

شماره ۵۲



فصلنامه علمی - تخصصی دریایی

سال پانزدهم / بهار ۱۴۰۱ قیمت : ۴۰۰۰ تومان

بهنگام

بحران اوکراین

شماره ۵۲
۱۴۰۱
سال پانزدهم / بهار
فصلنامه علمی - تخصصی دریایی



ACS

موسسه رده بندی آسیا

بهنگام

فصلنامه علمی- تخصصی دریایی



طرح روی جلد: الهام زرقانی

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

سال پانزده / شماره ۵۲ / بهار ۱۴۰۱
روش: آموزشی، پژوهشی، تحلیلی
صاحب امتیاز: محمدرضا ظفری انارکی
مدیرمسئول: محمدرضا ظفری انارکی
سرمدیر: سعید کاظمی
امور اجرایی: ژاله صداقتی منور
امور مالی: محمدحسین ذوقی
نشانی: تهران، خیابان کارگر شمالی، خیابان پنجم، پلاک ۳۱
کدپستی ۳۴۵۶۱-۳۴۳۹۶
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



نشر تراپیر

مجری طرح: موسسه فرهنگی مطبوعاتی نشر تراپیر
صفحه آرایی: محمد مهدی غفوری کفاش
چاپ و لیتوگرافی: خاتم نو

سخن سردبیر؛ آفتابگردان‌های همسایه / ۴

بازرسی و رده‌بندی:

- لغو عضویت مؤسسه رده‌بندی روسیه توسط شورای انجمن بین‌المللی مؤسسات رده‌بندی / ۶
- جزئیات لایحه آیین‌نامه مؤسسات ارائه خدمات صدور گواهی‌نامه‌های قانونی فنی و ایمنی دریایی / ۷

مقالات:

- تاریخچه ساخت بندر و پناهگاه کشتی / ۸
- تأثیر جنگ روسیه-اوکراین بر دریانوردی / ۱۴
- نگاه کوچک و محدود به پژوهش‌های باستان‌شناختی دریایی در دریای کاسپی / ۱۶

حمل‌ونقل:

- تأثیر بحران روسیه و اوکراین بر صنعت کشتیرانی جهان از دید تحلیلگران دریایی / ۱۸
- نقش کلیدی اما پرخطر دریای سیاه برای تجارت دریایی / ۲۰
- حمل‌ونقل دریایی همچنان زیر سایه تهدیدات بحران روسیه و اوکراین / ۲۱
- بنادر اوکراین قفل شدند / ۲۲
- تحلیل آنتکاد از چشم‌انداز چالش‌برانگیز صنعت کشتیرانی / ۲۲
- ارزیابی تحلیلگران لویدزلیست از وضعیت حمل‌ونقل دریایی در ۳ ماه اول ۲۰۲۲ / ۲۳
- جای خالی بنادر شمالی ایران در معادلات حمل‌ونقلی چین به اروپا / ۲۴
- استفاده از برنامه‌های الکترونیکی در حمل‌ونقل دریایی اجباری می‌شود / ۲۶

فناوری:

- ارائه روشی نوین برای استخراج فرم بدنه بهینه شناور سه‌بدنه / ۲۷
- آزمایش سیستم خودران کشتی‌ها در مسیرهای طولانی در ژاپن / ۲۹
- تأمین نیروی برق ساحلی از منابع تجدیدپذیر برای اولین بار در استرالیا / ۲۹

قوانین و مقررات:

- موافقت مجلس با لایحه آیین‌نامه مؤسسات ارائه خدمات صدور گواهی‌نامه‌های قانونی فنی و ایمنی دریانوردی / ۳۰
- الزامات جدید انجمن بین‌المللی مؤسسات رده‌بندی برای مقابله با حملات سایبری / ۳۰
- صدمین کنوانسیون کار دریایی توسط سازمان جهانی کار تصویب شد / ۳۱

بیمه و حقوقی:

- نرخ اجاره نفتکش‌ها در مناطق جنگی روسیه و اوکراین به طرز بی‌سابقه‌ای بالا رفت / ۳۱
- دستورالعمل IMO برای ایجاد امنیت کشتی‌ها و دریانوردان در دریای سیاه و آزوف / ۳۲
- توافق پنج کشور ساحلی خزر برای تسهیل در جستجو و نجات دریایی / ۳۲

محیط زیست:

- تهدید جدی محیط زیست خلیج فارس با توسعه فعالیت‌های اقتصادی / ۳۳
- گنجینه‌هایی پنهان در دل زیست‌بوم خلیج فارس؛ زنگ خطر تهدید حیات آبریزان به صدا آمد / ۳۴
- نظارت پهپادها بر میزان آلاینده‌های کشتی‌ها در دریای بالتیک / ۳۵

اقتصادی:

- WTO نسبت به کاهش رشد تجارت در ۲۰۲۲ هشدار داد / خسارت جنگ بر تجارت جهانی / ۳۶
- تأثیر جنگ روسیه و اوکراین بر کشتیرانی تجاری جهان / ۳۸
- بررسی تأثیر جنگ اوکراین و روسیه بر اقتصاد جهانی / ۴۰
- بانک جهانی پیش‌بینی رشد اقتصادی ایران را افزایش داد / ۴۰
- بحران روسیه-اوکراین ارزش تجارت جهانی را ۲/۸ درصد کاهش داد / ۴۱
- رشد تجارت جهانی در سال ۲۰۲۲ کند می‌شود / ۴۲
- افزایش هزینه‌های حمل‌ونقل تورم جهانی را ۱/۵ درصد بالا می‌برد / ۴۲

مدیریت:

- ۸ روش مدیران برای حفاظت از سلامت روان کارمندان / ۴۳
- ۸ عادت کارمندان موثر / ۴۴

خواندنی‌ها:

- حادثه غرق شدن تایتانیک ۱۱۰ ساله شد / ۴۶
- سفارش ساخت کشتی به فینقی‌ها / ۴۷

گوناگون:

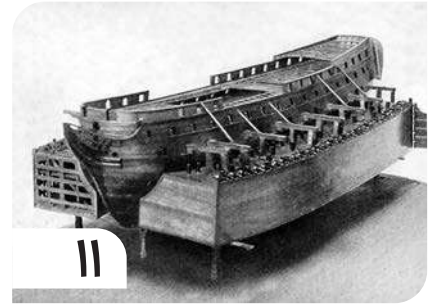
- ۵۳ سؤال که مغزتان را به بازی می‌گیرد / ۴۷
- تاوان موفقیت / ۴۹

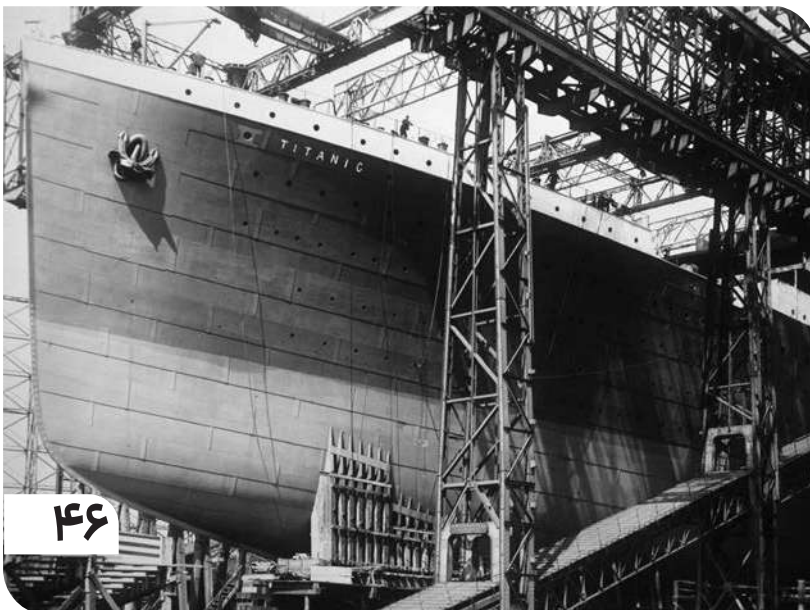
معرفی کتاب:

- اقتصاد حمل و نقل دریایی / ۵۰

اخبار:

بخش انگلیسی





آفتابگردان‌های همسایه

s.kazemi@asiaclass.org

کارلوس فوئنتس نویسنده شهیر مکزیکی می‌گوید اگر کسی می‌خواهد تاریخ کشوری را بشناسد، به جای خواندن کتاب‌های تاریخی باید آثار ادبی آن کشور را مطالعه کند، به ویژه رمان و داستان کوتاه.

بزرگان داستان و ادبیات قرن نوزدهم و اوایل قرن بیستم روسیه از جمله داستایوفسکی، تولستوی، و پوشکین همه از طبقه نجیب‌زادگان بودند، که البته بی‌شک، جایگاهشان مرهون ذوق هنری و استعداد نویسندگی ایشان بود. اما خانواده او از طبقه Serf بودند، یعنی خانواده‌هایی که شغل رعیتی داشتند و توسط مالک به همراه زمین خرید و فروش می‌شدند. تولستوی با افتخار از علاقه شخصی‌اش به این پزشک ادیب و آثارش صحبت کرد. هرچند عمر کوتاهی داشت اما در ۴۴ سال زندگی پربار خود، ۷۰۰ اثر ادبی خلق کرد. ماکسیم گورکی در نامه‌ای برایش نوشت: «یک کلمه برای شما کافی است تا تصویری پیدا کنید و یک عبارت کافی است تا داستانی بسازید بس شگفت‌انگیز که به اعماق جان نفوذ کند.» و در جایی دیگر در وصفش گفت: «پیشاپیش مردم محزون و تیره‌بخت، ناامید و درمانده، انسان تیزبین و دانشمندی قرار گرفته که به ساکنان درمانده و افسرده‌کشورش نگاه می‌کند و با آهنگی ملایم و سرزنش عمیق می‌گوید: دوستان من، بد زندگی می‌کنید؛ این‌گونه زیستن شرم‌آور است.» سخن از پدر داستان‌نویسی کوتاه جهان است: "آنتوان چخوف"

شاید مردم روسیه، پوشکین را برتر از سایر نویسندگان روسی بدانند ولی چخوف در مقایسه با دیگر نویسندگان روسی از شهرت بیشتری در جهان برخوردار است. داستان‌های کوتاه و نمایشنامه‌های او دارای مفاهیم درونی و البته با نگرشی انتقادی به مشکلات جامعه روسیه در اواخر قرن نوزدهم می‌باشد. هر چند که خودش تولستوی را می‌ستود، هم از منظر نویسندگی و هم به عنوان انسانی بزرگ: «اگر تولستوی نبود، عالم ادبیات به رمه‌ای بدون شبان می‌مانست که یافتن مسیر درست برایش بسیار دشوار می‌بود.»

همه چیز به نظم جهانی در فردای جنگ جهانی دوم برمی‌گردد. آلمان مغلوب شده بود و آمریکا، اتحاد جماهیر شوروی، فرانسه و بریتانیا به عنوان برندگان جنگ خواستار تقسیم منافع جنگ میان خود بودند. در این میان، آلمان به دو حوزه نفوذ و در عمل به دو کشور مجزای آلمان شرقی و آلمان غربی و البته تحت نفوذ و انقیاد شوروی و آمریکا تقسیم شد. سپس، شروع اختلافات ایدئولوژیک میان آمریکا و شوروی و یا به عبارتی بین دو ایدئولوژی سرمایه‌داری و سوسیالیسم، جهان را به عرصه جنگ سرد وارد کرد. جنگی که با مسابقه تسلیحاتی و هزینه‌های هنگفت آن، شوروی را به مرحله فروپاشی رساند. جدایی اوکراین از روسیه ۴ ماه قبل از فروپاشی شوروی در سال ۱۹۹۱، با یک همه‌پرسی شکل گرفت. پیوند تاریخی روسیه و اوکراین به حدود ۹ قرن پیش، زمانی که کیف به عنوان پایتخت دولت روسیه انتخاب شد، برمی‌گردد. در عین حال، مردم در بخش‌های شرقی و جنوب اوکراین در مجاورت کشور روسیه به زبان روسی صحبت می‌کنند که این نزدیکی و زبان مشترک، موجب شده است پیوندهای عمیقی از نظر تاریخی، اجتماعی و فرهنگی بین مردم دو کشور به وجود بیاید. همچنین پیش از فروپاشی اتحاد جماهیر شوروی، اوکراین مقر بسیاری از سلاح‌های هسته‌ای شوروی بود و به تنهایی یکی از قدرتمندترین جمهوری‌ها در این اتحاد به شمار می‌رفت.

در پی گسترش ناتو و اتحادیه اروپا به شرق این قاره و پس از انقلاب ۲۰۱۴ اوکراین و متعاقب آن برکناری رئیس‌جمهور وقت اوکراین که طرفدار روسیه بود، روسیه شبه‌جزیره کریمه را تصرف و ضمیمه خاک خود کرد و در عین حال از جدایی‌طلبان شرق اوکراین حمایت کرد. تا اینکه در پی درخواست عضویت اوکراین در ناتو و افزایش تنش‌ها بین روسیه و اوکراین سرانجام در اسفندماه سال گذشته، ارتش روسیه تهاجم به خاک اوکراین را آغاز کرد.

در حالی که قیمت مواد غذایی پیش از این به دلیل تغییرات آب‌وهوایی و همه‌گیری کرونا بالا رفته بود، به علت جنگ اوکراین سازمان خواروبار و کشاورزی ملل متحد (فائو) هشدار داد که این شرایط می‌تواند منجر به بروز یک بحران جهانی غذا شود. روسیه و اوکراین از بزرگ‌ترین تأمین‌کنندگان دانه روغنی کلزا هستند و با سهم ۵۲ درصدی از صادرات روغن آفتابگردان در بازار جهانی حضور دارند. جالب آنکه گل آفتابگردان گل ملی اوکراین است. بر اساس گزارش فائو، اوکراین و روسیه ۱۹ درصد از مصرف جهانی جو، ۱۴ درصد گندم و چهار درصد ذرت را تأمین می‌کنند. به این ترتیب بر اساس این داده‌ها، تأمین یک سوم صادرات جهانی غلات بر عهده این دو کشور است. بیش از ۵۰ کشور برای گندم خود به این دو کشور وابسته هستند و این ماده اصلی حدود یک پنجم کالری و پروتئین جهان را تشکیل می‌دهد. در عین حال، از آنجا که ذرت در بسیاری از نقاط جهان به عنوان خوراک دام استفاده می‌شود، بنابراین افزایش هزینه گوشت نیز دور از انتظار نیست. با وجود آنکه جنگ اوکراین بر صنعت کشاورزی و مواد غذایی سایه افکنده است، اما حتی کشورهای هم‌چون آمریکا و آرژانتین نیز به دلیل درگیری با معضل خشکسالی، به سادگی قادر به جبران کمبودها در تأمین آفتابگردان، ذرت و جو نخواهند بود. اما در دیگر سو، متأسفانه در حالی که بیش از سه ماه از شروع جنگ اوکراین می‌گذرد، بازار تسلیحات در حال رونق گرفتن است که ناشی از افزایش تقاضای سلاح و جنگ‌افزار و در نتیجه فروش سلاح‌های انباشته شده در شرکت‌های اسلحه‌سازی می‌باشد.

کشتیرانی و تجارت دریایی هم از منظر زنجیره تأمین کالا و هم از منظر نیروی انسانی در دریا، به شدت تحت تأثیر مناقشه بین روسیه و اوکراین می‌باشد. همزمان افزایش قیمت سوخت کشتی‌ها نیز باعث افزایش نرخ حمل‌ونقل و قیمت کالاها شده است. بر اساس گزارش منتشر شده توسط اتاق بین‌المللی کشتیرانی (ICS) و شورای بین‌المللی دریانوردی و حوزه دریای بالتیک (BIMCO) در سال ۲۰۲۱ میلادی، ۱/۸۹ میلیون دریانورد بر روی ۷۴ هزار کشتی تجاری در سرتاسر دنیا مشغول فعالیت هستند که از این میان ۱۰/۵ درصد روس و ۴ درصد اوکراینی بوده که در مجموع نزدیک به ۱۵ درصد نیروی انسانی شاغل بر روی ناوگان تجاری را دریانوردان این دو کشور تشکیل می‌دهد که ادامه درگیری در منطقه می‌تواند بر تأمین نیروی انسانی ماهر در دریا تأثیر مستقیم بگذارد. تعلیق عضویت مؤسسه رده‌بندی روسیه (RS) از عضویت در آی‌آکس، ممنوعیت پهلوگیری شناورهای روسی در بنادر اروپایی و آمریکای شمالی، امتناع شرکت‌های بیمه از بیمه کردن کالاهای ارسالی به روسیه، اعمال تحریم‌های سخت‌گیرانه در مبادلات تجاری با روسیه، وضعیت جنگی در آب‌های منطقه تحت درگیری، وجود مین‌های دریایی در مسیرهای کشتیرانی در دریای سیاه، بلاتکلیفی و سرگردانی ده‌ها کشتی در بنادر اوکراین، و همگی عوامل مهمی هستند که باعث ایجاد نگرانی و دغدغه‌هایی جدی برای شرکت‌های کشتیرانی، مالکان کشتی، صاحبان کالا، مشتریان و سایر ارائه‌دهندگان خدمات دریایی و بندری شده‌اند.

