.

وی صنعت تعمیرات کشتی در کشور را قدم اول در رونق کشتی سازی و راه حل دیگر را حضور بخش خصوصی واقعی در صنعت دریایی دانست و افزود: وزارتخانه های مرتبط با صنایع دریایی باید حمایت نسبی و دورادور از صنعت ساخت کشتی داشته باشند و تنها برای حل مشکلات ورود پیدا کنند.

وی با اشاره به عدم وجود اعتماد بین سازنده و مالک گفت: تا زمانی که مالک ایرانی به کشتی سازی داخلی سفارش نمی دهد نباید این توقع وجود داشته باشد که مالکین خارجی به کشتی سازی های ما سفارش دهند.

این کارشناس ارشد دریایی اظهار داشت: برای توسعه صنایع دریایی اعتقادی به حمایت مالی ندارم. زیرا معمولاً با تغییر وزرا این حمایت ها ادامه پیدا نمی کند.

استیری گفت: برای رونق صنعت دریایی دولت باید با انجام یک سیاستگذاری کلان کاری کند تا این صنعت بتواند روی پای خود بایستد.

دریایی کشور باید همانند سایر نقاط دنیا سفارش بگیرد و به تعهدات خود عمل کند، گفت: خوشبختانه کلیه امکانات و زیربنای لازم در کشور وجود دارد، تنها باید کسانی که ساخت کشتی را به عهده می گیرند به تعهدات خود عمل کنند.

وی خاطرنشان کرد: عدم عمل سازندگان به تعهدات خود باعث شده مالکان شناورهای بزرگ مانند کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و شرکت ملی نفتکش ایران سفارشات خود را به کشتی سازی های خارجی بدهند و مالکان شناورهای کوچک تر نیز اقدام به خرید کشتی دست دوم از خارج از کشور کنند.

وی ادامه داد: کشتی سازی ها مدعی ساخت نفتکش های ۴۰۰ هزار تنی هستند؛ هر چند از نظر تکنولوژی این امکان وجود دارد، اما آیا توانایی بالقوه این کار هم وجود دارد؟

وی گفت: علی رغم وجود امکانات و زیربنای بسیار خوب برای ساخت کشتی در کشور اما متأسفانه کشتی ساخته نمی شود؛ زیرا اکثر کشتی سازی ها دولتی و وابسته به دولت هستند و مدیران آنها بدون توجه به تخصص انتخاب می شوند.

استیری با تأکید بر لزوم واگذاری کشتی سازی ها به بخش خصوصی واقعی با حمایت نسبی از سوی دولت افزود: عمل به تعهد حرف نخست را در کشتی سازی ها می زند و با توجه به زیرساخت های موجود در کشور سایر مسائل قابل حل است.

این کارشناس بخش دریایی



به هیچ وجه در تاریخ مقرر تحویل نشده است.

وی افزود: قطعاً تغییر در تاریخ تحویل کشتی باعث تغییر در قیمت آن می شود که معمولاً کشتی سازان سعی می کنند، تغییر در قیمت را بر عهده مالک شناور قرار دهند. این مسائل اختلافاتی را ایجاد می کند که به همین دلیل ذهن مالکان ایرانی نسبت به ساخت داخل منفی است.

وی با بیان این نکته که صنعت

تأثیرگذار است؛ اما متأسفانه این امر تاکنون در صنایع دریایی ایران اتفاق نیفتاده است. به همین دلیل متقاضیان، به ساخت کشتی در داخل اعتقادی ندارند.

وی تصریح کرد: در تمام دنیا زمانی که کشتی سازی ها سفارشی را می پذیرند، سعی می کنند آن را به موقع و با قیمت توافق شده انجام دهند. اما تجربه نشان داده است تا به امروز هر سفارشی که به کشتی سازان داخلی داده شده



بازیگر اصلی کشتی سازی جهان کیست؟

بازسازی و اصلاح نظام حاکم بر شرکت‌های کشتی سازی خصوصی در این کشور است و از همین رو احتمال می‌رود، ساخت کشتی‌های استاندارد در این کشور ظرف پنج سال آینده از رقبا پیشی گیرد.

مدیرعامل گروه کشتی سازی Erasmus نیز در این گردهمایی اعلام کرد: یک هزار و ۴۰۰ کشتی سازی کوچک و غیراستاندارد به دلیل ورشکستگی در چین بسته شده‌اند که این اقدام و کم شدن تعداد کشتی سازی‌ها در این کشور، افت تولید شناورهای نظیر پاناماکس و کامسارماکس را به همراه خواهد داشت.

“جان سو” در ادامه گفت: در حالی که کشتی سازی‌های چین فرصت‌های سرمایه گذاری بیشتری را برای مالکین کشتی نسبت

رقابتی میان کشتی سازی‌های ژاپن، چین و کره جنوبی در جریان است که به اعتقاد تحلیلگران، بازیگر اصلی کشتی سازی جهان طی سال‌های آتی مشخص خواهد شد. به گزارش گروه بین الملل مانا در نخستین گردهمایی AT Mare در جنوای ایتالیا، مالکان کشتی جهان، آینده و سرنوشت کشتی سازی‌های پیشرو در جهان را به بحث و بررسی گذاشتند.

در گردهمایی مذکور مدیرعامل شرکت “BRS” در جنوا با اعلام اینکه احتمال دارد ظرفیت کشتی سازی چین تا ۵۰ درصد کاهش یابد، اظهار داشت: چین در حال حاضر قصد دارد دو شرکت کشتی سازی بزرگ دولتی خود را با یکدیگر ادغام کند.

“Gilbert Walter” همچنین گفت: چین هم اکنون در صدد



به کشتی‌سازی‌های ژاپن فراهم می‌کنند، اما دغدغه جذب سرمایه همچنان برای کشتی‌سازی‌های چین وجود دارد.

"Gilbert Walter" با اشاره به خودکفا بودن ژاپن در ساخت کشتی‌ها و توانایی تأمین نیاز مشتریان گفت: کشتی‌سازی‌های این کشور تنها با شرکت‌های خارجی معتبر و قابل اعتماد وارد معامله خواهند شد.

وی با اشاره به اینکه سال ۲۰۱۶ شاهد پایین‌ترین میزان سفارش ساخت کشتی‌های جدید بودیم، گفت: کاهش بی‌سابقه و تاریخی نرخ کرایه حمل را می‌توان عامل اصلی عدم استقبال مشتریان به سفارشات جدید ذکر کرد.

با توجه به بهبود نرخ کرایه حمل انتظار می‌رود، شاهد تمایل بیشتر مالکین کشتی به سفارشات جدید

نیز باشیم.

یکی دیگر از شرکت‌کنندگان در این گردهمایی با اشاره به اینکه برای ساخت کشتی‌های جدید منابع مالی وجود دارد، گفت: مالکین شناورهای دست دوم از این منابع بی‌بهره‌اند و به طبع مجبور خواهند بود کشتی‌های با تناژ بالاتری را سفارش دهند.

از سوی دیگر کارشناسان می‌گویند: با توجه به انعقاد چندین قرارداد جدید بین کشتی‌سازی‌های کره و مالکان اروپایی، به ویژه در بخش نفتکش‌های گول‌پیکر، می‌توان اذعان داشت، کشتی‌سازی‌های کره جنوبی در بخش سفارشات جدید، جلوتر از کشتی‌سازی‌های چین گام برداشته‌اند.

این کارشناسان با اشاره به اینکه از ابتدای سال جاری میلادی

تاکنون، کشتی‌سازی صنایع سنگین هیوندایی (HHI) کره جنوبی چندین سفارش ساخت نفتکش گول‌پیکر به ارزش بیش از ۸۰ میلیون دلار را دریافت کرده است، معتقدند: این امر رقابت قیمت در ساخت تانکرهای جدید را به همراه داشته است.

گروه تحقیقی کلارکسونز لندن نیز معتقدند، در دو ماه نخست سال جاری میلادی، کشتی‌سازی‌های کره سفارشات جدید با ظرفیت ۱/۶ میلیون DWT را دریافت کردند، در حالی که در کشتی‌سازی‌های چینی این رقم ۷۸۱ هزار و ۲۰۰ DWT گزارش شده است.

چندی پیش منابع خبری اعلام داشته‌اند، سه کشتی‌سازی بزرگ کره جنوبی - صنایع سنگین هیوندایی (HHI)، صنایع سنگین سامسونگ (SHI) و کشتی‌سازی

دوو (DSME) در کوتاه‌مدت ادغام نخواهند شد و کشتی‌سازی کره توانسته است جایگاه نخست در دنیا را به خود اختصاص دهد.

این منابع خبری همچنین ادامه دادند: تلاش سئول برای فشار به کشتی‌سازی دوو جهت ادغام با صنایع سنگین هیوندایی و سامسونگ شایعه است و چنین اتفاقی در کوتاه‌مدت رخ نخواهد داد.

لازم به ذکر است؛ برطبق اعلام لویدزیلیست در سال ۲۰۱۶ از مجموع ۴۶/۳ میلیون DWT تنها ۵۴۲ فروند فله‌بر با ظرفیت بیش از ۲۰ هزار DWT تحویل داده شده است و این در حالی است که در دو ماه نخست سال جاری میلادی از مجموع ۱۲/۵ میلیون DWT ظرفیت، تعداد ۱۴۲ فروند فله‌بر به ناوگان جهانی پیوسته است.

کشتی‌ها و زیردریایی‌های شگفت‌انگیز و قدرتمند



کشتی جنگی یو.اس.اس کورونادو (USS Coronado)

این کشتی متعلق به نیروی دریایی ایالات متحده آمریکا بوده و به خاطر شهر کورونادو در ایالت کالیفرنیا "یو.اس.اس کورونادو" چنین نامگذاری شده است. کشتی جنگی "یو.اس.اس کورونادو" بر مقابله با تهدیدات ساحلی و مأموریت‌های دریایی مانند جنگ سطحی و عملیات مین‌گذاری تمرکز دارد. طول این کشتی جنگی ۴۱۸ فوت (تقریباً ۱۲۶ متر) بوده و می‌تواند فاصله‌ای به طول ۵۴ مایل (۸۶/۵ کیلومتر) را در عرض یک ساعت طی کند. این کشتی

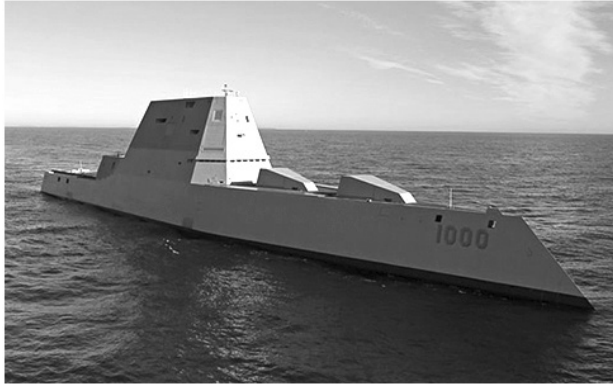
در ۱۶ اکتبر سال ۲۰۱۶ اولین سفر خارجی خود در آب‌های بین‌المللی را در آب‌های سنگاپور انجام داد. کشتی "یو.اس.اس کورونادو" در ۱۴ ژانویه سال ۲۰۱۲ توسط سوزان کیث، دختر النور رینگ که اولین بار در سال ۱۹۹۶ کشتی دیگری را کورونادو نامگذاری کرده بود رونمایی شد.



کشتی‌های جنگی امروزی بزرگ، قدرتمند و البته به خوبی حفاظت شده هستند. این کشتی‌های جنگی به خوبی تجهیز شده‌اند و دقت فراوان و سرمایه‌گذاری گسترده آنها را به یکی از مطمئن‌ترین خطوط دفاعی تبدیل کرده است.

هر ساله کشتی‌های جنگی جدیدی ساخته می‌شوند تا اطمینان حاصل شود که در صورت بروز جنگ این سدهای دفاعی غول‌پیکر در همه جای دریا و در هر نقطه‌ای از اقیانوس پهناور بتوانند از خود و دیگر ناوگان‌های دریایی محافظت کنند. در ادامه به تعدادی کشتی جنگی و زیردریایی پیشرفته اشاره می‌کنیم که بدون شک چهره جنگ‌های آینده را تغییر خواهند داد.

یو.اس.اس زوموالت (USS Zumwalt)



کشتی جنگی "یو.اس.اس زوموالت" چنان پیشرفته است که علی‌رغم وزن ۱۴ هزار تنی خود در رادارهای دشمن تنها به شکل یک قایق ماهیگیری کوچک دیده می‌شود. این کشتی به افتخار ال‌مو راسل زوموالت جونیور، از افسران نیروی دریایی ایالات متحده، "یو.اس.اس زوموالت" نام گرفته است. زوموالت در واقع جوان‌ترین فرمانده ناوگان دریایی در تاریخ ایالات متحده آمریکا به شمار می‌آید. هزینه ساخت این کشتی جنگی بالغ بر ۴ میلیارد دلار برآورد شده و هدف از ساخت آن کمک به نیروهای زمینی برای پیاده شدن در ساحل عنوان شده و مانند دیگر کشتی‌های جنگی برای نبردهای دریایی طراحی نشده است.

اچ.ام.اس دفندر (HMS Defender)



این کشتی جنگی متعلق به ناوگان دریایی سلطنتی بریتانیا بوده و وظیفه آن محافظت از قلمرو پادشاهی بریتانیا در مقابل حملات هوایی عنوان می‌شود. کشتی جنگی "اچ.ام.اس دفندر" هشتمین کشتی بریتانیا به این نام و پنجمین کشتی جنگی ساخته شده برای ناوگان دریایی سلطنتی از مدل موسوم به نوع ۴۵ است. این کشتی در سال ۲۰۰۹ به آب انداخته شد و در نوامبر سال ۲۰۱۱ آزمایش‌های اولیه خود در دریا را به اتمام رساند. کشتی "اچ.ام.اس دفندر" از مارس سال ۲۰۱۳ در مأموریت‌های دریایی ناوگان دریایی بریتانیا شرکت می‌کند.

یو.اس.اس ایندپندنس (USS Independence (LCS 2))



این کشتی جنگی ششمین کشتی در ناوگان دریایی ایالات متحده با نام "ایندپندنس" به شمار می‌رود. کشتی "یو.اس.اس ایندپندنس" چندکاره بوده و می‌تواند به طور همزمان زیردریایی‌های دشمن را نابود کرده، مین‌های دریایی را از بین برده و با کشتی‌های کوچک مقابله کند. این کشتی در ۲۶ آوریل سال ۲۰۰۸ به آب انداخته شد و ۶ ماه بعد یعنی در اکتبر همان سال برای اولین بار مورد استفاده نیروی دریایی ایالات متحده قرار گرفت. لنگرگاه این کشتی در بندر سن دیگو واقع است.



دیکسمود (Dixmude)

کشتی جنگی "دیکسمود" متعلق به نیروی دریایی فرانسه بوده و توانایی حمل ۳۰ هلی کوپتر یا به همین تعداد تانک جنگی را داراست. این کشتی جنگی دومنظوره بوده و می تواند هلی کوپترهای لازم برای عملیات رزمی دریایی را به محل نبرد حمل کند. کشتی "دیکسمود" سومین کشتی جنگی به این نام به شمار می آید که در کلاس میسترال (Mistral class) ساخته شده است. ساخت این کشتی جنگی غول پیکر بالغ بر ۶۰۰ میلیون دلار هزینه داشته و لنگرگاه آن در بندر تولون (Toulon) قرار دارد.

اس.آ.اس مندی (SAS Mendi)

کشتی جنگی "اس.آ.اس مندی" به ناوگان دریایی آفریقای جنوبی تعلق دارد. این کشتی می تواند با سرعت ۳۰ گره دریایی (۵۵/۵ کیلومتر) در ساعت حرکت کند و وزن آن بالغ بر ۳ هزار و ۵۰۰ تن است. کشتی جنگی "اس.آ.اس مندی" به بهترین تجهیزات و سلاح های بزرگ برای نبردهای دریایی مجهز شده و در هنگام نبرد نیازی به نگرانی در این مورد نخواهد بود. سیستم راداری این کشتی نیز بسیار پیشرفته است. بدون شک این کشتی در هر زمانی آمادگی نبرد را دارد. کشتی جنگی "اس.آ.اس مندی" در ژوئن سال ۲۰۰۲ به آب انداخته شد و یکسال بعد اولین مأموریت دریایی خود را آغاز کرد. لنگرگاه دائمی این کشتی در بندر زیبای سیمونز تاون (Simonstown) در نزدیکی شهر کیپ تاون قرار دارد.



ژولیت؛ شبح دریایی (The Juliet Marine Ghost)

همانطور که ممکن است از نام آن حدس زده باشید این کشتی می تواند بدون آن که شناسایی شود در دریا گشت زنی کند و این موضوع به خاطر طراحی منحصر به فرد لایه بیرونی آن است که کمترین مقدار اصطکاک را تولید می کند. کشتی جنگی "شبح دریایی" توسط سیستم های دریایی ژولیت کنترل شده که کارکرد کشتی های جنگی را در دریا به شدت ارتقاء داده است.



اچ.دی.ام اس آبسالون (HDMS Absalon)

این کشتی دانمارکی از سال ۲۰۰۷ در ناوگان دریایی دانمارک حضور داشته و می تواند دو هلی کوپتر را نیز با خود حمل کند. نکته مهم دیگر این است که کشتی جنگی "اچ.دی.ام.اس آبسالون" یکی از بزرگ ترین کشتی های ناوگان دریایی پادشاهی دانمارک به شمار می آید. این کشتی در سال ۲۰۰۳ به آب انداخته شد و در سال ۲۰۰۵ اولین مأموریت خود را آغاز کرد. لنگرگاه این کشتی در بندر شهر فردریکس هاون (Frederikshavn) در شمال دانمارک و در ساحل شمالی خلیج جاتلند (Jutland peninsula) قرار دارد.



اچ.ام.آ.اس کانبرا (HMAS Canberra)



این کشتی جنگی گول پیکر متعلق به ناوگان دریایی سلطنتی استرالیا بوده و می‌تواند بیش از ۱۰۰ ماشین جنگی یا ۲۰ هلی کوپتر را با خود حمل کند. کشتی "اچ.ام.آ.اس کانبرا" در سال ۲۰۰۹ به آب انداخته شد و در سال ۲۰۱۱ به خدمت نیروی دریایی سلطنتی استرالیا درآمد. شعار این کشتی "برای ملکه و برای کشور" می‌باشد. کشتی جنگی "اچ.ام.آ.اس کانبرا" می‌تواند یک هزار نیروی نظامی را نیز در خود جای دهد. "اچ.ام.آ.اس کانبرا" دومین کشتی جنگی از نوع LHD (کشتی‌هایی که عرشه آنها قابلیت فرود هلی کوپتر دارد) در کلاس کانبرا به شمار می‌آید.

اچ.ام.اس آگاممنون (HMS Agamemnon)

این زیردریایی پیشرفته متعلق به ناوگان سلطنتی بریتانیا بوده و قرار است که در سال ۲۰۲۰ رونمایی شود. زیردریایی "اچ.ام.اس آگاممنون" جزئی از خانواده شش عضو زیردریایی‌های هسته‌ای بریتانیا به شمار می‌رود، که می‌تواند ۳ ماه را در زیر آب بگذراند. "اچ.ام.اس آگاممنون" نام کشتی بود که از سال ۱۸۷۱ در ناوگان دریایی سلطنتی بریتانیا حضور داشت.



فرنچ فریگیت فوربین (French Frigate Forbin)

کشتی جنگی فریگیت فوربین شاهکار دیگری از فرانسه است که می‌تواند با تهدیدات زیردریایی‌ها و دیگر کشتی‌های جنگی مقابله کند. این کشتی چنان پیشرفته است که رادارهای دشمن آن را بسیار کوچک فرض خواهند کرد. طول این کشتی ۵۰۱ فوت (۱۵۰ متر) بوده و برای ساخت آن بیش از ۷۷۰ میلیون دلار هزینه شده است. ساخت این کشتی بسیار پیچیده بوده و در شهر لورینت (Lorient) آغاز شده است. ساخت قطعات مختلف این کشتی توسط ۱۴ شرکت مختلف انجام گرفته و بزرگ‌ترین قطعه آن ارتفاعی برابر با ۲۳ فوت و طولی برابر با ۶۶ فوت دارد.



آی.ان.اس ویشال (INS Vishal)

این ناو گول پیکر که قرار است ساخت آن در سال ۲۰۲۳ به اتمام برسد متعلق به نیروی دریایی هند بوده و جایگزین کشتی‌های هواپیمابر قدیمی این کشور خواهد شد. ناو "آی.ان.اس ویشال" ظرفیتی بالغ بر هزار و ۴۰۰ نفر خواهد داشت و می‌تواند مدت زمان مدیدی را در دریا مانده و به مأموریت‌های خود ادامه دهد. دریاسالار نیرمال کومار ورما در سال ۲۰۱۱ اعلام کرد که ساخت این ناو چندین سال به طول خواهد انجامید و در ساخت آن از فناوری‌های کاملاً بومی استفاده شده است. سطح این ناو کاملاً صاف بوده و در ساخت آن سیستم پیشرفته کاتوبار (CATOBAR) به کار رفته است.



اچ.ام.اس ملکه الیزابت (HMS Queen Elizabeth)

با توجه به نام آن می‌توان به راحتی حدس زد که این ناو به ناوگان دریایی سلطنتی بریتانیا تعلق دارد. این ناو بزرگ‌ترین کشتی جنگی موجود در ناوگان سلطنتی به شمار می‌آید و سرعت عکس‌العمل آن به حملات دشمن مثال‌زدنی است. ناو "اچ.ام.اس ملکه الیزابت" می‌تواند بیش از ۴۰ هواپیما یا هلی‌کوپتر جنگی را با خود حمل کند. این ناو در ژوئیه سال ۲۰۱۴ به آب انداخته شد و لنگرگاه آن در بندر پورتموث (Portsmouth) قرار دارد و انتظار می‌رود که تا سال ۲۰۲۰ وارد عملیات نظامی شود.



استرگاشچی (Stereogushchy (hull number 530))

این کشتی با نام عجیب غریب خود از تازه‌ترین کشتی‌های ساخت روسیه به شمار می‌رود. کشتی جنگی "استرگاشچی" برای جایگزینی کشتی‌های کلاس گریشا (Grisha Class) طراحی شده و در مبارزه با زیردریایی‌های دشمن، نبرد در سواحل و پشتیبانی توپخانه‌ای تخصص دارد. ساخت این کشتی بین ۱۲۰ تا ۱۵۰ میلیون دلار هزینه داشته و نیروی دریایی روسیه اعلام کرده است که قصد دارد دستکم ۳۰ فروند از این کشتی‌ها را خریداری کند.



دریاسالار گورشکوف (Admiral Gorshkov)

به قول معروف زباله یکی می‌تواند گنج دیگری باشد. کشتی دریاسالار گورشکوف که زمانی در ناوگان دریایی شوروی سابق خدمت می‌کرد اکنون توسط نیروی دریایی هند بهینه‌سازی شده، با نیازهای امروزی این کشور هماهنگ شده و در اختیار نیروی دریایی هند قرار دارد. این کشتی به افتخار سرگئی گورشکوف، از افسران دریایی شوروی در زمان جنگ سرد، چنین نامگذاری شده است.



یواس.ان.اس اسپیرهد (USNS Spearhead)

این کشتی پیشرفته همانند مارمولک می‌تواند با توجه به شکل بندرگاه‌ها سایز خود را تغییر داده و به اشکال مختلف در بیاید. کشتی "یواس.ان.اس اسپیرهد" ۴۱ خدمه داشته و در واقع یک کشتی غیرنظامی محسوب می‌شود. این کشتی که قبلاً JHSV-1 نام داشت در سپتامبر سال ۲۰۱۱ به آب انداخته شد. طول آن ۳۳۷ فوت (۱۰۱ متر) و سرعت آن ۲۹/۵ گره دریایی (۵۵ کیلومتر) در ساعت گزارش شده است. از این کشتی تنها برای انتقال سربازان و مهمات و تجهیزات جنگی استفاده می‌شود.



یواس.اس جرالدر آر فورد (USS Gerald R Ford)

اگر فکر کرده‌اید که ناو "اچ.ام.اس ملکه الیزابت" بزرگ‌ترین ناو هواپیما بر دنیا است اشتباه می‌کنید. ناو هواپیما بر "یواس.اس جرالدر آر فورد" که به افتخار رییس جمهور فورد نامگذاری شده است می‌تواند بیش از ۷۰ ماشین جنگی پرنده را با خود حمل کند. سناتور جان وارنر در سال ۲۰۰۶ پیشنهاد کرد که بودجه دفاعی در سال ۲۰۰۷ تعدیل شده و نام این ناو از "CVN-78" به "یواس.اس جرالدر فورد" تغییر پیدا کند. جرج دبلیو بوش نیز در سال ۲۰۰۶ این لایحه را امضاء کرد.



یواس.اس انترپرایز (USS Enterprise (CVN-80)

ساخت این ناو غول پیکر قرار است در سال ۲۰۱۸ به پایان رسیده و پس از آن به آب انداخته شده و به رفقاییش "یواس.اس جرالدر فورد (USS Gerald Ford)" و "یواس.اس جان اف کندی (USS John F. Kennedy)" ملحق شود. ناو هواپیما بر "یواس.اس انترپرایز" سومین کشتی با نام "جرالدر فورد" است که به استخدام نیروی دریایی ایالات متحده آمریکا در می‌آید. قرار است که این ناو در سال ۲۰۲۷ آماده انجام مأموریت‌های دریایی باشد پس باید منتظر آن بمانیم.



یواس.اس آمریکا (The USS America)

ناو هواپیما بر "یواس.اس آمریکا" مانند دایه کشتی‌های جنگی بوده و می‌تواند کشتی‌های کوچک‌تری را در خود جای دهد. این ناو عرشه بزرگی برای فرود و نگهداری هلی کوپترها دارد و بیمارستانی نیز در آن تعبیه شده است. سازنده این ناو "صنایع هانتینگتون اینگالس (Huntington Ingalls Industries)" بوده و لنگرگاه آن در بندر سن دیگو ایالت کالیفرنیا قرار دارد. این ناو در حالت آماده به سر می‌برد و شعار آن "آماده برای جنگ یا صلح" است.



یواس.اس آنکریج (USS Anchorage)

به نظر می‌رسد که نیروی دریایی ایالات متحده از داشتن کشتی‌های جنگی متعدد سیر نمی‌شود. "یواس.اس آنکریج" یک کشتی جنگی دومنظوره دیگر است که می‌تواند ۴ هلی کوپتر و ۲ هاورکرافت را با خود حمل کند. این کشتی در سال ۲۰۰۷ به آب انداخته شد و در سال ۲۰۱۱ اولین مأموریت خود را آغاز کرد. بخشی از هزینه‌های ساخت این کشتی توسط آنت کانوی (Annette Conway) همسر ژنرال جیمز تی کانوی (James T. Conway)، فرمانده سابق نیروی دریایی ایالات متحده، تأمین شده است.



کشتی اسکورت روسی بویکی (Russian Corvette Boikiy)



این کشتی کوچک اما قدرتمند از سال ۲۰۱۳ تاکنون در نیروی دریایی ارتش روسیه حضور دارد و طراحی سبک آن باعث شده که گزینه مناسبی برای پشتیبانی ساحلی باشد. کشتی "کوروت بویکی" علی‌رغم جثه کوچک خود می‌تواند ۲ اژدرانداز را با خود حمل کرده و یک هلی‌کوپتر مدل KA-27 را در خود جای دهد. این کشتی در سال ۲۰۰۵ به آب انداخته شد و در سال ۲۰۱۱ به استخدام نیروی دریایی روسیه درآمد. کشتی "کوروت بویکی" در مارس سال ۲۰۱۲ برای بررسی‌های نهایی در اختیار ناوگان دریای بالتیک قرار گرفت و پس از مدت کوتاهی عملیاتی شد.

آی.ان.اس ماکار (INS Makar)

این کشتی متعلق به نیروی دریایی هند برای پشتیبانی ساحلی ساخته شده است؛ اما در صورت لزوم می‌توان از آن برای انجام عملیات نجات و دفاع از ساحل نیز استفاده کرد. کشتی "آی.ان.اس ماکار" در واقع اصلی‌ترین کشتی کلاس ماکار به شمار می‌آید. این کشتی در سال ۲۰۰۸ به آب انداخته شد و در سال ۲۰۱۰ اولین مأموریت خود را به انجام رساند. کشتی ۱۷۴ فوتی (۵۲ متر) "آی.ان.اس ماکار" در سال ۲۰۱۲ به پایگاه دریایی سبیرد (Seabird Naval base) در شهر ساحلی کاروار (Karwar) هند تحویل داده شد.



سی.ان.اس کانمینگ (CNS Kunming)

کشتی "سی.ان.اس کانمینگ" که به ارتش آزادی‌بخش چین تعلق دارد یک قاتل دریایی است که می‌تواند یک هلی‌کوپتر، لانچر اژدرانداز، موشک‌های سطحی و بسیاری دیگر را در خود جای دهد.