..... دورنمایی تیره و تار که در آینده نزدیک، گشایشی برای آن در جنگ اوکراین متصور نیست. هرچند که اوکراینی‌ها گل آفتابگردان را نمادی از خوشبینی تلقی می‌کنند که همواره در زمین‌های سخت‌رسی رشد کرده و چهره بسوی خورشید دارد. در آخرین عبارات داستان کوتاه چخوف با عنوان "بانو با سگ ملوس" (چاپ بنگاه نشریات پروگرس - مسکو، ترجمه: نوشین) می‌خوانیم: "به نظر می‌رسید که پس از کمی فکر راه پیدا خواهد شد و آنوقت زندگی نو و زیبا و بی‌فرب پش می‌آید، ولی بر هر دو به خوبی روشن بود که هنوز تا پایان این سختی‌ها، راه دور و درازی مانده و پیچیده‌ترین و دشوارترین کار فقط تازه آغاز گشته است."



لغو عضویت مؤسسه رده‌بندی روسیه توسط شورای انجمن بین‌المللی مؤسسات رده‌بندی

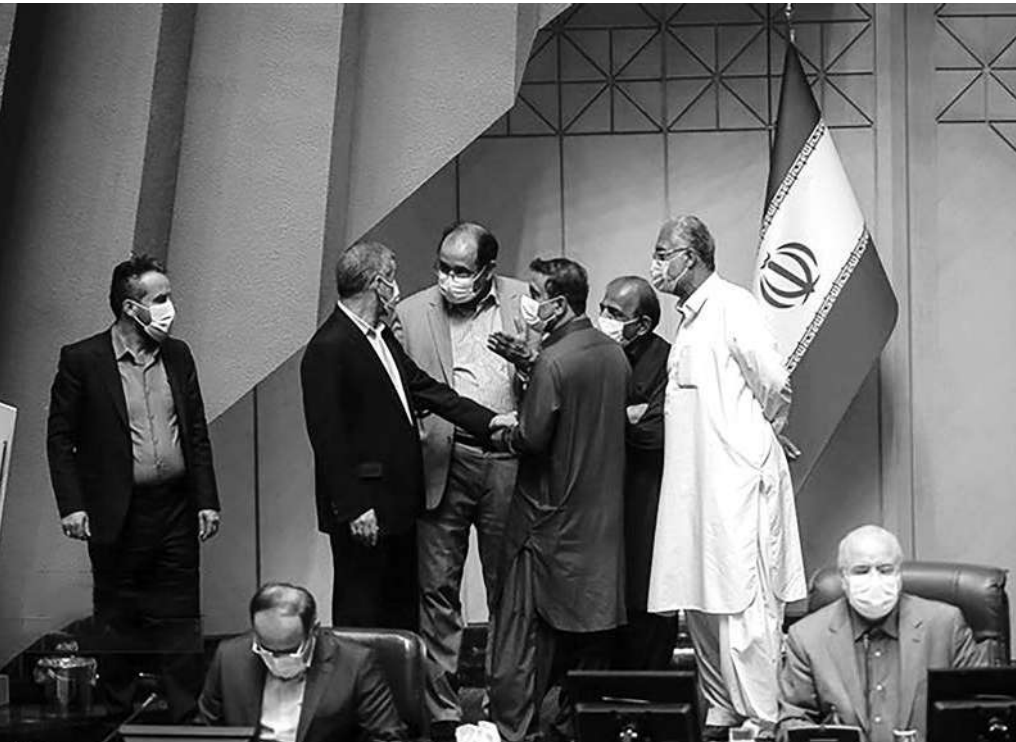
تصویب کرد عضویت کنونی Russian Maritime Register of Shipping=RMRS دیگر پذیرفتنی نیست. بدین ترتیب و بر اساس منشور این انجمن که موافقت ۷۵ درصد یا بیشتر اعضا خود را می‌طلبد، شورای IACS قطعنامه‌ای مبنی بر تعلیق فوری عضویت RMRS را به تصویب رساند. IACS شدیداً از شرایطی که منجر به اخذ این تصمیم شد اظهار تأسف کرده و امیدوار است جنگ در اوکراین در اسرع وقت متوقف شده و صلح به منطقه بازگردد.

منبع: سایت IACS

در پی تحولات غم‌انگیز در اوکراین و اقدامات منتج به آن توسط دولت‌ها و سایر نهادها در سطح جهان، از جمله و به ویژه تحریم‌های انگلیس که محل استقرار IACS (International Association of Classification Societies) است، شورای این انجمن پیوسته دورنمای تحریم‌ها را تحت نظارت داشته تا اطمینان حاصل کند که تحریم‌ها کاملاً با الزامات قانونی در انطباق هستند.

به عنوان بخشی از بررسی‌های در جریان و متعاقب دریافت مشورت‌های حقوقی برونی، شورای IACS در تاریخ ۱۱ مارس ۲۰۲۲

جزئیات لایحه آیین‌نامه مؤسسات ارائه خدمات صدور گواهینامه‌های قانونی فنی و ایمنی دریایی



با تصویب آیین‌نامه مؤسسات ارائه خدمات صدور گواهینامه‌های قانونی فنی و ایمنی از سوی مجلس شورای اسلامی، سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان مرجع دریایی کشور، می‌تواند امور بازرسی و صدور گواهینامه‌های فنی و ایمنی کشتی‌ها را به مؤسسات رده‌بندی متخصص در چارچوب مشخص و مصوب برون‌سپاری کند.

به گزارش مارین نیوز، حسین عباس نژاد؛ مدیرکل امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی، در رابطه با آیین‌نامه مؤسسات ارائه خدمات صدور گواهینامه‌های قانونی فنی و ایمنی که در جلسه علنی مجلس شورای اسلامی ایران (۲۸ فروردین سال جاری) تصویب شد و به عنوان قانون رسمی کشور قابل اجرا است، گفت: "تصویب آیین‌نامه مؤسسات ارائه خدمات صدور گواهینامه‌های قانونی فنی و ایمنی از آن جهت برای ایران حائز اهمیت است که سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان مرجع دریایی کشور، می‌تواند امور بازرسی و صدور گواهینامه‌های فنی و ایمنی کشتی‌ها را به مؤسسات رده‌بندی متخصص در چارچوب مشخص و مصوب برون‌سپاری کند."

وی ادامه داد: "همچنین تمام جنبه‌های نظارتی سازمان بنادر و دریانوردی بر

عملکرد مؤسسات رده‌بندی به صورت امضای توافقنامه تکمیل و به روز، نگهداری خواهد شد."

ایمنی جان اشخاص در دریا

مدیرکل امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی در خصوص فصل ۱۱ کنوانسیون بین‌المللی که مربوط به ایمنی جان اشخاص در دریا است، عنوان کرد: "یک کشور صاحب پرچم می‌تواند اختیارات خود را در زمینه ارائه خدمات و صدور گواهینامه‌های قانونی و گواهینامه‌های فنی و ایمنی دریایی به یک مؤسسه رده‌بندی شناسایی شده صلاحیت‌دار به نیابت از طرف خود واگذار کند."

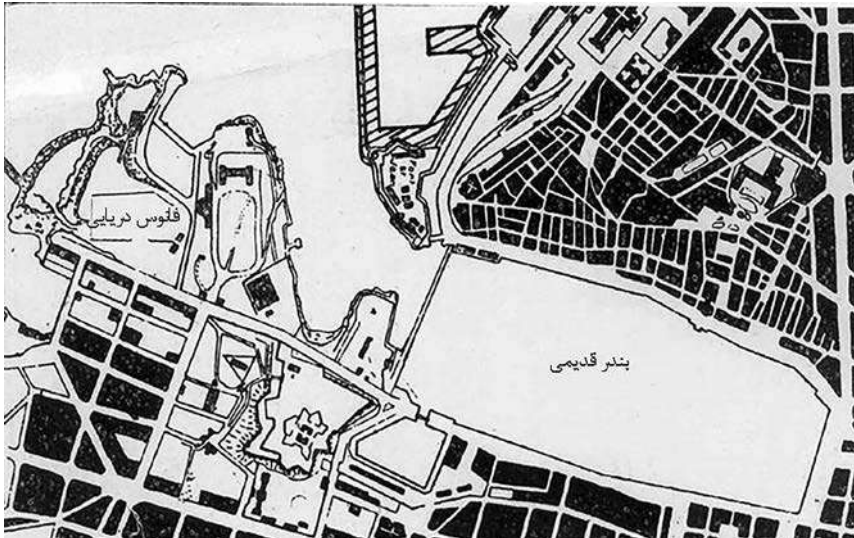
وی ادامه داد: "آیین‌نامه مؤسسات ارائه خدمات صدور گواهینامه‌های قانونی فنی و ایمنی (RO Code) در مصوبات کمیته‌های ایمنی دریانوردی و حفاظت از محیط زیست دریایی سازمان بین‌المللی دریانوردی در سال ۲۰۱۳ به صورت ضمنی با موافقت اکثریت اعضاء پذیرفته شد و شامل استانداردی یکسان برای کشورهای صاحب پرچم کشتی برای ارزیابی و واگذاری امور فنی و تخصصی خود به مؤسسات

رده‌بندی است."

عباس نژاد با بیان اینکه این آیین‌نامه بین‌المللی، شامل سه بخش است، توضیح داد: "بخش اول الزامات عمومی، بخش دوم الزامات قانونی مرتبط با وظایف کشور صاحب پرچم و سازمان شناسایی شده صلاحیت‌دار و بخش سوم شامل راهنمایی‌ها برای نظارت بر سازمان‌های صلاحیت‌دار توسط کشور صاحب پرچم است."

وی در رابطه با ماده واحده لایحه آیین‌نامه مؤسسات ارائه خدمات صدور گواهینامه‌های قانونی فنی و ایمنی دریایی، یادآور شد: "آیین‌نامه مؤسسات به رسمیت شناخته شده (آر-آ) در زمینه ارائه خدمات صدور گواهینامه‌های قانونی فنی و ایمنی دریایی الحاقی به کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا (سولاس) تصویب و اجازه مبادله اسناد آن داده می‌شود و در تبصره این ماده واحده توضیح داده شده که در اجرای این آیین‌نامه و اصلاحات بعدی آن رعایت اصول ۷۷، ۱۲۵ و ۱۳۹ قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران الزامی است."

تاریخچه ساخت بندر و پناهگاه کشتی



بندر قدیمی ماری

در نظر گرفته نشده‌اند و پذیرای ناوگان ملل دیگر نیز هستند؛ زیرا تجارت دریایی، امری بین‌المللی است. بنادر جدید امروزی به چهارراه فعالیت‌های بین‌المللی بدل شده‌اند. در عصر حاضر، بندر در صورت برخورداری از هر یک از شروط پنج‌گانه زیر، به سرعت توسعه پیدا می‌کند:

- موقعیت جغرافیایی بندر، با فاصله زیاد از دریا و در کنار آبراهی در داخل کشور قرار گرفته باشد؛

- به شاهراه‌های آبی، راه‌های زمینی یا خطوط راه‌آهن متصل باشد که باعث تسریع در انتقال کالا به داخل کشور می‌شود؛

- منطقه صنعتی پرجمعیتی با تولیدات فراوان در داخل کشور موجود باشد؛ منطقه‌ای که برای تولیدات فراوان خود به واردات خاصی از دیگر کشورها نیاز داشته باشد؛

- برنامه توسعه منطقی و معقولی داشته باشد؛

- از تسهیلات کافی برای جابه‌جایی آسان، سریع و ارزان کالای حمل شده برخوردار

ساخته می‌شدند. در قرون ۱۷ و ۱۸، وضعیت تغییر کرد. در این دوران، حمل‌ونقل زمینی و دریایی به هم وصل و هر یک به صنعتی رو به رشد بدل شد. به این ترتیب، جابه‌جایی وسایل سنگین از طریق دریا آغاز شد و به تدریج، این صنعت تازه تولد یافته توسعه پیدا کرد. به دنبال توسعه صنعتی، بنادر به دروازه‌هایی تبدیل شدند که دنیای دریا را با دنیای خشکی ارتباط می‌دادند.

در ادوار گذشته، بندر تنها جنبه ملی داشت و حکمرانان با حفظ ناوگان خود تحت لوای کشور خویش، هویت ملی خود را در بنادر به نمایش می‌گذاشتند. امروزه، هنوز هم بنادر ویژگی منطقه‌ای و ملی خود را حفظ کرده‌اند. حتی بنادر بسیار بزرگ چندمنظوره نیز قبل از هر چیز بنادر ملی به شمار می‌روند؛ چرا که با وجود تنوع عملیات بازرگانی و تردد فراوان کشتی‌ها، توسعه و آبادانی آنها در گرو وضعیت منطقه‌ای است که در آن واقع‌اند. با این حال، این گونه بنادر فقط برای پذیرش شناورهای تحت پرچم خودی

بندر

مقدمه

بندر، محلی برای پناه کشتی‌ها در مقابل امواج و اجرای فعالیت‌هایی نظیر توقف و انتظار برای حرکت به مقصد دیگر، انجام عملیات بندری مشتمل بر سوار و پیاده کردن مسافران، تخلیه و بارگیری کالا، سوخت‌گیری، آب‌گیری و گاه تعمیر و نگهداری کشتی‌ها است. بنادر بر حسب نوع فعالیت، به انواع مختلف تقسیم می‌شوند؛ با این حال بنداری هم هستند که برای اجرای ۲ یا چند کار تخصصی، از تسهیلات ویژه‌ای برخوردارند.

تاریخچه

بنادر دریایی، در طول تاریخ همگام با تردد فزاینده کشتی‌ها در دریاها، به لحاظ ساختار، اندازه و امکانات دستخوش تغییر شده‌اند. در ابتدای دریانوردی، بنادر پناهگاه‌های دورافتاده‌ای بودند که برای پشتیبانی از نیروها در مقابل حملات زمینی ساخته شده بودند. این پناهگاه‌ها در جزیره‌ای در نزدیکی ساحل اصلی، یا بر شبه‌جزیره‌ای باریک بنا می‌شدند. به تدریج، بنداری نیز روی ارتفاعات ناهموار و نزدیک ساحل ساخته شدند که با کوه‌های مجاور یا برج و باروهای مستحکم محافظت می‌شدند. اولین بار، بنادر به لحاظ نزدیکی به راه‌های آبی توجه دریانوردان را به خود جلب کردند. بنادر قرون وسطا، مراکز دادوستدی بودند که شناورهای بادبانی یا پارویی حامل اشیای گرانبها در آنجا پهلو می‌گرفتند.

تا قرون ۱۶ و ۱۷، تردد دریایی فقط با هدف تجارت ادویه، وسایل تجملی و فلزات گرانبها انجام می‌شد. از سوی دیگر، شناورها به سبب کوچکی اندازه خود، قادر به حمل مسافر و بار زیادی نبودند؛ از این رو، بنادر و انبارها نیز در اندازه‌های کوچک

دریا واقع‌اند. چنین بنداری که بر آبراه‌های پیشرفته در خشکی تأسیس شده‌اند در کاهش هزینه حمل‌ونقل کالاهای سنگین بسیار مفید واقع می‌شوند؛ البته به شرط آنکه بتوان بدون تحمل هزینه‌های فراوان برای نگهداری از کانال، شناورهای پر از بار را داخل آنها وارد کرد؛ به این ترتیب بندر نقطه اتصال حمل‌ونقل دریایی به حمل‌ونقل زمینی و هوایی خواهد بود.

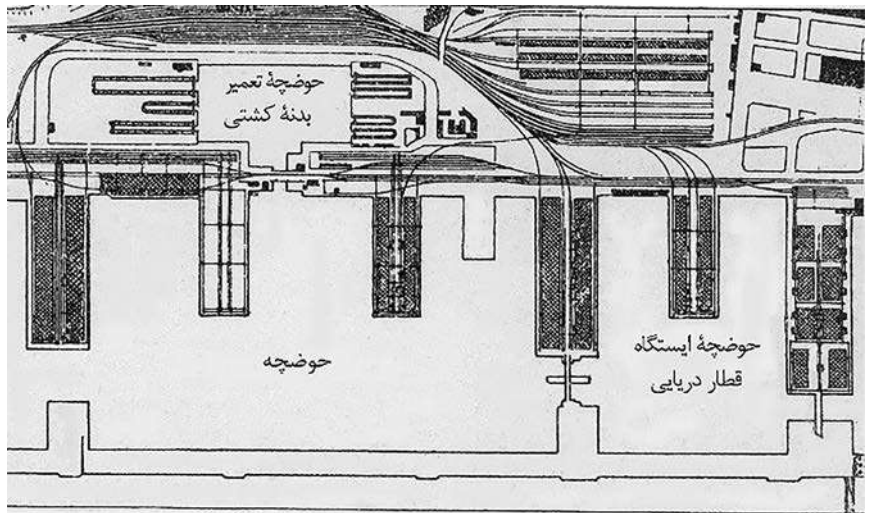
با توجه به مطالب فوق، توسعه بندر به جابه‌جایی سریع مسافران و کالاهای گذری از طریق سیستم‌های حمل‌ونقل سریع‌السير، نظیر قطار، اتومبیل و هواپیما، وابسته است.

رقابت اقتصادی دنیای امروز موجب شده است که برای حفظ موقعیت بندر و تضمین آبادانی و توسعه آن، کوشش شود تا ظرفیت بندر در حد پذیرش بزرگ‌ترین شناورها افزایش یابد؛ چرا که چرخه اقتصادی حمل‌ونقل دریایی به پذیرش شناورهایی با ظرفیت بالا نیازمند است. تسریع در فعالیت‌های بارگیری و تخلیه و کاهش زمان توقف شناور نیز، از دیگر ملزومات این چرخه به شمار می‌رود. توقف بیش از حد شناورهای تجاری به علت کمبود تجهیزات مناسب بارگیری و تخلیه در بندر، ضرر بسیار زیادی را به مسئولان بندر تحمیل می‌کند.