سی.ان.اس لین یی (CNS Linyi)

کشتی جنگی "سی.ان.اس لین یی" نیز در استخدام نیروی آزادی‌بخش جمهوری خلق چین بوده و توانایی حمل ۲ هلی‌کوپتر را دارد. از دیگر ویژگی‌های جالب این کشتی جنگی می‌توان به قابلیت حمل و پرتاب موشک‌های زیرسطحی و اختلال در هدف‌گیری موشک‌های دشمن اشاره کرد. کشتی جنگی "سی.ان.اس لین یی" ۵۱۲ فوت (۱۵۴ متر) طول داشته و با سرعت ۳۰ گره دریایی (۵۵/۵ کیلومتر) در ساعت حرکت می‌کند. در تابستان سال ۲۰۱۲ قرار شد که دو فروند دیگر از این کشتی‌ها در کارخانه کشتی‌سازی چانگ ژینگ دائو-جیانگنان (Changxingdao-Jiangnan Shipyard) ساخته شود که هنوز عملیات ساخت آنها به اتمام نرسیده است.



بی.ان.اس ریاکولو (BNS Riachuelo)



این زیردریایی پیشرفته حقیقتاً نشانه‌ای از تغییر در نبردهای آینده به شمار می‌رود. زیردریایی "بی.ان.اس ریاکولو" با ۷۵ فوت (۲۲/۵ متر) طول در حال ساخت برای نیروی دریایی برزیل بوده و ادعا شده که سرعت آن به ۲۱ گره دریایی (۳۹ کیلومتر) در ساعت خواهد رسید. سوخت این زیردریایی تهاجمی دیزلی و الکتریکی بوده و تنها برای شارژ مجدد نیاز به آمدن به سطح آب دارد.

تی.سی.جی هیبلیادا (TCG Heybeliada)

مأموریت کشتی "تی.سی.جی هیبلیادا" نبرد با زیردریایی‌ها و حملات هوایی دشمن متخاصم است. این کشتی باندی بزرگ برای فرود و نگهداری ۲ هلی کوپتر و قابلیت انجام سوخت‌گیری هوایی را نیز دارد. کشتی "تی.سی.جی هیبلیادا" مهم‌ترین کشتی جنگی کلاس آدا (Ada Class) به شمار آمده و به خاطر جزیره هیبلیادا که یک مرکز آموزشی نیروی دریایی ترکیه در آن قرار دارد چنین نامگذاری شده است. این کشتی در ابتدای سال ۲۰۰۷ به آب انداخته شد و در سپتامبر سال ۲۰۱۱ مأموریت‌های رسمی خود را آغاز کرد.



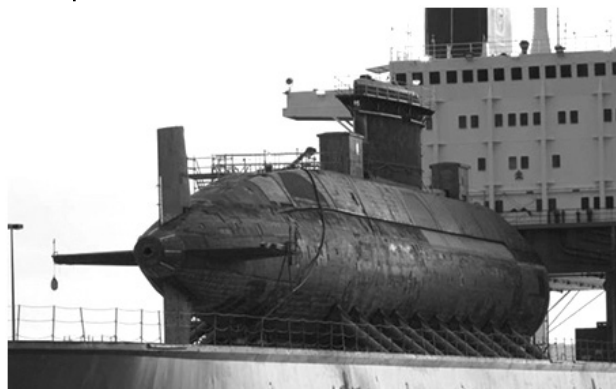
جی.دی.اس هیوگا (JDS Hyuga)



این کشتی غول‌پیکر ژاپنی عمدتاً در عملیات نجات شرکت می‌کند؛ اما از آن جا که به خوبی مسلح شده است می‌تواند از خود نیز در برابر نیروهای مهاجم دفاع کند. کشتی "جی.دی.اس هیوگا" در سال ۲۰۰۶ به آب انداخته شد و در سال ۲۰۰۹ به مرحله عملیاتی شدن رسید. لنگرگاه این کشتی در بندر شهر مایزورو (Maizuru) قرار دارد که در سال ۱۹۴۳ ساخته شده و در مدخل دریای ژاپن واقع است. طول این کشتی بیش از ۶۴۶ فوت (۱۹۴ متر) برآورد شده که بسیار بلند به نظر می‌رسد.

اچ.ام.سی.اس چیکوتیمی (HMCS Chicoutimi)

زیردریایی "اچ.ام.سی.اس چیکوتیمی" در سال ۱۹۹۸ توسط نیروی دریایی کانادا از نیروی دریایی سلطنتی بریتانیا خریداری شد. اگر چه هدف از ساخت این زیردریایی با توجه به محدودیت کاربرد در آب‌های کم‌عمق، محافظت از خطوط ساحلی بوده، اما قابلیت حمل ۶ اژدرانداز را نیز دارد. قرار بود این زیردریایی جایگزین زیردریایی‌های کلاس اوبرون (Oberon class) شود. زیردریایی "اچ.ام.سی.اس چیکوتیمی" در اواخر سال ۲۰۱۵ در آزمایش مشترکی به فرماندهی نیروی دریایی ایالات متحده آمریکا در آب‌های کالیفرنیا جنوبی شرکت داشت.



آی.ان.اس مایسور (INS Mysore (D60))



کشتی "آی.ان.اس مایسور" ویرانگر در خدمت ناوگان دریایی هند قرار دارد. این کشتی در حال حاضر فعال بوده و در مکان نامشخصی لنگر انداخته است. کشتی فوق در شهر بمبئی ساخته شده و در سال ۱۹۹۳ به آب انداخته شد. کشتی "آی.ان.اس مایسور" تاکنون در ۴ عملیات نظامی عمده شرکت داشته است.

یو.اس.اس لاسن (USS Lassen (DDG-82))



این کشتی نابودگر که جزیی از ناوگان دریایی ایالات متحده به شمار می آید به افتخار فرمانده کلاید اورت لاسن (Clyde Everett Lassen) نامگذاری شده است. کشتی "یو.اس.اس لاسن" در می سی سی پی ساخته شده و در اکتبر سال ۱۹۹۹ به آب انداخته شد. این کشتی لنگرگاه‌های متعددی دارد، اما در حال حاضر در پایگاه دریایی میپورت (Naval Station Mayport) در میپورت فلوریدا پهلو گرفته است.

آی.ان.اس کارموک (INS Karmuk (P64))



کشتی "آی.ان.اس کارموک" در ناوگان دریایی هند از کشتی‌های کلاس کورا (Kora-class) به شمار می آید. این کشتی همراه با ۳ کشتی جنگی هندی دیگر بیشتر زمان فعالیت خود را در دریای چین و شمال غربی اقیانوس آرام گذرانده است. کشتی "آی.ان.اس کارموک" در سال ۲۰۱۲ در اولین رزمایش دریایی مشترک با ژاپن به آب انداخته شد. این کشتی در حال حاضر پس از اتمام مأموریت در دریاهای شرقی به آب‌های هند بازگشته است.

یو.اس.اس پورت رویال (USS Port Royal (CG-73))

کشتی جنگی "یو.اس.اس پورت رویال" قابلیت حمل موشک‌های کروز را داشته و در کلاس خود آخرین نسخه (نسخه ۲۷) به شمار می‌آید. این کشتی جنگی زیبا در سال ۱۹۹۲ به آب انداخته شد و لنگرگاه آن بندر پرل هاربر (Pearl Harbor) در هاوایی است. کشتی "یو.اس.اس پورت رویال" یکی از سریع‌ترین کشتی‌های حاضر در ناوگان دریایی ایالات متحده آمریکا به شمار می‌آید. شعار این کشتی نیز "تلاش برای برنده شدن" است. کشتی "یو.اس.اس پورت رویال" اکنون در حال گشت‌زنی در دریای چین بوده و مسئولیت حفاظت از منافع آمریکا و حفظ نظم در این منطقه را بر عهده دارد.



یو.اس.اس کایرسارژ (USS Kearsarge (LHD-3))

کشتی جنگی و تهاجمی "یو.اس.اس کایرسارژ" از کشتی‌های ناوگان دریایی ایالات متحده و در کلاس وسپ (Wasp-Class) به شمار می‌آید. این کشتی که توانایی حمل انواع مختلفی از جنگ‌افزارها و سربازان را دارد در سال ۱۹۹۲ به آب انداخته شد و از آن زمان تاکنون بارها به دلیل خدمات ارزنده‌اش به نیروهای نظامی ایالات متحده مورد تقدیر قرار گرفته است. کشتی "یو.اس.اس کایرسارژ" یکی از کشتی‌هایی بود که در زمان انقلاب لیبی به سواحل این کشور اعزام شد.





قوانین جدید بندری اتحادیه اروپا اجرایی شد

ریچارد بالانتین، مدیر اجرایی اتحادیه بنادر انگلستان (BPA)، اظهار کرد: "از آنجایی که این تغییرات باید ظرف دو سال آینده پیاده‌سازی شوند، پیش از اینکه انگلیس اتحادیه اروپا را ترک کند ملزومات اجرای این قوانین در قانون اساسی کشور گنجانده خواهد شد. اما موضوع این است که این قوانین غیرضروری و ناخوشایند هستند؛ چرا که بنادر انگلیس عموماً خصوصی هستند و به شکلی رقابتی مدیریت می‌شوند."

سهل‌تر می‌کند، عرصه خدمات بندری را یک‌دست‌تر می‌کند، و ابهام‌های قانونی را برای بنادر، ارائه‌کنندگان خدمات بندری، و سرمایه‌گذاران کاهش می‌دهد. همچنین به واسطه اجرای قوانین جدید انتظار می‌رود که در تعرفه‌های بندری و منابع عمومی شفافیت بیشتری ایجاد شود. این نیز موجب خواهد شد که منابع عمومی به شکلی مطلوب‌تر و مؤثرتر به کار روند و قوانین رقابتی بنادر به نحوی مناسب اجراء شوند.

بدان معنی است که قانون جدید خدمات بندری اتحادیه اروپا تا ۲۴ مارس ۲۰۱۹ میلادی باید در همه کشورهای عضو اجراء شده باشد. بر اساس قانون جدید چارچوبی برای خدمات بندری و دستورالعمل‌های مشترک ایجاد شده می‌شود که شفافیت مالی ایجاد کرده و خدمات بندری و زیرساخت‌های تعرفه بندری را در بر می‌گیرد. این قانون جدید ورود بازیگران جدید به عرصه خدمات بندری را

اتحادیه اروپا قانون خدمات بندری جدید خود (PSR) را از تاریخ ۲۴ مارس ۲۰۱۷ میلادی (۴ فروردین ۱۳۹۶) پس از اینکه شورای اتحادیه اروپا قانون را در ابتدای سال جاری تصویب کرد، به اجراء گذاشت.

به گزارش گروه بین‌الملل مارین‌تایمز، تمامی اعضای اتحادیه اروپا موظف هستند ظرف دو سال از تاریخ بالا قانون PSR را در بنادر خود به اجراء در بیاورند. این



قوانین جدید دریایی اتحادیه اروپا با استقبال کشتیران‌ها مواجه شد

سیاست‌های پخته و مرتبط با هدف تسهیل روابط تجاری با اقصی نقاط دنیا است.

شایان ذکر است، استقبال از استراتژی جدید حمل‌ونقل دریایی با حضور اتحادیه بین‌المللی خطوط کروز (CLIA)، اتحادیه قایق‌داران اروپا (EBA)، اتحادیه انجمن کارگزاران و نمایندگی‌های اروپا (ECASBA)، اتحادیه مالکان شناورهای اروپا (ECSA)، اتحادیه فرماندهان اروپا (EMPA)، اتحادیه یدک‌کش‌داران اروپا (ETA)، فدراسیون کارگران حمل‌ونقل اروپا (ETF)، اتحادیه لایروبی اروپا (EuDA) و شورای حمل‌ونقل جهانی (WSC) آغاز شد و به امضای آنان رسید.

بخش زیست‌محیطی و لجستیکی فعالیت کند.

این گزارش ادامه داد: استراتژی جدید اتحادیه تنها به سال ۲۰۱۸ میلادی ختم نمی‌شود. اولین گام در این خصوص را رئیس اتحادیه اروپا با اعلام اتخاذ سیاست حمل‌ونقل دریایی از سوی وزیران این اتحادیه برداشت.

بر همین اساس، استراتژی جدید حمل‌ونقل در اروپا در آغاز کمی مبهم به نظر می‌رسد، اما هدف آن ارتقاء جایگاه اروپا در سطح جهانی و تعیین آن به عنوان منطقه با کیفیت تجاری است که این امر نیز خود مستلزم سرمایه‌گذاری‌های قابل توجه و به‌کارگیری

تبدیل می‌شود که به شناورهای اقیانوس‌پیما اجازه انتشار اطلاعات مربوط به محموله بین دولت‌ها و دیگر مقامات رسمی را در قالب یک گزارش می‌دهد. این امر مسئولیت خدمه شناورها، شرکت‌های کشتیرانی و نمایندگی‌های آنان را سبک‌تر خواهد کرد.

این گزارش ضمن اشاره به الزامات دیگر و تعبیه روال‌های ساده‌سازی بیشتر از سوی اتحادیه، افزود: برای ایجاد تساوی میان حمل‌ونقل دریایی و زمینی اقدامات جدی و گسترده‌تری باید صورت بگیرد. تجارت و اقتصاد اروپا برای رشد به فضای ویژه دریایی نیاز دارد تا بتواند بدون وجود موانعی در

صنعت حمل‌ونقل در اروپا و سازمان‌های دریایی از استراتژی جدید حمل‌ونقل دریایی اتخاذ شده از سوی کمیسیون بازمینی اتحادیه اروپا استقبال کردند.

به گزارش گروه بین‌الملل مانا، فعالان صنعت حمل‌ونقل اروپا با گردهم آمدن و استقبال از استراتژی جدید اتخاذ شده از سوی اتحادیه اروپا، ضمن تأکید بر اعمال هرچه تمام‌تر قوانین در این صنعت و در اولویت قرار گرفتن تعمیرات اساسی به عنوان بخشی از دستورالعمل تشریفاتی این اتحادیه رضایت خود را اعلام کردند.

بر اساس این گزارش در استراتژی جدید، اروپا به تنها دریچه فعالی



آشنایی با بیمه دریایی (۳)

نازنین حاتمی

معاون اداره کل واگذاری‌های اختیاری-مدیریت انکابی بیمه ایران

مجید رحمتی

معاون مدیر بیمه‌های کشتی، هواپیما و حمل کالای بیمه ایران
mrahmati@iraninsurance.ir

بیمه‌گر خود، پوشش بیمه‌نامه بدنه و ماشین‌آلات شناور را گسترده‌تر کند، به طوری که تجهیزات اجاره‌ای را نیز شامل شود. هر چند استفاده از این روش اجباری نیست، اما با استفاده از کلوژ ۳۶۲ مورخ ۹۵/۱۱/۰۱ امکان انجام چنین عملی وجود خواهد داشت.

گستره پوشش

کلوژ ۳۶۲ به گونه‌ای طراحی و ارائه شده است که بدنه و ماشین‌آلات کشتی تحت پوشش را برای یک دوره زمانی مشخص و بر مبنای کلوژ اصلی (۲۸۰، ۲۸۴، ۲۸۹ و...)، بیمه می‌کند. نکاتی که در ادامه به آن اشاره می‌کنیم مربوط به کلوژ ۲۸۰ بوده اما قابلیت تسری به سایر کلوژهای اصلی را خواهد

خاص تحت مالکیت اجاره‌دهنده می‌باشد که ایشان خود می‌تواند پوشش بیمه‌ای لازم برای آنها تهیه کند، لیکن مرسوم است که بین اجاره‌دهنده و اجاره‌کننده (مالک کشتی یا بیمه‌گزار کشتی) قراردادی منعقد و در آن شرطی لحاظ می‌شود مبنی بر اینکه اجاره‌کننده مسئول هرگونه خسارت و یا زیان وارده به تجهیزات و امکانات تحت اجاره در مدت زمان اجاره خواهد بود. بنابراین بیمه‌گزار بیمه‌نامه بدنه و ماشین‌آلات کشتی دارای نفع بیمه‌ای بوده و می‌تواند بیمه‌نامه لازم برای آنها را تهیه کند. لذا به جای تهیه بیمه‌نامه مجزا برای تجهیزات و امکانات اجاره‌ای، بیمه‌گزار می‌تواند با اخذ موافقت

روزمره کشتی و انجام دریانوردی لازم است، می‌باشد. بدین ترتیب تجهیزات نصب شده بر روی کشتی در زمان ساخت و یا بعد از آن (به هزینه بیمه‌گزار) شامل پوشش بیمه‌ای بدنه و ماشین‌آلات خواهد بود. در مواقعی که برخی تجهیزات و یا امکانات خاص (مانند تجهیزات ناوبری ماهواره‌ای، رادار، تجهیزات ارتباطی بی‌سیم و...) لازم است بر روی کشتی قرار گیرند، این امری مرسوم است که مالکان کشتی نسبت به اجاره این ابزار خاص اقدام و آنها را بر روی کشتی نصب کنند. بدین ترتیب نفع بیمه‌ای برای اجاره‌دهنده این تجهیزات وجود خواهد داشت. اگر چه تجهیزات و یا امکانات

کلوژهای تکمیلی بیمه شناورها
کلوژ تجهیزات اجاره‌ای (کلوژ ۳۶۲)

معرفی

مجموعه شرایط بیمه بدنه شناورها که در بیمه‌نامه‌های مربوطه مورد استفاده قرار می‌گیرد، به گونه‌ای طراحی شده است که خسارت و یا زیان وارد به بدنه و ماشین‌آلات کشتی تحت پوشش را جبران کند و با پیش‌فرض اینکه بیمه‌گزار دارای نفع بیمه‌ای بر روی کشتی باشد، بنیان نهاده شده است. واژه شناور شامل هرگونه تجهیزات و ماشین‌آلات معمول نصب شده بر روی کشتی و تحت مالکیت بیمه‌گزار که برای انجام امور

متعلق به مسافری بر روی کشتی وجود نداشته باشد قابل اعمال نمی‌باشد. اما این موضوع زمانی اهمیت پیدا می‌کند که شناور بیمه شده برای جابه‌جایی مسافرین طراحی شده باشد (به طور مثال کشتی لاینر مسافری، شناورهای کروز و...). کلوز ۳۶۳ برای مواقعی طراحی شده است که بیمه‌گذار موافقت بیمه‌گران خود را برای گسترده کردن پوشش بیمه‌نامه برای پوشش کالاهای در انبار شناور و سایر ملزومات این چنینی اخذ کرده باشد.

گستره پوشش

کلوز ۳۶۳ به گونه‌ای طراحی و ارائه شده است که در کنار بیمه بدنه و ماشین‌آلات کشتی تحت پوشش، برای یک دوره زمانی مشخص و بر مبنای کلوز اصلی (۲۸۰، ۲۸۴، ۲۸۹ و...)، مورد استفاده قرار می‌گیرد. نکاتی که در ادامه به آن اشاره می‌کنیم مربوط به کلوز ۲۸۰ بوده اما قابلیت تسری به سایر کلوزهای اصلی را خواهد داشت. کلوز ۳۶۳ پوشش‌های کلوز اصلی را گسترده‌تر کرده به گونه‌ای که خسارت و یا زیان وارد به محتویات انبارها و تجهیزات متعلق به مسافرین و سایر امکانات انبار شده بر روی کشتی شامل ملزومات موجود در فروشگاه کشتی را تحت پوشش قرار می‌دهد.

اموال بیمه‌گذار این پوشش می‌تواند تجهیزات و امکانات متعلق به بیمه‌گذار در انبار که تنها متعلق به بیمه‌گذار بوده و مربوط به مسافرین نمی‌باشد را نیز تحت پوشش قرار دهد.

ارزش مورد بیمه تجهیزات بیمه شده و موجودی انبارها و نظایر آن در میزان ارزش اظهار شده شناور در بیمه‌نامه اصلی لحاظ شده، اما پوشش مربوط به کلوز ۳۶۳ به ۵ درصد ارزش بیمه شده شناور محدود می‌شود.

دوره پوشش دوره زمانی کلوز

توصیه می‌شود ارزش مورد بیمه تجهیزات و امکانات خاص که به صورت اجاره‌ای بر روی کشتی نصب شده است به صورت مجزا در بیمه‌نامه درج شود. به طور مثال، ارزش بدنه و ماشین‌آلات یک میلیون دلار شامل ۸۰۰ هزار دلار ارزش شناور به علاوه ۲۰۰ هزار دلار ارزش تجهیزات اجاره‌ای.

محدوده پوشش - خسارت تحت پوشش کلوز ۳۶۲ به ارزش جایگزینی تجهیزات و امکانات و یا میزان مسئولیت قراردادی بیمه‌گذار در مقابل اجاره‌دهنده، هر کدام که کمتر باشد محدود می‌شود.

شرط خسارت سهم بیمه‌گذار (فرانشیز) - میزان خسارت قابل پرداخت تحت شرایط کلوز ۳۶۲ مشروط به سهم خسارت بیمه‌گذار (فرانشیز) - قید شده در کلوز بیمه‌نامه اصلی (۲۸۰) می‌باشد. در جایی که سایر خسارات جزئی تحت پوشش کلوز اصلی وجود داشته و در همان خسارت تحت شرایط کلوز ۳۶۲ نیز خسارتی قابل پرداخت باشد، سهم خسارت از بیمه‌گذار از مجموع خسارات تحت پوشش کلوز اصلی و کلوز ۳۶۲ کسر خواهد شد.

کلوز تجهیزات مسافرین

(کلوز ۳۶۳)

مقدمه

بخش (۱) ۱۶ قانون بیمه دریایی سال ۱۹۰۶، بیان می‌دارد، واژه "شناور" در متون بیمه‌ای شامل امکانات و انبارهای مورد استفاده کارکنان و خدمه کشتی می‌باشد. به هر حال، مگر در مواردی که به طور مشخص در بیمه‌نامه بیان شده باشد، یک قرارداد بیمه‌ای برای بیمه کردن بدنه و ماشین‌آلات شناور شامل محتویات انبارها و تجهیزات حمل شده بر روی شناور بیمه شده متعلق به مسافرین آن نمی‌شود. بدیهی است این استثناء در مواردی که هیچ مسافری بر روی شناور حمل نشده و یا در جایی که هیچ تجهیزات خاص و کالایی



قراردادی در ارتباط با تجهیزات اجاره شده نسبت به اجاره‌دهنده داشته باشد.

خطرهای تحت پوشش کلوز ۳۶۲ مشروط به خطرات و استثنائات بیان شده در کلوز اصلی و یا هر شرایط ذکر شده در بیمه‌نامه می‌باشد. بنابراین تنها خساراتی که به دلیل و یا به علت خطرات عنوان شده در کلوز اصلی به وجود آمده باشد، تحت شرایط کلوز ۳۶۲ پوشش خواهد داشت.

ارزش مورد بیمه پوشش تحت کلوز ۳۶۲ به میزان ارزش اظهار شده شناور در بیمه‌نامه اصلی شامل ارزش قابل بیمه تجهیزات و امکانات خاص اجاره شده می‌باشد. برای جلوگیری از هرگونه اشتباه

داشت. کلوز ۳۶۲ پوشش‌های کلوز اصلی را گسترده‌تر کرده، به گونه‌ای که خسارت و یا زیان وارد به تجهیزات و امکانات خاص بر روی کشتی که متعلق به بیمه‌گذار نبوده اما برای استفاده بر روی کشتی نصب می‌شود را تحت پوشش قرار می‌دهد.

دوره پوشش دوره زمانی کلوز ۳۶۲ مطابق با دوره زمانی و اعتبار بیمه‌نامه و کلوز اصلی می‌باشد و شرایطی نظیر خاتمه اعتبار و فسخ کلوز اصلی بر این کلوز نیز تأثیر خواهد گذارد.

فقط مسئولیت‌های قراردادی - مجموعه شرایط کلوز ۳۶۲ تنها مربوط می‌شود به مواردی که بیمه‌گذار مسئولیت‌های



۳۶۳ مطابق با دوره زمانی و اعتبار بیمه‌نامه و کلوز اصلی می‌باشد و شرایطی نظیر خاتمه اعتبار و فسخ کلوز اصلی بر این کلوز نیز تأثیر خواهد گذارد.

خطرهای تحت پوشش کلوز ۳۶۳ مشروط به خطرات و استثنائات بیان شده در کلوز اصلی و یا هر شرایط ذکر شده در بیمه‌نامه می‌باشد. بنابراین تنها خساراتی که به دلیل و یا به علت خطرات عنوان شده در کلوز اصلی به وجود آمده باشد، تحت شرایط کلوز ۳۶۳ پوشش خواهد داشت.

شرط خسارت سهم بیمه‌گزار (فرانشیز) میزان خسارت قابل پرداخت تحت شرایط کلوز ۳۶۳ مشروط به سهم خسارت بیمه‌گزار (فرانشیز) قید شده در کلوز بیمه‌نامه اصلی (۲۸۰) می‌باشد. در جایی که سایر خسارات جزئی تحت پوشش کلوز اصلی وجود داشته و در همان خسارت تحت شرایط کلوز ۳۶۳ نیز خسارتی قابل پرداخت باشد، سهم خسارت از بیمه‌گزار از مجموع خسارات تحت پوشش کلوز اصلی و کلوز ۳۶۳ کسر خواهد شد.

قطعات جدا شده (کلوز

۳۶۴)

مقدمه

در بعضی موارد ممکن است قطعاتی از کشتی جدا شده و برای انجام تعمیرات اساسی، بازرسی، تعمیر و غیره ارسال شود. شرکت‌های واسطه که انجام این کار را به عهده می‌گیرند و یا مالکان کشتی، نگران این موضوع خواهند بود که قطعات جدا شده در خلال مدت جدا بودن تحت پوشش بیمه‌نامه بدنه و ماشین‌آلات کشتی نباشند، لذا ایشان اغلب از بیمه‌گران خود درخواست می‌کنند تا به طور رسمی و با تأیید اضافه کردن کلوز ۳۶۴ به کلوز و بیمه‌نامه اصلی، وجود پوشش برای قطعات جدا شده را تأیید کنند. شایان ذکر است استفاده از این کلوز اجباری

که خسارت و یا زیان وارد به قطعات جدا شده از کشتی در خلال مدت جدا بودن قطعات خواه بر روی کشتی و یا در حال تعمیر و یا در راه را تحت پوشش قرار می‌دهد. دوره پوشش دوره زمانی کلوز ۳۶۴ مطابق با دوره زمانی و اعتبار بیمه‌نامه و کلوز اصلی می‌باشد و

مشخص و بر مبنای کلوز اصلی (۲۸۰، ۲۸۴، ۲۸۹ و...) مورد استفاده قرار می‌گیرد. نکاتی که در ادامه به آن اشاره می‌کنیم مربوط به کلوز ۲۸۰ بوده اما قابلیت تسری به سایر کلوزهای اصلی را خواهد داشت. کلوز ۳۶۴ پوشش‌های کلوز اصلی را گسترده‌تر کرده به گونه‌ای

نبوده و بیمه‌گران می‌توانند در متن کلوز تغییرات دلخواه خود را اعمال کنند.

گستره پوشش

کلوز ۳۶۴ به گونه‌ای طراحی و ارائه شده است که در کنار بیمه بدنه و ماشین‌آلات کشتی تحت پوشش، برای یک دوره زمانی



داشت. ضمناً باید توجه داشت که در کلوز ۲۸۰ بند ۶، پوشش "سرقت" بیان شده است که تنها منوط به انجام اقدام خشونت‌آمیز و شکست حرز توسط افرادی خارج از کشتی می‌باشد. بدین ترتیب پوشش سرقت برای قطعات جدا شده تنها تا زمانی که این قطعات بر روی کشتی قرار دارند معتبر خواهد بود. بنابراین مگر در مواردی که بیمه‌گر موافقت خاصی ارائه کرده باشد، قطعات جداسازی شده خارج از کشتی، تحت پوشش خطر سرقت نخواهند بود. ضمناً تمام خطرات تحت پوشش مشروط به استثناء "اقدام عمدانه بیمه‌گزار" و سایر استثنائات قید شده در بیمه‌نامه اصلی می‌باشد.

شرایط عدم مشارکت کلوز ۳۶۴ پوشش‌دهنده سایر خساراتی که تحت بیمه‌نامه‌های دیگر برای قطعات جداسازی شده تهیه شده، نمی‌باشد. علی‌رغم این موضوع چنانچه سایر بیمه‌نامه‌های تهیه شده، تنها بخشی از خسارت وارده را تحت پوشش قرار دهند و این خسارت به دلیل خطرات تحت پوشش بیمه‌نامه اصلی که کلوز ۳۶۴ به آن پیوست شده است، تحت پوشش باشد، کلوز ۳۶۴ با رعایت موضوع پوشش تنها به میزان ۵ درصد ارزش بدنه بیمه شده شناور، پاسخگوی مابقی خسارت خواهد بود.

شرط خسارت سهم بیمه‌گزار (فرانشیز) میزان خسارت قابل پرداخت تحت شرایط کلوز ۳۶۴ مشروط به سهم خسارت بیمه‌گزار (فرانشیز) قید شده در کلوز بیمه‌نامه اصلی (۲۸۰) می‌باشد. در جایی که سایر خسارات جزئی تحت پوشش کلوز اصلی وجود داشته و در همان خسارت تحت شرایط کلوز ۳۶۴ نیز خسارتی قابل پرداخت باشد، سهم خسارت از بیمه‌گزار از مجموع خسارات تحت پوشش کلوز اصلی و کلوز ۳۶۴ کسر خواهد شد.

۳۶۴ خاتمه یافته تلقی می‌شود. بیمه‌گزار نیز می‌تواند با ارائه اعلامیه درخواست تمدید قبل از پایان ۳۰ روز، این مدت را برای یک دوره ۳۰ روزه دیگر تمدید کند. بدیهی است دوره تمدیدی می‌تواند مشروط به پرداخت حق بیمه اضافی شود.

شرایطی نظیر خاتمه اعتبار و فسخ کلوز اصلی بر این کلوز نیز تأثیر خواهد گذارد. اما پوشش دوره‌ای که قطعات از کشتی جدا می‌شوند محدود به یک دوره ۳۰ روزه خواهد بود. لیکن چنانچه قطعات زودتر از موعد مذکور به کشتی بازگردند، پوشش تحت کلوز

شرکت بیمه لویدز

سابقه تاریخی این معروف‌ترین بیمه جهان به سال ۱۶۸۸ باز می‌گردد که در آن زمان ادوارد لویدز صاحب یک قهوه‌خانه در خیابان تاور لندن در کشور انگلستان بود. در قهوه‌خانه او ملاقات بیمه‌گران و مشتریان آنها صورت می‌گرفت، که بعدها قهوه‌خانه مزبور به نام مرکز بیمه دریایی شهرت یافت. لویدز خیلی زود به مزایای شهرتی پی برد که بدان وسیله بتوان مشتریان دائمی جلب کرد و بدین ترتیب انجمن بیمه‌گران را تشویق کرد تا در ملک او استقرار یابند.

او برای افزایش تسهیلات، خبرنامه‌ای در سال ۱۶۹۶ انتشار داد که در آن اخبار نقل و انتقال کشتی‌ها و دیگر موضوعات مورد توجه، درج می‌شد. این مؤسسه به مرور به نام انجمن لویدز با قانون مصوبه سال ۱۸۷۱ پارلمان انگلیس، صورت قانونی به خود گرفت و تعداد اعضای آن بالغ بر

۱۲ هزار نفر افزایش یافت. از جمله فعالیت‌های لویدز عبارت بودند از انتشار راهنمای کشتیرانی لویدز، اخبار ثبت سفر لویدز، انتشار برنامه بارگیری لویدز، انتشار گزارشات حقوقی لویدز، انتشار تخلفات هفتگی لویدز، چاپ نقشه دریایی لویدز، چاپ تقویم لویدز و چندین انتشار دیگر.

ادوارد لویدز بیمه‌گر قرن هفدهم شخصی بود که از شهرت مالی خوبی برخوردار بود. ثروت شخصی او برای انجام تعهداتش کافی بوده و از نظر درستکاری و صداقت خدشه‌ای بر او وارد نیامده بود. عصری بود که بسیاری از کسب‌وکارها اساس صحیحی یافته و عمل و شرف، ضرورت مطلق مبادرت تجاری بود. دعاوی حقوقی ضرورت پیدا نمی‌کرد و بازرگانان کمتر وارد دادوستدهایی می‌شدند که انجام تعهدات ممکن بود در دادگاه مطرح و تعیین شود؛

در نتیجه در مبادلات بیمه، اسناد بسیار قلیلی مورد استفاده قرار می‌گرفت. جزییات پوشش بیمه مورد درخواست روی ورقه کاغذی نوشته می‌شد و بیمه‌گر مبلغی را که حاضر بود بپردازد روی ورقه نوشته و زیر آن را امضاء می‌کرد. با وجود این، زمانی که دریافت اعتبار ضرورت داشت، شخصی که مبلغی از پیش می‌پرداخت چیزی بیش از تعهد اخلاقی برای تضمین وام پرداخت شده طلب می‌کرد. در چنین مواردی بیمه‌نامه‌ای با دست نوشته می‌شد که مفاد آن هنوز در فرم S.G با این عبارت به چشم می‌خورد «ما بیمه‌گران تأیید می‌نماییم که این نوشته یا بیمه‌نامه همان اندازه اثر و قدرت اجرایی خواهد داشت که معتبرترین نوشته یا بیمه‌نامه که قبلاً در خیابان «لومبارد» یا «رویال اکسچنج» یا هر جای دیگری در لندن داشته است»



تصویر یکی از قدیمی‌ترین بیمه‌نامه‌های دنیا

ساختمان شرکت بیمه لویدز لندن



نگاهی به کارنامه سازمان بنادر دولت یازدهم

نفتی و غیرنفتی در بنادر ایران تخلیه و بارگیری شده است که نسبت به آغاز زمان فعالیت دولت بالغ بر ۴/۵ درصد افزایش داشت؛ زیرا از ۱۳۹ میلیون تن در سال ۹۲ به ۱۴۵ میلیون تن در پایان سال ۹۵ رسید. این در حالی است که بهترین عملکرد تخلیه و بارگیری کالا در بنادر در این برهه زمانی متعلق به سال ۹۳ با ۱۴۶ میلیون تن تخلیه و بارگیری است.

عملکرد کانتینری بنادر ایران در ۴۴ ماهه دولت یازدهم بدون تغییر بوده است. زیرا میزان فعالیت کانتینری بنادر در سال ۹۲ با ۲/۵۹ میلیون تن است. در کل کارنامه ۴۴ ماهه کانتینری بنادر ۹/۳۶ میلیون

از طرح‌های توسعه دیگر بنادر در سال‌های آتی سرعت بهبود عملکرد بنادر با افزایش بیشتری مواجه شود و سهم حمل‌ونقل دریایی در تجارت کشورمان از ۹۰ درصد فراتر رود. همانطور که گفته شد، در ۴۴ ماه فعالیت دولت یازدهم (پایان سال ۹۵)، وضعیت و آمار عملکرد بنادر کشور بهبود یافت به صورتی که نشانه‌های آن را می‌توان در ارائه خدمات و عملیات در بنادر، ظرفیت‌ها و توانمندی‌های بنادر، ایمنی و امنیت و محیط زیست بنادر، بهره‌وری و کیفیت بنادر و شاخص‌های دیگر مشاهده کرد. بر اساس آمار سازمان بنادر و دریانوردی، از آغاز سال ۹۲ تا پایان سال ۹۵، ۵۶۲ میلیون تن کالای

با ایجاد تحرک در فعالیت‌های ناوگان حمل و نقل و بنادر بازرگانی و با بهره‌گیری از فناوری‌های نوین و پیشرفته حمل‌ونقل همگام با تحولات بین‌المللی، موجبات افزایش سرعت، ایمنی و تسهیل ورود و خروج کالا را در کشور از طریق بنادر تجاری فراهم آورد. بر این اساس و با توجه به لغو تحریم‌ها و اجرای برجام، روند توسعه بنادر و تخلیه و بارگیری کالا در بنادر تجاری کشور نسبت به سال‌های گذشته اندکی شتاب گرفت و بهبود یافت که انتظار می‌رود با بهره‌برداری از فاز دوم و سوم طرح توسعه بندر شهید رجایی، فاز نخست طرح توسعه بندر شهید بهشتی و اجراء و بهره‌برداری

به گزارش خبرنگار مارین تایمز، حمل‌ونقل دریایی و بندری ایران، بخشی از اقتصاد کشور است که در نخستین مراحل اعمال تحریم‌های ظالمانه بر علیه ایران آماج نوک پیکان تحریم‌ها قرار گرفت، اما با این وجود با تکیه بر توان داخلی و با سرلوحه قرار دادن سیاست‌های اقتصاد مقاومتی توانست سرپا بایستد و خود را از تأثیرات مخرب تحریم‌ها در حد امکان به دور نگاه دارد. با تداوم تحریم‌ها و آغاز فعالیت دولت یازدهم در سال ۹۲ بخش حمل‌ونقل دریایی به پشتوانه نیروی انسانی کارآمد و با طراحی برنامه‌های مناسب و استفاده بهینه از منابع دراختیار، توانسته است



TEU کانتینر بوده است.

ترانزیت کالاهای غیرنفتی از بنادر در برهه زمانی نامبرده به ۱۷/۷ میلیون تن بالغ شده است که با توجه به اینکه از ۱/۳ میلیون تن در سال ۹۲ به ۴/۶ میلیون تن در سال ۹۵ رسیده است جهش ۲۵۳/۸ درصدی را در کارنامه خود به ثبت رسانده است.

شاخص دیگری که در این آمار سازمان بنادر و دریانوردی، بررسی شده است صادرات کالاهای غیرنفتی از بنادر است که در ۴۴ ماهه دولت یازدهم به ۱۷۲ میلیون تن بالغ شده است. این در حالی است که صادرات این کالا از ۳۷ میلیون تن در سال ۹۲ به ۴۹ میلیون تن در سال ۹۵ رسیده و موجب افزایش ۳۲/۴ درصدی صادرات کالاهای غیرنفتی از بنادر تجاری کشور شده است. شاخص واردات کالاهای غیرنفتی در بنادر تنها شاخصی است که در این برهه زمانی با کاهش

روبرو شده است؛ زیرا بر اساس سیاست‌های دولت مبنی بر کاهش واردات، این شاخص نه تنها در آمار گمرک بلکه در آمار سازمان بنادر و دریانوردی نیز کاهش یافت. بر این اساس واردات کالاهای غیرنفتی با کاهش ۲۶/۷ درصدی از ۳۵ میلیون تن در سال ۹۲ به ۳۳ میلیون تن در سال ۹۵ رسید. جمع واردات ۴۴ ماهه این کالاها در بنادر به ۱۴۳ میلیون تن کالا بالغ شد.

در برهه زمانی بررسی شده، ۳۶ هزار و ۶۴۶ فروند شناور به بنادر ایران تردد کردند که نسبت به ابتدای دولت ۵/۵ درصد افزایش یافته است.

از آنجایی که در بنادر علاوه بر فعالیتهای تجاری و تخلیه و بارگیری کالا، سفرهای دریایی نیز انجام می‌شود، جابه‌جایی مسافران در بنادر در این ۴۴ ماه حدود ۶۶/۸ میلیون نفر بوده است که ۵۳/۶ درصد افزایش داشته است. ظرفیت اسمی بنادر نیز با افزایش

۲۱ درصدی از ۱۹۰ میلیون تن در سال ۹۲ به ۲۱۷ میلیون تن در سال ۹۵ رسیده است. ظرفیت کانتینری بنادر نیز با رسیدن به ۵/۵ میلیون TEU کانتینر ۲۰ درصد افزایش و ظرفیت مسافر دریایی بنادر نیز ۳۵ درصد بهبود یافت.

از دیگر اقدامات سازمان بنادر و دریانوردی در این ۴۴ ماه می‌توان به خارج‌سازی ۱۰۸ فروند مغروقه در آبراه اروند، رودخانه کارون و حوضچه بندر چارک، بوشهر و هرمزگان با صرف هزینه ۲۶۱ میلیارد ریالی؛ نجات جان تعداد ۱۶۴۰ نفر در عملیات‌های امدادسانی و جستجو و نجات دریایی؛ تدوین ۳ سند با موضوع اقدامات جمهوری اسلامی ایران در مقابله با دزدی دریایی در آب‌های فراساحلی؛ احداث پایانه کالای خطرناک در بندر امام خمینی؛ صرفه‌جویی ارزی ۲۵ هزار دلاری با تعمیر تجهیزات استراتژیک کانتینری بندر شهید رجایی؛

صرفه‌جویی ۲۵۲۴ میلیارد ریالی با انجام تعداد ۸ پروژه مطالعات مهندسی ارزش؛ انعقاد ۱۱ تفاهم‌نامه همکاری با دانشگاه‌های تراز اول کشور نام برد.

اقدامات سازمان بنادر و دریانوردی در دوره پسابرجام عبارتند از:

- دسترسی ناوگان ملی با پرچم جمهوری اسلامی به بنادر خارجی و بازارهای جهانی؛
- بازگشت خطوط ۱۸ شرکت بین‌المللی کشتیرانی به بنادر ایران؛
- استقبال ۹ شرکت معتبر بین‌المللی از هشت کشور (چین، سنگاپور، دانمارک، فرانسه، کره جنوبی، سوئیس، آلمان و فیلیپین) برای سرمایه‌گذاری در بنادر ایران؛
- رفع تحریم‌های بیمه ناوگان و رفع محدودیت مؤسسات رده‌بندی؛
- دسترسی به بازارهای بین‌المللی مالی؛
- برقراری ارتباط مجدد با آژانس همکاری‌های بین‌المللی ژاپن (JICA).





رشد چشمگیر ایران در حمل و نقل دریایی

تجاری در پایان سال ۱۳۹۵ نسبت به ابتدای سال ۱۳۹۲ (از ۸۸۱۸ به ۹۳۰۱ فروند) روبرو بوده‌ایم.

ظرفیت‌ها، توانمندی‌ها و قابلیت‌ها

دولت یازدهم در افزایش ظرفیت‌های دریایی نیز توانسته است قدم‌های مثبتی بردارد که از اهم آنها می‌توان به افزایش ۲۱ درصدی در ظرفیت اسمی بنادر تجاری در پایان سال ۱۳۹۵ نسبت به ابتدای سال ۱۳۹۲ (از ۱۸۰ به ۲۱۷ میلیون تن)، افزایش ۲۰ درصدی در ظرفیت کانتینری بنادر تجاری در پایان سال ۱۳۹۵ نسبت به ابتدای سال ۱۳۹۲ (از ۴/۵۸ به ۵/۵ میلیون TEU)، افزایش ۳۵ درصدی در ظرفیت جابه‌جایی مسافر دریایی از بنادر مسافری و چندمنظوره در پایان سال ۱۳۹۵ نسبت به ابتدای

۱۳۹۵ (به ۱۴۵ میلیون تن)، افزایش ۲۵۳ درصدی در ترانزیت کالای غیرنفتی از بنادر تجاری در پایان سال ۱۳۹۵ نسبت به ابتدای سال ۱۳۹۲ (از ۱/۳ به ۴/۶ میلیون تن)، افزایش ۳۲/۴ درصدی در صادرات کالای غیرنفتی از بنادر تجاری در پایان سال ۱۳۹۵ نسبت به ابتدای سال ۱۳۹۲ (از ۳۷ به ۴۹ میلیون تن)، کاهش ۲۶/۷ درصدی در واردات کالای غیرنفتی از بنادر تجاری در پایان سال ۱۳۹۵ نسبت به ابتدای سال ۱۳۹۲ (از ۴۵ به ۳۳ میلیون تن)، افزایش ۵۳/۶ درصدی در جابه‌جایی مسافر دریایی از بنادر مسافری و چندمنظوره در پایان سال ۱۳۹۵ نسبت به ابتدای سال ۱۳۹۲ (از ۱۱/۵ به ۱۷/۷ میلیون نفر)، افزایش ۵/۵ درصدی در تعداد شناورهای تجاری متردد به بنادر

از فناوری‌های نوین و پیشرفته حمل و نقل همگام با تحولات بین‌المللی، موجبات افزایش سرعت، ایمنی و تسهیل جریان کالا به/از کشور از طریق بنادر تجاری را در زمینه حمل و نقل دریایی به ثبت برساند.

در ادامه به بررسی آمارهایی خواهیم پرداخت که در گفت‌وگو با مسئولان سازمان بنادر و دریانوردی کشور به‌دست آورده‌ایم.

خدمات و عملیات

آمارهای مربوط به فعالیت دولت تدبیر و امید در بخش خدمات و عملیات روندی صعودی را در اکثر بخش‌ها نشان می‌دهد. در این بخش با افزایش ۴/۵ درصدی در میزان تخلیه و بارگیری کالا در بنادر تجاری در پایان سال ۱۳۹۵ نسبت به ابتدای سال ۱۳۹۲ (از

آمارهای مربوط به فعالیت دولت تدبیر و امید در بخش‌های خدمات و عملیات، ظرفیت‌ها، توانمندی‌ها و قابلیت‌ها و تعاملات و همکاری‌های بین‌المللی روندی صعودی را در اکثر بخش‌ها نشان می‌دهد.

حمل و نقل دریایی را می‌توان یکی از مهم‌ترین، متداول‌ترین و کم‌هزینه‌ترین روش‌های حمل و نقل نامید.

به گزارش روزنامه دنیای خودرو، با وجود مشکلات متعدد ناشی از تحریم‌های ظالمانه هسته‌ای در سال‌های گذشته علیه کشور ما، دولت یازدهم به پشتوانه نیروی انسانی کارآمد و با طراحی برنامه‌های مناسب و استفاده بهینه از منابع در اختیار، توانسته است عملکرد مثبتی را با ایجاد تحرک در فعالیت‌های ناوگان حمل و نقل و بنادر بازرگانی و با بهره‌گیری

با کشورهای همجوار و افزایش نقش کشور در ترانزیت کالاها، اشاره کرد.

تعاملات و همکاری‌های بین‌المللی

از دیگر دستاوردهای پسابرجام مورد توجه قرار گرفتن رویدادهای نمایشگاهی، همایشی و... از طرف شرکای تجاری اروپایی و آسیایی بود، به طوری که در ۳ سال گذشته شاهد برگزاری ۶۴ مورد جلسات تخصصی و نشست‌های بین‌المللی، برگزاری نشست مدیران بنادر کشورهای حاشیه دریای خزر در ایران، برگزاری نشست سران مرجع دریایی کشورهای عضو سازمان همکاری‌های اقتصادی اکو در تهران، اجلاس سه‌جانبه جمهوری اسلامی ایران، عراق و صلیب‌سرخ جهانی، برگزاری همایش‌های ملی و بین‌المللی از جمله همایش سواحل، بنادر و سازه‌های دریایی و برگزاری کنفرانس بین‌المللی حمل‌ونقل خاور میانه ۲۰۱۷ بوده‌ایم.

از دیگر تعاملات بین‌المللی می‌توان به امضای یادداشت تفاهم پیشگیری و مقابله با آلودگی دریایی ناشی از شناورها بین ایران و پاکستان، امضای یادداشت تفاهم خواهرخواندگی بنادر شهیدرجایی و کراچی پاکستان و بنادر چابهار و گوادر پاکستان، برگزاری کمیسیون مشترک همکاری‌های اقتصادی با کشورهای پاکستان، کویت، غنا، نیجریه، روسیه، قزاقستان، هند، عمان، ترکمنستان، امضای ۲ سند همکاری بین مقامات ایران و ایتالیا در زمینه دریایی و بندری، امضای یادداشت تفاهم توسعه همکاری‌های بنادر ایران و عمان، امضای تفاهم‌نامه سفرهای نزدیک به ساحل با کشورهای منطقه خلیج فارس و دریای خزر، توافق با شرکت‌های ایتالیایی برای انتقال دانش فنی مکانیزه کردن بنادر با تأسیس شرکت مشترک با ۵۱ درصد سهم طرف ایرانی اشاره کرد.

مشارکت و فاینانس خارجی مرتبط با توسعه بندر چابهار با طرف‌های هندی به ارزش ۲۳۵ میلیون دلار، قراردادهای خرید انواع ترانستینر (RTG)، گنتری کرین، یدک‌کش، شناور جستجو و نجات دریایی (SAR)، قایق راهنما، آنلودر، مکنده غلات از کشتی، لایروب و بالگرد جستجو و نجات دریایی به ارزش ۶۵۰ میلیون یورو و ۶۲۶ میلیارد ریال از محل منابع داخلی، صندوق توسعه ملی و فاینانس خارجی با مشارکت داخلی-خارجی، امضای قرارداد ساخت یک نیروگاه برق ۲۵ مگاواتی به ارزش ۳۰ میلیون یورو از منابع صندوق توسعه ملی با مشارکت داخلی و خارجی و امضای قرارداد احداث سیلوی مکانیزه ۱۰۰ هزار تنی غلات به ارزش ۳۴ میلیون یورو از منابع صندوق توسعه ملی با مشارکت داخلی و خارجی را می‌توان از مهم‌ترین قراردادهای امضاء شده در ۴۴ ماه گذشته دانست.

همچنین در بخش عملکردهای مهم می‌توان به ایجاد منطقه ویژه اقتصادی بندر آستارا به میزان ۶۱ هکتار، توسعه محدوده منطقه ویژه اقتصادی بندر شهید رجایی به میزان ۲۷۰۰ هکتار، افتتاح و راه‌اندازی پایانه کانتینری بندر قشم به مساحت ۱۰ هکتار، طراحی، زمینه‌سازی، برنامه‌ریزی و برگزاری مزایده سرمایه‌گذاری و واگذاری پایانه‌های کانتینری بندر شهید رجایی و امام‌خمینی(ره) به مشارکت معتبر داخلی و خارجی، راه‌اندازی خطوط مسافری جدید از جمله خط مسافری بین‌المللی خصب (عمان) - قشم، چابهار - عمان، احداث بزرگ‌ترین آب‌شیرین‌کن کشور در بندر شهید رجایی، بازنگری طرح جامع بنادر بازرگانی کشور (مشاور داخلی - خارجی)، انجام مطالعات شناسایی نقشه حمل‌ونقل تجاری کشور (Trade Mapping) با هدف تنوع‌بخشی به پیوندهای اقتصادی



از محل وجوه اداره شده سازمان بندر و دریانوردی، بهره‌برداری از تعداد ۴۰ طرح ساخت یا خرید شناورهای تجاری و خدماتی (۲۴ فروند)، مسافری (۱۳ فروند) و نفتی (یک فروند) و تأمین تجهیزات بندر (۲ طرح) به ارزش بیش از یک هزار میلیارد ریال با اعطای ۵۳ میلیارد ریال یارانه سود تسهیلات از محل وجوه اداره شده سازمان بندر و دریانوردی، دریافت ۴۴۰ میلیون دلار سهمیه ارزی از بانک مرکزی برای خرید تجهیزات دریایی و بندری در سال ۱۳۹۵ و تخصیص ۳۳۴ میلیون دلار از محل صندوق توسعه ملی و ۷۰ میلیون دلار از منابع داخلی برای اجرای طرح توسعه بندر شهید بهشتی چابهار اشاره کرد.

قراردادهای تجهیز، بهره‌برداری

سال ۱۳۹۲ (از ۱۴ به ۱۹ میلیون نفر)، بهره‌برداری از تعداد ۱۰۱ پروژه زیربنایی و تجهیزات بندری و دریایی در بنادر تجاری کشور به ارزش ۱۱/۵ هزار میلیارد ریال، هزینه‌کرد بالغ بر ۲۷ هزار میلیارد ریال برای سرمایه‌گذاری در توسعه زیرساخت‌های بندر از محل منابع داخلی سازمان بندر و دریانوردی، در دست اجراء داشتن تعداد ۷۸۶ طرح و پروژه اجرایی با اعتبار مصوبی به ارزش ۷۵ هزار میلیارد ریال، جذب سرمایه‌گذاری بالغ بر ۶۰ هزار میلیارد ریالی بخش غیردولتی در بنادر کشور در قالب ۱۲۶ قرارداد سرمایه‌گذاری، حمایت ۶/۳ هزار میلیارد ریالی از بخش غیردولتی برای ساخت یا خرید شناورهای تجاری، خدماتی، مسافری و گردشگری، تأمین تجهیزات و طرح‌های سرمایه‌گذاری



آینده صنعت کشتیرانی



به گزارش مارین تایمز، با نگاهی به رشد تجارت دریابرد از سال ۱۹۶۵ به بعد، دو نکته به آسانی قابل درک خواهد بود، نکته اول سرعت بالای رشد تجارت دریابرد است؛ تجارت دریابرد در این مدت سریع‌تر از اقتصاد جهانی رشد کرده است.

به گزارش روزنامه دنیای خودرو، بین سال‌های ۱۹۵۰ تا ۲۰۱۵، تولید ناخالص داخلی، به طور متوسط سالانه ۸/۳ درصد رشد داشته، اما رشد تجارت دریابرد جهانی در این مدت ۷/۴ درصد بوده است. اکنون تجارت دریابرد جهان حدود ۱۱ میلیارد تن در سال برآورد می‌شود که معادل واردات حدود یک و نیم تن کالا به ازای هر مرد، زن و کودک در جهان است. نکته دوم، مسیر پر پیچ‌وخم تجارت دریابرد جهانی در این مدت است.

در دهه‌های ۷۰ و ۸۰ میلادی تجارت جهانی در کما فرو رفت و برای مدت حدود یک دهه، عمدتاً به دلیل رکود عمیق در اقتصاد جهانی و کاهش شدید تجارت نفت دریابرد، افزایش چندانی نداشت. این موضوع نشان‌دهنده آن است که صنعت کشتیرانی در محیطی پرافت‌وخیز فعالیت می‌کند. در این مقاله سؤالاتی مورد بررسی قرار می‌گیرد که در حال حاضر ذهن فعالان و پیشروان این صنعت را به خود مشغول کرده است.

چهار سؤال درباره ۵۰ سال بعد

عقل سلیم می‌گوید پیش‌بینی وقایع در ۵۰ سال آینده، کاری است عبث. تحلیل‌گران کشتیرانی در تلاش برای پیش‌بینی هفته‌های پیش رو هستند و از آنجایی که برآیند آینده براساس برآمد کسب‌وکار رقم می‌خورد، پس این پیش‌بینی برای چیست؟ دقیقاً نکته همین جاست.

بازیگران عرصه پر پیچ‌وخمی مانند کشتیرانی واقعاً لازم است

قواعد بازی را درک کنند و البته تحلیل گذشته در این کار مؤثر است. همان‌طور که پیتر دراگر می‌گوید: «بهترین راه پیش‌بینی آینده، ساختن آن است».

این موضوع در دوره رشد و شکوفایی جهانی شدن در دهه‌های ۶۰ و ۷۰ میلادی رخ داد، زمانی که سیستم کشتیرانی با اقدامات مثبت سرمایه‌گذاران دگرگون شد، بنابراین تفکر درباره فشارهای آینده و تغییرات لازم برای پاسخگویی، منطقی است. در اینجا چهار پرسش مطرح می‌شود که نیازمند توجه ویژه‌ای است.

فالیچه پرنده صنعت کشتیرانی

اگر قرار است صنعت کشتیرانی همان نقش بزرگی را که در گذشته داشته است، در ۵۰ سال آینده نیز ایفاء کند، در این صورت نیازمند ظهور معجزه‌ای در صنعت حمل‌ونقل دریایی جهان خواهیم بود.

انقلاب دیجیتال که اکنون جهانی شده، فرصت منحصربه‌فردی را برای شرکت‌های کشتیرانی مهیا کرده است تا مدیریت‌داری‌های گرانقیمت‌شان را یکپارچه کنند و بهره‌وری آنها را ارتقاء دهند و روش‌های مدیریتی جدیدی را برگزینند که کل زنجیره حمل‌ونقل را بهینه‌تر می‌کند. کسی چه می‌داند، شاید این همان معجزه‌ای باشد که لازم است.

بعد از گذشت بیش از ۵۰ سال، زمان آن فرا رسیده است که مدل کسب‌وکار جدیدی در صنعت کشتیرانی به کار گرفته شود که در آن داده‌ها، ابزارهای مدیریت جدیدی را فراهم می‌کنند. آیا زمان چهارمین موج کسب‌وکار حمل‌ونقل دریایی فرا رسیده است؟ تنها چیزی که با قطعیت می‌توان گفت این است که ۵۰ سال آینده آبستن آشفتگی‌هایی خواهد بود، همان‌گونه که ماهیت محیط

پیرامونی به سمت‌وسوی بی‌نظمی بیشتر کشیده می‌شود.

تا سال ۲۰۶۷ پیش‌بینی می‌شود جهانی بسیار متفاوت‌تر از منظر تجارت را شاهد باشیم. اما جایی در این بین، امیدواریم که صنعت حمل‌ونقل دریایی راه‌های جدیدی برای مدیریت آشفتگی‌ها، به ویژه برای بی‌نظمی‌های متنوع منتج از رفتار بازیگران داخلی صنعت بیابد. احتمالاً بزرگ‌ترین انقلاب صنعت کشتیرانی به کارگیری فناوری هوشمند برای نیل به سطح جدیدی از کارآیی، قابلیت اطمینان و ایمنی در کسب‌وکار حمل‌ونقل اقیانوسی است.

در حالی که سایر شیوه‌های حمل‌ونقل از فناوری‌های هوشمند موجود بهره‌برداری می‌کنند، صنعت کشتیرانی تمرکزش همچنان بر کشتی‌های ECO است. کلید آینده، توسعه سیستم حمل‌ونقل با کنترل بسیار دقیق‌تر است و این امر مضامین بسیاری در بردارد؛ سیستم‌های اطلاعاتی بهتر، اتوماسیون بیشتر، شرکت‌های بزرگ‌تر برای برنامه‌ریزی ظرفیت بهتر و پیشرفت حرفه‌ای بسیار بهتر برای آنهایی که در خشکی و دریا مشغول فعالیت هستند. در یک کلمه، جهان نو!