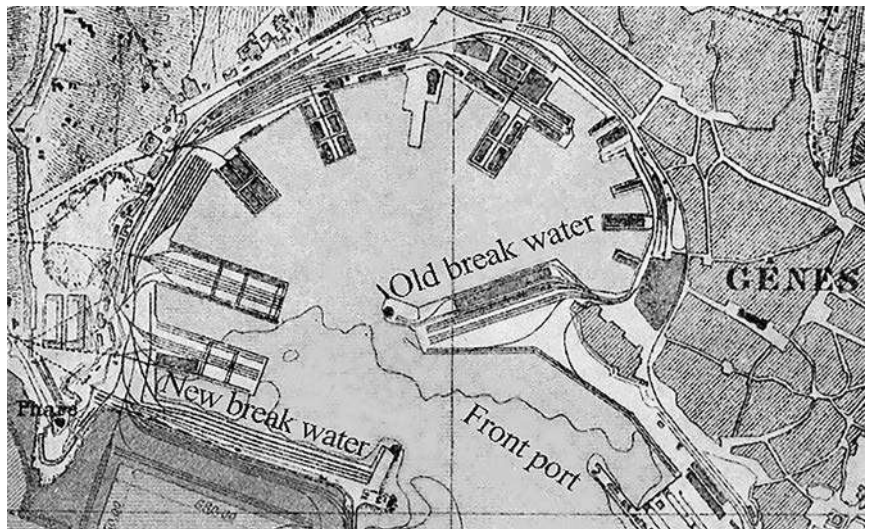
اکثر مناطق صنعتی دنیا، در کنار یک بندر بزرگ تأسیس شده‌اند؛ به عنوان نمونه در کنار منطقه صنعتی شمال غرب اروپا، بندر آنتورپ بلژیک، یکی از بزرگ‌ترین بنادر قاره اروپا، وجود دارد. بنادر لندن، لیورپول، گلاسگو نیوکاسل، ساوت‌مپتن در انگلیس، روتردام در هلند، شانگهای در چین، کوبه و اوزاکا در ژاپن و بمبئی در هند نیز از جمله بنادر دارای موقعیت اقتصادی ویژه محسوب می‌شوند.

اسکله

محلی در بندر که برای اجرای عملیات نقل و انتقال کالا یا مسافر از کشتی به بندر یا از بندر به کشتی در نظر گرفته شده



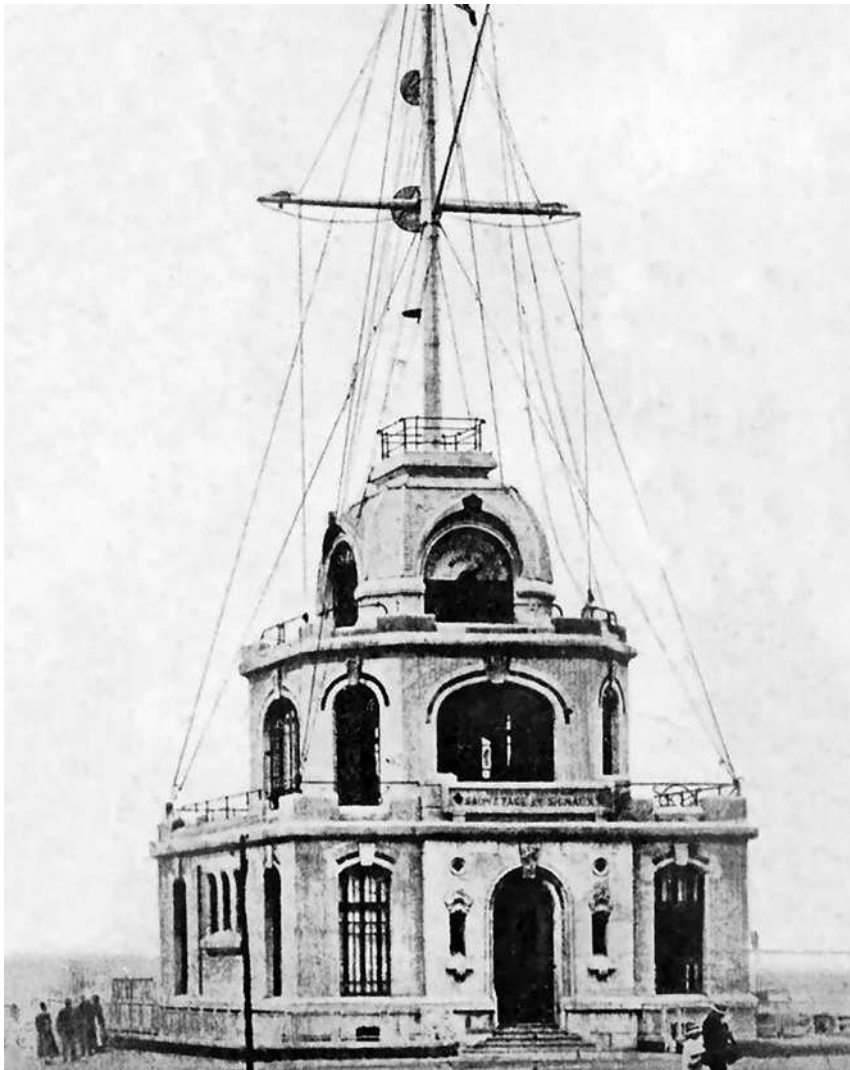
◀ نقشه بندری با سکوه‌های عمود بر اسکله اصلی



◀ اسکله‌ها در ورودی بندر قدیمی جنوا

نیز نمونه دیگری از این نوع بنادر است. این بندر بر رودخانه هانگ‌کیانگ در فاصله ۱/۳ کیلومتری از دریای چین واقع است. در ایالات متحده نیز، بندر بالتیمور روی رودخانه پاتیسکو در فاصله ۱۷۸ کیلومتری دریا بنا شده است. در اروپا نیز، بندر هامبورگ بر رودخانه الب در فاصله ۱۲۸ کیلومتری از دریا، بندر روان بر رود سن، لندن بر رود تمز در فاصله ۱۲۴ کیلومتری، بندر بوردو بر رودخانه گارون در فاصله ۱۱۲ کیلومتری، بندر برم بر رود وزر در فاصله ۱۰۰ کیلومتری از دریا و بندر آنتورپ بر رود اسکات در فاصله ۹۳ کیلومتری از

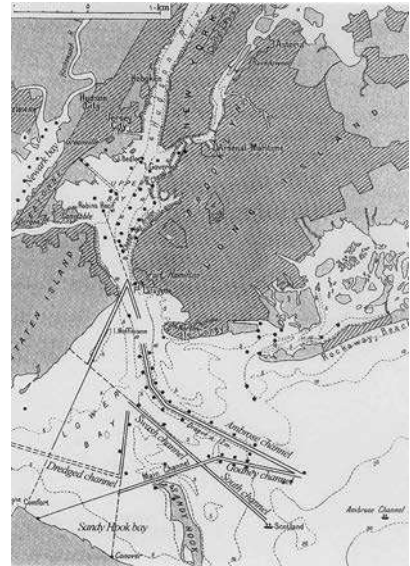
باشد. یکی از عملکردهای حیاتی بندر، خدمت‌رسانی به صنایع داخل کشور است. بر این اساس، همیشه امتیازاتی برای تأسیس بندر در نزدیکی مصب جریان‌های آبی بزرگ و در محل‌های تلاقی راه‌های ارتباطی زمینی با راه‌های آبی نسبت به مناطق نزدیک دریاها وجود دارد؛ به عنوان نمونه، بندر ایکیتوس، در شمال شرقی پرو در فاصله ۳/۷ کیلومتری از اقیانوس اطلس بر کناره یکی از شاخه‌های آمزون واقع شده است و علی‌رغم فاصله زیاد تا دریا، عملکرد خوبی دارد. بندر هنگ‌کنو



◀ ساختمان علائم دریایی در بندر لوآور

سازه‌های بندری برای ساخت بارانداز به تدریج به فلز روی آوردند که در مقایسه با سازه‌های چوبی مقاومت بیشتری داشت؛ ولی باز هم هزینه‌های نگهداری آنها گران بود. در نهایت، طراحان و سازندگان برای ساخت اسکله، سیمان مسلح را بهترین راه‌حل مشکل یافتند. سیمان مسلح ساخت اسکله‌هایی مقاوم با نگهداری آسان و ارزان قیمت را می‌سازد. در دنیای امروز، روند فزاینده تردد شناورها در اطراف اسکله‌ها، موجب شده است که برای افزایش ظرفیت اسکله‌ها روش‌های جدیدی اتخاذ شود. در این روش‌ها، از پهلوگیری موازی و عمود بر

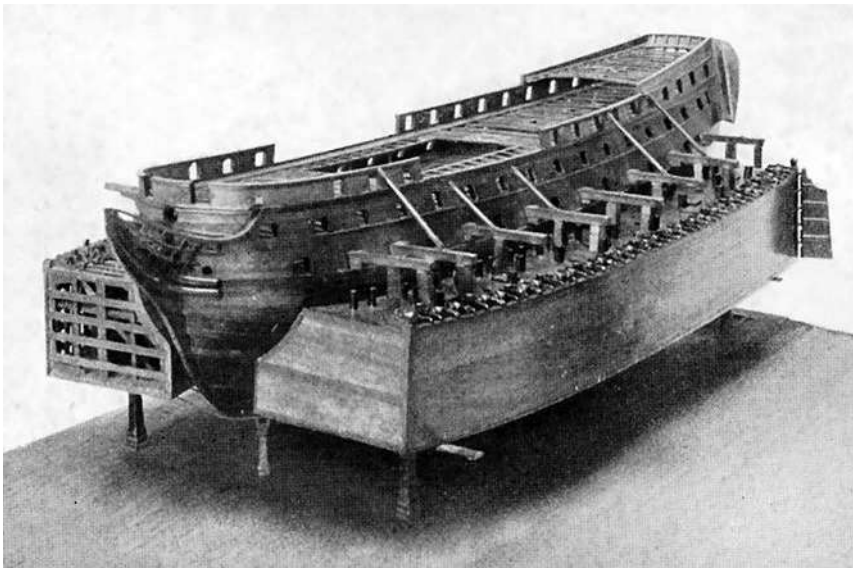
هوای آزاد فاسد نمی‌شوند؛ ولی برخی دیگر باید محافظت شوند تا در مسیر حمل و نقل صدمه نینند. افزایش ابعاد کشتی‌های امروزی باعث شده است که طول اسکله‌ها به صورت چشمگیری افزایش یابد. این کار با استفاده از طراحی پهلوگیرهای متعدد در اطراف هر اسکله انجام می‌شود. در گذشته، اسکله را از چوب می‌ساختند. این نوع سازه‌ها، ارزان بودند؛ ولی برای جابه‌جایی بارهای سنگین مناسب نبودند. عیب دیگر آنها، فسادپذیری و فرسودگی سریع آنها بود. همچنین، در برابر آتش‌سوزی و حمله جانوران دریازی نیز آسیب‌پذیر بودند؛ از این رو، سازندگان



◀ کانال ورود به بندر نیویورک

است. اسکله، دیواره‌ای به نسبت عمودی با ارتفاعی مناسب است که از فرسایش و ریزش زمین به داخل آب جلوگیری می‌کند. جنس اسکله به طور معمول از چوب، فلز، یا سیمان مسلح است. اسکله‌ها به لحاظ محوطه پهلوگیری کشتی‌ها، جابه‌جایی و سطح آب بررسی می‌شوند. در محوطه اسکله، اغلب جایگاهی مستحکم برای پهلوگیری کشتی‌ها در نظر گرفته می‌شود تا کشتی‌ها در مواجهه با جریان‌های دریایی و جزر و مد ایمن بمانند. کشتی‌ها در این بندر در کنار هم بسته می‌شدند و برای ورود به اسکله منتظر می‌ماندند.

ساختمان اسکله با دقت محاسبه می‌شود؛ به طوری که تمام سطح اسکله تا کنار آب بتواند فشار محاسبه شده را تحمل کند؛ از این رو، زمین کنار اسکله با زیرسازه قوی تقویت می‌شود تا بتواند به کمک حفاظ چوبی یا لاستیکی خود در برابر ضربات سنگین کشتی‌ها مقاومت کند. سطح اسکله به اندازه باری که روی آن انتقال داده می‌شود، به طور یکنواخت مقاوم می‌شود. تأسیسات اسکله، بنا به نوع اسکله و باری که بر آن جابه‌جا می‌شود متفاوت است. برخی از کالاها مانند زغال، مواد معدنی و چوب، در شرایط محیط و در



◀ مدل حوض خشک مربوط به سال ۱۸۱۲

بادهای محلی در نظر گرفته می‌شود. همچنین باید با توجه به زاویه ورود و خروج شناورها، تسهیلاتی برای مانور ورود آنها به اسکله و خروجشان از موج‌شکن به سوی دریا تأمین شده باشد. بر این اساس، بندری مناسب است که کمتر تحت تأثیر جریان‌های آبی باشد تا شناورها بتوانند به راحتی خود را به مقابل کانال ورودی یا خروجی حوضچه برسانند. علاوه بر این، زاویه ورود به اسکله باید طوری باشد که شناور بتواند با حداقل مانور خود را به اسکله برساند.

برای جلوگیری از آسیب شناورها، عمق قسمت میانی حوضچه‌ها به طور ثابت حفظ می‌شود. در گذشته، کانال ورودی به بندر لایروبی نمی‌شد؛ زیرا جمع‌آوری گل‌ولای حوضچه‌ها و کانال ورودی ناممکن بود؛ ولی امروزه با استفاده از تجهیزات لایروبی پیشرفته و قوی می‌توان عمق آب را به طور ثابت حفظ کرد. تخلیه گل‌ولای همیشه مسئله حساسی بوده است و نحوه حمل آن به بازدهی سیستم لایروبی بستگی داشته است.

علامت دریانوردی

علامت‌های مربوط به بخش‌های مختلف ساحل و بندر که نقش مهمی در تسهیل

چرخش کشتی در قسمت میانی حوضچه، فضای میان کشتی‌های بسته شده به اسکله، دیواره موج‌شکن و سایر کشتی‌های در تردد انجام می‌شود.

به منظور توسعه طولی حوضچه، بخش‌هایی در آن در نظر گرفته می‌شود تا تردد کشتی‌ها بدون زدن امکان‌پذیر باشد. این بخش‌ها با راه‌های کم‌عرض و کوتاهی که تردد کشتی‌ها را میسر می‌سازد از یکدیگر مجزا می‌شوند. روی این راه‌ها، پل‌های متحرکی تعبیه می‌شود که باعث امتداد راه‌های زمینی عرضی می‌شود. در دریا‌های بدون جزر و مد، این راه‌ها محدودیتی ایجاد نمی‌کنند؛ ولی در آب‌های دارای جزر و مد، حوضچه‌ها را با دریچه از یکدیگر جدا می‌کنند. گاه ممکن است آب یک حوضچه به طرف دیگر تخلیه و عمق آب به نحو خطرناکی در حوضچه کم شود. این دریچه‌ها به نحوی در اطراف هر حوضچه تعبیه شده‌اند که بتوانند ورود شناورهایی با آبخور بیش از عمق معمول حوضچه را نیز امکان‌پذیر سازند.

کانال

معبور ورود به بندر که در دسترس همه شناورها قرار می‌گیرد. مسیر کانال تا موج‌شکن با توجه به تأثیر جریان آب و

اسکله استفاده می‌شود و در فاصله میان آنها حوضچه‌ای قرار داده می‌شود. به این ترتیب شناورهای بیشتری می‌توانند در اطراف اسکله پهلو بگیرند.

در پشت اسکله‌های این بندر فضای کافی برای مانور واگن‌های راه‌آهن پیش‌بینی شده است.

در این طرح اسکله‌ها رو به کانال ورودی بندر طراحی شده‌اند.

حوضچه

محوطه آبی محصور بین دیواره‌های اسکله از یکسو و دیواره موج‌شکن بندر از سوی دیگر که برای تأمین راهی برای پهلوگیری کشتی و جابه‌جایی کالا از کشتی به اسکله، انبار و سایر محل‌های نگهداری کالا ساخته شده است. حوضچه‌ها باید حتی‌المقدور در کنار یکدیگر ساخته شوند. تمرکز حوضچه‌ها گاه مشکل‌ساز می‌شود؛ چرا که همیشه زمین مناسبی برای گودبرداری و توسعه حوضچه‌ها در اطراف اسکله موجود نیست؛ از این رو، تردد شناورها نیز در اطراف بندر با مشکل مواجه می‌شود. این گونه اشکالات باعث شده است که برخی بنادر، نظیر بندر ماریس و لوآور، از طریق زیرسازی و خاک‌ریزی روی برجستگی‌هایی در دریا ساخته شوند. این گونه بنادر به جهت برخورداری از حوضچه‌های متعدد از نظر اقتصادی به سرعت توسعه می‌یابند.