ماتریس جدید تجارت در سال ۲۰۶۷ چیست؟

در ۵۰ سال گذشته، مشارکت مجدد و بسیار مهمی درباره اقتصاد جهان از کشورهای OECD به کشورهای غیرعضو OECD روی داده است. امروزه کشورهای OECD تکامل یافته‌اند و همچنان روبه‌رشد هستند؛ اما نه بسیار پویا و دو سوم واردات در اختیار کشورهای غیرعضو OECD قرار دارد.

هنگامی که رشد اقتصادی چین کاهش می‌یابد، گستره‌ای از کشورهای حوزه دریای چین جنوبی، آسیای جنوبی، شمال اقیانوس هند، آفریقا و آمریکای جنوبی با سرعت



این سناریو حاکی از آن است که این صنعت با توجه به روند بالاتر ظرفیت صنعت جهانی کشتی-سازی از تقاضا برای ساخت انواع کشتی‌ها، دهه بسیار دشواری را پیش رو خواهد داشت. اما این موضوع متغیری است که صنعت حمل‌ونقل دریایی آن را تحت کنترل دارد و در حقیقت ممکن است این بار اتفاقات دیگری رقم بخورد.

آیا قبل از سال ۲۰۶۷،

سیستم حمل‌ونقل جدید

دیگری ظهور خواهد کرد؟

پرسش آخر درباره سیستم حمل‌ونقل است. در سال ۱۹۵۶ سیستم حمل‌ونقل دریایی در اواسط یک تغییر شگرف از سیستم حمل بار وابسته به امپراتوری‌های باستان به یک سیستم جدید بر مبنای حمل دریایی محمولات فله و کانتینری مواجه بود. در همان زمان، پیش‌بینی می‌شد کشتی‌های بزرگ‌تر ساخته شوند و شرکت‌های کشتیرانی بزرگ‌تری به وجود آیند که با گذشت زمان هر دو موضوع به وقوع پیوست.

سیستم جدید صنعت حمل‌ونقل دریایی در جابه‌جایی محمولات از طریق پایانه‌ها بسیار موفقیت‌آمیز بود و هزینه حمل را به میزان قابل توجهی کاهش داد. اما ۵۰ سال بعد از آن، سیستمی که در دهه ۶۰ میلادی توسعه یافت، همچنان پابرجاست اما به نظر می‌رسد برای برآورده کردن نیازمندی‌های اقتصاد جهانی کافی نباشد.

فشار برای حمل محمولات بین بنادر به شیوه‌ای بسیار کارآمدتر همچنان وجود دارد؛ اما اهرم‌های جدیدی از جمله عوامل زیست‌محیطی و همچنین نیاز برای سرویس‌دهی به شبکه تجارت جهانی توأم با پیچیدگی‌های روزافزون نیز مطرح هستند، به طوری که محوریت مدل تجارت جهانی بیشتر به سمت و سوی ماتریس تجارت جهانی پیش می‌رود.

«اکنون در کجای این ابرچرخه هستیم و آیا ابرچرخه دیگری وجود خواهد داشت؟ ابرچرخه مرتبط با تقاضا از افزایش تجارت ناشی شد، زمانی که اقتصادهای جدید در سیستم حمل‌ونقل دریایی ظاهر و در پی بلوغ آنها و توقف رشد بسیار سریع، افت شدید را سبب شدند.

این موضوع در مورد اروپا، ژاپن، کره جنوبی و به تازگی در چین ملاحظه می‌شود. به علاوه محرک تجارت نفت خام که هنوز هم بزرگ‌ترین بخش محمولات فله تک‌محصولی را تشکیل می‌دهد، چرخه قیمتی بسیار بلندمدت که مدل «رکود - رونق» را ایجاد کرد که سبب بروز نوساناتی شد.

موقعیت فعلی حاکی از این است که رشد و شکوفایی چرخه‌های دهه اخیر به اوج خود رسیده و روند تغییرات تجارت ممکن است متأثر از وقایعی مانند کاهش رشد اقتصادی چین، واکنش تقاضا برای نفت در مواجهه با ظهور تکنولوژی‌های جدید و این واقعیت که موج بعدی رشد عظیم منطقه‌ای هنوز ملاحظه نمی‌شود، وارد دوره‌ای توأم با رشد رکودی شود. این روند احتمالی کاهشی، تا اواسط دهه بعد با صنعت همراه خواهد بود؛ زمانی که رشد و توسعه اقتصاد جهانی روند صعودی به خود خواهد گرفت.

در طرف عرضه، به نظر نمی‌رسد چرخه عظیم ساخت کشتی کمک‌چندانی به صنعت حمل‌ونقل دریایی کند. آخرین چرخه کشتی‌سازی، ۳۶ سال (از سال ۱۹۷۶ تا نقطه اوج در سال ۲۰۱۱) طول کشید و تنها حدود چهار سال از آخرین اوج چرخه کشتی‌سازی گذشته و بنابراین هنوز راه زیادی باقیمانده است. اما اگر خوش‌بینانه بنگریم، این الگوی چرخه‌ها اکنون در دموگرافیک ناوگان بروز کرده است. بنابراین انتظار می‌رود سرانجام جایگزین‌های زیادی در بخش ناوگان صورت گیرد.

تجارت دریابرد جهان به چهار تن به ازای هر نفر می‌رسد (با فرض افزایش جمعیت جهان به ۹/۵ میلیارد نفر).

در نتیجه لازم خواهد بود صنعت کشتیرانی ۳۰ میلیارد تن محموله را در سال که حدود سه برابر میزان فعلی است، جابه‌جا کند. سناریوی دوم بر فرض رشد اقتصادی کم‌فروغ، حمایت از تولیدات داخلی، تغییرات آب‌وهوایی، روند فزاینده قیمت‌های مواد خام و پیشرفت‌های تکنولوژیکی که سبب صرفه‌جویی در مصرف منابع می‌شود، تجارت دریابرد سرانه را در سطح فعلی و حدود ۱/۴ تن به ازای هر نفر نگه خواهد داشت.

در آن صورت میزان محموله‌ها در سال ۲۰۶۵ فقط حدود ۱۴ میلیارد تن خواهد بود که در مقایسه با میزان فعلی، ۴۰ درصد افزایش نشان می‌دهد. به نظر می‌رسد میزان تجارت دریابرد حدود ۲۰ میلیارد مفروضاتی است که منجر به میزان ۳۰ میلیارد تنی می‌شود.

آیا ابرچرخه‌های دیگر برای صنعت کشتیرانی در بازه زمانی ۲۰۱۷ تا ۲۰۶۷ وجود خواهد داشت؟

چرخه طولانی کشتیرانی ۲۰ تا ۳۰ ساله در ۵۰ سال گذشته با مدنظر قرار دادن عوامل عرضه و تقاضا وجود داشته است که این سؤال را در ذهن متبادر می‌کند:

بیشتری رشد می‌کنند. از چشم‌انداز کشتیرانی این موضوع مخلوط بسیار متفاوتی است، کشورهای کوچک بسیار، بنادر زیاد و احتمالاً پویایی تجاری بسیار متفاوت.

این امر حاکی از آن است که تجارت غرب-شرق محور بر جهان امروزی غالب است و در ۵۰ سال آینده در ماتریس تجاری وسیع‌تری ادغام خواهد شد.

میزان تجارت دریابرد در سال ۲۰۶۷ چه میزان خواهد بود؟

برآورد میزان تجارت دریابرد در سال ۲۰۶۷ بسیار سخت و پیچیده است و به پارامترهای زیادی بستگی دارد، تجارت دریابرد در سال ۲۰۶۵ به چه سطحی خواهد رسید؟ سناریوهای مرتبط با تجارت دریابرد این سوال بنیادین را از منظرهای مختلفی بررسی می‌کنند.

در ۵۰ سال گذشته، تناژ محموله‌های حمل شده به ازای هر نفر از ۰/۵ تن در سال ۱۹۶۵ به ۱/۳۴ تن در سال ۲۰۱۵ افزایش یافته است. اما در سال ۲۰۱۵ واردات کشورهای عضو OECD به طور متوسط چهار تن به ازای هر نفر بود، در حالی که این میزان برای کشورهای غیرعضو، ۰/۴ تن بوده است.

در عصر ارتباطات جهانی امروزی، آرمان‌های رشد، عظیم هستند و سناریوی اول بر این فرض استوار است که تا سال ۲۰۶۷، میزان



رشد تجارت جهانی هزینه حمل و نقل دریایی را افزایش داد

افزایش بیشتری هم روبه‌رو شود. به گزارش روزنامه دنیای اقتصاد، این در حالی است که ۹۰ درصد کالاهای تولید شده در جهان از طریق این کانتینرها و راه آبی حمل‌ونقل می‌شوند. در همین حال «شاخص ترابری دریایی هارپکس» که میزان جابه‌جایی کانتینرها را در طول هفته ردیابی می‌کند، حاکی از افزایش ۴۰ درصدی بهای حمل‌ونقل در ۴۳۹ نقطه جهان است؛ این در حالی است که به گفته کارشناسان این حوزه، زمان انجام سفارش کانتینر در برخی از موارد به بیش از یک ماه افزایش یافته که این موضوع موجب عدم در دسترس بودن کانتینرهای مورد تقاضا به اندازه کافی شده است. همچنین مسئله افزایش قیمت حمل‌ونقل کانتینر و ناکافی بودن آن در برخی از نقاط جهان منجر به ورشکستگی شرکت‌های ترابری شده است. در حال حاضر برخی از تحلیلگران بازار بر این باور هستند که افزایش حمل‌ونقل دریایی اگرچه ناملایمت‌هایی را به همراه داشته، اما این قضیه می‌تواند به بهبود تجارت جهانی که سال‌ها با روند کند روبه‌رو شده کمک کند. براساس این گزارش، یکی از عوامل کاهش کانتینر به افزایش تجارت جهانی نسبت داده می‌شود.

تحلیلگران بازار معتقد هستند که افزایش تجارت جهانی موجب کمبود کانتینر و افزایش قیمت حمل‌ونقل دریایی شده است. به گزارش پایگاه خبری سی.ان.بی.سی، هزینه حمل‌ونقل کانتینرها از راه دریا در سال جاری میلادی به بیشترین رقم از اکتبر سال ۲۰۱۵ میلادی به بعد رسیده است و انتظار می‌رود این روند در سال ۲۰۱۷ میلادی با

طرح احیای تالاب انزلی

دانش‌بنیان فوق‌الذکر در نظر دارد در حین لایروبی تالاب انزلی در سطح ۲۰ هزار کیلومترمربع، سه جزیره در وسط تالاب ایجاد کند که قطعاً جاذبه‌های توریستی فراوانی خواهد داشت.

۵- شیلات گیلان در مقطعی از زمان تصمیم می‌گیرد از ماهی فیتوفاگ خریداری شده از شوروی سابق و انتقال آن به تالاب انزلی برای کاهش حجم آزولا استفاده کند؛ ولی این دسته از ماهیان علف‌خوار ظرف مدت ۶ ماه به وزن هر یک سه کیلوگرم می‌رسند که به راحتی در تور صیادان تالاب گیر کرده و نهایتاً در بازار ماهی‌فروش‌های انزلی به فروش می‌رسند.

نی‌کنی، قطع و بسته‌بندی آزولا و لایروب ویژه تالاب انزلی بخشی از سوابق متخصصان منتخب برای اجرای طرح می‌باشد.

۳- لایروبی و احیای تالاب انزلی سه کار اصلی دارد که عبارتند از:

اول- ریشه‌کن کردن نی‌ها و مصرف نی‌های موجود در صنایع مرتبط

دوم- جمع‌آوری گیاه آزولا و مصرف آن در صنایع غذایی

سوم- لایروبی مکشی و کاتر بدون آن که نیاز باشد مواد لایروبی به دریا منتقل شود

۴- مدت احیای تالاب بین ۵ تا ۷ سال طول خواهد کشید و بعد از آن نگهداری سالیانه مستمر و محدود خواهد شد. شرکت

یک شرکت دانش‌بنیان طرحی را برای احیای تالاب انزلی به سازمان حفاظت محیط زیست ارائه کرده است. نوشتار ذیل گزارش شرکت مزبور به کمیسیون انرژی و محیط زیست کمیته ایرانی ICC همراه درخواست راهنمایی از این کمیسیون است:

۱- طرح لایروبی تالاب انزلی به وسیله این شرکت دانش‌بنیان چهار سال پیش تهیه شده و به سازمان محیط زیست ارائه می‌شود.

۲- شرکت فوق‌الذکر قصد دارد از متخصصان با تجربه در اجرای طرح استفاده کند. لایروبی جزیره هرمز، اسکله سیلوی بندر امام خمینی، کانال خورموسی و همچنین طراحی و ساخت دستگاه‌های

- ۶- یکی از مسایل مهم لایروبی تالاب انزلی این است که اداره کل بنادر و دریانوردی انزلی اجازه نمی‌دهد مواد لایروبی استخراج شده از تالاب به دریا برده شده و در آنجا تخلیه شود؛ زیرا معتقد است که این مواد با امواج آب دریا مجدداً به محوطه بندر انزلی برمی‌گردد.
- ۷- تأخیر در عملیات احیای تالاب انزلی، باعث می‌شود در سال گذشته به «جهاد سازندگی» مأموریت دهند قدری از رودخانه‌های انتهایی تالاب انزلی را لایروبی کند.
- این عمل جهاد سازندگی باعث شده است عمق رودخانه‌های فوق زیادت‌تر از عمق تالاب شود و خروج آب از تالاب سریع‌تر اتفاق افتاده
- است و قطعاً خیلی زود (پایان سال ۱۳۹۶) تالاب انزلی شروع به خشک شدن خواهد کرد.
- ۸- ساخت دستگاه‌های «نی‌زنی»، «آزولاکن» و لایروب‌های خاص تالاب انزلی به تعداد حداقل ۲۰ دستگاه لایروب بین ۲۵۰ تا ۳۰۰ میلیارد تومان بودجه نیاز دارد. قطعاً هزینه‌های عملیاتی و نقشه‌برداری و تجهیز کارگاه نیز به این رقم اضافه خواهد شد.
- ۹- پیشنهاد شرکت متقاضی اجرای طرح این است که تمامی تجهیزات مورد نیاز مستقیماً به وسیله کارفرما خریداری شود و در مالکیت وی باقی بماند یعنی وجهی بابت ساخت، طراحی و بهره‌برداری از تجهیزات به این شرکت پرداخت
- نشود. لیکن هزینه‌های عملیاتی و مدیریتی اجرای پروژه تأمین شود.
- ۱۰- موضوع دیگری که مطرح می‌باشد این است که عملیات احیای تالاب انزلی باعث شود سواحل تالاب و جزایر وسط آن جاذبه‌های توریستی و گردشگری پیدا کند. لذا به محض موفقیت صاحبان گوناگونی پیدا خواهد کرد و احتمالاً اختلاف نظر بر سر منافع پیش خواهد آمد. لذا پیشنهاد دارد فهرست ذی‌نفعان طرح تهیه شده و از هم‌اکنون از آنها خواسته شود به میزان مدنظر خود در شرکت سهامی عام یا خاص جدیدالتأسیس سهم داشته باشند تا ادامه کار احیای تالاب انزلی تضمین شود.
- ۱۱- به نظر شرکت پیشنهاد دهنده، بهتر است قدری صحنه را کلان‌تر دیده و احیای دریاچه ارومیه، هورهای شادگان و غیره نیز در موضوع این شرکت سهامی عام یا سهامی خاص دیده شود تا از سرمایه‌گذاری‌های به عمل آمده در تالاب انزلی، بتوان در سایر دریاچه‌ها و هورهای دیگر کشور نیز استفاده و حتی نسبت به صدور خدمات به خارج اقدام کرد.
- ۱۲- میزان اشتغالی که طرح احیای لایروب انزلی و سپس دیگر مناطق فوق‌الذکر ایجاد خواهد کرد بسیار چشم‌گیر است، ضمن آن که از خطرات بعدی ریزگردهای مشابه خوزستان در دیگر نقاط کشور جلوگیری می‌شود.





تأکید "اتحادیه جهانی حفاظت از طبیعت" بر حفاظت از قطب شمال

اتحادیه جهانی حفاظت از طبیعت، اقیانوس منجمد شمالی در شمال‌ترین نقطه از کره زمین با وسعت ۱۴ میلیون کیلومترمربع است و زیستگاه جاندارانی به حساب می‌آید که در هیچ جای جهان وجود ندارند. هر چند تغییرات اقلیمی تهدید جدی برای منطقه قطب شمال به حساب می‌آید. در همین رابطه ذوب سریع پهنه‌های یخ در این منطقه، شرایط را برای رفت‌وآمد کشتی‌ها، توسعه ماهیگیری صنعتی و حفاری‌های نفتی فراهم ساخته است. این تغییرات ضرورت بهبود درک، شناخت و حفاظت مؤثر از این منطقه را افزایش داده است.

در اقیانوس منجمد شمالی اشاره شده که حفاظت از آنها ضروری است. اقیانوس منجمد شمالی نقش حیاتی در شکل‌گیری آب‌وهوای جهانی بازی می‌کند و میزبان طیف گسترده‌ای از گونه‌هاست که بسیاری از آنها در معرض خطر انقراض قرار دارند. "کارل گوستاف لوندین" مدیر برنامه جهانی دریایی و قطبی اتحادیه جهانی حفاظت از طبیعت گفت: کنوانسیون میراث جهانی از امکانات و توانایی‌های عظیمی برای افزایش شناسایی جهانی و حفظ استثنایی‌ترین زیستگاه‌های منطقه برخوردار است. به گزارش سایت اطلاع رسانی

اتحادیه جهانی حفاظت از طبیعت (IUCN) در گزارشی بر ضرورت حفاظت از قطب شمال در برابر حرکت کشتی‌ها تأکید کرد. به گزارش ایسنا، در بررسی اتحادیه جهانی حفاظت از طبیعت تأکید شده با توجه به اینکه ذوب شدن پهنه‌های یخ امکان راه‌یابی به برخی از مناطق قطب شمال را که پیش‌تر غیرقابل دسترس بوده برای انجام فعالیت‌هایی همچون حمل‌ونقل دریایی و استخراج نفت تسهیل کرده، این موضوع حفاظت جدی و فوری از اقیانوس منجمد شمالی را تشدید کرده است. در گزارش این اتحادیه به هفت منطقه دریایی حائز اهمیت جهان

ایران در میان قدرتمندترین اقتصادی‌های جهان تا سال ۲۰۵۰

تا سال ۲۰۵۰ جهان احتمالاً از آنچه که امروز مشاهده می‌شود، تغییر چشمگیری پیدا خواهد کرد و چشم‌انداز اقتصادی و مالی جهانی از این نظر مستثنی نخواهد بود. به گزارش ایسنا، شرکت پرایس واتر هائوس کوپرز در گزارشی به بررسی اقتصادهای جهان پرداخته که تا ۳۲ سال آینده بزرگترین و قدرتمندترین اقتصادهای جهان خواهند بود. این گزارش با عنوان: "نظم

اقتصادی جهانی تا سال ۲۰۵۰ چگونه تغییر خواهد کرد؟" ۳۲ کشور را بر اساس تولید ناخالص داخلی مورد پیش‌بینی آنها از نظر برابری قدرت خرید رتبه‌بندی کرده است. برابری قدرت خرید از سوی اقتصاددان‌های کلان برای تعیین بهره‌وری اقتصادی و استانداردهای زندگی در میان کشورها در یک دوره مشخص مورد استفاده قرار می‌گیرد. به استثنای آمریکا، بسیاری از

قدرت‌های اقتصادی کنونی جهان مانند ژاپن و آلمان در رتبه‌بندی جهانی نزول خواهند کرد و کشورهایمانند هند و اندونزی که در حال حاضر اقتصادهای نوظهور به شمار می‌روند، جای آنها را می‌گیرند. پایگاه خبری بیزنس اینسایدر در گزارشی به بررسی قدرتمندترین اقتصادهای جهان بر مبنای رتبه‌بندی پرایس واتر هائوس کوپرز پرداخته است که عبارتند از:

- ۱- چین: ۵۸/۴۹۹ تریلیون دلار
- ۲- هند: ۴۴/۱۲۸ تریلیون دلار
- ۳- آمریکا: ۳۴/۱۰۲ تریلیون دلار
- ۴- اندونزی: ۱۰/۵۰۲ تریلیون دلار
- ۵- برزیل: ۷/۵۴۰ تریلیون دلار
- ۶- روسیه: ۷/۱۳۱ تریلیون دلار
- ۷- مکزیک: ۶/۸۶۳ تریلیون دلار
- ۸- ژاپن: ۶/۷۷۹ تریلیون دلار
- ۹- آلمان: ۶/۱۳۸ تریلیون دلار
- ۱۰- انگلیس: ۵/۳۶۹ تریلیون دلار
- ۱۱- ترکیه: ۵/۱۸۴ تریلیون دلار
- ۱۲- فرانسه: ۴/۷۰۵ تریلیون دلار
- ۱۳- عربستان سعودی: ۴/۶۹۴ تریلیون دلار

- ۱۴- نیجریه: ۴/۳۴۸ تریلیون دلار
- ۱۵- مصر: ۴/۳۳۳ تریلیون دلار
- ۱۶- پاکستان: ۴/۲۳۶ تریلیون دلار
- ۱۷- ایران: ۳/۹۰۰ تریلیون دلار
- ۱۸- کره جنوبی: ۳/۵۳۹ تریلیون دلار
- ۱۹- فیلیپین: ۳/۳۳۴ تریلیون دلار
- ۲۰- ویتنام: ۳/۱۷۶ تریلیون دلار
- ۲۱- ایتالیا: ۳/۱۱۵ تریلیون دلار
- ۲۲- کانادا: ۳/۱ تریلیون دلار
- ۲۳- بنگلادش: ۳/۰۶۴ تریلیون دلار
- ۲۴- مالزی: ۲/۸۱۵ تریلیون دلار
- ۲۵- تایلند: ۲/۷۸۲ تریلیون دلار
- ۲۶- اسپانیا: ۲/۷۳۲ تریلیون دلار
- ۲۷- آفریقای جنوبی: ۲/۵۷۰ تریلیون دلار
- ۲۸- استرالیا: ۲/۵۶۴ تریلیون دلار
- ۲۹- آرژانتین: ۲/۳۶۵ تریلیون دلار
- ۳۰- لهستان: ۲/۱۰۳ تریلیون دلار
- ۳۱- کلمبیا: ۲/۰۷۴ تریلیون دلار
- ۳۲- هلند: ۱/۴۹۶ تریلیون دلار



تازه‌ترین گزارش بانک جهانی از رتبه تجاری ایران



ارزیابی فیزیکی می‌شوند و متوسط زمان بین ارائه و پذیرش گمرکی و اعلام ترخیص برای واردات جهت محموله‌هایی که بازرسی فیزیکی می‌شوند ۴ روز و محموله‌هایی که بازرسی فیزیکی نمی‌شوند ۳ روز اعلام شده است.

گزارش شاخص تجارت فرامرزی بانک جهانی به صورت سالانه در قالب بهبود فضای کسب‌وکار و شاخص عملکرد لجستیک دوسالانه منتشر می‌شود؛ این گزارش می‌افزاید؛ گمرک در ایران مسئول صدور مجوزهای ترخیص کالاهای صادراتی و وارداتی نیست و در این امر ۲۲ سازمان دخالت دارند.

عملکردی لجستیک (LPI) بانک جهانی در خصوص فرآیندهای گمرکی شاهد ناهماهنگی‌هایی هستیم؛ به نحوی که تعداد اسناد مورد نیاز واردات و صادرات براساس نتایج پرسش‌نامه لجستیک با شاخص بهبود فضای کسب‌وکار کاملاً متفاوت بوده و تعداد اسناد مورد نیاز جهت ترخیص کالا ۶ فرم و تعداد اسناد مورد نیاز جهت صدور کالا ۵ فرم ذکر گردیده است؛ در صورتی که در گزارش **Doing Business** برای واردات ۱۱ سند و جهت صادرات ۹ سند ذکر شده است.

همچنین زمان اعلام شده جهت انجام تشریفات گمرکی براساس نتایج پرسش‌نامه لجستیک داخلی (LPI) با شاخص تجارت فرامرزی متفاوت بوده و در این گزارش آمده است؛ تنها ۳۹ درصد از محموله‌ها

به گزارش خبرگزاری اقتصاد ایران، به نقل از گمرک ایران، بانک جهانی در تازه‌ترین گزارش خود اعلام کرد: شاخص تجارت فرامرزی ایران در سال ۲۰۱۷ بهبود یافته است؛ در واقع این موضوع در آخرین گزارش بانک جهانی در خصوص بهبود فضای کسب‌وکار عنوان گردیده که بر اساس ۱۰ شاخص کوچک‌تر بررسی شده است و یکی از آنها به شاخص تجارت فرامرزی اختصاص دارد.

در بخشی از این گزارش آمده است: کشور جمهوری اسلامی ایران، روند صادرات و واردات را با بهبود و گسترش خدمات ارائه شده از طریق پنجره واحد تجاری، آسان‌تر ساخته است؛ ضمن اینکه تازه‌ترین گزارش بانک جهانی در خصوص شاخص عملکرد لجستیک هم نشان می‌دهد، رتبه ایران در این شاخص بین‌المللی ۲۳ پله صعود کرده است. این نخستین باری است که روند نزولی رتبه ایران در رتبه‌بندی لجستیک کشور متوقف شده و شاهد صعود قابل توجهی در بهبود عملکرد لجستیکی ایران هستیم.

با توجه به اینکه ایران در زیر شاخص کارایی فرآیندهای ترخیص کالا شامل سرعت، سادگی و قابل پیش‌بینی بودن تشریفات اداری مثل فرآیندهای گمرکی، ۲۳ پله صعود داشته، می‌تواند نشانگر موفقیت‌آمیز بودن اجرای پنجره واحد تجاری باشد؛ با این حال در گزارش بهبود فضای کسب‌وکار (Doing Business) و شاخص





شیوه صحیح اخراج یک کارمند

بنابراین قبل از اینکه تصمیم جدی بگیرید، به کارمندان نشان دهید که جایی از کارش ایراد دارد و باید آن را درست کند؛ اگر نتوانست تغییری در این زمینه ایجاد کند، آنگاه در مورد اخراج شدنش تصمیم بگیرید.

۲- در رابطه با تصمیمی که گرفته‌اید خصوصی حرف بزنید و مؤدبانه رفتار کنید
هرگز نباید فردی را جلوی چشم

زیرا موفقیت نشان‌دهنده محبوبیت نیست. در ادامه این مقاله ۵ مورد آورده شده است که به شما در این زمینه کمک می‌کند.

۱- به او پیش‌زمینه بدهید
لازم است کارمند شما در مورد موضوع اخراجش یک پیش‌زمینه داشته باشد و مطمئن باشید کارمندان نیز بابت شانس‌های که به او داده‌اید، از شما قدردانی می‌کنند.

راه‌های درست و غلط بسیاری برای انجام این کار وجود دارد؛ در واقع نحوه انجام این کار شما را به عنوان فردی که رهبری عده‌ای از مردم را بر عهده دارید به بقیه کارمندان معرفی می‌کند. با اینکه بسیاری از مدیران بزرگ و موفق برای اخراج کارمندان از راه درست اقدام نمی‌کنند، شما سعی کنید که این کار را به طور صحیح انجام دهید،

اخراج یک کارمند باید از طریق راه و رسم درست و به صورت مؤدبانه و خصوصی انجام شود تا کارمند از لحاظ روحی آسیب کمتری ببیند و بتواند خودش را با شرایط جدید وفق دهد.

به گزارش خبرگزاری اقتصاد ایران، گاهی اوقات مدیران یک شرکت مجبور می‌شوند بنا به هر دلیلی کارمند خود را اخراج کنند.