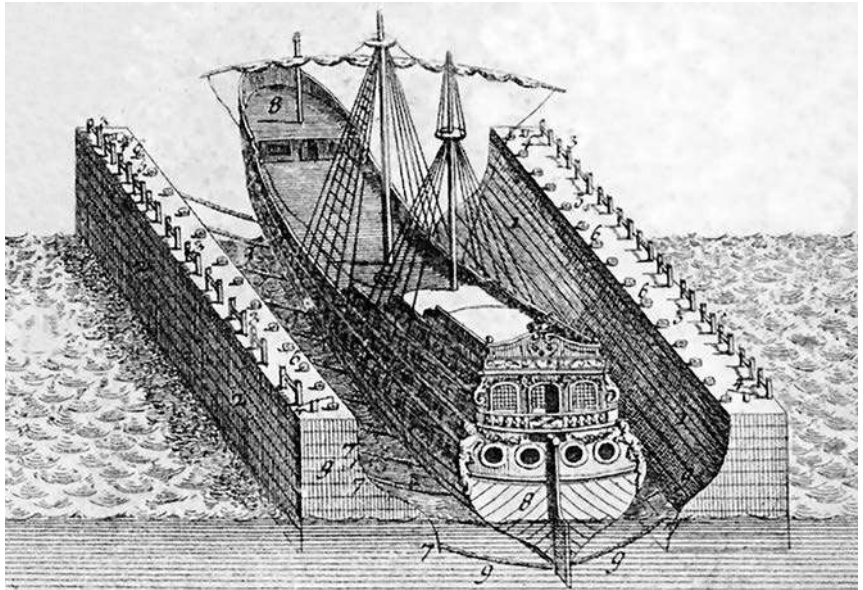
عمق حوضچه‌های بندر به اندازه‌ای است که شناورها بتوانند بدون احتمال خطر برخورد با اسکله یا شناور دیگر به راحتی در آن مانور کنند. هر قدر طول شناور بیشتر باشد، عمق و اندازه مناسب حوضچه اهمیت بیشتری پیدا می‌کند. در گذشته، بزرگ‌ترین شناورها، در حدود ۱۰۰ متر طول داشتند و ابعاد حوضچه‌های اسکله‌ها به حدی بود که این شناورها به راحتی می‌توانستند در آن مانور کنند. در دنیای امروز، با افزایش طول شناورها، چنین امری دیگر عملی نیست. امروزه، شناورها در طول حوضچه مانور می‌کنند و

بودند با استفاده از میله‌های افقی یا تیرهای دکل، عملیات بارگیری یا تخلیه بار را انجام دهند. بنادر نیز، تجهیزات مناسبی برای این امر نداشتند و تنها از قرقه‌های کوچکی استفاده می‌کردند که برای جابه‌جایی بار از ارتفاع، مفید واقع می‌شد. این دستگاه، با دوار دستی و با قدرت بازو عمل می‌کرد.

در آن روزگار، بارگیری شناور چندین روز طول می‌کشید؛ ولی امروزه با بهره‌گیری از دوارها و جرثقیل‌های پیشرفته این کار بیش از چند ساعت به طول نمی‌انجامد.

امروزه، شناورها از تجهیزات الکتریکی و هیدروالکتریکی مناسبی برخوردارند که همه نوع جابه‌جایی را امکان‌پذیر می‌سازد. تجهیزات مکانیکی پیشرفته بنادر نیز از سوی دیگر باعث شده‌اند تا عملیات تخلیه و بارگیری به سرعت انجام شود. به این ترتیب، بارهای بسیار سنگین نیز به کمک جرثقیل‌های بندری در اسرع وقت جابه‌جا می‌شوند. پیشرفت‌های فزاینده این‌گونه تجهیزات در عصر حاضر باعث شده است تا اسکله‌هایی با تجهیزات ویژه برای بارگیری و تخلیه کالاهای خاص مثل مایعات، سوخت، مواد معدنی، کالاهای فله و غیره در نظر گرفته شود.

انتخاب تجهیزات یک بندر، فقط یک مسئله ساده فنی نیست؛ بلکه باید جوابگوی موقعیت محلی و اقتصادی بندر نیز باشد؛ از این رو، گاه وضعیت محلی بندر ایجاب می‌کند تا انبارهایی دو یا سه طبقه در آن ساخته شوند که برخی به محموله‌های صادراتی و برخی دیگر به کالاهای وارداتی تخصیص داده شده‌اند. در بعضی موارد نیز، بدون توجه به صادرات یا واردات کالا برای هر جایگاه اسکله، انباری در نظر گرفته می‌شود؛ با این حال، همیشه انبار کافی در اختیار همه شناورهای بندر قرار نمی‌گیرد. برای حل این مشکل، عملیات بارگیری مستقیم به صورت سبک‌سازی همزمان با استفاده از قطار، کامیون یا تخلیه فوری کالا به سوی انبار انجام می‌شود. انبارها یا در کنار اسکله، با فضای مناسب برای تردد وسایط نقلیه، یا با فاصله از اسکله برای



◀ حوض خشک شامو، در بندر قدیمی آمستردام

آسان مسافران در بندر در نظر گرفته می‌شود. تنها خواسته مسافران دریایی، توقف اندک و جابه‌جایی سریع است. البته برخی از مسافران نیز، برای استراحت و رفع خستگی طی مسیر طولانی، مدت زمانی در بندر اقامت می‌کنند. با این حال، تمامی مسافران خواستار برخورداری از تسهیلات مناسب در سفر هستند. از سوی دیگر، شرکت‌های دریانوردی و مسئولان بنادر نیز، تمام هم خود را صرف نزدیکی خطوط کشتیرانی مسافربری با راه‌آهن می‌کنند تا به این ترتیب فاصله میان کشتی و وسیله نقلیه بعدی به حداقل برسد.

تسهیلات تخلیه و بارگیری

امکانات جابه‌جایی سریع و ایمن کالا که از ضروریات اصلی بهره‌وری بهینه از شناور و بندر به شمار می‌روند. بار مسافران باید همزمان با مسافران از کشتی خارج شود. از سوی دیگر شناورها نیز، نمی‌توانند مدت زیادی در اسکله به انتظار تخلیه بار یا بارگیری مجدد متوقف بمانند؛ در غیر این صورت، مالک آنها متضرر خواهد شد.

در گذشته، عملیات بارگیری و تخلیه به کندی انجام می‌شد. ابزار خاصی برای تخلیه و بارگیری وجود نداشت و خدمه مجبور

دریانوردی در کناره ساحل ایفا می‌کنند. در علامت‌گذاری، تمام بخش‌های ساحل، مانند ارتفاعات، ناقوس کلیسا، آسیاب بادی، قلعه‌ها و ساختمان‌های خاص، شناسایی و مشخص می‌شوند. از این میان، علائم مربوط به نمایش موانع زیر آب، محدودیت کانال و نمایش محل عبور ایمن اهمیت بیشتری دارند. این علائم، به طور معمول برج، سازه یا شناوری ثابت هستند.

علائم دریانوردی، در هوای مه‌آلود دیده نمی‌شوند و از این رو، در چنین وضعیتی از علائم صوتی استفاده می‌شود. برای این منظور، ابتدا از زنگ استفاده می‌شد؛ ولی برد صدای آن زیاد نبود. به تدریج، پس از کشف نیروی بخار، از علائم مکانیکی وابسته به این نوع نیروی محرکه یا هوای فشرده استفاده کردند.

همچنین، در ورودی بنادر، علائمی برای اعلام جزر و مد نصب می‌شوند. این علائم وضعیت آب و ارتفاع آن و جهت حرکت جزر و مد آب را به دریانوردان نشان می‌دهد.

تسهیلات مسافربری بندر

مجموعه امکاناتی که برای جابه‌جایی



◀ نمونه‌ای از حوض شناور امروزی



◀ نمونه‌ای از حوض خشک

جابه‌جایی کالا با قطار ساخته می‌شوند. روش اول، برای کالاهای فاسدشدنی و کالاهای طبقه‌بندی شده و روش دوم، برای بارگیری کامل اتخاذ می‌شود. گاه، انبارهای بسیار بزرگ به ریل راه‌آهن داخلی تجهیز شده‌اند. در این وضعیت، بارگیری روی واگن به طور مستقیم در زیر سقف و بدون تحمل مشکلات جوی انجام می‌شود.

همزمان با عملیات تخلیه و بارگیری کالا، باید نیازهای دیگر شناور، نظیر آب، آذوقه و سوخت، تأمین شود. امروزه، سوخت‌گیری و آب‌رسانی از طریق لوله‌کشی‌های خاص، در اسکله‌های مخصوص انجام می‌شود. گاه، نیز سوخت با دوبه‌های ویژه در لنگرگاه به شناور تحویل داده می‌شود. مواد غذایی نیز، از طریق مؤسسه‌های صلاحیت‌دار به کشتی انتقال داده می‌شود.

یکی دیگر از نکاتی که در تخلیه و بارگیری کالا نقش دارد روشنایی محوطه است. روشنایی محوطه بندر به قدری است که کارگران قادرند در همه ساعات به کار خود ادامه دهند. توسعه یک بندر بزرگ و مدرن، نتیجه هماهنگی همه امکانات و استفاده بهینه از تمام ابزارهای لازم است.

تسهیلات تعمیر و نگهداری

امکاناتی ویژه که به منظور ارائه خدمات تعمیر و نگهداری برای شناورها در نظر گرفته شده است. امکانات و تسهیلات خاص این امر باید جوابگوی نیازهای صنعت دریانوردی باشد.

قدیمی‌ترین وسیله تعمیر زیرآبی شناور، نوعی شبکه فولادی است که در آن تعمیرات شناور با سوار کردن تیرهای آهنی به شکل موازی و تقویت آنها با

تیرهای عرضی انجام می‌شد. در گذشته، این نوع تعمیرات برای شناورهای بزرگ و تا چندی قبل، برای شناورهای کوچک متداول بود؛ ولی این تشکیلات امروز دیگر جوابگوی نیاز شناورهای جدید نیست و برای تعمیرات هر نوع شناور، روش خاصی اتخاذ می‌شود.

امروزه، تعمیرگاه خشک موسوم به «حوض خشک» شامل گودال‌های عمیق نفوذناپذیری است که درهای سنگین و مستحکمی در قسمت ورودی آن نصب شده است. پس از ورود شناور به داخل حوض، درهای آن بسته می‌شوند و آب داخل با پمپ یا جزر دریا تخلیه می‌شود و سپس شناور بر خرک‌هایی که برای همین کار در نظر گرفته شده‌اند، قرار می‌گیرد. دیوارهای اطراف حوضچه، از جنس سنگ یا سیمان مسلح است.

پس از انجام تعمیرات، نخست راه‌های ورود آب باز می‌شوند و آب به داخل حوضچه وارد می‌شود و کشتی به تدریج در آب شناور و در نهایت از حوضچه خارج می‌شود.

نظافت بدنه زیرآبی، تعیین ضخامت بدنه، بازرسی دیواره‌های طولی و عرضی بدنه، تعمیر و بازسازی کلیه دریچه‌های زیرآبی، بازسازی و تعمیر کلیه لوله‌های آب و تخلیه‌خن، در نقاط مختلف بدنه، بازرسی محور پروانه، سکان و سیستم‌های

مرتبط با آنها، و رنگ‌آمیزی بدنه زیرآبی حداقل تا یک متر بالاتر از آب‌خور از جمله فعالیت‌هایی هستند که در حوض خشک انجام می‌شوند. حوض خشک اغلب دارای جرثقیل‌های قوی برای جابه‌جایی وسایل و تجهیزات است.

برای اجرای فعالیت‌های مربوط به تعمیرات شناورها، محوطه‌ای دیگر با ویژگی شناوری در نظر گرفته شده است. این نوع حوض، که «حوض شناور» نامیده می‌شود، در مناطقی به کار می‌رود که حوض خشک وجود ندارد. حوض شناور در کنار اسکله یا در آب‌های حفاظت شده قرار می‌گیرد و در هنگام پذیرش شناور برای تعمیرات، مخازن آب توازن آن از آب پر می‌شود تا شناور بتواند به حوض وارد شود. پس از استقرار شناور در داخل حوض، آب مخازن توازن به تدریج تخلیه می‌شود تا شناور بتواند روی خرک نصب شده در کف مستقر شود. سپس، حوض شناور به همراه کشتی روی آن از آب بالا می‌آید و پس از آن تعمیرات شناور آغاز می‌شود.

تدارک حوض شناور اقتصادی‌تر از حوض خشک است. حوض شناور قادر است حتی شناورهایی را بپذیرد که طول آنها از طول حوض شناور بلندتر است.

منبع: دایره‌المعارف جامع بندری- دریایی



تأثیر جنگ روسیه-اوکراین بر دریانوردی

علی اکبر نوع دوست



کارشناس رده بندی - مؤسسه رده بندی آسیا

تجارت دریایی

با ادامه حملات نظامی روسیه علیه اوکراین، اقتصاد کشورهای غربی و متحدانش در اقدامی تلافی جویانه، تحریم‌های سختی را علیه اقتصاد روسیه وضع کرده تا عملاً آن را زمین گیر کنند. در نتیجه افزایش هزینه‌های ناشی از اختلال در روند مدیریت زنجیره‌های تامین کالا، صنعت کشتیرانی به ویژه متأثر از این وقایع خواهد بود.

از زمان شروع جنگ تا زمان تهیه این گزارش (۹ مارس ۲۰۲۲) تقریباً ۱۵ بندر در اوکراین تعطیل، تخلیه و بارگیری کشتی‌ها متوقف و از آن زمان حدود ۱۴۰ کشتی در بنادر اوکراین گیر کرده‌اند. تا به امروز هیچیک از بنادر و کشتی‌های پهلو گرفته

در آنها مورد حمله قرار نگرفته‌اند. تنها دو کشتی آن هم در لنگرگاه مورد حمله قرار گرفته و همین امر موجب شد تجار از عبور کشتی‌هایشان از مسیر دریای سیاه امتناع ورزند.

هر کشتی که برق، غذا و توانایی تولید آب را داشته باشد، در زمان بروز حادثه امن‌ترین مکان برای دریانوردان محسوب می‌شود. به گفته Sanji Prashar مدیرعامل شرکت خدمات دریایی VR در حالی که پناهگاه‌هایی در بنادر اوکراین جهت اسکان امن دریانوردان وجود دارد، خدمه کشتی حاضر به ترک کشتی نشدند. یکی از کشتی‌های متعلق به این شرکت در بندری در اوکراین محصور شده است. خدمه هندی نیز در کشتی‌های متوقف در

بنادر اوکراین منتقل شده‌اند. بنادر و تاسیسات هسته‌ای به عنوان سرمایه‌های استراتژیک کمتر شاهد حملات نظامی بودند، به غیر از برخی حملات پراکنده و گاه‌به‌گاه.

به گفته Pritam Banerjee یک کارشناس تدارکات و پشتیبانی، تاکنون ارتش و نیروی هوایی روسیه در خط مقدم درگیر بوده‌اند و فقط حملات دریایی محدودی در کرچ روی داده است.

شهرهای بندری از جمله ماریوپل مورد حملات زمینی قرار گرفتند، ولی با مقاومت مردم اوکراین مواجه شدند. رئیس جمهور اوکراین از حمله قریب‌الوقوع روسیه به بندر اودسا خبر داد که می‌تواند موجب تشدید جنگ شود.



در نتیجه این تهاجمات، همه کشتی‌های تجاری در معرض تهدید قرار دارند. پیامد مستقیم جنگ، افزایش نرخ بیمه کشتی‌های است که در دریای سیاه تردد می‌کنند.

تأثیر جهانی

قیمت نفت خام به دلیل ترس از اختلال در روند تأمین و با توجه به این واقعیت که روسیه تأمین‌کننده کلیدی نفت و گاز از طریق خطوط لوله و کشتی‌ها می‌باشد، افزایش یافته است. دریای سیاه که خواستگاه بنادر آب‌گرم کشور اوکراین می‌باشد به میدان جنگ تبدیل شده است. با افزایش قیمت نفت خام، قیمت سوخت کشتی نیز افزایش می‌یابد. بهای سوخت

مهم‌ترین مؤلفه در هزینه راهبری کشتی محسوب می‌شود و هرگونه افزایش آن تأثیر بسیاری در هزینه‌های حمل‌ونقل و کرایه بار خواهد داشت.

پاندمی کرونا باعث بالا رفتن نرخ حمل بار کانتینری شده و افزایش بیشتر را اینک شاهد هستیم. کارشناسان اعتقاد دارند این افزایش کوتاه‌مدت خواهد بود و دلیل آن کنترل انحصارگرایانه برخی شرکت‌ها بر کشتیرانی کانتینری است. روسیه و حتی اوکراین در زمینه تجارت کانتینری نقش پررنگی ندارند، از این جهت نرخ حمل کانتینری جهانی نمی‌تواند تأثیرپذیری زیادی از این جریان‌ها داشته باشد.

حمل‌ونقل فله از قبیل حمل مواد نفتی و گاز با کشتی‌های تانکر شدیداً متأثر از این

جنگ می‌باشد. از آنجا که روسیه و اوکراین از مهم‌ترین کشورها در زمینه تجارت گندم، مواد معدنی و نفت هستند، افزایش نرخ بیمه و اختلال در تأمین این کالاها، بازار تجارت را آشفته خواهد کرد. در صورت تشدید شرایط، کشتیرانی در حوزه دریای شمال و بالتیک آسیب خواهد دید و نهایتاً در نتیجه تهدیدهای جنگ، تعرفه‌های بیمه‌ای افزایش می‌یابند.

هر چند حملات روسیه در دریای مدیترانه بعید به نظر می‌رسد، تعرفه‌های بیمه‌ای برای کشتی‌های فعال در این مسیر که قلب تجارت دریایی اروپاست احتمالاً افزایش یابد.

منبع: Maritime Gateway Magazine
9th March, 2022

نگاه کوچک و محدود به پژوهش‌های باستان‌شناختی دریایی در دریای کاسپی



◀ بقایای شناور چوبی و تاریخی کرگانرود در تالش

ناملموس آن نیز انجام می‌گیرد. در حوزه دریایی کاسپی ماهیگیری به‌عنوان یک جنبه اقتصادی و فرهنگی که با استفاده از منابعی مانند: رودخانه‌ها و دریاها و اتکا به آبزیان امرار معاش می‌کنند؛ در درجه نخست و حمل‌ونقل و جنگ که در درجای بعدی قرار می‌گیرند؛ مشمول پژوهش‌های گسترده فرهنگ دریایی، انسان‌شناسی و باستان‌شناسی دریایی می‌شود.