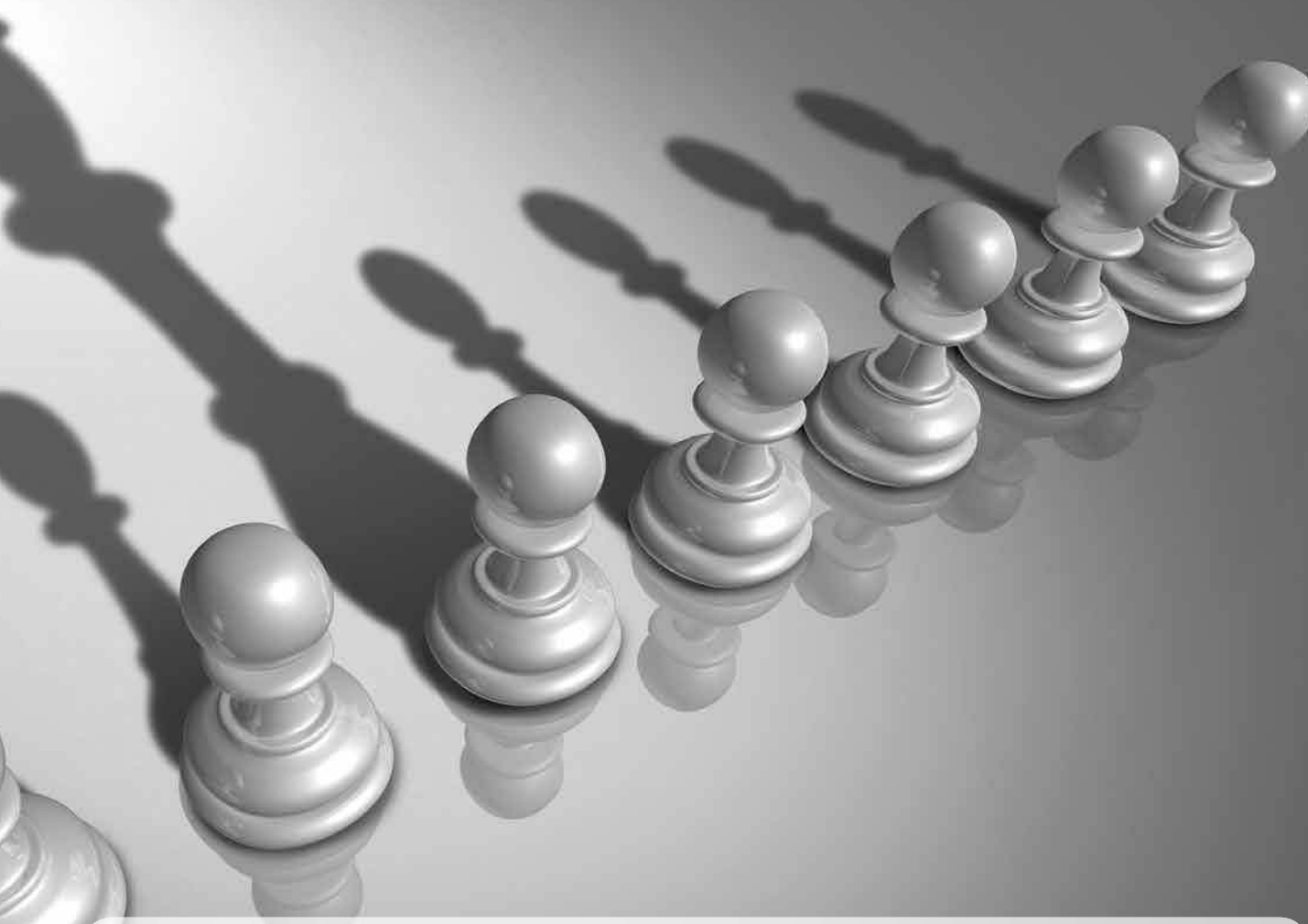
۴- با او روراست و مهربان باشید وقتی آن فردی که قرار است اخراج شود در مورد چرایی انجام این کار از شما می‌پرسد؛ باید صادقانه و مؤدبانه علت را برای او توضیح دهید. در طول این مدت باید آرامش خود را حفظ کنید و فرد را متهم نکنید. به یاد داشته باشید که آن شخص هرگز نباید احساس کند به او حمله شده است.

می‌کنند؛ اما اگر به بهانه دیگری می‌خواهید کارمند خود را اخراج کنید، باید تا جای ممکن به او کمک کنید تا بتواند جایگاه خودش را پیدا کند. این حداقل کاری است که شما می‌توانید برای او انجام دهید و قطعاً بقیه کارمندان نیز از این موضوع مطلع می‌شوند و احترام بیشتری برای شما قائل خواهند شد.

کنید و موضوع را همراه با توضیحات و دلیل انجام این کار به او بگویید، سپس او را کمی تنها بگذارید تا بتواند قبل از اینکه پیش همکارانش برگردد، شرایط جدید را در ذهنش جا بیندازد. **۳- به او پیشنهاد کمک بدهید** زمانی که شخصی را اخراج می‌کنید، در واقع او را در شرایط بلا تکلیفی قرار می‌دهید. اگر اخراج شدن وی دلیلی دارد، داستان فرق

دیگر همکارانش تحقیر کنید و زمانی که پشت میزش مشغول کار است، این موضوع را با او مطرح نکنید؛ حتی جلوی دیگر کارمندان نیز از او نخواهید که وارد اتاق شما شود، زیرا افراد معمولاً نمی‌توانند در این شرایط خونسردی خودشان را حفظ کنند. در عوض به همراه وی به یک مکان خلوت بروید یا حتی او را برای صرف قهوه به بیرون از شرکت دعوت

اگر به طور تصادفی و غیرمنتظره مدیر شدید



بعضی افراد از ابتدا به عنوان مدیر تربیت می‌شوند و سپس بر مسند مدیریت تکیه می‌زنند. برخی دیگر سلسله مراتب کاری را طی می‌کنند و به مقام مدیری می‌رسند و هستند کسانی که بنا به نیاز فوری شرکت و به صورت کاملاً ناگهانی و گاه ناخواسته

به‌عنوان مدیر منصوب می‌شوند که در این حالت به فردی دست‌وپا بسته و شوکه شده در کارزار سخت مدیریت تبدیل می‌شوند. تمام صنایع و شرکت‌ها و سازمان‌ها به مدیر نیاز دارند و گاه پیدا کردن مدیران لایق و کاربلد آنچنان سخت و پیچیده می‌شود که

مالکان و تصمیم‌گیران شرکتی را وادار می‌سازد تا از بسیاری از آرمان‌ها و اولویت‌هایشان صرف‌نظر کنند.

در چنین شرایطی است که مدیران تازه‌کار و بی‌تجربه خود را با کوله‌باری از مشکلات و ابهامات روبه‌رو می‌بینند که مقابله با آنها

امری بسیار دشوار و طاقت‌فرسا خواهد بود. در چنین شرایطی، رعایت پاره‌ای اصول و پیاده کردن توصیه‌هایی چند می‌تواند مدیران تصادفی را قادر سازد به تدریج بر اوضاع مسلط شوند و مشکلات موجود را از سر راه بردارند. در ادامه به چند مورد از کارهایی که



مدیران تصادفی باید انجام دهند اشاره شده است.

۱- برای درک کامل کاری که در حال مدیریت کردنش هستید وقت بگذارید. هیچ چیز بدتر از این نیست که مدیری در مجموعه‌ای فعالیت کند که نداند در آنجا چه کاری انجام می‌شود و کارها چگونه انجام می‌شوند. افراد تحت رهبری چنین مدیری هیچ‌گاه او را جدی نخواهند گرفت و حتی ممکن است از بی‌اطلاعی او نسبت به اوضاع سوءاستفاده کنند. بنابراین در هفته‌های اول فعالیت‌تان در مجموعه‌ای جدید و ناشناخته حتماً برای شناخت کامل ابعاد کارها و فعالیت‌ها وقت بگذارید و سعی کنید نسبت به مسائل و نحوه انجام شدن امور تسلط یابید.

۲- مهارت‌های مدیریت زمان‌تان را ارتقاء دهید. در منصب مدیریت آن چیزی که بیش از هر چیز دیگری برای شما اهمیت دارد زمان است. پس آن را به بهترین شکل ممکن مدیریت کنید. همیشه به یاد داشته باشید که مدیریت زمان برای یک مدیر با مدیریت زمان برای کارمندان معمولی متفاوت است، چرا که حجم کاری و مسئولیت‌های محوله به آنها کاملاً با هم فرق دارد. پس یاد بگیرید مثل یک مدیر زمان‌تان را مدیریت کنید.

۳- مهارت گوش کردن فعال را در خود تقویت کنید. کارمندان برای مدیر تازه‌واردی که به حرف‌های آنها گوش می‌کند و به آنها توجه دارد ارزش بیشتری قائل می‌شوند. پس وقتی کارکنان به شما مراجعه کردند با روحیه‌ای باز و گوش شنوا به اظهار نظرهای آنها توجه کنید.

۴- یاد بگیرید چگونه به کارکنان‌تان انگیزه بدهید و آنها را رهبری کنید. باید این واقعیت را پذیرفت که افراد عادی اغلب نمی‌دانند و نمی‌توانند کارکنان را به شکلی حرفه‌ای رهبری کنند و به آنها انگیزه دهند اما باید این

کار را یاد بگیرند، چرا که مدیری که نتواند به افرادی انگیزه دهد و رهبری‌شان کند اصلاً مدیر نیست.

۵- به خودآموزی و افزایش دانسته‌های خود ادامه دهید. مدیران موفق هیچ‌گاه فرآیند یادگیری و پیشرفت خود را متوقف نمی‌کنند. پس اگر شما بنا به اتفاق یا اجبار به مدیریت شرکتی رسیدید، به طور پیوسته یادگیری و خودآموزی داشته باشید.

۶- خودتان را در اتاق‌تان محصور نکنید. مدیران تصادفی به شدت از حضور فعال در جمع کارکنان هراس دارند چرا که خود را فاقد اعتمادبه‌نفس کافی می‌دانند در حالی که زندانی کردن خود در اتاق کار نه تنها مانعی بر سر راه بهبود اعتمادبه‌نفس مدیران تصادفی است بلکه کارکنان را نیز نسبت به توانایی‌های مدیرشان دچار تردید می‌سازد. بنابراین بهتر است با شجاعت تمام در محیط شرکت و در میان کارکنان حضور یابید تا هم در برابر کارکنان باشکوه جلوه کنید و هم به تدریج اعتمادبه‌نفس لازم برای یک مدیر را به دست آورید.

۷- وانمود نکنید که همه چیز را می‌دانید. بعضی از مدیران تصادفی که قاعدتاً اطلاع چندانی از چند و چون قضایا ندارند ترجیح می‌دهند، به گونه‌ای وانمود کنند که گویا از همه چیز خبر دارند و همه چیز را می‌دانند، در حالی که چنین نیست و این ناشیگری به قیمت تداوم یافتن ناآگاهی آنها و عدم اطلاع‌رسانی کارکنان به آنها تمام خواهد شد. پس به یاد داشته باشید که کارکنان هیچ تمایلی به اطلاع‌رسانی به مدیری که به نظر می‌رسد همه چیز را می‌داند ندارند.

۸- اعتبار موفقیت‌های به دست آمده را فقط متعلق به خود ندانید. هر موفقیت و دستاوردی که توسط یک تیم کسب می‌شود حاصل تلاش تمام اعضای تیم و نه فقط رهبر آن

است. پس اگر تیم یا شرکت تحت مدیریت شما به موفقیتی دست پیدا کرد، تمام اعتبار آن را به خود نسبت ندهید و بدانید که کارکنان یک مجموعه از مدیری که همه موفقیت‌ها و نکات مثبت را به خود نسبت می‌دهد و در مقابل تقصیر کمبودها و نارسایی‌ها را به گردن افرادی می‌اندازد بدشان می‌آید.

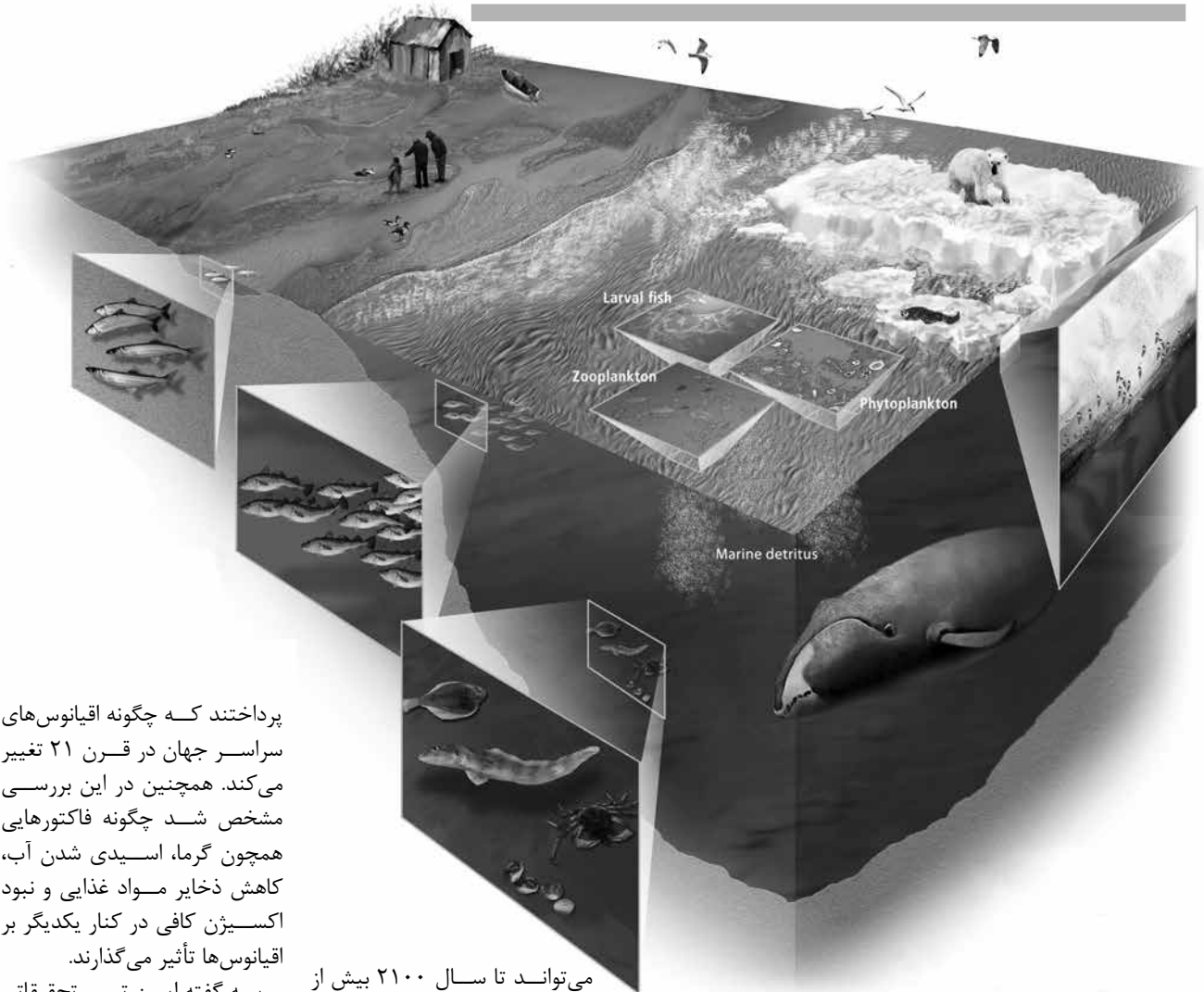
۹- انتظار نداشته باشید همه کارکنان‌تان بی‌نقص و عالی باشند. مدیران تصادفی به اشتباه فکر می‌کنند که همه کارمندان باید از هر گونه خطا و اشتباهی مبرا باشند در حالی که چنین برخورد ایده‌آل‌گرایانه‌ای به هیچ عنوان درست نیست و در هر فعالیت و پروژه‌ای نکات مثبت و منفی وجود دارد.

۱۰- یاد بگیرید چگونه می‌توان و باید تفویض اختیار کرد. مدیران تصادفی فکر می‌کنند که تمام تصمیمات و فعالیت‌ها را خودشان باید انجام دهند و نباید انجام این کارها را از دیگران بخواهند، در حالی که این کار نتیجه‌ای غیر از شلوغ شدن سر مدیر و کاهش بهره‌وری او نخواهد داشت. بنابراین از طریق شناسایی پتانسیل‌ها و توانمندی‌های کارکنان‌تان یاد بگیرید که چه کارهایی را می‌توانید و باید به آنها بسپارید.

به هر حال حتی اگر به طور تصادفی و ناگهانی به مقام مدیریت یک شرکت یا رهبری یک تیم کاری برگزیده شده‌اید و از قبل خود را آماده و مهیای این آزمون سخت نکرده‌اید، می‌توانید با عملی کردن توصیه‌های ذکر شده و اقدامات هدفمند و آگاهانه خیلی زود از قالب یک مدیر ناشی و تصادفی به یک مدیر حرفه‌ای و کاربلد تبدیل شوید.

منبع: روزنامه دنیای اقتصاد
نویسنده: مت کرومری
مترجم: سیدحسین علوی
لنگرودی

تغییرات اقیانوس‌ها در قرن ۲۱



پرداختند که چگونه اقیانوس‌های سراسر جهان در قرن ۲۱ تغییر می‌کند. همچنین در این بررسی مشخص شد چگونه فاکتورهایی همچون گرما، اسیدی شدن آب، کاهش ذخایر مواد غذایی و نبود اکسیژن کافی در کنار یکدیگر بر اقیانوس‌ها تأثیر می‌گذارند.

به گفته این تیم تحقیقاتی بین‌المللی آینده‌ای که برای مناطق عمیق اقیانوس‌ها تصور می‌شود شفاف و روشن نیست.

پیش‌بینی می‌شود تا سال ۲۱۰۰ وضعیت اقیانوس‌ها به شدت تغییر کند. گرم شدن اقیانوس‌ها به کاهش انباشت اکسیژن منجر می‌شود. علاوه بر این، افزایش سطح دی‌اکسیدکربن باعث اسیدی‌تر شدن آب اقیانوس می‌شود. میزان مواد ارگانیک تا این سال در عمق اقیانوس‌ها کاهش پیدا کرده و مواد غذایی کمتری در دسترس گونه‌های جانوری خواهد بود.

می‌تواند تا سال ۲۱۰۰ بیش از ۵۵ درصد کاهش یابد؛ در نتیجه این وضعیت، گونه‌های جانوری و میکروب‌های موجود در این قسمت با کمبود ذخایر غذایی روبه‌رو شده، دمای آب اقیانوس و سطح اکسیژن تغییر می‌کند.

محققان همچنین تأکید کردند این وضعیت با عملیات استخراج نفت و گاز، رها کردن زباله و صید ماهی تشدید می‌شود.

در این بررسی گروهی از محققان بین‌المللی از ۲۰ مؤسسه تحقیقاتی با مطالعه روی مدل‌های آب‌وهوایی به ارزیابی این موضوع

آینده عمق اقیانوس‌ها و موجوداتی که در آن قسمت‌ها زندگی می‌کنند به دلیل کمبود ذخایر غذایی و تغییر دما با شرایط نگران‌کننده‌ای روبه‌رو هستند. این در حالی است که عمق اقیانوس‌ها محل مناسبی برای زیست گونه‌های جانوری است و همچنین در حفظ صنعت شیلات و حذف دی‌اکسیدکربن از اتمسفر نقش حیاتی دارد.

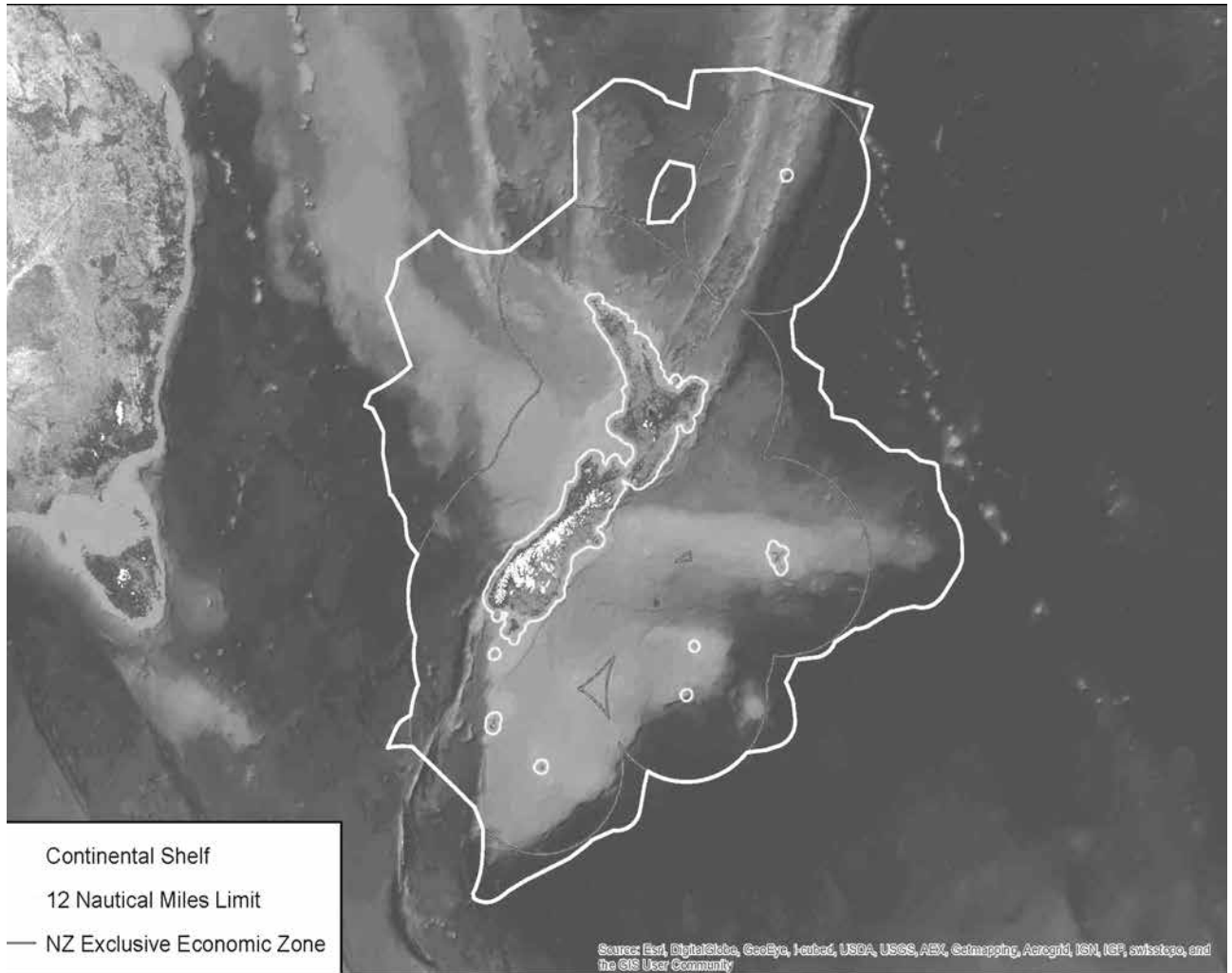
هر چند محققان در یک بررسی جدید دریافتند ذخایر غذایی در عمیق‌ترین بخش‌های اقیانوس‌ها

گروهی از محققان بین‌المللی هشدار دادند در آینده عمق اقیانوس‌ها و موجوداتی که در آن قسمت‌ها زندگی می‌کنند با شرایط نگران‌کننده‌ای روبه‌رو هستند.

محققان در یک طرح مطالعاتی جدید تأثیرات منفی تغییرات اقلیمی، فعالیت‌های انسان، اسیدی شدن و نبود اکسیژن کافی روی اقیانوس‌ها و موجوداتی را که در آن زیست دارند، بررسی کردند.

به گزارش مارین تایمز، روزنامه گاردین گزارش داد که گروهی از محققان بین‌المللی هشدار دادند در

هشتمین قاره جهان کشف شد



قاره‌ها نیست؛ قاره‌ای که این گونه زیر آب رفته اما همچنان یکپارچه می‌باشد و قطعه قطعه نشده است، برای شناخت پیوستگی یا گسستگی پوسته قاره‌ها مفید است. هیچ نهاد مرجع بین‌المللی برای شناسایی رسمی قاره‌ها وجود ندارد، اما شاید گذر زمان و تحقیقات بیشتر به این قاره هشتم آنقدر وزن و اعتبار بدهد که نویسندگان کتاب‌های درسی را به تغییر تعداد قاره‌ها متقاعد کند.

اما دانشمندان برای قاره دانستن یک سرزمین، معیارهایی مانند بلندتر بودن از محیط اطراف، محدوده کاملاً مشخص تمایز زمین‌شناختی و پوسته‌ای ضخیم‌تر از کف اقیانوس را در نظر می‌گیرند و این قاره جدید تمام مشخصات مذکور را دارد.

پژوهشگرانی که این تحقیق را انجام داده‌اند، می‌گویند قرار دادن زیلندیا در زمره قاره‌های جهان فقط اضافه شدن یک نام به فهرست

و فقط دو قطعه زمین بزرگ، دو جزیره شمالی و جنوبی نیوزیلند و مجمع‌الجزایر کالدونیای نو از آب بیرون هستند.

محققان دانشگاه‌های کالدونیا، استرالیا و نیوزیلند می‌گویند: در اقیانوس آرام جنوبی، فقط قله کوه‌ها و چند جزیره کوچک از آب بیرون هستند که آن قله‌ها نیوزیلند و آن جزایر، مجمع‌الجزایر کالدونیای نو هستند.

گرچه قاره جدید زیر آب است،

تحقیقات و گردآوری اطلاعات دانشمندان در دو دهه اخیر از وجود قطعه زمین پهناوری با تمام ویژگی‌های یک قاره نشان دارد که تقریباً تمامی آن زیر آب است.

به گزارش ایرنا، بر اساس این تحقیق که در نشریه انجمن جغرافی آمریکا منتشر شد، قاره "زیلندیا" پنج میلیون کیلومترمربع وسعت دارد که تقریباً دو سوم مساحت قاره مجاور آن یعنی استرالیا است. ۹۴ درصد این قاره زیر آب است



نخستین بندر برای آزمایش قایق‌های بدون فرمانده

دست تهیه خود را به این سایت برده‌اند و آزمایش می‌کنند. در این بین، شرکت نروژی Kongsberg Seatex که سال قبل نخستین نمونه ربات آبروی ماری شکل خود را ارائه داده بود، اکنون با نوع پیشرفته و بی‌سیم آن به سایت می‌آید تا آزمایش‌های زیر آبی خود را انجام دهد. همچنین رولزرویس که برنامه‌ای برای ارائه یک قایق بدون فرمانده تا سال ۲۰۲۰ دارد، مشغول تست سایت هدایت از راه دور خود با توانایی هدایت از فاصله ۲۴۰ کیلومتری است. این سایت نخستین از نوع خود در دنیا است و برآورد می‌شود نروژ را در حوزه ربات‌های آبی، به رتبه نخست جهان بیاورد.

بخش رباتیک دریانوردی گذاشته‌اند تا بتوانند دستاوردهای رباتیک و هدایتی خود را در آن آزمایش کنند. این مکان که از ترافیک دریایی کمی برخوردار است، برای آزمون‌ها امن تشخیص داده شده است و در صورت بروز اشکال در هدایت شناورهای رباتیک، خطری برای مسیرهای تجاری و نظامی دریا ندارد. امکان آزمون رسمی در آب‌های واقعی، برای نخستین بار در جهان در این بندر به دست آمده و از چند ماه قبل که این سایت اعلام موجودیت کرده است، شرکت‌هایی مانند بخش دریایی رولزرویس، Kongsberg Seatex، مری‌تک و مری‌تایم روباتیک، محصولات در

از شناور و راه‌های آبی بود و هنوز هم هیچ روش حمل‌ونقل دیگری نمی‌تواند حجم کالاهایی که توسط کشتی جابه‌جا می‌شوند را تحت تأثیر قرار دهد. با وجود این، هنوز برای آزمون ربات‌های هدایت‌گر شناورها، محل‌های زیادی وجود ندارد و عملاً تنها جای دنیا که این امکان در آن فراهم است، شهر بندری Trondheim Fjord در نروژ است. مقامات دولتی این شهر به همراه گارد ساحلی و دانشگاه علم و صنعت نروژ و آکادمی علوم این کشور، مختصات بزرگی از آب‌های ساحلی این بندر را در اختیار شرکت‌ها، دانشگاه‌ها و دیگر مؤسسات و سازمان‌های فعال در

مقامات علمی و حکومتی نروژ، بخشی از یک بندر در این کشور را به عنوان نخستین سایت آزمایش قایق‌های رباتیک در جهان معرفی کردند. به گزارش مارین نیوز به نقل از Engaget، جاده‌ها و خیابان‌های بسیاری در نقاط مختلف جهان به محل آزمایش ربات‌های راننده و خودروهای خودران اختصاص یافته است و تعداد شرکت‌های بزرگ و کوچکی که در یکی از حوزه‌های این رشته مشغول به فعالیت هستند، به صدها شرکت افزایش یافته است اما در آب، شرایط همچنان بکر و دست‌نخورده باقی مانده است. نخستین روش سفرهای دور اما نسبتاً سریع برای انسان، استفاده



هواناوهای مسافربری، هواپیما یا قایق؟

این هواپیما است یا قایق؟ در واقع هر دو اینهاست، هواناوهای مسافربری فلای شیب ۲۶ میلیون یورویی می‌تواند هزار مسافر را حمل کند.

وقتی که یک نوع از سیستم حمل و نقل کافی نباشد، چرا با وسیله‌ای سفر نکنیم که بخشی از آن هواپیما، بخشی قایق و بخشی دیگر هواناو است.

دگرگونی آینده صنعت حمل و نقل با هواناوهای مسافربری

در تبلیغ‌ها از هواناوهای مسافربری به عنوان آینده سیستم حمل و نقل یاد می‌شود. فلای شیب با استفاده از فناوری روز بالاتر از سطح دریا حرکت می‌کند و می‌تواند به سرعت ۲۵۰ کیلومتر در ساعت برسد.