پارک ملی قوبستان از کهن‌ترین جوامع ماهیگیری

بر اساس اسناد باستان‌شناختی -سنگ‌نگاره‌ها- به دست آمده از پارک ملی قوبستان در جنوب شرقی رشته‌کوه‌های قفقاز و کرانه‌های غربی دریای کاسپی در جمهوری آذربایجان امروزی؛ در این حوضه ما با یکی از کهن‌ترین جوامع ماهیگیری و دریانوردی مواجه هستیم که از دوران میان‌سنگی و نوسنگی به این شغل مبادرت می‌ورزیدند و احتمالاً حوضه کرانه‌های غربی دریای کاسپی یکی از قدیمی‌ترین مراکز ماهیگیری و دریانوردی در این منطقه است و این تطابق‌های دریایی پیش از تاریخی برای انسان‌شناسی و باستان‌شناسی از اهمیت خاصی برخوردار است و نمونه باستانی مردم‌شناختی آن

پیرامون این دریا» را که خوانشی واضح و سهل‌الوصول است را از پژوهش‌های جدید در حوزه فرهنگ دریایی در حوزه دریای کاسپی کنار بگذاریم و مطابق با رهیافتی کل‌نگر و تحلیل موجودیت و چیستی شبکه‌های بهم پیوسته مستقر در منظر تاریخی دریای کاسپی برحسب آخرین روش‌ها و دستاوردهای علمی رو به جلو حرکت کنیم و جلوه‌های بر جای مانده از فرهنگ دریایی را در روندهای تاریخی شناخته شده مورد آزمون و آزمایش قرار دهیم و بر بنیاد دانش‌های تازه و آموزه‌های عملی نوین به بازبینی درونمایه حقیقت آن‌ها و ارزش معرفتی آن‌ها بپردازیم؛ به عبارت دیگر، برای ایجاد تصویری دقیق از سرگذشت فرهنگ دریایی در حوزه دریای کاسپی نیازمند تعاون چند رشته است و صرفاً باستان‌شناسی از عهده انجام آن برنخواهد آمد.

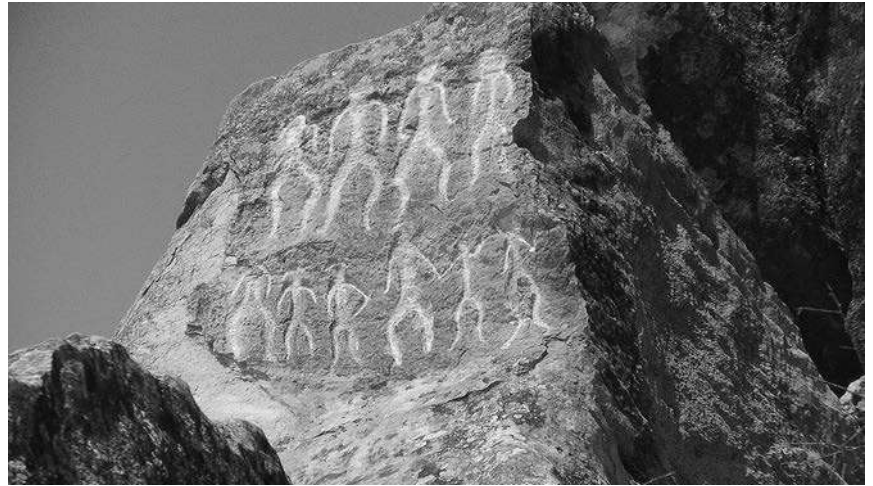
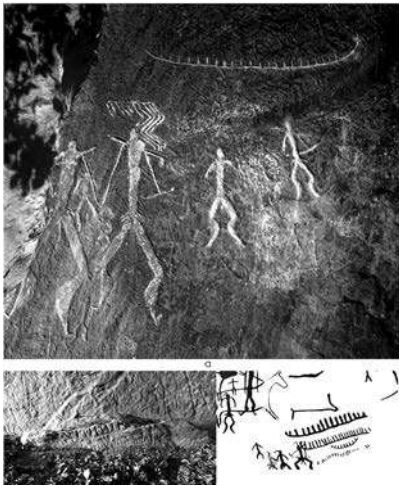
از دیگر دیدگاه‌هایی که عمیقاً منجر به نادیده گرفتن پژوهش‌های باستان‌شناختی دریایی در حوزه دریای کاسپی می‌شود «وسعت و محصور بودن» آن نسبت به آب‌های آزاد و شور است؛ اما از منظر باستان‌شناختی به نظر می‌رسد سنجش محتوای فرهنگی مهم‌تر از مساحت جغرافیایی است؛ از این رو، فرهنگ دریایی بهترین و جامع‌ترین مفهومی است که می‌توان برای اصول فکری، آداب و رسوم، مصنوعات و... مرتبط با دریا و منابع آن به کار گرفت. قاعدتاً در هر مکان جغرافیایی که فرهنگ دریایی به معنای خاص خود وجود داشته باشد؛ پژوهش‌های باستان‌شناختی و انسان‌شناختی دریایی جهت بازبازی نمادها و نشان‌های ملموس و

رامین ادیب

یک کارشناس باستان‌شناسی دریایی به تحلیل مسئله نگاه‌های کوچک و محدود به پژوهش‌های باستان‌شناختی دریایی در دریای کاسپی پرداخته است.

بی‌ارزش جلوه دادن دریای کاسپی در پژوهش‌های باستان‌شناختی دریایی از پیش‌فرض‌های غلطی است که توسط عده‌ای مسئول و غیرمسئول بر اساس مطالعات اندکی که داشته‌اند؛ سرچشمه می‌گیرد و پیامد آن منجر به ایجاد عدم تعادل و ارزش‌گذاری نادرست برای میراث فرهنگی دریایی از سوی بازی‌گردانان مستقر در نهادهای دولتی جهت انجام امور پژوهشی و بودجه‌ریزی می‌شود و زوال روزافزون میراث برجای مانده از فرهنگ دریایی چه به صورت ملموس و ناملموس؛ عاقبت ناخوشایندی است که گریبان این نوع از میراث فرهنگی تجدیدنپذیر را گرفته است.

در واقع کوچک شمردن پژوهش‌های باستان‌شناختی دریایی در دریای کاسپی از نگاه‌های صرف به کرانه‌های جنوبی دریای کاسپی نشأت گرفته است؛ در صورتی که واکاوی و رمزگشایی فرهنگ دریایی در حوزه دریای کاسپی بر اساس مواد فرهنگی و اسناد تاریخی بایستی با رهیافت و دیدگاهی بزرگ‌تر از جغرافیای کرانه‌های ایران در این ناحیه، انجام شود. باید سعی کنیم باورها و پیش‌فرض‌های نادرستی مانند: «پیشینه اندک دریانوردی - تقلیل آن به دوره صفویه-» در بزرگ‌ترین دریاچه جهان یا «پشت به دریا بودن مردمان



◀ پارک ملی قیوستان در آذربایجان

به تنهایی کاری از پیش نخواهد برد. از این سوی و به جهت اهمیت موضوع مذکور؛ سه سال قبل-۲۰۱۹- یونسکو نشستی را پیرامون میراث فرهنگی دریایی در حوزه دریای کاسپی در کشور قزاقستان برگزار کرد که در ادامه بیشتر بدان پرداخته شد:

نشست تخصصی و منطقه‌ای یونسکو در مورد حفاظت از میراث فرهنگی دریایی، ساحلی و زیر آب حوزه دریای کاسپی

یونسکو در سال ۲۰۰۱ کنوانسیون حفاظت از میراث فرهنگی دریایی را در سازمان ملل به تصویب رساند که براساس آن جامعه بین‌الملل در قبال بهره‌برداری تجاری، تجارت غیرقانونی و حراست غیراخلاقی از میراث فرهنگی دریایی، نه فقط در اقیانوس‌ها بلکه از آب‌های داخلی؛ مانند: دریاچه‌ها و رودخانه‌ها و پاسخگو است و خوشبختانه کشور ایران در این کنوانسیون عضو است. در همین راستا نخستین نشست تخصصی و منطقه‌ای یونسکو در مورد حفاظت از میراث فرهنگی دریایی، ساحلی و زیر آب حوزه دریای کاسپی در آلمانی (پایتخت سابق کشور قزاقستان) برگزار شد و فرصتی را برای نمایندگان کشورهای پیرامون دریای کاسپی و همچنین سایر کشورها فراهم کرد تا در مورد موضوعات حفاظت و ظرفیت‌های

است.
از دیگر اجزاء متشکله کلیت کهن دریای کاسپی مسیر تجاری ابریشم است که پس از طی شدن شرق و میانه آسیا به کرانه‌های شمالی دریای کاسپی سپس حوزه ولگا و دریای سیاه می‌رسید. همچنین در مراحل تاریخی مختلف شبکه‌ای از مسیرهای دریایی و زمینی از شمال به جنوب دریای کاسپی کشیده شده بود که اصطلاحاً به مسیر تجاری «ولگا-کاسپی» مشهور بود و نقش اصلی را در تجارت بین‌المللی و ارتباطات فرهنگی شمال و جنوب دریای کاسپی ایفا می‌کرد. جغرافیای سیاسی اوایل قرون میانی بر اساس روابط پر فراز و فرود بیزانس و ساسانیان، خاقانات ترک شاخه غربی و پیشروی خلفای عرب به سمت شمال؛ گسترش اسلام در حوضه رودخانه ولگا و طلوع و غروب دولت‌های منصوب به خزریان و لشکرکشی‌های اسکانندیناوی به قفقاز و علاقه طوایف مغولی و فعالیت‌های اقتصادی و سیاسی امپراتورهای عثمانی، صفوی و روس به شدت با تاریخچه حمل‌ونقل و ارتباطات دریایی شمال و جنوب از طریق مسیر تجاری ولگا-کاسپی در هم تنیده و تأثیرگذار است. از این رو رمزگشایی سرگذشت فرهنگ دریایی در حوزه دریای کاسپی نیازمند رهیافتی کل‌نگر است و جز عنگر محدود به کرانه‌های شمالی ایران

کانوهای دست‌کندی است که تا چند دهه قبل در تالاب‌ها و رودخانه‌های پیرامون دریای کاسپی استفاده می‌شده است. یکی از پدیده‌های مهم برای فهم و تفسیر دقیق‌تر فرهنگ دریایی بر پایه مواد فرهنگی در حوزه دریای کاسپی سنجش نوسانات تراز سطح آب دریا است؛ زیرا تراز سطح آب دریاها اشاره به یک نقطه خاص زمانی و مکانی داشته و دارند. بنابراین سرگذشت زیستی دریا به صورت جداگانه پیش از پرداختن به پژوهش‌های باستان‌شناختی دریایی و سرگذشت اجتماعی دریای کاسپی، توصیه می‌شود. در واقع، پژوهش‌های باستان‌شناختی در نوار جزر و مدی یا به عبارت کلی‌تر در جغرافیای مناطقی که تحت تأثیر نوسان‌های تراز سطح آب قرار دارند؛ جهت رمزگشایی الگوی پراکندگی محوطه‌های باستانی از دوران‌های بسیار قدیم تا عصر معاصر از پیچیدگی‌ها و جذابیت‌های خاصی برخوردار است و باید آن را به طور جامع و دقیق مطالعه کرد تا به نتایج متقن‌تری دست پیدا کرد. از این رو در نواحی مذکور می‌توان به اطلاعات اقتصادی، فرهنگی و محیط زیستی بسیار ارزشمند دست پیدا کرد. برای درک بهتر این موضوع کشف درصدی از بقایای دیوار تمیشه در عمق سه متری حاکی از بالا آمدن سطح آب دریا به طور قابل توجهی در طول ۱۵۰۰ سال گذشته؛ مثال خوبی

میراث فرهنگی دریایی در هر کشور و به طور کلی منطقه بحث و گفتگو کنند.

در ابتدای نشست چیچرو نیشیکاوا (متخصص میراث فرهنگی دریایی از یونسکو) یادآور شد: "دریای کاسپی بزرگترین دریاچه جهان است و براساس اطلاعات موجود، بیش از ۸۰ کشتی غرق شده و متروکه و سازه‌های فلزی در دریای کاسپی و منطقه ساحلی آن وجود دارد." وی در ادامه گفت: "با این حال، مطالعات باستان‌شناسی دریایی در دریای کاسپی و مناطق زیر آب این منطقه توسعه نیافته است و اطلاعات و تحقیقات زیادی در مورد میراث فرهنگی دریایی که بتواند کل منطقه را پوشش دهد، وجود ندارد."

در ادامه آتنا تراکاداس (متخصص بین‌المللی باستان‌شناسی دریایی از کشور دانمارک) بیان داشت: "در بستر دریا، حجم عظیمی از اسناد باستان‌شناختی وجود دارد که احتمالاً حدود ۲۰ هزار شیء است و باید حراست و کاوش شوند. وی تأکید کرد که حفاظت از میراث دریایی بخشی از فرهنگ است." همچنین، آتنا تراکاداس معتقد است که این امر منافع اقتصادی را نیز به همراه دارد.

در این جلسه نمایندگان ارگان‌های دولتی، کارشناسان مسئول اجرای سیاست‌های حفاظت از میراث فرهنگی از کشورهای حوزه دریای کاسپی بدون حضور ایران، کمیسیون ملی یونسکو، باستان‌شناسان و متخصصان میراث فرهنگی گرد هم بودند و نمایندگانی از قزاقستان، آذربایجان، روسیه، ارمنستان، گرجستان، قرقیزستان، تاجیکستان نیز حضور داشتند.

در پایان سخن لازم می‌دانم اشاره هرچند کوتاه به وضعیت پرخطر و نابسامان مغروق‌های گیلان داشته باشم که در صورت عدم رسیدگی از سوی مسئولین ذیربط این پنجره‌های ارتباطی نسل‌های آینده با گذشته برای همیشه بسته خواهد شد.

منبع: مارین پرس



کرده که پیش از این به هیچ عنوان قابل پیش‌بینی نبود.

به گزارش گروه بین‌الملل مانا؛ تحلیلگران به بررسی بحران روسیه-اوکراین بر صنعت کشتیرانی پرداخته و مشکلات و چالش‌های فراروی این صنعت را برشمردند.

بر اساس این گزارش ریچارد برگمن تحلیلگر ارشد دریایی در این زمینه معتقد است فعالیت صنعت کشتیرانی جهان تحت تأثیر شدید درگیری روسیه-اوکراین قرار گرفته و در حوزه عملیاتی به نوعی صنعت کشتیرانی قفل شده است. اگرچه تلاش‌هایی در حوزه‌های پیرامونی و سایر مناطق دریایی برای راکد نماندن فعالیت صنعت کشتیرانی در جریان است، اما نمی‌توان از تأثیر منفی جنگ روسیه بر این صنعت به راحتی گذشت.

تأثیر بحران روسیه و اوکراین بر صنعت کشتیرانی جهان از دید تحلیلگران دریایی

بحران روسیه و اوکراین صنعت کشتیرانی در اقصی نقاط جهان را با مشکلات و چالش‌های زیادی مواجه کرده و روند فعالیت آن را به گونه‌ای کند



ماه مارس صادرات گندم خود را علی‌رغم وجود جنگ ۶۰ درصد افزایش داد، اما کشور اوکراین موفق نشد که نسبت به صادرات خود از بنادر اقدام کند. در واقع هم‌اکنون صادرات کالا توسط اوکراین بسیار ضعیف است، این در حالیست که روسیه و اوکراین یک چهارم تجارت جهانی غلات را در دست دارند. به همین جهت هم‌اکنون قیمت جهانی محصولات مانند گندم و روغن آفتابگردان به شدت بالا رفته و نگرانی‌های فزاینده‌ای را در زمینه دسترسی مردم به غذا در مناطق عمده وارداتی مانند خاورمیانه و شمال آفریقا به وجود آورده است."

به گفته وی تهاجم روسیه به بنادر اوکراین مسیر اصلی صادرات این کشور را قطع کرده است. اگرچه اوکراین تلاش می‌کند به صادرات خود از طریق راه‌آهن ادامه دهد، اما میزان صادرات حمل‌ونقل ریلی نمی‌تواند جایگزین صادرات از طریق کشتی‌ها شود.

وی در پایان یادآوری می‌کند تنها کشوری که توانست از گزند بحران روسیه و اوکراین در امان بماند و صنعت کشتیرانی آن به فعالیت خود ادامه دهد هندوستان است که اثرات نامطلوبی بر صادرات و واردات آن دیده نشده است.



روسیه و اوکراین به نوعی خطرآفرینی می‌کنند.

سایمون تنسی تحلیلگر دیگر دریایی در ادامه می‌گوید: "کانتینرهایی که قرار بود به مقصد روسیه و اوکراین حمل شوند در بنادر مختلف جهان بلا تکلیف مانده‌اند. از سوی دیگر مسدود شدن سوئیفت در روسیه پرداخت منابع مالی به ذی‌نفعان دریایی را تحت تأثیر قرار داده است. همچنین ازدحام در بنادر مجاور دو کشور روسیه و اوکراین به شدت مشاهده می‌شود. در واقع تجارت به روسیه توسط کشورهای مختلف تحت تأثیر قرار گرفته و خطوط کشتیرانی بزرگ جهان کالاهای مربوط به بنادر روسیه را نمی‌پذیرند."

وی در ادامه یادآور شد: "اگرچه هر دو کشور جنگ‌زده تلاش می‌کنند نسبت به صادرات کالا اقدام کنند، اما در این میان برنده نهایی بیشتر روسیه است؛ چرا که در

طولانی شدن مسیرهای دریایی به منظور یافتن مسیرهای جایگزین برای حمل محموله‌های صادراتی به تمام کشورها به ویژه ممالک مشترک‌المنافع (CIS) تأثیرات نامطلوبی بر قیمت کالاها گذاشته است.