با اینکه هنوز در مراحل اولیه ساخت است، گروه مهندسان آلمانی ارائه‌دهنده این ایده می‌گویند که این وسیله قرار است که انقلابی در سفرهای دریایی به پا کرده و حتی مشکل دزدهای دریایی را حل کند.

شرکت سازنده هواناوهای مسافربری گفته است که کارکرد اولیه این وسیله ترکیبی آینده‌گون برای حمل و نقل بار از طریق دریا است، اما می‌توان از آن برای حمل و نقل تجاری مسافران و حتی به عنوان ناو تندرو گارد ساحلی هم استفاده کرد.

این وسیله می‌تواند بار را از طریق دریا با سرعت ۲۵۰ کیلومتر در ساعت جابه‌جا کند که این خیلی سریع‌تر از کشتی‌های باربری با حداکثر سرعت ۷۴ کیلومتر در ساعت است.

هواناوهای مسافربری ارزان‌تر از هواپیما و سریع‌تر از قایق

به گفته متخصصان پرواز در فلای شیب، هزینه متوسط جت‌های ای ۳۱۸ ایرباس که در خطوط هوایی انگلستان کار می‌کنند حدود ۵۰ میلیون یورو است. در مقام مقایسه، قیمت فلای شیب افا-۱۰۰ حدود ۲۶ میلیون یورو است. با توجه به طراحی آن، فلای شیب می‌تواند

حدود هزار مسافر حمل کند، اندازه کابین آن ۱۴۰ مترمربع است، حدود ۳۷ متر طول داشته و طول بال‌های آن ۴۰ متر است. این وسیله می‌تواند با ایجاد بالشتک هوایی زیر بال‌های دلتای معکوس، خود را به بالا برده و روی آب و خشکی معلق بماند.

هواناوهای مسافربری این کار را به وسیله پنکه‌های بزرگی که در وسط آن قرار گرفته انجام می‌دهند که باد شدیدی را به سمت پایین تولید می‌کنند.

فلای شیب می‌تواند با استفاده از سه خدمه هدایت شود و هر ساعت ۲۷۰ لیتر سوخت مصرف می‌کند؛ اما جت‌ها در یک ساعت ۳۳۰۰ لیتر سوخت مصرف می‌کنند.

دنیل شیندلر از مقر فلای شیب در نزدیکی فرایبورگ آلمان می‌گوید: "به جای ایجاد بالشتک هوایی ایستا در زیر بدنه و بال‌ها، فلای شیب با کمک گرفتن از فیزیک اثر زمین کار می‌کند. کشتی ما بر روی یک بالشتک هوایی پویا حرکت می‌کند که به وسیله تلمبه کردن هوا زیر

بال‌های دلتای معکوس، بدنه را از سطح زمین بلند می‌کند." "برای کمک کردن به پرواز، ما بالشتک هوایی موقتی ایجاد کردیم که به وسیله جریان هوای ملخ‌های ایجاد شده و به اتاقکی ناپیدا بین پوسته‌های کشتی می‌رود." "مصرف سوخت فلای شیب‌ها

نصف هواپیماهای توربوپراپ دوقلویی به اندازه این کشتی است. در ضمن ما از سوخت دیزلی و ازال پی جی (گاز مایع) سازگار با محیط زیست استفاده می‌کنیم."

"فناوری ما برای اولین بار در حال پر کردن خلعی است که بین حمل و نقل دریایی ارزان اما کند و حمل و نقل‌های هوایی سریع اما گران، وجود دارد."

به گفته فلای شیب، این وسیله کاربردهای زیادی برای بخش عمومی و دولتی دارد. از جمله مراقبت‌های نظامی، عملیات ضد دزدهای دریایی و استفاده به عنوان یک کشتی سریع.

منبع: فردا نما



اقیانوسی که دیگر منجمد نیست

امکان حدود ۱/۵ درجه سانتی‌گراد صحبت می‌کند؛ اما در عمل، جهان اکنون به سمت افزایش دمای ۲/۶ تا ۳/۱ درجه سانتی‌گرادی تا پایان قرن حاضر پیش می‌رود. محققان نوشتند، بر اساس ارزیابی‌های ما، اگر میزان گرمایش هوا زیر ۱/۵ درجه سانتی‌گراد بماند، احتمال بدون یخ شدن اقیانوس منجمد شمالی کمتر از یک در ۱۰۰ هزار است و این احتمال در صورت محدود ماندن میزان دمای هوای جهان به دو درجه سانتی‌گراد، حدود یک در سه است.

می‌دهد، همچنین موجب افزایش میزان گرم شدن هوای جهان می‌شود. محققان دانشگاه اکسپتر انگلیس در مقاله‌ای در مجله *Nature Climate Change*، احتمال از بین رفتن تقریباً کامل یخ اقیانوس منجمد شمالی را در صورت افزایش ۱/۵ و یا دو درجه سانتی‌گرادی دمای هوا را بررسی کردند. توافق‌نامه پاریس در زمینه تغییر اوضاع اقلیمی از ضرورت نگه داشتن میزان افزایش دمای هوای زمین زیر ۲ درجه سانتی‌گراد و در صورت

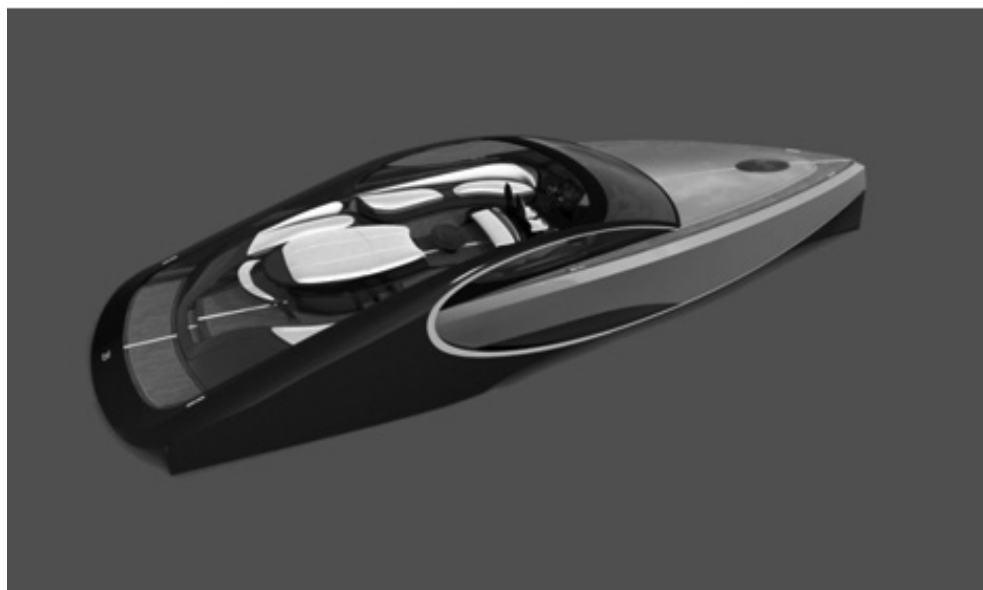
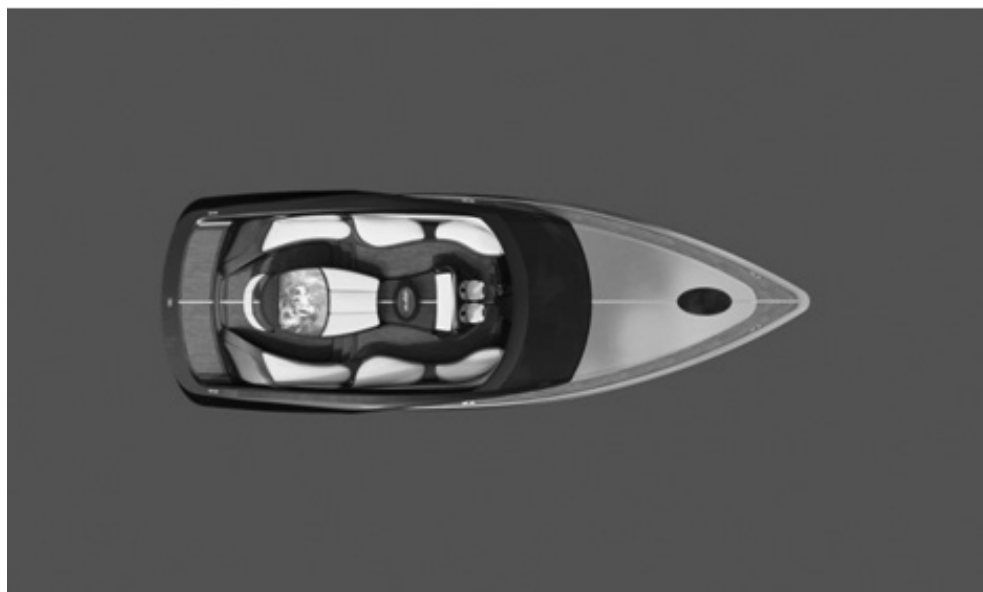
زمستان سال‌های ۱۹۶۱ و ۱۹۹۰، هشت تا ۱۰ درجه سانتی‌گراد بیشتر از متوسط دمای هوا بود. باور بر این است که چنین وضعیتی اثر قابل توجهی بر آب‌وهوای بیشتر نیمکره شمالی زمین دارد و شمار طوفان‌های خطرناک را افزایش می‌دهد. یک کارشناس برجسته هشدار داد که این افزایش دما می‌تواند تأثیر فاجعه‌باری بر آب‌وهوای زمین داشته باشد. از دست رفتن یخ دریا که بیشتر انرژی نور خورشید را بازتاب

دانشمندان هشدار دادند که حتی در صورت اقدام برای محدود نگه داشتن میزان افزایش دمای زمین تا دو درجه سلسیوس، احتمال ذوب شدن تمامی یخ‌های اقیانوس منجمد شمالی برای اولین بار در ۱۰۰ هزار سال اخیر وجود دارد. به گزارش مارین تایمز، روزنامه ایندپندنت نوشت: اقیانوس منجمد شمالی در دهه‌های اخیر در قیاس با سایر قسمت‌های جهان، افزایش دمای بسیار بیشتری را شاهد بوده است، به طوری که دمای هوای اسپیتسبرگن (در شمال نروژ) در



بوگاتی قایق لوکس شیرون را ساخت





شده است. مدیر طراحی فضای داخلی بوگاتی در این خصوص گفت: طراحی بوگاتی بسیار منحصربه‌فرد و اصیل است که از آن می‌توان برای محصولات زیادی بهره برد. هر چند استفاده از این طراحی برای یک قایق بزرگ ویژه به نظر می‌رسد. قیمت این قایق هنوز اعلام نشده است اما به نظر می‌رسد با قیمت ۱۰ دستگاه از شیرون برابری کند.

ابرقایق "Niniette 66" قدرتش را از یک موتور "MAN" V8 دریافت می‌کند که خروجی برابر ۱۲۰۰ اسب بخار دارد. البته این قایق در قدرت، تجمل و رفاه با شیرون رقابت خواهد کرد. در زیر عرشه قایق، فضای بزرگی برای نشستن و اتاق‌های زیبا و راحت با طراحی اصلی بوگاتی را خواهید دید. شومینه و محوطه آتش نیز در فضاهای مربوط به قایق ساخته

سازنده بوگاتی در همکاری با یک شرکت قایق‌سازی به نام "پالمر جانسون"، ابرقایقی با نام "بوگاتی Niniette 66" را ارائه کرده است. خودرویی که با الهام از شیرون لوکس ساخته شده است. این قایق در ۶۶ دستگاه و با ظاهر شیرون ساخته می‌شود و حال و هوای واقعی یک شیرون اصل را به مشتریانش ارائه خواهد کرد.

با یک قیمت ۲/۶ میلیون دلاری، بوگاتی شیرون در اختیار قشر خاصی از مرفهین و فوق ثروتمندان قرار می‌گیرد. اینک برای طرفداران این زیبا-متحرک، خبر جذاب دیگری در راه است. طرفداران بوگاتی می‌توانند روی آب نیز یک گونه مشابه خودروی زمینی خود را در اختیار داشته باشند. به گزارش گروه خودروی عصر ایران به نقل از "کارآنتنا"، شرکت



عاداتی که باعث از دست دادن شغل می شود



شاید متوجه نباشید، ولی یک سری کارهای روزمره غیرحرفه‌ای را انجام می‌دهید که امکان دارد موجب از دست دادن شغل شما شود. پیدا کردن شغل جدید می‌تواند کار بسیار طاقت‌فرسایی باشد. از نوشتن رزومه کاری پر بار و حرفه‌ای تا مصاحبه کاری، اتفاقات زیادی می‌تواند باعث شود که نتوانید آن کار مورد علاقه‌تان را به دست آورید.

برای جلوگیری از این اتفاق، متخصصان نکات مهمی را که نباید کارمند تازه‌واردشان انجام دهد، را مطرح کرده‌اند و رعایت این موارد می‌تواند از اخراج شدن کارمند جلوگیری کند.

نکات زیر، عاداتی هستند که از نظر متخصصان باید از آنها جلوگیری شود:

۱- شلخته بودن

اولین موردی که تأثیر مثبت یا منفی بر روی کارفرما می‌گذارد، رزومه است. رزومه باید طبقه‌بندی حرفه‌ای داشته باشد و با زبان

ساده و حرفه‌ای نوشته شده باشد. اگر رزومه شما شلخته باشد، نشان می‌دهد که کار شما و شخصیت شما نیز چنین است.

۲- انجام ندادن تکالیف

روزهای نخست که وارد کار می‌شوید، معمولاً نکاتی را باید یاد بگیرید و کارهایی را در خانه انجام دهید، اگر این کارها را به موقع انجام ندهید، نشان می‌دهد که مسئولیت‌پذیر نیستید و در آینده امکان دارد کارهای بزرگ و فرصت‌ها را جلو روی شما قرار ندهند.

۳- تلاش بیش از حد برای جلب توجه

برخی‌ها برای اینکه در ذهن بمانند رزومه‌های خود را رنگی می‌کنند، ولی این کار تأثیر خوبی بر کارفرما نمی‌گذارد و غیرحرفه‌ای محسوب می‌شود. گاهی زیادی تلاش کردن برای این جلب توجه می‌تواند نتیجه عکس دهد.

۴- نخوردن صبحانه

یکی از متخصصان گفته است که

توجه به سلامتی و خوردن و خوراک کارمند همیشه تأثیر مثبتی بر روی کارفرما می‌گذارد؛ از طرف دیگر زمانی که قند خون پایین باشد تمرکز کردن و فعالیت کردن سخت می‌شود و در کار دچار مشکل می‌شوید.

۵- سیگار کشیدن

هیچ وقت قبل از مصاحبه کاری سیگار نکشید. اطمینان داشته باشید که کارفرما و یا مصاحبه‌کننده متوجه سیگار کشیدن شما می‌شوند و بوی سیگار تأثیر خوبی برای اولین دیدار نمی‌گذارد.

۶- دیر کردن در کار

این مورد در همه زمینه‌ها ثابت شده و بارها گفته شده است. دیر رسیدن در محل کار و یا مصاحبه، خیلی تأثیر بد می‌گذارد. با دیر کردن خود نشان می‌دهید که بی‌مسئولیت و وقت‌شناس هستید. بر همین اساس امکان دارد حتی شما را به همین دلیل انتخاب نکنند.

۷- اس ام اس دادن در زمان بیکاری

قبل از مصاحبه نکته خوبی است که زودتر برسید و منتظر باشید، ولی در زمان بیکاری و انتظار گوشی در دست گرفتن نشان‌دهنده این است که ترجیح می‌دهید جای دیگری غیر کار باشید.

۸- لباس غیررسمی پوشیدن

لباس مربوط به کار مورد علاقه‌تان را بپوشید؛ لباس‌های غیررسمی نشان می‌دهد که برای کارتان ارزش قائل نیستید و این موضوع تأثیر خوبی در نخستین روزهای کار نمی‌گذارد.

۹- حرف زدن بدون فکر کردن

این بدترین عادت است و می‌تواند بسیار به کار شما لطمه بزند. حرفی که از دهن بیرون بیاید به هیچ عنوان نمی‌شود پس گرفت و بر ذهن افراد می‌ماند. اگر در این زمینه احتیاط نکنید می‌توانید بسیار تأثیر بدی بر روی کارفرما بگذارید. منبع: خبرآنلاین

چقدر کارمان را دوست داریم

ماشین و تنظیم آینه‌های بغل، راهش را گرفت و رفت چند متر آن طرف‌تر، در ایستگاه اتوبوس منتظر ایستاد. رفتار وی گیج‌م‌کننده بود. به او نزدیک شدم و پرسیدم: «مگر آن ماشینی را که تمیز کردید متعلق به شما نبود؟» نگاهی به من انداخت و با لبخندی گفت: «من کارگر کارخانه‌ای هستم که آن ماشین از تولیدات آن است. دلم نمی‌خواهد اتومبیلی را که ما ساخته‌ایم کثیف و نامرتب جلوه کند.»

یکی از مدیران آمریکایی که مدتی برای یک دوره آموزشی به ژاپن رفته بود، تعریف کرده است که: روزی از خیابانی که چند ماشین در دو طرف آن پارک شده بود می‌گذشتم. رفتار جوانکی نظرم را جلب کرد. او با جدیت و حرارتی خاص مشغول تمیز کردن یک ماشین بود. بی‌اختیار ایستادم. مشاهده فردی که این چنین در حفظ و تمیزی ماشین خود می‌کوشد مرا مجذوب کرده بود. مرد جوان پس از تمیز کردن

رفتارهای ناشایستی که نباید در جلسات اداری انجام داد

جلسه اداری محلی برای خودنمایی و نشان دادن توانایی‌ها نیست و انجام یک سری رفتارهای ناشایست می‌تواند از اعتبار شما کاسته و فرصت ترفیع شغلی را از شما بگیرد.

اغلب کارمندان یک شرکت تصور می‌کنند جلسات کاری که معمولاً با حضور دیگر کارمندان و مدیران شرکت برگزار می‌شود فرصت مناسبی است برای اینکه به آنها نشان دهند چه مقدار برای انجام وظایف خود زحمت کشیده‌اند و اینکه نسبت به کارشان تعهد زیادی دارند. اما مشارکت کردن در کار تیمی نیز به اندازه برقراری روابط دوستانه

با مدیران اهمیت دارد و اگر تیم خود را رها کنید آنها شما را به چشم یک کارمند مشکل‌دار و ناسازگار می‌بینند. بنابراین خیلی مهم است که در جلسات کاری رفتار مناسبی داشته باشید تا کارمندان دیگر نیز از رفتار شما آزرده نشوند، در ادامه این مقاله ۶ مورد از رفتارهایی که باید تا جای ممکن از انجام آنها اجتناب کنید آورده شده است.

۱- خودنمایی در جلسه

اشتیاق زیاد برای نشان دادن شایستگی‌ها به رئیس و صحبت درباره موضوعاتی که به دیگر کارمندان حاضر در جلسه مربوط

نمی‌شود می‌تواند به طور ناخواسته منجر به تصاحب کردن جلسه شود، همچنین ممکن است همکارانتان احساس کنند که شما می‌خواهید از دستاوردهای آنها به نفع خودتان استفاده کنید. بنابراین سعی کنید از زیاده‌گویی پرهیز کرده و اعتدال را در سخن گفتن رعایت کنید تا رئیس‌تان نیز از منحرف شدن مسیر بحث خشمگین نشود.

۲- انتخاب موضوعات بی‌فایده

بحث کردن اگر سالم باشد هیچ ایرادی ندارد؛ اما اگر در طول جلسه مدام بحث‌های مختلف

راه بیندازید، دیگران شما را به چشم یک فرد اهل بحث و جدل و سخت‌گیر خواهند دید. شاید شما هم وسوسه شوید که در طول جلسه ایرادهای همکارانتان را بگیرید اما از آنجا که همه در محیط جلسه حالت تدافعی به خودشان می‌گیرند، بهتر است که این مشکلات به صورت خصوصی حل شوند. بنابراین اگر احساس کردید که به طور مداوم در حال ایراد گرفتن از دیگران هستید بدانید که این موضوع بعداً برای‌تان مشکل‌ساز خواهد شد.



۲- با تکبر سخن گفتن

زمانی که رئیس‌تان در مورد آخرین وضعیت یک پروژه سؤال پرسید به خودتان مسلط باشید و تمام دستاوردهای خود را با غرور و تکبر اعلام نکنید، بلکه به عنوان عضوی از تیم، نام افرادی را که در این پروژه مشارکت داشته و زحمات زیادی کشیده‌اند را نیز ذکر کنید. مطمئن باشید که رئیس شرکت نیز از اشتیاق شما برای ترفیع اعضای

تیم تحت تأثیر قرار خواهد گرفت.

۴- چک کردن موبایل

چک کردن موبایل در طول جلسه یکی از بدترین توهین‌آمیزترین کارها است، زیرا نه تنها باعث بی‌احترامی به سخنران جلسه می‌شود، بلکه حواس دیگران را نیز پرت می‌کند و نشان می‌دهد که شما روی کار خودتان تمرکز ندارید یا نسبت به موضوع جلسه بی‌اعتنا هستید. بنابراین قبل از اینکه وارد اتاق شوید موبایل خود را بی‌صدا کرده و داخل جیب‌تان قرار دهید، اگر

نمی‌توانید در برابر وسوسه چک کردن موبایل مقاومت کنید، آن را همراه خود به جلسه نیاورید.

۵- شکایت کردن

ابراز ناامیدی و شکایت کردن یکی دیگر از کارهایی است که نباید در حضور دیگر اعضای تیم انجام شود، زیرا رئیس‌تان ممکن است فکر کند که شما از نظر روحی آسیب دیده‌اید و برای ترفیع گرفتن آمادگی ندارید. بنابراین به جای ایراد گرفتن از سیستم موجود سعی کنید که برای پیشرفت محیط شغلی خود راه‌حل‌های سازنده پیشنهاد دهید.

۶- هشیار نبودن

حفظ تمرکز در جلسه‌های طولانی شرکت یکی از سخت‌ترین کارها است. اما سعی کنید در کل مدت زمان جلسه هشیار باشید و فکر نکنید که خمیازه کشیدن و چشم‌های خسته شما از نگاه مدیر و دیگر کارمندان دور می‌ماند. یادداشت‌برداری از اطلاعات دیگران نه تنها می‌تواند هشیاری شما را در طول جلسه حفظ کند، بلکه می‌تواند به شما در انجام کارها کمک کند؛ همچنین رفتار کنترل شده، مدیر شرکت را تحت تأثیر قرار می‌دهد و رابطه شما را با همکارانتان قوی‌تر می‌کند.

منبع: خبرگزاری اقتصاد ایران



قابل توجه اساتید، پژوهشگران و دانشجویان علوم و فنون دریایی

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

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

باسپاس
سر دبیر فصلنامه «به‌هنگام»

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

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

فرم اشتراک

فصلنامه علمی - تخصصی «به‌هنگام»

سازمان درخواست‌کننده:

نام و نام خانوادگی:

شغل:

نوع درخواست:

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

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

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

نشانی:

کد پستی:

تلفن: صندوق پستی:

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

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

تعرفه چاپ آگهی در فصلنامه «به هنگام»

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

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

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

قرارداد چاپ آگهی

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

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

• محل درج آگهی تعیین شد.

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

امضاء پیمانکار:

امضاء کارفرما:

تعهدات پیمانکار

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

مقررات و راهنمای کشتیرانی، شماره ۱۷

Publisher: Witherby Publishing Group
Published date: April 2017



“مقررات و راهنمای کشتیرانی” به روزترین مقررات بین‌المللی در ارتباط با صنعت دریایی را پوشش می‌دهد. مقررات جدید سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) به صورت شفاف و موجز برای کمک به مالکان، راهبران و فرماندهان و ارجاع سریع به مطالب و انطباق با آنها ارائه شده است. کتاب حاوی لیست راهنماهای منتشره از سوی کشورهای صاحب پرچم، کلپ‌های P&I و مؤسسات رده‌بندی بوده و از این طریق به روزترین اطلاعات در مورد وقایع صنعت دریایی در دسترس علاقمندان قرار دارد.

در تکمیل اطلاعات فوق، مقالات متخصصین این صنعت در باب مباحث جاری شامل ایمنی کشتی‌های مسافری، خستگی، ایمنی کشتی‌های کانتینری، آموزش دریانوردان و مدیریت آب توازن نیز در این مجموعه گنجانده شده است.

موارد معمول دیگر نظیر راهنمای رخدادهای جاری در IMO (شامل تاریخ نشست‌ها و خلاصه وضعیت جلسات)، برنامه کنفرانس‌ها و وضعیت کنوانسیون‌هایی که اجرایی نشده‌اند نیز ارائه شده است.

اما آسیا تحت نفوذ قدرت جویان دیگری نیز هست که برنامه‌ها و شرکای خود را دارند. کریدور اقتصادی چین- پاکستان برای چین مهم است. این کریدور اقتصادی، منطقه سین کیانگ در غرب چین را به بندر گوادر در جنوب پاکستان متصل و در این مسیر از ایالت محروم بلوچستان و لاهور عبور خواهد کرد. این ارتباط جاده‌ای ضمن آنکه به توسعه پاکستان کمک می‌کند، یک گذرگاه حیاتی برای صادرات چین به خاورمیانه و اروپا خواهد بود.

پکن با سرمایه‌گذاری در شبکه حمل‌ونقل جاده‌ای پاکستان، علاوه بر اتصال دو کشور، به دنبال احیای جاده ابریشم و ایجاد کریدور صادراتی به پاکستان است. بنابراین کریدور اقتصادی چین- پاکستان ظاهراً سودآور است. این طرح در حالی که محرکی برای صنایع چین است، هدف نفوذ و دسترسی به اقیانوس هند را برای چین تأمین می‌کند.

پاکستان نیز به دلیل منافع سیاسی خود در منطقه و نیازش به سرمایه‌گذاری، ثابت کرده است که خواهان شراکت با چین است.

گوادر، نگین تاج کریدور اقتصادی چین - پاکستان

بندر گوادر پاکستان قطبی تجاری برای کریدور اقتصادی چین - پاکستان در سواحل اقیانوس هند است. چین اعلام کرده است یک برنامه سرمایه‌گذاری ۵۷ میلیارد دلاری برای کریدور اقتصادی چین- پاکستان دارد که با توسعه بندر گوادر تکمیل می‌شود.

«دوستین خان جمالدینی» رئیس سازمان بندر گوادر پاکستان به تازگی در مصاحبه‌ای ضمن اشاره به اینکه بندر گوادر به غیر از چین به روی فعالان تجاری نیز باز خواهد شد، گفته است: این بندر می‌تواند ظرف



داستان دو بندر

دیگر برای توسعه زیرساخت‌هایشان در سال‌های اخیر، نقش محوری در توسعه چین بازی کرده است. توسعه این زیرساخت‌ها مانند یک سپر عمل می‌کند. چین از طریق بدهی، پروژه‌های زیرساختی در خارج کشور را تأمین مالی می‌کند تا ضمن ایجاد اشتغال کوتاه‌مدت و رشد اقتصادی در این کشورها، مزاد ظرفیت صنعتی خود را تخلیه، درآمد کسب و توان تأثیرگذاری چین در امور منطقه‌ای را نیز تحکیم کند.

استراتژیک در جنوب و مرکز آسیا چشم امید دوخته است. برنامه‌ریزان چینی هنر استفاده از بسته‌های اقتصادی برای دنبال کردن اهداف استراتژیک را مطالعه کرده‌اند. طرح جاده ابریشم یا «یک کمربند، یک جاده» و بانک سرمایه‌گذاری زیرساخت آسیا نمونه‌های اولیه آن هستند. بنابراین چین تبدیل به بزرگ‌ترین سیستم بانکی جهان شده است. اعطای وام به کشورهای

چین اعلام کرده است یک برنامه سرمایه‌گذاری ۵۷ میلیارد دلاری برای کریدور اقتصادی چین- پاکستان دارد که با توسعه بندر گوادر تکمیل می‌شود.

مجله دیپلمات ژاپن، رقابت چین و هند برای توسعه بازارهای خود از طریق بنادر مهم «چابهار» در ایران و «گوادر» در پاکستان را مورد توجه قرار داد.

به گزارش مارین تایمز، به نوشته این مجله، چین به کسب برتری

۱۰ سال شهری در سطح شژن چین شود.

اما سخن در مورد توسعه تجاری شاید منعکس کننده واقعیت نباشد. شواهد فزاینده‌ای وجود دارد که پتانسیل کریدور اقتصادی چین - پاکستان و بندر گوادر مطابق آنچه دولت ادعا می‌کند نیست.

بندر گوادر هنوز برای بازرگانی آماده نیست و عامل آن تا حدودی ناشی از نداشتن ارتباط از طریق بلوچستان است.

قسمت‌های بزرگ دیگر کریدور اقتصادی چین - پاکستان نیز از مناطق آثوب زده‌ای می‌گذرد که بسیار پرخطر هستند.