شاید در یک جمله می‌توان گفت بحران روسیه و اوکراین علاوه بر خسارت بر تجارت دریایی باعث افزایش قیمت کالاها به ویژه مواد غذایی شده است. در واقع دود این چالش‌ها و مشکلات به چشم مصرف‌کننده می‌رود.

در حال حاضر فعالیت‌های کشتیرانی در شمال دریای سیاه به نوعی به مشکل برخورد و در واقع مسیرها مسدود شده است.

از سوی دیگر پوشش بیمه‌ای توسط مؤسسات P&A برداشته شده و در صورت عبور کشتی‌ها از مسیرهای دریایی حوزه



نقش کلیدی اما پرخطر دریای سیاه برای تجارت دریایی

دریای سیاه نقش کلیدی در حمل و نقل غلات، نفت و کالاهای تجاری دارد، اما وجود مین در این دریا آن را به یک منطقه پرخطر برای تجارت دریایی تبدیل کرده است.

به گزارش گروه بین‌الملل مانا؛ خبرگزاری رویترز اعلام کرد احتمال برخورد با مین‌های دریایی در منطقه دریای سیاه که به درستی مشخص نیست توسط روسیه یا اوکراین کار گذاشته شده، این منطقه را بسیار ناامن کرده، در حالی که مسیر اصلی بسیاری از خطوط کشتیرانی جهانی است و متأسفانه در حال حاضر عبور از دریای سیاه یک ریسک خطرآفرین تلقی می‌شود.

در این گزارش آمده است دریای سیاه با کشورهای روسیه، اوکراین، بلغارستان، گرجستان، رومانی و ترکیه مرز مشترک دارد که از زمان حمله روسیه به اوکراین به منطقه خطرناک تبدیل شده که در حال حاضر تجارت دریایی را مختل کرده است. در این راستا اتحادیه بین‌المللی

کارگران حمل و نقل (ITF) و گروه مشترک کارفرمایان دریایی در تلاشند تا راه‌هایی بیابند بلکه اطمینان حاصل کنند دریانوردان و کشتی‌ها بتوانند از مسیر دریای سیاه عبور امن داشته باشند.

دیوید هایندل رئیس بخش دریانوردان ITF در این زمینه گفت: "از تمامی دولت‌ها انتظار داریم و از آن‌ها می‌خواهیم تمام توان خود را برای کاهش تهدید و ایمن کردن مسیر برای کشتی‌ها در دریای سیاه به کار گیرند، زیرا تجارت دریایی و دریانوردان نباید در این جنگ آسیب ببینند."

از سوی دیگر سخنگوی IMO در این ارتباط گفت: "اطلاعات به دست آمده حاکی از تهدید آشکار کشتی‌ها و دریانوردان توسط مین‌های شناور و متحرک در دریای سیاه است."

مرکز کشتیرانی ناتو نیز تأیید کرد اشیا شبیه مین در دریای سیاه وجود دارد که تجارت دریایی را مختل و باید منطقه مورد نظر پاکسازی شود. رویترز در پایان گزارش خود تأکید کرده

در پی اعلام خبر وجود مین در دریای سیاه بیمه‌گران دریایی حق بیمه خود را به منظور عبور کشتی‌ها از این دریا به شدت افزایش داده‌اند.

غرق شدن یک کشتی در بندر اوکراین

مقامات اوکراینی اعلام کردند یک کشتی با پرچم جمهوری دومینیکن دیروز (۵ آوریل ۲۰۲۲) در بندر ماریوپل اوکراین پس از اصابت موشک غرق شد.

وزارت کشور اوکراین طی بیانیه‌ای اعلام کرد این کشتی در جریان گلوله‌باران بندر ماریوپل توسط روسیه مورد اصابت قرار گرفت و موتورخانه آن آتش گرفته و یکی از خدمه آن زخمی شد. این کشتی دارای ۱۲ خدمه بود که توسط نیروهای اوکراینی نجات یافتند.

در ادامه این گزارش آمده این کشتی یکی از ۱۲ کشتی خارجی است که در بندر ماریوپل اوکراین به دام افتاده و زیر بمباران قرار دارند.



حمل و نقل دریایی همچنان زیر سایه تهدیدات بحران روسیه و اوکراین

لجستیک و زنجیره تأمین کالا در اکثر جهان از یک سو با بحران روسیه و اوکراین و از سوی دیگر با بحران همه‌گیری کووید-۱۹ در بنادر چین مواجه است که همین کار چالش‌های زیادی را پیش روی این صنعت قرار داده است.

به گزارش گروه بین‌الملل مانا؛ جیمز بیکر تحلیلگر ارشد دریایی لویدزلیست با اشاره به اینکه تأثیر مستقیم جنگ روسیه و اوکراین هنوز بر زنجیره تأمین کالا به اوج خود نرسیده، اما افزایش شدید نرخ حمل و نقل، طولانی‌تر شدن مسیرهای دریایی و اختلال در عملیات بندری چین به علت شیوع کرونا همگی باعث شده تا زنجیره تأمین کالا بیش از پیش با تهدید مواجه شود، گفت: "کشتی‌ها همچنان با مشکلات جدید در مسیر جابه‌جایی کالا مواجه هستند و هر آن حوادث غیرمنتظره به ویژه در مناطق جنگی آن‌ها را تهدید می‌کند.

مدیرعامل Container Exchange در این زمینه گفت: "قفل شدن زنجیره تأمین کالا در چین و تأثیر جنگ روسیه و اوکراین بر آن اختلالات زیادی را برای بخش حمل و نقل دریایی ایجاد می‌کند". کریستین رولوف مدیر اجرایی این شرکت نیز در ادامه می‌افزاید: "بحران تهاجم روسیه به اوکراین بر بخش حمل و نقل

کانتینری تأثیر زیادی گذاشته که قرنطینه بنادر چین مشکلات آن را مضاعف کرده است. در واقع تمامی این عوامل باعث شده که تقاضا بیشتر شود، اما پاسخ به این تقاضا با تهدیدهایی که حمل و نقل دریایی با آن مواجه است کار را بیش از پیش سخت می‌کند."

وی ادامه می‌دهد: "در حال حاضر کانتینرها در اکثر بنادر اروپا نگهداری شده و یک نوع سردرگمی در بنادر مشاهده می‌شود."

مدیران خطوط کانتینری و مالکان کشتی اطمینان ندارند که کالا بدون تهدید به دست مشتریان واقعی برسد. علاوه بر آن خدمات حمل و نقل ریلی تحت تأثیر این بحران‌ها قرار گرفته و نمی‌تواند به شکل دلخواه به وظایف خود عمل کند، زیرا ظرفیت آن‌ها محدود است و نمی‌تواند با حمل و نقل دریایی رقابت کند؛ ضمن اینکه برای همه کشورها امکان حمل کالا با ریل از طریق صنعت ریلی میسر نیست.

به گفته رولوف اگرچه مسیر کریدور شمالی هنوز باز است، اما حجم کالاهای عبوری از آن به شدت کاهش یافته است و در برخی موارد کالا از طریق حمل و نقل هوایی ارسال می‌شود که میزان آن بسیار محدود است.

جیمز بیکر در ادامه گزارش خود یادآور می‌شود: "افزایش قیمت نفت و به تبع

آن افزایش قیمت سوخت کشتی‌ها تهدید دیگری برای حمل و نقل دریایی به شمار می‌رود و این موضوع به نرخ حمل و نقل کانتینری ضربه می‌زند و باعث افزایش آن می‌شود به تعبیر دیگر افزایش نرخ سوخت توسط نفتکش‌ها به تمامی بخش‌های مختلف حمل و نقلی تسری پیدا کرده و باعث افزایش نرخ حمل و نقل کالا می‌شود. از سوی دیگر همه‌گیری کرونا و قرنطینه شدید بنادر چین موج دیگری از ازدحام بنادر و افزایش هزینه‌های حمل و نقل را برعهده دارد. شاید بتوان در این ارتباط گفت که یک ترافیک شدید حمل و نقلی در سراسر جهان بوجود آمده است."

وی در ادامه گفت: "در حال حاضر در بنادر هند کشتی‌های کافی در دست نیستند و همین کار نرخ‌ها را یک بار دیگر افزایش داده است."

وی در پایان می‌نویسد تمامی آنچه در بالا به آن اشاره شد به نوسان قیمت‌ها در بازار حمل و نقل دریایی دامن زده و موقعیت آن را به خطر می‌اندازد و در صورت ادامه بیشتر جنگ و قرنطینه بنادر چین باید شاهد تهدیدات بیشتری در این زمینه باشیم. به نظر می‌رسد تا زمان فشار آوردن به پدال گاز حمل و نقل دریایی برای پشت سر گذاشتن این بحران‌ها زمان زیادی لازم است تا ترافیک حمل و نقل دریایی با سرعت خاصی به جریان خود ادامه دهد.

بنادر اوکراین قفل شدند

بنادر اوکراین با محاصره ارتش روسیه از یک طرف و وجود مین‌های دریایی از طرف دیگر قفل شده و هیچ کشتی خارجی امکان تردد در آنها را ندارد.

به گزارش گروه بین‌الملل مانا؛ منابع خبری اعلام کردند کشتی‌های خارجی که در بنادر اوکراین توسط ارتش روسیه محاصره شده‌اند، قادر به تخلیه و بارگیری نیستند و همچنین امکان تردد ندارند؛ زیرا تمامی محدوده آبی قابل کشتیرانی توسط هر دو کشور مین‌گذاری شده است.

در همین حال رسانه‌های بلغارستانی و ترکیه‌ای گزارش دادند اوکراین مسیرهای قابل کشتیرانی را مین‌گذاری کرده و به نوعی کشتی‌ها و خدمه آن‌ها را گروگان

گرفته است.

از سوی دیگر مقامات روسیه نیز اوکراین را به کار گذاشتن مین‌های دریایی در مسیر کشتی‌های خارجی متهم می‌کنند.

در این گزارش‌ها آمده است روسیه تلاش می‌کند تا مسیر امنی را برای عبور کشتی‌ها فراهم کند، اما به دلیل وجود مین‌های دریایی نسبت به این حرکت تردید دارد.

ارتش روسیه در این ارتباط اعلام کرد با دوازده مین‌روب و ده‌ها قایق ضد مین آماده است تا گذرگاهی امن برای عبور کشتی‌ها فراهم کند، اما امکان مین‌گذاری مجدد از سوی اوکراین مانع این کار است.

بر اساس این گزارش لیود سیلاد نیسوا بازیرس اوکراینی به خبرگزاری رویترز گفت:

"در تاریخ یازدهم آوریل ارتش روسیه کشتی فله‌بر Smarta متعلق به این کشور را همراه فرمانده و ۱۹ خدمه توقیف کرده که از سرنوشت ۱۸ خدمه اوکراینی و یک خدمه مصری اطلاعی در دست نیست."

خبرنگار رویترز در ادامه گزارش خود می‌نویسد در حال حاضر دسترسی نیروی دریایی روسیه به دریای سیاه بیش از پیش افزایش یافته و در این زمینه اوکراین شانس کمتری دارد. در این میان اگرچه هر دو طرف علاقمند هستند تا مسیری امن برای عبور کشتی‌های خارجی ایجاد کنند، اما طرفین سعی زیادی دارند تا با گروگان‌گیری کشتی‌های خارجی به نفع خودشان و رسانه‌ای کردن آن علیه همدیگر استفاده کنند که در این ماجرا روسیه دست بالا دارد. در پایان این گزارش قید شده است در حالی که اختلال در تجارت دریایی به دلیل بحران روسیه و اوکراین جامعه دریایی و مردم جهان را در تنگنا قرار داده و قیمت‌ها را به شدت بالا برده، اما هیچ‌کدام از طرفین حاضر به تضمین عبور سالم کشتی‌ها نیستند و به اعتقاد کارشناسان، کشتی‌های خارجی در بنادر اوکراین با طناب روسیه در حال خفه شدن هستند.

تحلیل آنکتاد از چشم انداز چالش برانگیز صنعت کشتیرانی

سازمان توسعه و تجارت سازمان ملل (آنکتاد) در تحلیلی از اوضاع اقتصادی جهان در پی بحران روسیه-اوکراین اعلام کرد ادامه این بحران صنعت کشتیرانی را با چالش مواجه کرده و اقتصاد جهانی رو به وخامت خواهد گذاشت.

به گزارش گروه بین‌المللی مانا؛ ارزیابی آنکتاد حاکی از آن است که بحران روسیه و اوکراین تأثیر منفی بیش از حدی بر تمامی بخش‌های اقتصادی جهان مانند بازارهای مالی، حمل‌ونقل کالا، فناوری، مواد غذایی، سرمایه‌گذاری، سوخت، بیمه‌ها و ... گذاشته و بر هزینه‌ها و قیمت کالاها بیش از پیش افزوده و شرایط نگران‌کننده‌ای به وجود آورده و بیش از همه صنعت کشتیرانی را نشانه رفته است که ادامه آن برای این صنعت بار مالی زیادی خواهد داشت.

در ادامه این گزارش تأکید شده است مشخص نیست جنگ تا چه زمانی ادامه دارد و بازار پرتلاطم عرضه و تقاضا تا چه زمانی تحت تأثیر این بحران تحمیل شده بر اقتصاد جهانی قرار خواهد داشت.

در حال حاضر حریم هوایی روسیه بر

روی ۳۶ کشور جهان بسته است و برخی کشورها محموله با مقصد این کشور و اوکراین را رزرو و حمل نمی‌کنند. این کار به طولانی شدن مسیرهای دریایی و زمینی منجر شده و باعث شده تا صاحبان وسایل حمل‌ونقل پول بیشتری برای سوخت و بیمه کالا بپردازند. این گزارش حاکی است متأسفانه افزایش قابل توجه قیمت نفت و گاز ممکن است سرمایه‌گذاری برای تولید سوخت پاک را زیر سؤال برده و به سمت سوخت‌های فسیلی گرایش نشان دهد.

در پایان این گزارش تأکید شده است بدون شک این بحران مشکل نقدینگی کشورها و بحران بدهی کشورهای در حال توسعه را بیشتر خواهد کرد و درآمد خانوارها را روزبه‌روز کاهش داده و بر قشر فقیر جوامع خواهد افزود.



ارزیابی تحلیلی لویذلیست از وضعیت حمل و نقل دریایی در ۳ ماه اول ۲۰۲۲

ارزیابی لویذلیست از فعالیت سه ماهه اول حمل و نقل دریایی نشان می‌دهد بخش‌های مختلف حمل و نقل دریایی اگرچه در برخی مواقع با نوسان قیمت مواجه شدند و بحران روسیه-اوکراین بر فعالیت آن‌ها تأثیر گذاشته، اما همچنان با سوددهی به فعالیت خود ادامه دادند.

به گزارش گروه بین‌الملل مانا؛ جیمز بیکر تحلیلگر لویذلیست با اشاره به اینکه تیم تحریریه این مؤسسه تمامی بخش‌های مختلف حمل و نقل دریایی را در سه ماه گذشته بررسی کرده و روند فعالیت

بخش‌های مختلف را مورد ارزیابی قرار داده، یادآور شد: "حمل و نقل کانتینر، تانکر و حمل و نقل فله در سه ماه گذشته دوران خوبی را پشت سر گذاشتند. هرچند در ماه مارس بحران روسیه-اوکراین توانست بر فعالیت آن‌ها تأثیر بگذارد که در واقع این تأثیرات به نفع حمل و نقل تانکرها شد." وی در ادامه گفت: "اگرچه در ماه گذشته ابرهای توفانی بر فراز کشتی‌ها جمع شدند، اما نتوانست بر قیمت‌های کانتینرها و فله تأثیر چندانی داشته باشد."

رابرت ویلمینگتون تحلیلگر دیگر این مؤسسه در ادامه گفت: "سود خطوط کانتینری در سه ماه گذشته سال جاری میلادی رو به افزایش بود و هرچند و مرج در زنجیره تأمین خطوط کانتینری حتی با بحران روسیه-اوکراین مشاهده نشد."

اگرچه نوسان قیمت‌ها کمی آزردهنده بود، اما فراموش نکنیم کشتی‌های کانتینری که سه سال پیش به دلیل غیراقتصادی بودن منسوخ شده و در گوشه‌ای خاک می‌خوردند در حال حاضر با کرایه حمل هشت تا ده برابری نسبت به چند سال پیش فعالان به کار خود ادامه می‌دهند در واقع می‌توان گفت میهمانی کشتی‌های

کانتینری هنوز به پایان نرسیده است." میشل ویز باکمان تحلیلگر دیگر لویذلیست در ادامه به بررسی وضعیت حمل و نقل فله پرداخت و گفت: "حمل و نقل فله در یک سال گذشته در موقعیت مثبتی قرار داشت و در سه ماه ابتدایی سال ۲۰۲۲ نیز به موقعیت خوبی دست یافت. صرف نظر از نوسانات جزئی در عرضه و تقاضا پیش‌بینی می‌شود حمل و نقل فله سال خوبی را در پیش داشته باشد." دکلان بوش تحلیلگر و کارشناس ارشد مؤسسه لویذلیست در زمینه وضعیت تانکرها گفت: "اگرچه نفتکش‌ها در سال ۲۰۲۱ نفرین شده بودند، اما در سال ۲۰۲۲ شروع خوبی داشتند و بحران روسیه-اوکراین و افزایش قیمت نفت به نفع تانکرهای نفتی تمام شد. علی‌رغم اینکه در سال ۲۰۲۱ با ضرر و زیان مواجه بودند، اما در حال حاضر اپراتورها از دریافت سفارش زیاد خوشحالی می‌کنند." در یک کلام می‌توان گفت: تانکرهای نفتی پس از ۱۸ ماه ضرر در سه ماهه اول سال جاری وضعیت بهتری یافتند و با ادامه شرایط فعلی از شرایط مناسبی برخوردار خواهند بود.



جای خالی بنادر شمالی ایران در معاملات حمل و نقلی چین به اروپا

که ظرفیت مسیر میدل کریدور بین ۳ تا ۵ درصد آن است و این مسیر به سختی می‌تواند با ظرفیت و توان کریدور شمالی که از سرزمین پهناور روسیه می‌گذرد، رقابت کند.

شرکت‌کنندگان در این وبینار تأکید کردند، اختلال در کریدور شمالی نباید تنها دلیلی باشد که به توسعه میدل کریدور فکر کنیم. کریدور میانی باید به یک مسیر مهم برای مبادلات تجاری بین چین و اروپا تبدیل شود و در آن می‌بایست زودتر سرمایه‌گذاری‌های بیشتری آغاز شود. با توجه به وضعیت فعلی و با افزایش تقاضا در میدل کریدور، این واقعیت وجود دارد که شرکت‌های بیشتری به فکر استفاده از این مسیر می‌افتند. با این حال، همه آنها با مسئله کمبود ظرفیت روبرو هستند.

قزاقستان شده و از طریق بندر آکتائو و دریای خزر به بندر باکو می‌رسد و با عبور از گرجستان و ترکیه زمینه ادامه مسیر کالا و کانتینرها را به سمت اروپا فراهم می‌کند. البته میدل کریدور محدودیت‌هایی هم دارد؛ در نتیجه شرکت‌های فورواردر بین‌المللی و صاحبان کالا ناچار می‌شوند از حمل و نقل ریلی صرف‌نظر و به سمت حمل و نقل هوایی یا دریایی از مبدأ فرودگاه‌ها و بنادر تجاری چین روی آورند. هرچند که بنادر چینی به دلیل شیوع مجدد بیماری کرونا در معرض قرنطینه سفت و سخت قرار گرفته‌اند و توان خدمات‌رسانی قبلی خود را حداقل در کوتاه‌مدت ندارند. ظرفیت ترانزیت کالا از مسیر راه آهن سراسری روسیه (کریدور شمالی) به حدود یک و نیم میلیون TEU می‌رسد، در حالی

در ۱۶ مارس ۲۰۲۲ وبیناری با موضوع حفظ ظرفیت حمل ریلی برای محمولات تجاری بین آسیا و اروپا برگزار شد.

به گزارش تین نیوز به نقل از آسام تدبیر، گفتگوهای این وبینار بر محوریت بررسی راه‌حل‌های جایگزینی حمل بار، از طریق راه آهن در کریدور میانی متمرکز بود.

با شدت گرفتن تحریم‌های ضد روسی، بنادر تجاری و راه آهن سراسری روسیه (کریدور شمالی-ترانس سیبری) عملاً از دسترس شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی خارج شده و در حال حاضر تنها گزینه ریلی باقیمانده برای ترانزیت کالا از چین به سمت اروپا از طریق کریدور میانی یا همان میدل کریدور است.

میدل کریدور، یک دالان ترانزیتی ریلی است که از چین آغاز و سپس وارد



بهبود پیدا کند. با تمام این اوصاف، میدل کریدور با وجود محدودیت‌ها و مشکلات خاص خود، گزینه‌ای جدی است.

شرایط کنونی فرصتی برای صنعت حمل‌ونقل و کریدور میانی است تا راه‌حلهایی ایجاد کند که تأثیرات بلندمدت داشته باشد.

آینده پیش رو مثبت به نظر می‌رسد زیرا کریدور شمالی (راه آهن روسیه - ترانس سیریا) در سال‌های گذشته توسعه زیادی یافته و پس از حل مناقشه کنونی با مسکو، همه چیز به حالت عادی باز می‌گردد؛ اما برای میدل کریدور، این فرصتی برای توسعه و حضور بیشتر در آینده است.

در این وبینار اشاره‌ای به نام ناوگان کشتیرانی خزر که می‌تواند یک ظرفیت کمکی مؤثر برای انتقال کانتینرها بین آکتائو و بندر انزلی و آستارا جهت ادامه مسیر به سمت ترکیه و اروپا باشد، نشد.

اسامی شرکت کنندگان در وبینار:

- Cankat Yildiz from Middle Corridor Logistics

- Hongming Fang from China Wuwei Bonded Logistics Centre

- Nils Müller from DSV Global Transport and Logistics

البته راه آهن ترکیه سعی کرده با تخصیص لکوموتیوها و واگن‌های بیشتر به وضعیت سیر و حرکت محمولات ترانزیتی در قلمرو خود بهبود بخشد، اما حجم تقاضا برای جابه‌جایی کالا در شبکه سراسری راه آهن ترکیه، بسیار زیاد است.

برای حل این مشکل، راه‌حل‌های چندوجهی مانند "اتصال بندر پوتی (گرجستان) و بندر کنستانسا (رومانی) از طریق دریای سیاه پیشنهاد شده است.

مرکز لجستیک Wuwei Bonded از این مسیر استفاده می‌کند تا کالا و کانتینرها را به بوداپست در مجارستان برساند.

با این حال، کارآیی این مسیر جایگزین هم زیر سؤال است چون بندر کنستانسا در رومانی به شدت شلوغ است و اگر این مسیر انتخاب شود، استفاده از ریل در بخش اروپایی نیز امکان‌پذیر نیست و باید از حمل‌ونقل جاده‌ای برای رساندن محمولات به مقصد استفاده شود.

پس راه‌حل چیست؟

کریدور میانی می‌تواند گزینه خوبی باشد، اما باید روی زیرساخت‌های جدید سرمایه‌گذاری شود و کارآیی خطوط کشتیرانی برای عبور دادن کالا و کانتینرها از طریق دریای خزر بین بندر آکتائو و باکو نیز

یکی دیگر از شرکت‌کنندگان این وبینار، دریای خزر را به عنوان مانع اصلی توسعه و موفقیت میدل کریدور معرفی کرد.

وی بدون اشاره به نام بندر شمالی ایران و ظرفیت ترانزیتی شمال غرب کشور برای رساندن کالا و کانتینرها از بنداری نظیر کاسپین، انزلی و آستارا به مرز ترکیه جهت ادامه مسیر به سمت اروپا گفت: "در دریای خزر سه بندر اصلی آکتائو (قزاقستان)، ترکمن‌باشی (ترکمنستان) و باکو (جمهوری آذربایجان) وجود دارند که حتی با وجود کشتی‌های اختصاصی، سرویس‌های دریایی برای عبور دادن کالا و کانتینرها از دریای خزر کافی نیست.

به طور مثال، فقط دو کشتی بین بندر آکتائو و باکو برای جابه‌جایی کالا و کانتینرهایی که در قالب مسیر چین و اروپا در حال جابه‌جایی هستند، کار می‌کنند و به همکاری بیشتر شرکت‌های اروپایی و چینی برای ورود کشتی‌های بیشتر به دریای خزر نیاز است."

او اضافه کرد: "اما حتی اگر مسئله دریای خزر حل شود، موارد بیشتری برای بازنگری وجود دارد. برای مثال: خط باکو-تفلیس-قارص (BTK) بین آذربایجان، گرجستان و ترکیه به دلایل مختلف از جمله وقوع جنگ در اوکراین، شلوغ است."



استفاده از برنامه‌های الکترونیکی در حمل و نقل دریایی اجباری می‌شود

سه انجمن صنعت کشتیرانی با همکاری اتاق بازرگانی بین‌المللی (ICC) به منظور تدوین و تسهیل در استفاده از برنامه‌های الکترونیکی ebill و همچنین استاندارد و اجباری شدن آنها در حمل و نقل دریایی با هم مشارکت می‌کنند.

به گزارش گروه بین‌الملل مانا؛ انجمن حمل و نقل کانتینری دیجیتال (DCSA) اعلام کرد: "این انجمن برای دیجیتالی کردن تمام استانداردهای مربوط به صدور برنامه استاندارد الکترونیکی برای انواع کشتی‌ها به ویژه کشتی‌های کانتینری ایجاد شده و در حال حاضر با ۹ شرکت بزرگ عضو خود همکاری می‌کند."

این انجمن در ادامه بیانیه خود یادآور شده است: "در این ارتباط یادداشت تفاهمی بین اتحاد تجارت بین‌المللی آینده (FIT) با سازمان‌ها و شرکت‌های DCSA، SWIFT و BIMCO، FIATA، ICC امضا شده و این سازمان‌ها متعهد شده‌اند برای استانداردسازی و دیجیتالی کردن تجارت بین‌الملل، صدور برنامه‌های الکترونیکی و اجباری و بین‌المللی کردن آن با یکدیگر همکاری کنند." از سوی دیگر یکی از مسئولان اتحاد

تجارت بین‌المللی آینده در این ارتباط گفت: "برای اطلاع و آگاهی از فعالیت‌هایی که در زمینه صدور برنامه الکترونیکی صورت گرفته، داده‌های مشترک بین مؤسسات و شرکت‌های ذی‌نفع جمع‌آوری شده تا اهداف تعیین شده تحقق یابد."

وی در ادامه گفت: "ابتدا باید تمامی فعالیت‌های مربوط به صدور برنامه یکپارچه‌سازی شود تا به یک دستورالعمل نهایی دست یابیم تا علاوه بر شرکت‌های کشتیرانی، بانک‌ها، بیمه‌گران، ادارات گمرک، بنادر و ... این برنامه استاندارد و بین‌المللی را به راحتی پذیرا باشند."

دیوید لوزلی دبیرکل و مدیرعامل شرکت بیمکو در این ارتباط گفت: "دیجیتالی شدن اسناد برای محموله‌های کانتینری در حال حاضر در دستور کار اکثر شرکت‌های ذی‌نفع قرار گرفته و استاندارد برای برنامه‌های الکترونیکی استاندارد در بخش کانتینر، فله خشک و مایع در دست تنظیم است و در حال توسعه آن هستیم."

وی یادآور شد: "این برنامه قبلاً توسط برخی سازمان‌ها و مؤسسات به صورت آزمایشی اجرا شده و نتایج مثبتی نشان داده است."

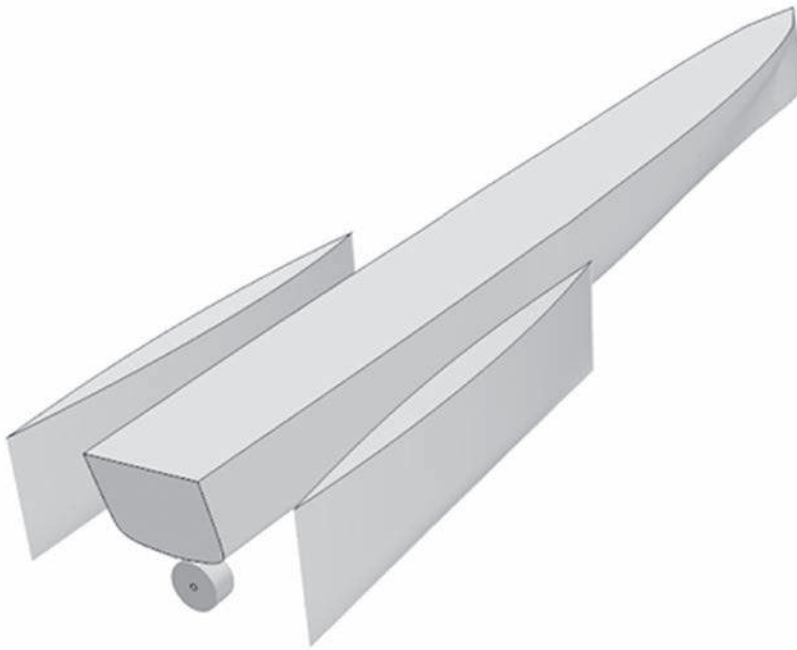
وی در ادامه گفت: "امروزه کشتی‌های کانتینری ۹۰ درصد از کالاهای دنیا را حمل می‌کنند، به همین جهت مجموعه

متنوعی از ذی‌نفعان در این صنعت با هم همکاری دارند؛ بنابراین دستیابی به اصول مشترک در زمینه صدور برنامه الکترونیکی استاندارد صرفاً با همکاری تمامی شرکت‌ها و سازمان‌ها قابل تحقق است."

در این ارتباط پیتر کرن مدیر اجرایی شرکت CargoX Ltd که در زمینه صدور برنامه‌های الکترونیکی فعالیت کرده و برنامه الکترونیکی صادره توسط این شرکت در حال حاضر در حمل و نقل دریایی مورد استفاده قرار می‌گیرد، ضمن استقبال از تصمیم انجمن‌های کشتیرانی به ارائه توضیح بیشتر در این زمینه پرداخت و گفت: "برنامه الکترونیکی در حال تبدیل شدن به یک روش استاندارد جهت انتقال مالکیت و جایگزین شدن به جای مانیفست‌های کاغذی در قراردادهای حمل و نقل است."

وی افزود: "این برنامه الکترونیک که با استفاده از فناوری بلاک‌چین تدوین و آماده می‌شود جایگزین تمامی اسناد کاغذی شده و بدون مراجعه حمل‌کننده و تحویل‌گیرنده کالا تمامی مراحل تدوین اسناد به شکل الکترونیکی در یک مسیر حسابرسی و شفافیت نهایی مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفته تا یک برنامه الکترونیکی قابل اعتماد را به طرفین بدون مراجعه فیزیکی و کاملاً آنلاین ارائه دهد."

ارائه روشی نوین برای استخراج فرم بدنه بهینه شناور سه‌بدنه



محققان دانشگاه صنعتی امیرکبیر موفق به ارائه روشی نوین برای استخراج فرم بدنه بهینه هیدرودینامیکی برای یک شناور تریماران جابه‌جایی نظامی / مسافری سرعت بالا شدند.

امین ناظمیان دانش‌آموخته رشته مهندسی دریا دانشگاه صنعتی امیرکبیر و مجری طرح «بهینه‌سازی فرم بدنه شناورهای تریماران بر اساس کاهش مقاومت به روش دینامیک سیالات محاسباتی» گفت: «فرآیندهای بهینه‌سازی در صنایع مختلف باعث بهبود طرح‌های صنعتی و محصولات می‌شود؛ به طوری که هزینه‌ها و اثرات مخرب زیست‌محیطی آن کاهش یافته و همچنین عملیات‌پذیری آن افزایش می‌یابد.»

وی افزود: «در صنایع دریایی بهینه‌سازی فرم بدنه کشتی‌ها با هدف کاهش مقاومت و بهبود دریامانی باعث کاهش مصرف سوخت و در نتیجه هزینه‌های جاری و اولیه شناور خواهد شد.»

محقق دانشگاه صنعتی امیرکبیر افزود: «علاوه بر کاهش هزینه‌ها در صنایع دریایی و تولید ثروت که هدف اصلی اقتصاد مقاومتی در کشور است، قوانین و مقررات سخت و جدید سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) به نام شاخص طراحی بهره‌وری انرژی (EEDI) جهت بهبود وسایل نقلیه دریایی اجباری بر بهبود فرم بدنه کشتی‌ها جهت بهبود دریانوردی به وجود آورده است. مشکلات فاجعه‌بار محیط زیستی مانند گازهای گلخانه‌ای، NOx و

فرآیند چندهدفه بهینه‌سازی در آن اجرا شد.

ناظمیان ادامه داد: «تابع هدف این فرآیند کاهش مقاومت کشتی و بهبود دریامانی (دینامیک کشتی در حضور امواج دریا) بوده است. مهم‌ترین دستاورد این پروژه به وجود آمدن یک پلتفرم بهینه‌سازی هندسی برای اجسام در معرض جریان سیال بوده است؛ به طوری که یک کشتی وارد آن شده و فرم بدنه آن در جهت تابع هدف تعریف شده بهبود یابد. دستاورد دیگر این پروژه بدست آمدن یک شناور تریماران پیشرفته می‌باشد؛ به طوری که این شناور جهت اجرای طراحی جزئیات و ساخت به صنایع مختلف کشور ارائه

SOx و آلودگی‌های دریایی، رقابت شدید بین کمپانی‌ها در مبحث ارائه طرح بهینه و کارآمدتر و نیاز کشور به یک کشتی تریماران جابه‌جایی سرعت بالا در حوزه مسافری و نظامی، از دیگر دستاوردهایی است که برای این پروژه در نظر گرفته شده است.»

بهینه‌سازی هندسی یک شناور تریماران هدف این پروژه بود

وی در خصوص این پروژه توضیح داد: «در این پروژه یک شناور تریماران جابه‌جایی سرعت بالا وارد یک فرآیند بهینه‌سازی هندسی شد. در انتها یک پلتفرم چندرشته‌ای بهینه‌سازی هندسه کشتی‌ها بدست آمد، به طوری که یک

این پروژه گفت: "در این پروژه، ابتدا به پیشینه پژوهش‌های بهینه‌سازی هندسی و هیدرودینامیک کشتی‌ها بالاخص شناورهای سه‌بدنه پرداختیم. کلیه پلتفرم‌های ارائه شده و اجزای آن مورد بررسی قرار گرفت و روش‌های بهینه از لحاظ جواب دقیق‌تر و زمان محاسباتی کمتر، انتخاب شدند."

محقق دانشگاه صنعتی امیرکبیر ادامه داد: "محصول نهایی این پروژه یک شناور بهینه شده از لحاظ پارامترها و توابع هدف هیدرودینامیکی است که در صنعت توریست و صنایع نظامی قابل ساخت و بهره‌وری است."