نگرانی‌های امنیتی در پاکستان دولت این کشور را ترغیب به ایجاد یک دایره امنیتی مخصوص جدید با ۱۳ هزار و ۷۰۰ پرسنل کرده است که تنها هدفش حفاظت از پروژه کریدور اقتصادی چین - پاکستان است. این در حالی است که افزایش تهدیدها در غرب چین نیز منجر به ایجاد وضع امنیتی سختی در منطقه سین کیانگ این کشور شده است و سرانجام، مسئله حاد کمبود آب

در بلوچستان مانعی برای اجرای پروژه‌های ساختمانی بزرگ است. این موانع، روند تکمیل مسیر واردات انرژی چین که تنگه مالاکا را دور می‌زند را آهسته‌تر می‌کند.

داستان دو بندر

بندر چابهار ایران، جایی که هند در حال سرمایه‌گذاری است، یک آیین ژئوپلیتیکی برای گوادر است. این دو پروژه، موفقیت‌ها و محدودیت‌های تلاش چین برای گسترش نفوذش در کرانه‌های اقیانوس هند را نشان می‌دهد. مقامات هند تأکید می‌کنند که چابهار بندر رقیب (برای گوادر) نیست.

هند دسترسی زمینی به افغانستان لازم دارد تا آرمان‌هایش برای ایفای نقش بزرگ‌تر در تجارت و امنیت آسیای مرکزی رنگ واقعیت به خود بگیرد. با این حال، پاکستان برای کالاهای هندی ممنوعیت ترانزیتی ایجاد کرده است.

افغانستان نیز ترانزیت کالاهای پاکستانی از خاک این کشور را ممنوع کرده است. این مسئله برای پروژه خط آهن منطقه‌ای که تاجیکستان و پاکستان را از طریق افغانستان به

یکدیگر وصل می‌کند، نشانه خوبی نیست.

اما بندر چابهار می‌تواند به فشار هند برای ایفای یک نقش تعیین‌کننده در آینده افغانستان و منطقه کمک کند. ایران چابهار را برای سرمایه‌گذاری هند و ژاپن باز کرده است، اما تأخیرها و تردیدها درباره این پروژه آن را معطل کرده است.

هند به تازگی یک برنامه توسعه ۱۵۰ میلیون دلاری برای شروع ساخت این بندر که ماه مه ۲۰۱۶ (خرداد - تیر ۱۳۹۵) توافق اولیه آن بسته شد را تصویب کرده است؛ با وجود اینکه هند در این زمینه آهسته حرکت می‌کند، توسعه چابهار به نفع ژاپن و هند است.

تصاویر ماهواره‌ای نشان‌دهنده پیشرفت بندر چابهار با وجود این تأخیرها است و بندرعباس که یک بندر نفتی است به شدت نیازمند آزاد شدن ظرفیتش برای پاسخگویی به نیاز گردش نفتی است.

از سوی دیگر، سرمایه‌گذاری چین در ایران از زمان اجرای توافق هسته‌ای تاکنون تغییر قابل ملاحظه‌ای نکرده است.

آنگونه که در مورد پاکستان مشاهده می‌شود، به نظر نمی‌رسد سرمایه‌گذاری چین در ایران برای نفوذ سیاسی در این کشور باشد، به ویژه به این دلیل که کشورهای دیگری نیز خواهان سرمایه‌گذاری در ایران هستند و ایران حق انتخاب دارد.

ایران وقتی به دنبال سرمایه‌گذار و همکار برای توسعه میدان‌های نفت و گاز خود می‌گشت، به شرکت‌های نفت و گاز چین امتیاز خاصی نداد. چابهار یک پروژه حساس به لحاظ امنیت انرژی در منطقه است. هند و ژاپن خود را مکلف به تکمیل این پروژه می‌دانند.

چین استفاده از سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های پاکستان را مطالعه کرده است، در حالی که این سرمایه‌گذاری‌ها برای بازارهای سهام پاکستان مفید است، به دلیل محدودیت‌های موجود در استراتژی چین و وجود یک محیط سیاسی پیچیده در منطقه که مانع شکل‌گیری ارتباطات متقابل می‌شود، این سرمایه‌گذاری‌ها ممکن است به نتایج دلخواه نرسد.

دوره آموزشی ارتقاء برنامه اتوماسیون میروفایلر



در راستای بهبود و پیشرفت فرآیندها و فعالیت‌های مؤسسه رده‌بندی آسیا در بخش اتوماسیون اداری، مؤسسه برنامه نرم‌افزار اتوماسیون خود را از فایرپلاس به میروفایلر ارتقاء داد. واحد آموزش و تحقیقات دوره آموزشی آشنایی با نرم‌افزار جدید را دو مرحله در تاریخ‌های ۱۰ و ۱۵ اسفندماه ۱۳۹۵ برای پرسنل مؤسسه برگزار کرد.

دومین کارگاه عملی آموزش فراگیر کنوانسیون کار دریایی (MLC 2006) در بندرانزلی برگزار شد



با توجه به اولین دوره برگزار شده در بندر بوشهر و استقبال از کارگاه عملی نامبرده، دومین مرحله آموزش فراگیر کنوانسیون کار دریایی در بندر انزلی و با همکاری اداره آموزش اداره کل بندر و دریانوردی استان گیلان، توسط مؤسسه رده بندی آسیا با حضور مقامات بندری و شرکت های کشتیرانی (مالکان کشتی و پرسنل فنی شرکت های راهبری) در تاریخ ۱۳۹۵/۱۲/۰۹ در بندر انزلی برگزار شد.

از آنجا که هدف از برگزاری این کارگاه ها پیاده سازی این کنوانسیون مهم در کشور است، دوره های برگزار شده آموزش فراگیر کنوانسیون کار دریایی و دوره هایی که آینده در این ارتباط با اعلام قبلی برگزار خواهد شد، رایگان می باشد.

فعالیت دزدان دریایی نیجریه

و شناورهای خدماتی بوده است. حملاتی نیز به کشتی های فله بر، کانتینری، کشتی های حمل کالای عمومی، تانکرهای حمل LNG، کشتی های ماهیگیری، یک فروند کشتی کانتینری یخچال دار، یک فروند لایروب، و یک فروند کشتی حمل خودرو نیز ثبت شده است. بیشترین حملات در ماه های ژانویه و فوریه سال گذشته رخ داده است که عموم آنها به کشتی های نفتکش بوده است. در ۳۶ مورد از حملات، کشتی ها در حال تردد بوده و تنها در شش مورد کشتی ها لنگر انداخته و متوقف بوده اند. همچنین ۵۰ مورد از حملات یاد شده در منطقه اقتصادی نیجریه رخ داده است.

از سوی دیگر در ۶۴ درصد از حملات تنها یک قایق حامل دزدان دریایی به کشتی ها حمله و در ۳۶ درصد حملات دو قایق در حملات شرکت کرده اند. میانگین تعداد دزدان دریایی که در حملات شرکت کرده اند، هشت نفر بوده است. نکته جالب توجه آنکه در ۶۹ درصد از حوادث، نیروهای امنیتی مسلح در کشتی حاضر نبوده اند و در ۲۱ درصد از حملات، نیروی مسلح امنیتی بر روی عرشه کشتی حاضر بوده است. ۵۲ درصد از حملات منجر به ورود دزدان به کشتی شده است. همچنین در ۳۸ درصد از حملات با تیراندازی به سوی کشتی آغاز شده است.

خلیج گینه در سال ۲۰۱۶ میلادی همچنان یکی از خطرناک ترین آب های جهان برای کشتی های تجاری بود. دزدان دریایی دلتای نیجریه مسئول حمله به بیشتر کشتی ها در این آب ها بوده اند که حملات مسلحانه، دزدی سوخت، و گروگان گیری را انجام داده اند. به گزارش گروه بین الملل مارین تایمز، شرکت انگلیسی EOS Risk Group متخصص در حوزه مدیریت بحران و ایمنی، در تازه ترین گزارش خود اعلام کرد که در ژانویه ۲۰۱۶ میلادی موج جدیدی از فعالیت های مسلحانه و اقدام های ایجاد ناامنی در منطقه دلتای نیجر آغاز شد. بر پایه این گزارش گروه های مختلف دزدان دریایی نیجریه طی سال گذشته میلادی سرقت محموله های کشتی های نفتکش را متوقف کردند و به گروگان گیری خدمه این کشتی ها برای اخذ باج رو آوردند. EOS Risk Group گزارش کرد که در سال گذشته حداقل ۵۲ مورد حمله از سوی دزدان دریایی نیجریه ثبت شده است. بیشتر حملات ثبت شده در سال ۲۰۱۶ به کشتی های نفتکش، تانکرهای حمل مواد شیمیایی،



قدیمی ترین ناو هواپیمابر جهان اوراق شد

به گزارش گروه بین الملل مانا، هند قدیمی ترین ناو هواپیمابر جهان با سابقه شش دهه فعالیت در ناوگان نیروی دریایی موسوم به INS Viraat ساخت سال ۱۹۵۹ را اوراق کرد. این گزارش ادامه داد: ناو هواپیمابر INS Viraat تا سال ۱۹۸۴ میلادی در ناوگان نیروی دریایی سلطنتی انگلیس فعالیت کرد، سپس به ناوگان نیروی دریایی هند در سال ۱۹۸۷ پیوست. در مراسم اوراق شناور مذکور، وزیر دفاع هند، سردار نیروی دریایی سلطنتی انگلیس و چند تن دیگر از مقامات دریایی دو کشور حضور داشتند.

نروژی‌ها نخستین تونل کشتی جهان را می‌سازند

به گزارش مارین نیوز، به نقل از روزنامه گاردین، نروژ در نظر دارد تا این تونل بزرگ به طول یک هزار و ۷۰۰ متر را به منظور تسهیل تردد کشتی در منطقه استدلندت - واقع در سواحل جنوب غربی این کشور - احداث کند.

این روزنامه افزود: تونل موسوم به «استدشیپ» که ظرفیت میزبانی کشتی‌هایی تا ۱۶ هزار تن را خواهد داشت، قرار است تا سال ۲۰۲۳ میلادی بازگشایی شود.

این روزنامه نوشت: ساخت این تونل که ارتفاع آن ۳۷ متر و عرض آن ۲۶/۵ متر خواهد بود، معادل ۲/۷ میلیارد پوند هزینه در برخواهد داشت.

گاردین نوشت: این تونل قرار است در باریک‌ترین نقطه از منطقه استدلندت که بدی آب و هوا حاکم بر آن، معضل بزرگی برای تردد کشتی‌ها به شمار می‌رود، ساخته شود.

گاردین نوشت: کتیل سولویک - اولسن وزیر حمل‌ونقل نروژی می‌گوید که این تصمیم به دلیل بدی آب و هوا و شرایط ناپایدار دریایی در سواحل جنوب غربی کشور اتخاذ شده است.

این روزنامه افزود: وی با بیان اینکه این پروژه طی سال‌های اخیر در دست بررسی بوده، عنوان کرد که اکنون منابع مالی برای اجرای آن مهیا شده است.

این روزنامه به نقل از وی افزود: ما خرسند هستیم که این تونل به زودی به واقعیت تبدیل و مسافت

میان شهرهای نروژ و کشورهای اطراف به مراتب کاهش خواهد یافت و ایمنی سفرها بیشتر می‌شود.

گاردین نوشت: تجربه اندریسن مدیر اجرایی این پروژه با بیان اینکه کار احداث این تونل از سال ۲۰۱۹ آغاز خواهد شد، تخمین زد که در جریان اجرای این پروژه ۸۸ میلیون تن سنگ منفجر خواهد شد.

به نوشته این روزنامه انگلیسی، پس از تکمیل این پروژه، کشتی‌های مسافری در اولویت و پس از آن کشتی‌های گردشگری و باری قادر به استفاده از این تونل خواهند بود.

این روزنامه افزود که کشتی‌ها با ارتفاع کمتر از ۷۰ متر قادر به استفاده رایگان از این تونل خواهند بود.



به گزارش مارین نیوز، انتظار می‌رود هزینه اجرای این پروژه ۲/۳ میلیارد کرون نروژ شود. شرکت برجسته طراحی و معماری Snohetta، ورودی این تونل را طراحی کرده و اولین فاز آن شامل درگاه‌های تزئین شده تونل و نصب چراغ‌های LED روی سقف تونل می‌شود.

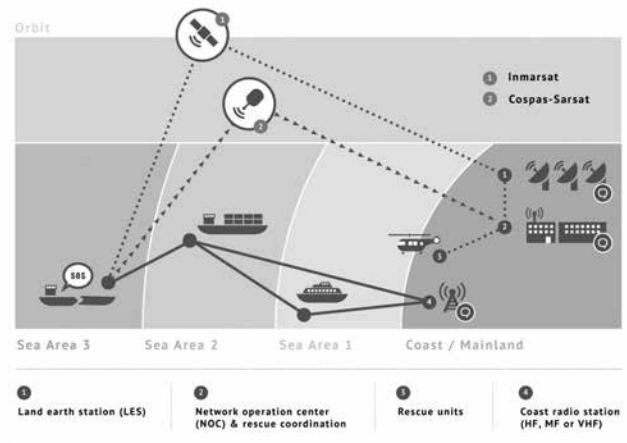
GMDSS modernization continues

The review and modernization of the Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS) continued at the fourth session of the Sub-Committee on Navigation, Communications and Search and Rescue (10-6 March).

The GMDSS requirements in SOLAS Chapter IV were adopted in 1988 and ensure an integrated communications system using satellite and terrestrial radio communication systems.

The meeting developed a draft modernization plan for the GMDSS for approval by the Maritime Safety Committee (MSC). The meeting also prepared draft amendments to SOLAS to accommodate additional, global or regional, mobile satellite systems. There were several agenda items related to e-navigation; also on the agenda were: the technical review of proposed new or amended ships' routing measures; the functioning and operation of the Long-Range Identification and Tracking (LRIT) system; and search and rescue related matters, including the harmonization of aeronautical and maritime search and rescue.

IMO's work to mitigate greenhouse gas emissions from international shipping continued in Mumbai, India with a train-the-trainer course on energy-efficient ship operation. The course (28 February – 3 March) helped train maritime educators and officials to pass on expertise on the complex technical and regulatory aspects designed to make shipping



greener.

Thirty participants from Indian, Bangladeshi, Maldivian and Sri Lankan maritime training institutes, maritime administrations and classification societies took part. The training included group exercises in which the participants developed and delivered presentations on barriers to ship energy efficiency.

The event was run under IMO's GloMEEP project and hosted by the Directorate General of Shipping, Indian Register of Shipping and the Indian National Shipowners' Association.

Source: IMO News – Spring 2017

Preventive strategies for maritime security



The importance of well-coordinated, risk-based preventive strategies to counter maritime security threats was highlighted by IMO's Chris Trelawny during a debate at the United Nations Security Council (13 February).

The UN body, which has the responsibility for maintenance of international peace and security, adopted a resolution urging international collaboration to protect critical infrastructure from terrorist attacks.

Speaking during the open debate, Mr. Trelawny highlighted IMO's extensive program of technical cooperation activities to assist Member States to develop capacity and capability to deter, prevent, detect and respond to security threats.

IMO has adopted a range of mandatory instruments which support the protection of critical infrastructure, including maritime security measures for ships and ports under the SOLAS Convention, the Facilitation Convention, which addresses the stay and departure of ships; and the suppression of unlawful acts (SUA) treaties.

IMO has also developed a range of guidance, self-assessment tools and training materials for the protection of ports, ships and offshore installations. IMO's main focus is on preventive security through a continuous risk-management process.

Source: IMO News – Spring 2017



Comprehensive review of STCW-F continued

The comprehensive review of the 1995 STCW-F Convention, which provides training requirements for fishing vessel personnel continued at the meeting of STCW-F Sub-Committee on Human Element, Training and Watchkeeping on 30 January- February 2017. The review aims to update and revise the treaty, taking into account the unique nature of the fishing industry, the fishing working environment and the need to prevent damage to the marine environment.

A correspondence group was established to further the work ahead of HTW 5. The review will result in the updating of the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Fishing Vessel Personnel (STCW-F), 1995, which entered into force in 2012.

The treaty sets the certification and minimum training requirements for crews of seagoing fishing vessels of 24 m in length and above.

The review of the STCW-F Convention is particularly important since this is the only IMO instrument currently in force for the fishing industry. The review is expected to support wider ratification of the Convention.

Source: IMO News – Spring 2017



European Council adopts Port Regulation

The European Council formally adopted a new set of rules governing ports in the European Union on January 2017 ,23.

The rules are aimed at increasing the financial transparency of ports and creating clear and fair conditions for access to the port services market throughout Europe.

The regulation is expected to make it easier for new providers of certain port services to enter the market, creating a more level playing field and reducing legal uncertainties for ports, port service providers and investors. This should encourage investment in ports, improve the quality of services provided to port users, and help reduce prices, the European Council said in a statement.

Furthermore, the new rules are expected to ensure transparency of port charges and public funding of ports. This would lead to better use of public funds and the effective and fair application of EU competition rules in ports. At the same time, the new rules are designed to take into account the diversity of the sector across Europe, according to the European Council.

On December 2016 ,14, the European Parliament supported the regulation.

Source: www.worldmaritimeneews.com

Gas-fuelled ships code enters force

A new mandatory safety code for ships using gases or other low-flashpoint fuels entered into force on 1 January 2017, along with new training requirements for seafarers working on those ships.

Gas and other low-flashpoint fuels are cleaner for the atmosphere as they emit very low levels of air pollutants, such as sulphur oxides and particulates. But these fuels pose their own safety challenges, which need to be properly managed.

The International Code of Safety for Ships using Gases or other Low-flashpoint Fuels (IGF Code) aims to minimize the risk to ships, their crews and the environment, given the nature of the fuels involved.

Amendments to the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS) require new ships using gases or other low-flashpoint fuels to comply with the requirements of the IGF Code, which contains mandatory provisions for the arrangement, installation, control and monitoring of machinery, equipment and systems using low-flashpoint fuels, focusing initially on liquefied natural gas (LNG).

The IGF Code addresses all areas that need special consideration for the use of low-flashpoint fuels, taking a goal based approach, with goals and functional requirements specified for each section forming the basis for the design, construction and operation of ships using this type of fuel.

Source: IMO News – Spring 2017

❏ Traditional non-oil products market of Iran, namely: handicrafts, Carpet, Saffron, Caviar, Pistachio, and Caraway seed lost to China, Turkey, India, and other countries, due to no patent regime being in place; and

❏ Iranian Arts, Song & Music, Innovations, Software, Films, Books, and etc. not being able to export, due to the same reasons are between US\$ 25 billion to US\$ 35 billion business and Iranian government loses over US\$ 3.75 billion to US\$ 5.25 billion in lower tax/lost VAT revenues and higher welfare spending, and over 4 to 7 million jobs in Iran (based on the population and GDP in comparison to other countries) have been destroyed by counterfeiting and piracy. Although export of "Services" has much higher effects in Iranian economy, its figures have not been included in this executive summary report. Working Group 7, of Digital Economy Commission, of ICC-Iran National Committee may wish to add "service sector" statistics into the account in its comprehensive report in future.

Time is Right for Action

Recognizing the potential benefits of stronger IP protection, Iran had a seminar on Business Action to Stop Counterfeiting and Piracy (BASCAP) last year, where it has been decided to improve its IP protection and enforcement regime. Iran shall take steps internationally through its commitments undertaken in the context of various international/regional fora.

In this respect, this report suggests that the time is right for Iran to take action and to continue strengthening its IPR system in cooperation with established regional and international channels and trading partners who stand ready to assist Iran in proceeding with necessary policy and legal reforms.

A Path Forward

To reach the target of creating a robust IP protection and enforcement regime capable of generating and preserving the significant benefits that lie ahead in Iran's future, the complete report of Iran IP value can provide a comprehensive set of suggested recommendations intended to help Iran to address certain remaining challenges. This set of recommendations includes a wide range of policies and actions ranging from legal reforms and policy actions to technical assistance and capacity building measures, channels for regional and international cooperation and tools for strengthening enforcement practices. An indispensable requirement for meeting targets is the effective and immediate implementation of such concrete suggestions. The establishment of a new IP authority or the assignment to an existing IP body with the task of putting the recommendations in place is of utmost importance in this regard.

Summary of suggested Recommendations

Administrative Recommendations

❏ Establishment of IP board immediately after this country

report.

❏ Establishment of new IP authority in Iran, within next 6 month.

Legislative Recommendations

❏ Extend and simplify ex officio actions.

❏ Improve action against internet infringements.

❏ Implement the WIPO (World Intellectual Property Organization) Treaties fully.

❏ Improve and expedite civil enforcement procedures.

❏ Address deficiencies in criminal IP law and procedures.

❏ Improve border enforcement.

❏ Use T.F.A. (Trade Facilitation Agreement) which is presently enforce in all WTO (and some non WTO) member countries, as a tool to connect customs authorities at regional / international level.

Policy Recommendations

❏ Improve cooperation among enforcement authorities in addressing counterfeiting and piracy.

❏ Establish effective dialogue and cooperation between Iranian authorities, rights owner associations and other stakeholders.

❏ Expand IP-related administrative and technical capacity building. --Increase public and political awareness of counterfeiting and piracy and the associated economic and social harm.

Conclusion

Combating counterfeiting and piracy is an important but challenging task that cannot be accomplished in isolation. Protection of IPR should not solely remain as a priority of state authorities but needs to be considered as a goal shared by all sectors of society. As a result, public officials, international government organizations, industry and even consumers need to work together more closely to develop more creative and effective methods to fight this economic and social problem.

The benefits which a more advanced intellectual property regime could generate for the country's economy are undeniable. It is an established fact that there is a close correlation between the effectiveness of IPR protection and a country's economic performance.

IPR systems, significantly affects every country's growth, FDI, employment capacities, innovation and overall competitiveness, and enable productivity and efficiency gains. Putting in place a solid IPR protection and enforcement regime is thus critically important for a country to reach its prosperity potential.

The ICC/BASCAP & ICC-Iran National Committee stands ready to do their parts to help the government to achieve these important goals.

Source: ICC Iran

PROMOTING & PROTECTING INTELLECTUAL PROPERTY IN IRAN

Introduction

We live in a fast moving technology and information based global society, where economic growth increasingly depends on innovation, invention and creativity.

To continue to grow, to compete and to deliver products and services to the marketplace, companies are increasingly investing in creativity, innovation and other forms of intellectual assets. These assets, generally called Intellectual Property or IP, become key drivers for creating brand value, jobs and overall business growth.

An economic evolves from traditional agricultural, mineral and low-value manufacturing activities, governments also have been investing in their national capabilities to innovate, create and build up intellectual property.

They have increased their investment in university research and incubation centers and joint public-private R&D projects, and developed better services to help companies develop, register and commercialize trademarks, copyrights and patents.

The intangible nature of intellectual property -and its vulnerability to theft- has also driven many governments to upgrade efforts to protect it. Unfortunately, IP theft, as evidenced by the global proliferation of counterfeit and pirate products, drains economies of revenue and jobs and puts downward pressure on innovation, international trade and investment. As a result, strong IP protection goes hand-in-hand with government policies to encourage investment in IP and the realization of significant benefits of IP to a country's growth and development

The Value of IP

This country report explains the value of intellectual property and why it is important to Iran's integration into the global economy. Summary of the benefits of IP protection in strengthening national society and culture are:

■ IP protection benefits the economy in terms of GDP, employment, tax revenues, development and



competitiveness. IP rights (IPR) also promotes foreign direct investment (FDI) and technology transfers in developed and developing countries.

■ IP protection promotes innovation, increases funding for R&D and helps firms realize more value from innovations.

■ IP helps firms monetize their innovations, secure investment, grow market value, and develop new markets. Companies that use IPR generally succeed better and have a higher market value than those that do not.

■ IP protection helps small and medium enterprises, SMEs that rely on IP of all sorts reported higher growth, income and employment than those that do not-in some cases as much as a double more.

■ IP protection benefits consumers and society, providing consumers with innovative products and services in virtually every area of life, driving solutions to many of society's most important needs-from clean energy and reduced carbon emissions to health care-and helping protect consumers from inferior and dangerous counterfeits.

Just as adequate IP protection and enforcement mechanisms support the numerous social, consumer and economic benefits described in this report, inadequate IP protection and inadequate enforcement against IPR violations have the opposite effect.

What's the Risk?

To summarize the findings describing the risks associated with IP thefts and the impact on the Iranian economy, analysis suggests that:

■ Loses covering counterfeiting goods substituted domestically produced goods;

MICRO-PLASTICS FOUND IN SUPERMARKET SHELLFISH



Micro-plastics - tiny pieces of plastic or fibres increasingly found in the oceans - have been found in a variety of commercial fish and shellfish, including samples purchased from retail outlets, according to a new study.

The report, the second part of a global assessment of the sources, fates and effects of micro-plastics in the marine environment, provides a new section devoted to the potential impacts of micro-plastics on commercial fish and shellfish species. Further research is needed in order to determine how and if micro-plastics pose a risk for food safety and potentially food security, the report says.

The comprehensive report on micro-plastics in the oceans expands on an earlier study published in 2015. Sources and fate and potential ecological impacts of micro-plastics are investigated in greater depth and recommendations for further work are included. One previously unrecognized source of secondary micro-plastics highlighted is debris from vehicle tyres. The emission of rubber particle dust (mainly <80 micrometre) from tyre wear may be a major source of micro-particle contamination in the sea. Part of the dust flies as particulate matter into the air; the rest lands directly on the road or adjoining land and from there a proportion will enter surface waters or drains. An unknown proportion will be carried to the sea.

Report co-editor Peter Kershaw says this needs further investigation and advocates developing partnerships with the vehicle industry, wastewater treatment managers, materials scientists and eco-toxicologists to assess the extent

of problem and potential reduction measures, if required.

Micro-plastics are small plastic particles, less than 5 mm in diameter, but some can be as small as 10 nanometres. Micro-plastics may be purposefully manufactured for particular industrial or domestic applications (such as facial cleansers), or result from the fragmentation of larger items, especially when exposed to sunlight.

Micro-plastics have been found distributed throughout the world's oceans, on shorelines, in surface waters and seabed sediments, from the Arctic to Antarctic. They may accumulate at remote locations such as mid-ocean gyres, as well as close to population centres, shipping routes and other major sources.

The report has been published by the Joint Group of Experts on the Scientific Aspects of Marine Environmental Protection (GESAMP), a scientific body that advises the United Nations (UN) system on the scientific aspects of marine environmental protection.

The International Maritime Organization (IMO), headquartered in London, United Kingdom, is the Secretariat for GESAMP. GESAMP reports are freely available to download.

The potential problems of micro-plastics in the marine environment were brought to the attention of GESAMP in 2010 and the assessment report has been developed by a working group of experts who meet regularly.

Source: IMO News – Spring 2017

GLOBALLAST FINALLY COMES TO AN END

A decade-long project to promote implementation of an international treaty stemming the transfer of potentially invasive species in ships' ballast water reached its conclusion at a recent meeting of Government, industry and UN bodies stakeholders.

The IMO has been executing the GloBallast Partnerships Programme in collaboration with the Global Environment Facility (GEF) and the United Nations Development Programme (UNDP) since its launch in 2007 after an initial four-year phase. It has also been assisting developing countries to reduce the transfer of harmful aquatic organisms and pathogens in ships' ballast water and in the implementation of the IMO Ballast Water Management (BWM) Convention.

The final meeting of the GloBallast Global Project Task Force (GPTF), held in Panama City, Panama (17-16 March), highlighted the legacy elements of the GloBallast project, which are expected to be sustained by its main stakeholders following the formal closure of the project in June, 2017.

Specific examples include GloBallast training packages to support the capacity-building needs of countries implementing the BWMC. The regular ballast water management R&D forums, which promoted development of innovative ballast water treatment technologies, are also expected to continue after the project's closure.

The GloBallast project has developed a successful model of working with lead partnering countries, as well as the shipping industry and academia, to enable knowledge-sharing, training and capacity-building. Regional task forces were formed in 12 developing sub-regions and regional strategies and action plans on ballast water management were developed, involving more than 100 countries. To date, six of these action plans have been adopted through the regional co-operating institutions.

GloBallast has also facilitated capacity building at the national level, helping to establish national task forces and assisting with drafting and adopting the national legislation in 80 percent of its lead partnering countries. This has helped many of these countries to ratify the BWMC, which will enter into force in September, 2017.

The meeting in Panama promoted the key role of the project's lead partnering countries within their respective regions to sustain regional BWM implementation, and explored funding mechanisms that could finance future capacity-building needs.

The GloBallast project also pioneered a public/private sector partnership. The Global Industry Alliance for Marine Biosecurity (GIA) supported the formation of the Global Ballast Water Test Organisations Network (GloBal TestNet),

which is formed of 19 organisations that test BWTS and aims to increase levels of standardisation, transparency and openness.

Dr. Stefan Micallef, Director of IMO's Marine Environment Division, said the GloBallast project was an outstanding example of direct, large-scale action taken by IMO, together with other international entities, to address the global threat to the health of the world's oceans from invasive species carried in ships' ballast water.

"Through GloBallast, Governments, industry and other stakeholders have acted to further improve the environmental and socio-economic sustainability of shipping and worked to reduce its negative impact on marine ecosystems. I have every hope that the 'GloBallast family' will continue its championing efforts and collaboration to protect our oceans, in the spirit of the United Nations Sustainable Development Goal 14," Dr. Micallef said.

Dr. Andrew Hudson, Head of the Water & Ocean Governance Programme at UNDP, said the GloBallast project had pioneered a successful model for collaboration, cooperation and capacity-building, which was now being emulated through other 'Glo-X' projects.

"The GEF-UNDP-IMO GloBallast programme has played a key catalytic role in preparing countries and the shipping industry for the implementation of the BWM Convention, which will reduce the significant ecological and economic damage, lost livelihoods and human health impacts often caused by invasive species. The legacy and impacts of the project will go on long after it formally closes," Dr Hudson said.

Mr. Chris Severin, GEF International Waters Coordinator, said the GEF is proud to have partnered with the UN, through IMO and UNDP, towards providing the world with a framework to start tackling one of the avenues - namely the BWMC - for spreading of invasive species.

"I sincerely believe that the implementation of the BWM Convention will assist nations not only in delivering essential contributions to the sustainable development goals, but also offer an opportunity for unlocking the potential of the so-called blue economy.

"The two GEF projects, totaling a grant of 12\$ mill, have been supporting the -17year process leading to what we are celebrating today, namely the entry into force of the BWM Convention – a convention that, through strong partnerships with leading nations and private sector partners, will unlock an unprecedented estimated private-sector investment of a minimum of 30\$ bill," Severin said.

Source: Tanker Operator Newsletter – 31 March 2017



CLEAN SHIPPING COALITION HEAVILY CRITICIZES IMO'S EMISSIONS WARNING

CSC heavily criticizes recent comments by the head of the IMO warning the EU against taking action to address increasing GHG emissions from ships.

The Clean Shipping Coalition (CSC), a group of NGOs with observer status at the UN's International Maritime Organization (IMO), have heavily criticized recent comments by the head of the IMO warning the EU against taking action to address increasing GHG emissions from ships.

John Maggs, CSC President and shipping advisor to Seas at Risk, said: "The challenge of meeting the objective of the Paris Agreement is so great that it will require action at all levels. There is nothing that says action can only take place at IMO and indeed it would be counterproductive to concentrate only on the development of IMO measures, when processes there are often subject to delay. The IMO's criticism of EU action is unfortunate and we call on Mr. Secretary-General to take stock and press IMO members to urgently agree targets and measures at a global level."

Faig Abbasov, clean shipping officer of Transport & Environment (T&E), a member of the Clean Shipping Coalition said: "It is wrong for the head of the IMO to condemn the European Parliament's actions, when it has the direct legitimacy of European citizens, and is working hard to protect those citizens from the impact of shipping's ever-

increasing contribution to climate change. We are not aware of Mr. Lim writing to those countries and industry bodies that have consistently been blocking progress on ship GHG emissions at IMO for years; it appears as if he is siding with them now."

In a letter to Martin Schulz (President of the European Parliament), Jean-Claude Juncker (President of the European Commission) and Donald Tusk (President of the European Council), the Secretary General of the IMO Mr. Lim condemned the European Parliament for including shipping emissions in European waters in the EU's Emissions Trading Scheme (the EU ETS).

The decision taken last month by the Environment Committee of the European Parliament includes a compromise provision, which will see shipping included into the EU ETS from 2023 only if the IMO fails to deliver a global agreement deal. 'This global deal is what IMO promised at a meeting (MEPC70) last October with the adoption of its GHG roadmap,' CSC said in a statement, adding: 'It begs the question to what extent does the IMO have faith in its own promises?'

Shipping, one of the fastest growing sources of transport emissions, is projected to account for 17 percent of global emissions by 2050.

Source: www.insidemarine.com

request requirements. Previously, it was relatively simple for a vessel owner/operator to document that, despite all efforts, compliance with one of the accepted ballast water management methods, including installation of a Coast Guard type approved BWMS, was not possible. Now that three BWMSs have been type approved, it changes the way we approach these requests. Operators can no longer request an extension simply citing there is no Coast Guard type approved system available. Each extension request requires an explicit statement supported by documentary evidence that one of the accepted methods in the regulations, including installation of a Coast Guard type approved system, is not possible for purposes of compliance with the regulatory implementation schedule.

Other factors that we consider when evaluating an extension request include the lead time required to contract and install a U.S. type approved system, issues related to limited market and manufacturing capabilities, and limited shipyard capacity. The Coast Guard will no longer accept batch applications for extensions; instead, each vessel must be evaluated individually. Lastly, vessels equipped with a foreign type approved BWMS that has been accepted as an Alternate Management System (AMS) will likely not receive an extension because the vessel is already considered to be in compliance. As per our regulations, vessels may use an AMS for up to 5 years past the vessel's compliance date.

To date, we have received over 13,000 requests for extensions to vessel compliance dates, granted just under 12,000 requests, and recently denied 9 requests. Due to the volume of these requests and time that it takes to review them, it is extremely important for vessel owners/operators to pay close attention to the extension requirements. An extension request must be submitted at least 12 months prior to the vessel's compliance date, and supplemental requests must be filed 90 days before the termination date specified in the previous extension. Supplemental requests will be granted only for delays caused by unforeseen circumstances or situations beyond the control of the owner or operator.

Plan for compliance

It is imperative that vessel owners/operators review and update vessel Ballast Water Management plans routinely and especially now that type approved systems are available. Ballast water exchange and the use of Coast Guard accepted AMS are being phased out as compliance options. This means that vessel owners/operators must understand the accepted BWM method(s) that will be used, train the crew in proper procedures and use of any BWM equipment, and incorporate ballast water management into the vessel's Safety Management System. The core of this approach is the BWM plan (BWMP).

A comprehensive plan addresses a broad spectrum of items. Here are some general issues that must be addressed in detail

in a ship-specific BWMP:

- 1 Training requirements for the crew;
- 2 Safety procedures related to ballast water management methods, equipment and practices, including incorporation of BWM into Safety Management Systems;
- 3 Specific actions for meeting the BWM requirements, documentation procedures, crew training requirements, contingency plans for the failure or inoperability of intended ballast water management methods and corrective action plans and procedures, and inclusion or specific reference to any information necessary to conduct ballast water management in accordance with the plan, taking into account any conditions and factors specific to the vessel;
- 4 Detailed fouling maintenance and sediment removal procedures;
- 5 Procedures for coordinating the shipboard BWM strategy with Coast Guard authorities including procedures for informing the Coast Guard of any problems in managing ballast water intended for discharge into U.S. waters;
- 6 Identification of the designated officer in charge of BWM;
- 7 Detailed procedures for meeting the reporting requirements for ports and places in the U.S. visited by the vessel (different reporting procedures exist for Great Lakes, upper Hudson River, and other locations).

Ballast water management compliance is being actively enforced in the U.S. Every domestic vessel inspection or Port State Control examination includes an assessment of compliance with the BWM requirements. U.S. Coast Guard inspectors will follow the existing compliance approach where they certify documents and records, crew knowledge, equipment condition and operation, and sample BW discharge for analysis if warranted. Failure to comply with the applicable requirements may result in penalties.

Plan for contingencies

Vessels that have reached their compliance date will not be allowed to discharge unmanaged ballast water into U.S. waters. The ballast water management plan should address what the vessel will do if the intended method of BWM is unexpectedly unavailable (e.g. the BWMS stops operating, a reception facility or PWS is temporarily unavailable, etc). This plan is critical to the safe and efficient operation of the vessel.

This year, the Coast Guard will publish more guidance on the ballast water management program. Specifically, we will continue to clarify details with regard to our compliance program and compliance date extensions. All of the outreach and guidance documents developed will be posted on the Homeport website. I look forward to continued dialogue between the Coast Guard and industry as we work to reduce the threats of ballast-mediated biological invasions in U.S. waters

Source: <http://www.maritime-executive.com>



Ballast Water Management: Beyond Type Approval

Bulker discharging topside tanks

RADM Paul F. Thomas
Assistant Commandant for Prevention Policy
U.S. Coast Guard

Since September of last year, when the implementation date of the International Ballast Water Management (BWM) Convention became clear, all eyes have been focused on the U.S. Type Approval Process. Ship owners and operators have been concerned, in particular, with the differences between the U.S. and International type approval processes and the potential that BWMS meeting the more stringent U.S. requirements may not be available prior to the entry into force of the International BWM Convention in 2017.

In December 2016, the Coast Guard type approved three BWMSs, and we expect to see more systems submitted for type approval early this year. The type approved systems currently available treat ballast water with filtration and either chlorination (EC) or ultraviolet light (UV) to reduce the number of living organisms to less than the regulatory limits. Information on the U.S. type approved systems is available at the Coast Guard “Maritime Commons” blog, Maritime Information Exchange (CGMIX), and Homeport internet portal.

The Coast Guard recognizes that a range of BWM options are necessary for the global fleet to manage ballast water effectively, including a range of BWMS sizes and treatment types. Even as we continue to focus on type approving additional BWMS, vessel owners and operators need to look beyond type approval to the challenges associated with fitting and operating the systems and planning for compliance with U.S. and International standards.

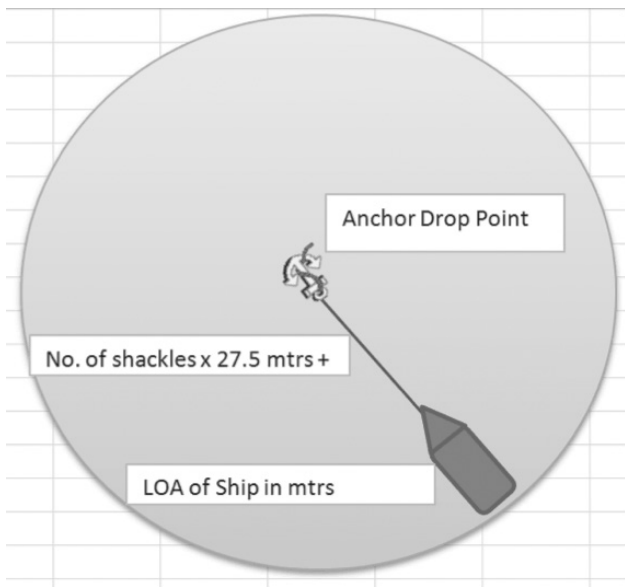
Understand the Type Approval Certificate

BWMS type approvals are not the same as type approvals for more passive and less complex systems, such as life saving or firefighting equipments. BWMS type approvals are highly technical and very complex. System requirements such as flow rates, power level, water temperature and hold time vary greatly, not only between system type (i.e. between UV and EC), but also between systems of the same type produced by different manufacturers. An approved system will be compliant with the discharge standard only if it is operated as specified in the type approval. Most often the type approval will reference the manufactures operating manual for the system. It is incumbent on owner/operators to evaluate the technical specifications of each BWMS to ensure the system they intend to install fits the operating profile of the vessel on which it is intended to be installed.

In order to assist owner/operators with this decision, the Coast Guard lists key system parameters on the U.S. Coast Guard Certificate of Approval. Other key parameters such as power consumption, system dimension and space requirements can be found in the system specific operations manuals. I strongly urge vessel owners/operators to work closely with system manufacturers to evaluate potential BWMSs to ensure the system they choose adequately fits their needs and the needs of their fleet.

Understand the new compliance date extension process

There are now type approved systems available and, accordingly, the Coast Guard has transitioned to a post-type approval extension regime. It is important for the vessel owner/operator to understand the new extension



Turning Circle is part of the vessel's maneuvering characteristics. It is the diameter circumscribed by the vessel when the rudder is put hard over when going full ahead. This shipping term is generally determined during the vessel's sea trials before delivery. The yard will provide details of the turning circles in Loaded and Ballast Conditions for shallow and deep waters. Turning circles are posted on the bridge and included in the Wheelhouse Poster and one need not calculate the turning circle each time and for different conditions.

9. Gangway and Accommodation Ladders

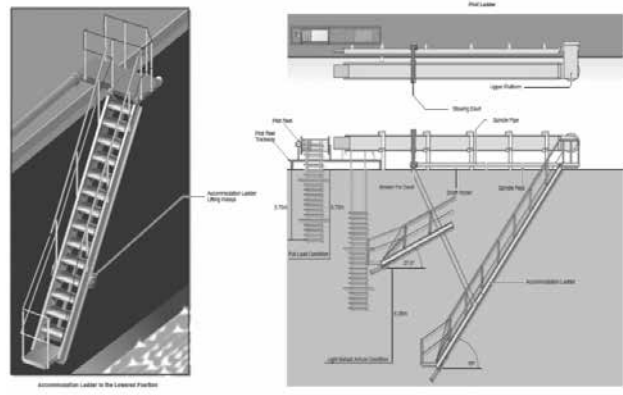
These are still two of the most often interchanged ship terms in use on vessels. Although, their purpose is the same, i.e to serve as a link / bridge between the ship and the shore, their rigging and usage is different.

Gangways are rigged at right angles to the fore and aft line of the ship. Gangways should not be used at an angle of inclination greater than 30 degrees to the horizontal. Gangways are mandatory for ships over 30 meters in length. Gangways must only be rigged on railings that are reinforced for this purpose.



Accommodation Ladders are rigged in the fore and aft direction of the ship and face astern. The maximum angle of inclination from the horizontal shall not exceed 55 degrees. Accommodation ladders are generally fixed on the vessel and are swung out using

dedicated winches and motors. These are mandatory for vessels over 120 mtrs in length.



10. Annex, Code, Convention and Protocol

Amongst the myriads of ship terms and definitions, the above stand out as the most confusing. Let us look what each one stands for.

Convention is a formal treaty between signatory states to comply with various aspects that are governed by the agreement which forms the basis of the treaty. Conventions have to be first adopted by IMO before they can be ratified by member states. eg. SOLAS Convention, MARPOL Convention, Loadline Convention, Maritime Labour Convention etc.

In merchant shipping, a Convention is binding on all member states only if it has formally been adopted by IMO and then ratified by member states. The rules for adopting conventions (tacit and active acceptance) are not in the scope of this article.

Protocol: A Protocol is a supplementary treaty which modifies a Convention. It is a treaty that supplements or adds to a pre-existing convention. Instead of bringing out a new convention altogether, it is easier to enhance the convention by means of a protocol.

eg. MARPOL 78/73 stands for The International Convention for the Prevention of Pollution from Ships which was formalized in 1973 and modified by the Protocol of 1978. The combined convention did not come into force until 1983 due to lack of ratifications.

Code: A Code is part of a Convention and contains various technical details of important aspects of the Convention. In other words, a code assists in elaborating the contents of the convention. It forms a part of a convention and cannot exist as a standalone regulation.

eg: ISPS Code (International Ship and Port Facility Security Code) is part of the SOLAS convention, LSA and FSS Codes also form parts of the same conventions.

Annex: An Annex is also a part of convention which is introduced after the convention has been formalized. An annex to a convention adopted by IMO, has to be separately ratified by the member states to become legally binding on all member states.

eg: MARPOL presently has six annexes all of which have been ratified by member states at various time intervals since the convention first came into force.

Source: www.marineinsight.com

Bits: are double bollards / posts mounted vertically on ships to secure mooring lines from other vessels (during STS operations), tug lines or secure Fire Wires on Tankers. Bits are always found in pairs. It is important to inform the pilot or tug operator of the SWL of the bits to ensure that the tug does not exceed this force when pulling the vessel.



Mooring Bits on Oil Tankers – For securing Tug Lines, Fire Wires, and Mooring ropes / wires from other vessels during STS operations



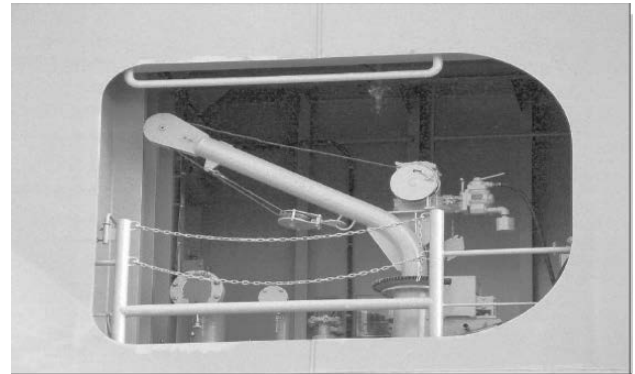
Dolphins: Are found only ashore. These are independent platforms on the jetty with hooks or bollards for securing the ship's mooring lines

7. Derricks and Cranes

Derricks and Cranes are both ship terms related to lifting appliances. Derricks are now relics of the past and found only on a few older ships. They have been replaced by the more versatile and much simpler Deck Crane.

Derricks are lifting devices composed of one or more guy masts (supporting member). A derrick is controlled by several lines connected to the top of the mast, which controls the lateral and vertical motion of the derrick. The runner up/down function to lift and lower a load is accomplished by a

separate line similar to a crane.

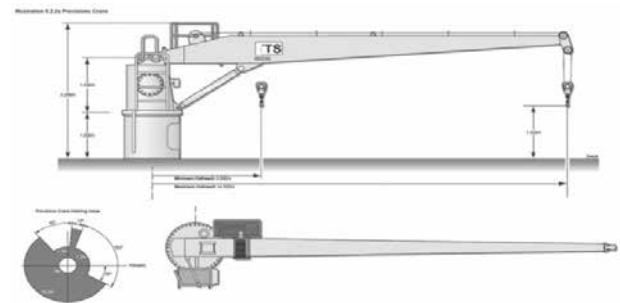


A Simple Derrick

The most popular derrick on ships is the Union Purchase Rig which uses two derricks enabling the operators to accomplish the loading and discharging of cargo much faster than single derricks.

One of the major disadvantages of the Derrick is that it takes longer to change the rig to suit different cargo types and lifts. The operation of derricks also requires at least two winch operators.

Cranes are similar to derricks but are much simpler in operation. A single crane driver accomplishes all functions – Runner up / down, Boom Up / Down, Swinging sideways, etc. Most shipboard cranes are designed to swing through 360 degrees, but may also have safety limit switches which prevent cranes from operating in angles which can cause damage to structures. Limit switches are also provided to prevent the runner wire from reaching the end of the drum.



Cranes used on Oil Tankers

8. Swinging Circle and Turning Circle

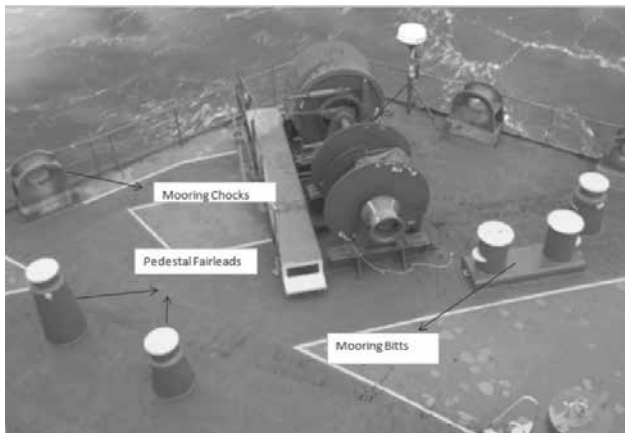
Swinging and Turning Circles – ship terms related to vessel navigation, are often confused with each other.

Swinging Circle is a ship term used when the vessel is at anchor. This is the theoretical radius in which the vessel is expected to swing when at anchor. The radius of the swinging circle is generally calculated as (Number of Shackles x 27.5 mtrs + Length of the Ship in mtrs). After anchoring, the Officer Of Watch (OOV) should ensure that the vessel remains within the Swinging Circle and that no other vessel anchors within the vessel's swinging circle plus some safety distance as decided by the Master. As is evident, the swinging circle is not fixed and depends on the number of shackles paid out.

eg. Specific Gravity of Diesel Oil is 0.86
 Density and Specific Gravity are the same if the reference material is Fresh Water since the Density of Fresh Water is 1.0 kg/cm³.

6. Fairleads, Chocks, Bitts, Bollards and Dolphins

Fairleads, Chocks, Bitts, Bollards, Dolphins etc. are commonly used ship terms in mooring operations of vessels.



Birds Eye view of a typical Mooring Arrangement on Oil Tankers

Fairleads: are welded directly on to the ship's hull structure. Fairleads have a roller attached to them to guide mooring wires to winches for the correct lead. Pedestal Fairleads are commonly found on modern day ships to guide a mooring lines lead between the chock and the winch. Universal Fairleads were widely used ships earlier in lieu of chocks.



Pedestal Fairleads assist in guiding mooring lines for an appropriate lead

Chocks: are structural reinforcements on ships which guide the mooring lines to and from the shore / other vessels. Chocks need to be of a much higher SWL than the mooring

line to avoid structural damage and withstand various forces when a vessel is moored.



Chocks on Oil Tankers

Bollards: are generally referred to short posts on the quay / jetty used to secure Ship's Mooring Lines. A single bitt on ships may also be referred to as a bollard around which the eye of the rope is attached. Oil Tankers have special bollards in the manifold areas called cruciform bollards which are used for securing / supporting flexible hoses for cargo operations.



Cruciform Bollards on Tankers in the Manifold area



Tankers Cruciform Bollards in the Manifold area

eg. Singapore Strait, Sunda Strait, Lombok Strait, Strait of Hormuz, Bosporus Strait, Strait of Gibraltar.



Strait

Channels can simply be defined as wider straits. They have the same characteristics as straits only that they are bigger and have more navigable water.

eg. English Channel, Mozambique Channel.



Channel

Canals are defined as man-made straits. It is an artificial waterway constructed to facilitate trade between otherwise dangerous routes or to cut short distances between natural routes.

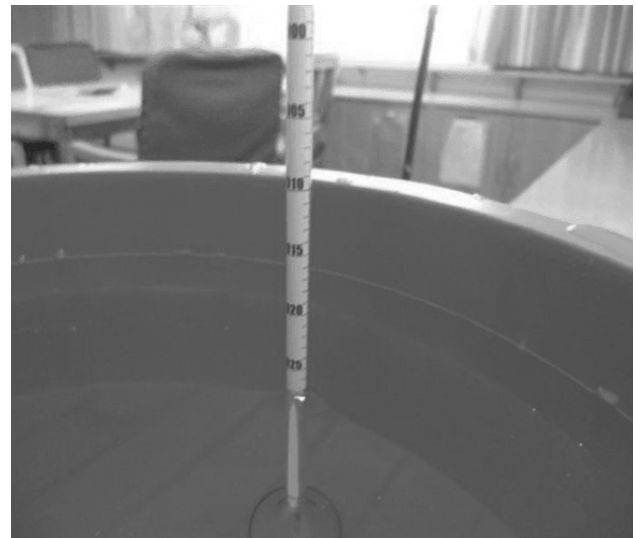
eg. Suez Canal, Panama Canal, Kiel Canal.



Canal

5. Density and Specific Gravity

These ship terms are more to do with Tanker Officers and Crew.



Hydrometer being used to check the density of Sea Water

Density, by definition, is the amount of matter per unit of volume; or more simply, mass over volume. Hence it has units of kg/cm³.

eg. Density of Sea Water is approx. 1025 kg/m³

Specific Gravity is a ratio of the density of the substance divided by some reference material, typically Fresh Water. The units cancel each other out and hence it is more often referred to as a ration.



Hydraulic Watertight Door closing arrangement

2. Gross Tonnage and Net Tonnage

Some of the ship terms and definitions, though commonly popular in day-to-day life, are often misused on ships.

Gross Tonnage is the volume of all enclosed spaces on ship. This includes the Engine Room and other non-cargo spaces as well. The tonnage is calculated by a complex formula which is not in the scope of this article. Most of the Maritime Regulations (SOLAS, MARPOL, etc.) are applicable to ships based on their Gross Tonnage.

Net Tonnage on the other hand, is the volume of only the cargo carrying spaces on the ship. This is the tonnage that determines the earning capability of the vessel. Most of the port / anchorage dues are applicable to vessels based on their Net Tonnage.

Note:

Gross and Net Tonnage should not be confused with Suez Canal Tonnage which uses a slightly different formula to calculate the toll for transiting the canal.

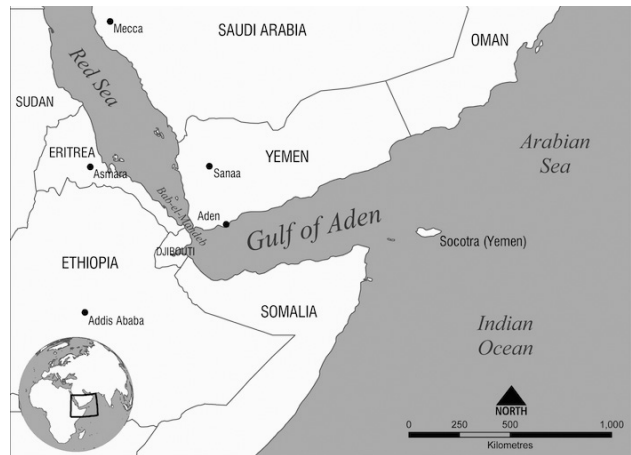
Gross Tonnage (GT) and Net Tonnage (NT) should not be confused with Gross Registered Tonnage (GRT) and Net Registered Tonnage (NRT). One still finds the occasional old seafarer referring to tonnage as GRT and NRT. GRT and NRT were used prior to the IMO Convention – International Convention on Tonnage Measurement of Ships (1969). Both are now obsolete terms. They were replaced by GT and NT in 1994 in line with the convention.

3. Gulf and Bay

The world's water bodies are divided into Oceans, Seas, Gulfs, Bays, Rivers, Estuaries, Lakes, Straits, Canals etc. Most of these are self-explanatory. However, where most people fail to understand the difference is between Gulf and Bay as well as between Straits, Channels and Canals.

By definition, Gulf is a large water body which can sometimes be considered as an extended arm of a sea with a constricted entrance along a strait. A gulf is almost completely enclosed by land.

eg. Persian Gulf, Gulf of Mexico, Gulf of Finland



Gulf

Bay is similar to a Gulf but is generally smaller in size and with a wider entrance. However, there are exceptions to this definition. eg. Bay of Bengal is much larger than most of the bays of the world. Also, a Bay is not enclosed by land to a large extent.

eg: Bay of Biscay, Bay of Bengal.



Bay

4. Straits, Channels and Canals

Strait is a narrow water body interconnecting two much larger water bodies (eg. Singapore and Malacca Straits connect the Bay of Bengal and the South China Sea). Water flow is in both directions and is tidal. Most importantly, straits are naturally formed without human intervention.

10 Ship Terms and Definitions even smart people misuse

Ship terms related to the nautical industry are often misunderstood not only by the people outside of the industry but also from those who are part of it. Such misunderstanding of terms or definitions can lead to confusion among people, resulting in accident, loss or sheer embarrassment.

A number of these ship terms are very commonly used and spoken of; however, the fact remains that the true meaning of a number of them are still not fully understood by even the smartest people.

Let's take a look at some of the most commonly misused and misunderstood ship terms and definitions. (Please do note that this is not an exhaustive list of misunderstood and words used on ships, but the important ones, we felt, need to be addressed.)

1. Weathertight Doors and Watertight Doors

These ship terms might not be very famous among people from outside the industry but are well known among maritime professionals.

The key difference between these two doors on ships is the location of their siting.

Weathertight Doors are primarily located above the waterline of the vessel. They are designed to prevent ingress of water from outside to inside. This generally includes a small head of water. Their main use is to prevent ingress of green seas into the space of the ship they are designed to protect. Most of the doors on deck / accommodation on tanker ships are weathertight doors. These doors are designed to open outwards thereby ensuring a positive pressure should there be a draught of water acting on them.



Weathertight Doors

Watertight doors on the other hand are designed to prevent water ingress from both sides, thereby ensuring that watertight integrity of the neighboring compartment of the ship is not lost. Watertight doors are located below deck level and are designed to open and close upwards or sideways (usually by automatic means). Most of the doors on car carrier vessels and Ro-Ro decks are watertight. A remote indication on the status (open / close) of watertight doors is required by regulations.



Weathertight Doors



Watertight Doors

IN THE NAME OF GOD

UPdate

Marine Quarterly Magazine

Volume 10, Issue 32, Spring 2017

Address: No. 31, 5th Street, North Kargar Avenue,
Tehran, Iran

Postal Code: 14396-34561

Tel: 0098 21 84397005

Fax: 0098 21 88025558

E-mail: update@asiaclass.org

Legal Representative: Malek-Reza Malekpour Ghorbani

Chief Editor: Saeid Kazemi

Executive Affairs: Jaleh Sedaghati Monawar

Financial Affairs: Mohammad-Hossein Zoghi

10 Ship Terms and Definitions even smart people misuse	2
Ballast Water Management: Beyond Type Approval	8
Clean Shipping Coalition heavily criticizes IMO's emissions warning	10
GloBallast finally comes to an end	11
Micro-plastics found in supermarket shellfish	12
Promoting & Protecting Intellectual Property in Iran.....	13
News	15