فارغ‌التحصیل دانشگاه صنعتی امیرکبیر ادامه داد: "علاوه بر این، قابلیت به کارگیری پلتفرم طراحی شده برای انواع مختلف شناورهای دیگر و بهینه‌سازی پروژه‌های در حال اجرا مؤسسات و صنایع تحقیقاتی-نظامی-صنعتی از دیگر موارد استفاده از این پروژه است."

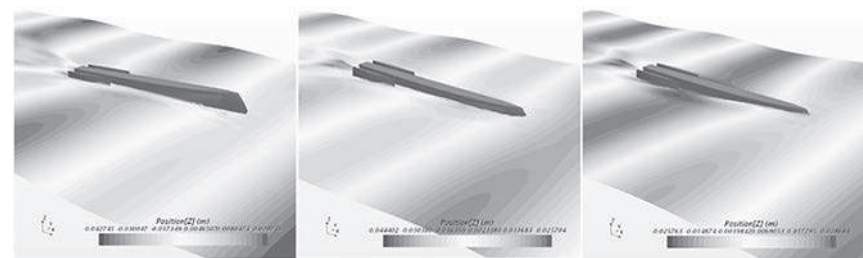
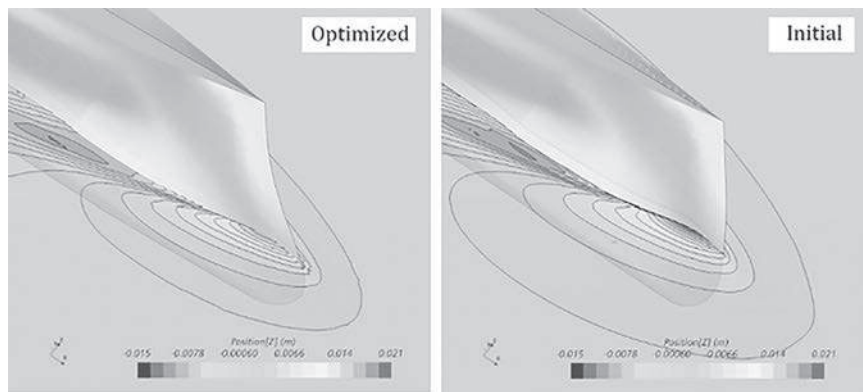
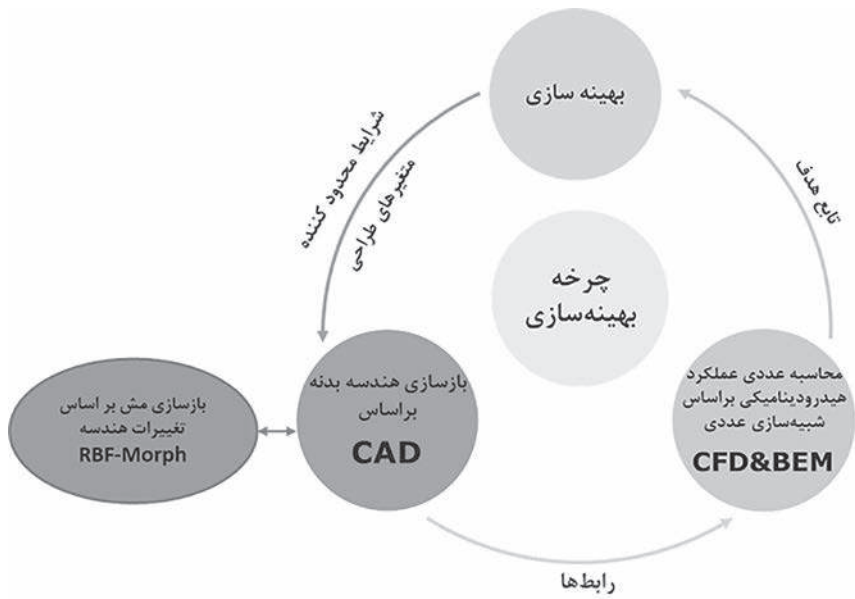
کاربردهای فراوان این پروژه

وی با اشاره به کاربردهای پروژه گفت: "استخراج فرم بدنه بهینه هیدرودینامیکی برای یک شناور تریماران جابه‌جایی نظامی/ مسافری سرعت بالا، «ارائه یک پلتفرم طراحی و بهینه‌سازی فرم بدنه شناورها»، کاهش مصرف سوخت و هزینه‌های اولیه و جاری شناور و در نتیجه دستاورد اقتصادی»، «بهره‌وری زیست‌محیطی از لحاظ عملیات‌های دریایی با آلودگی کمتر و کاهش اثرات مخرب بر زیست دریا» کاربردهای این پروژه به شمار می‌روند."

ناظمیان عنوان کرد: "نمونه داخلی این طرح وجود ندارد، اما در سطح بین‌المللی پروژه‌های مشابه انجام شده است که دسترس‌پذیر نیستند و در کشور ما نیاز به این بود تا بومی‌سازی صورت گیرد."

منبع:

مرین پرس



هندسه، از جمله دانش‌هایی بودند که به همدیگر متصل شدند تا پلتفرم بهینه‌سازی برقرار شود."

روش کار مبتنی بر جواب دقیق‌تر و زمان محاسبات کمتر بود

وی در خصوص روش کار خود در

می‌گردد. کلیه دانش‌های به کار رفته در این پروژه مورد بحث و بررسی قرار گرفته است."

وی اضافه کرد: "الگوریتم‌های بهینه‌سازی مستقیم و بهینه‌سازی به روش‌های طراحی آزمایش، حلگرهای عددی مکانیک سیالات و علم CAD/CAM برای بازتولید

آزمایش سیستم خودران کشتی‌ها در مسیرهای طولانی در ژاپن

در آخرین آزمایش انجام شده در برنامه کشتی‌های خودران ژاپن، عملکرد ناوبری خودران کشتی‌های باری در مسیرهای طولانی مورد بررسی قرار گرفت.

ژاپن اخیراً پنجمین آزمایش در برنامه کشتیرانی تمام خودران خود به نام MEGURI2040 را به پایان رساند. این برنامه که بیش از ۳۰ شرکت و در مجموع ۶۰ سازمان در آن شرکت دارند، جنبه‌های مختلف عملیات کشتیرانی بدون سرنشین و خودران از جمله مانور، لنگر انداختن

و خروج از بندر را مورد بررسی قرار داده است. در آخرین آزمایش، سفر یک کشتی باری در طی چهار روز در مسافت‌های طولانی از جمله عبور از آبراه‌های پرازدحام تحت نظر قرار گرفت.

کویچی آکامین، رئیس آکادمی علوم دریایی ژاپن در این خصوص گفت: "ما با طراحی و آزمایش این سیستم به کمک فناوری‌های جدید و در نظر گرفتن نظرات اپراتورهای کشتی، ناوبری کاملاً خودکار را فراهم کرده‌ایم. من مطمئن هستم که این آزمایش موفقیت‌آمیز یک گام بزرگ به سمت اجرای عملی ناوبری خودران در سطح جهانی است."

برای تست استقامت، این سیستم خودران بر روی یک کشتی باری در ژاپن به نام «سوزاکو» نصب شد. این کشتی با وزن ۱۸۰۰dwt، ۲۷۹ فوت طول دارد و می‌تواند با سرعت ۱۲ گره دریایی حرکت کند. کشتی باری در ۲۶ فوریه از خلیج توکیو حرکت کرد و در مجموع مسافت حدوداً

۴۲۶ میل دریایی را در رفت و برگشت به بندر Tsu-Matsusaka، در خلیج Ise در جنوب توکیو طی کرد.

برای سفر آزمایشی، این کشتی باری به یک سیستم عملکرد ناوبری مستقل مجهز شده و از طریق ماهواره و یک خط ارتباطی زمینی به مرکز عملیات ناوگان متصل شده است. در طول سفر، عملکردهایی مانند مانور از راه دور و پیش‌بینی ناهنجاری موتور مورد آزمایش قرار گرفت. در آخرین آزمایش، عملیات واقعی کشتی‌های کاملاً خودران شبیه‌سازی شد. این عملیات شامل مانور دریایی، ناوبری در خلیج، ناوبری ساحلی و مانور پهلوگیری با استفاده از یک سیستم ناوبری کاملاً مستقل و جامع بود. یکی از چالش‌برانگیزترین بخش‌های آزمایش، حرکت در خلیج شلوغ توکیو بود که به طور متوسط روزانه ۵۰۰ کشتی در این آبراه تردد می‌کنند.

منبع:

پرتال حمل‌ونقل
www.portalhamlonaghl.com

تأمین نیروی برق ساحلی از منابع تجدیدپذیر برای اولین بار در استرالیا

منطقه Bay Port اولین منطقه بندری در استرالیا و نیمکره جنوبی خواهد بود که به کشتی‌ها خدمات تأمین برق ساحلی می‌دهد.

مقامات سیدنی استرالیا برنامه خود را برای ایجاد اولین منطقه کشتیرانی که تمام فعالیت‌های خود را با انرژی‌های تجدیدپذیر تأمین می‌کند، اعلام کردند. در سال‌های گذشته مقامات استرالیایی

به دلیل هزینه زیاد، به دنبال بهره‌مندی از سیستم‌های برق ساحلی نبودند، اما اکنون برنامه‌ریزی برای تبدیل Bay Port در قلب سیدنی به یک هاب برای تأمین برق ساحلی کشتی‌های کروز و فله‌بری که در بندر تردد می‌کنند، آغاز شده است.

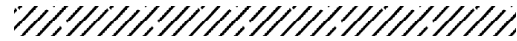
منطقه Bay Port شامل جزیره گلب (Glebe Island) و خلیج وایت (White Bay) است و طبق گزارش‌ها این منطقه اولین منطقه حمل‌ونقل فله‌ای خواهد بود که به طور کامل از نیروی ساحلی بهره‌مند می‌شود. ترمینال کروز وایت (White Cruise Terminal) اولین اسکله دریایی با امکان تأمین نیروی ساحلی در نیمکره جنوبی خواهد بود.

به گفته مقامات بندری استرالیا، برق مورد نیاز از منابع تجدیدپذیر تولید خواهد شد اما منابع آن مشخص نشده است.

دیوید الیوت، وزیر حمل‌ونقل استرالیا در این خصوص گفت: "اولین اسکله در سال ۲۰۲۴ آماده کار خواهد شد و به کشتی‌های پهلو گرفته در بندر اجازه می‌دهد تا ژنراتورهای دیزلی خود را خاموش کنند و از نیروی برق ساحلی استفاده کنند و در نتیجه انتشار گازهای گلخانه‌ای، آلودگی هوا و آلودگی صوتی را در زمان حضور در بندر کاهش دهند." به عنوان بخشی از این پروژه، اداره بندر نیوساوت ولز که با دولت همکاری می‌کند، بیش از ۶۰ میلیون دلار استرالیا (تقریباً ۴۵ میلیون دلار آمریکا) برای ارائه زیرساخت‌های مورد نیاز به منظور پشتیبانی از برق ساحلی در منطقه سرمایه‌گذاری خواهد کرد.

منبع:

پرتال حمل‌ونقل
www.portalhamlonaghl.ir



موافقت مجلس با لایحه آیین نامه مؤسسات ارائه خدمات صدور گواهینامه‌های قانونی فنی و ایمنی دریانوردی

نمایندگان مردم در مجلس شورای اسلامی با لایحه آیین نامه مؤسسات ارائه خدمات صدور گواهینامه‌های قانونی فنی و ایمنی دریایی موافقت کردند.
به گزارش مارین نیوز، نمایندگان در نشست علنی روز یکشنبه،

۲۸ فروردین ماه مجلس شورای اسلامی با کلیات لایحه آیین نامه مؤسسات به رسمیت شناخته شده (آر-ا) که در زمینه خدمات صدور گواهینامه‌های قانونی فنی و ایمنی دریایی الحاقی به کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا (سولاس) با ۲۰۱ رأی موافق، ۶ رأی مخالف و ۶ رأی ممتنع از مجموع ۲۴۱ نماینده حاضر در صحن موافقت کردند.

همچنین در ادامه نمایندگان ماده واحده کلیات لایحه فوق را با ۱۹۶ رأی موافق، ۳ رأی مخالف و ۶ رأی ممتنع از مجموع ۲۳۹ نماینده حاضر در صحن به تصویب رساندند.

در ماده واحده لایحه آیین نامه مؤسسات ارائه خدمات صدور گواهینامه‌های قانونی فنی و ایمنی دریایی آمده است: آیین نامه مؤسسات به رسمیت شناخته شده (آر-ا) در زمینه ارائه خدمات صدور گواهینامه‌های قانونی فنی و ایمنی دریایی الحاقی به کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا (سولاس) تصویب و اجازه مبادله اسناد آن داده می‌شود.

تبصره: در اجرای این آیین نامه و اصلاحات بعدی آن رعایت اصول ۷۷، ۱۲۵ و ۱۳۹ قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران الزامی است.

الزامات جدید انجمن بین‌المللی مؤسسات رده‌بندی برای مقابله با حملات سایبری

انجمن بین‌المللی مؤسسات رده‌بندی
International Association of
(Classification Societies=IACS)
الزامات جدیدی را به منظور مقابله با
حملات سایبری و ارتقاء امنیت سایبری در
بخش حمل و نقل دریایی اعلام کرد.

به گزارش گروه بین‌الملل مانا، این انجمن در بیانیه‌ای اعلام کرد به منظور افزایش مقاومت کشتی‌ها در برابر حوادث سایبری، تمامی بخش‌های صنعت کشتیرانی باید درگیر شوند.

به همین جهت یک گروه کاری مشترک تحت عنوان (JWG) با استفاده از تمام واحدهای حمل و نقلی دریایی چه بنادر و چه کشتیرانی تشکیل شده تا نسبت به

شناسایی شیوه‌های استاندارد به منظور مقابله با حملات سایبری اقدام کند.

رابرت اشدان دبیرکل IACS در این زمینه گفت: "هدف از تشکیل این گروه دستیابی به فناوری اطلاعات، طراحی و ساخت سیستم‌ها و شناسایی عوامل بروز حملات سایبری است که این گروه با پنج دستور کلیدی اخبار و اطلاعات مربوط به حملات سایبری و همچنین امنیت سایبری را پوشش می‌دهد. اول شناسایی تجهیزات، دوم حفاظت از صنعت کشتیرانی، سوم تشخیص حمله سایبری، چهارم پاسخ به حملات و پنجم بازبانی نتایج به دست آمده از حملات سایبری و راه‌های مقابله با آن."

وی افزود: "در این ارتباط ضرورت دارد تمامی عوامل درگیر با صنعت کشتیرانی

شامل سازندگان، طراحان، مالکان، مدیران خطوط کشتیرانی، عوامل بندری و ... با هم همکاری کنند."

وی یادآور شد: "همچنین در نظر داریم الزامات جدید را طراحی و به مسئولان صنعت کشتیرانی اعلام کنیم. در این راستا باید اضافه کنیم ساخت و ساز کشتی‌ها از ابتدای ژانویه ۲۰۲۴ با نظارت این انجمن و رعایت الزامات جدید توسط کارخانجات کشتی‌سازی محقق خواهد شد."

به گفته رابرت اشدان کشتی‌های جدید حتماً باید از امنیت سایبری کامل برخوردار شوند که در این ارتباط قرار است گروه کاری مشترک (JWG) نظارت لازم را بر ساخت کشتی‌های جدید نیز اعمال کنند تا الزامات جدید این انجمن در ساخت کشتی‌ها رعایت شود.

صدمین کنوانسیون کار دریایی توسط سازمان جهانی کار تصویب شد

با تصویب صدمین کنوانسیون کار دریایی، استانداردهای جهانی صنعت کشتیرانی (MLC 2006) با برگزاری مراسمی در مقر سازمان جهانی کار در ژنو مشخص شد. این بدان معناست که بیش از ۹۶ درصد از تناژ ناخالص کشتیرانی جهان اکنون تحت پوشش این استاندارد توافق شده بین‌المللی است که برای اکثر کشورهای تأمین‌کننده نیروی کار دریانورد در جهان اعمال می‌شود.

به گزارش مانا به نقل از پایگاه خبری سازمان جهانی کار، کنوانسیون کار دریایی استانداردهای جهانی را به صنعت کشتیرانی تحمیل می‌کند که بیش از ۹۶ درصد از حجم حمل‌ونقل جهان را پوشش می‌دهد. عمان صدمین کشور عضو ILO (سازمان جهانی کار) شد که این کنوانسیون را تصویب کرد. ادریس عبدالرحمن الخنجری، سفیر عمان، به طور رسمی اسناد تصویب را در ۲۹ مارس (فروردین امسال) ارائه کرد.

سلطان نشین عمان به عنوان یک کشور دریایی برجسته در منطقه غرب آسیا مطرح است. سفیر عمان در سازمان جهانی کار می‌گوید: "این تصویب بر تعهد کشور من به رعایت مفاد کنوانسیون برای دستیابی به کار شایسته برای دریانوردان تأکید می‌کند. ما از هیچ تلاشی برای حفظ حقوق کارگری دریانوردان دریغ نخواهیم کرد." گای رایدر، دبیرکل ILO که سند تصویب شده را ابلاغ کرد، آن را یک نقطه عطف توصیف کرد.

نرخ اجاره نفتکش‌ها در مناطق جنگی روسیه و اوکراین به طرز بی‌سابقه‌ای بالا رفت

نرخ اجاره تانکرهای نفتی که نفت را از بنادر بالتیک روسیه جابه‌جا می‌کنند روزبه‌روز در حال افزایش است؛ به گونه‌ای که در تاریخ ۱۳ آوریل این نرخ به ۳۵۰ هزار دلار در روز رسید.

به گزارش گروه بین‌الملل مانا؛ در حال حاضر هزینه اجاره یک نفتکش از بنادر روسیه به اروپا بیش از ۳۴۸ هزار دلار در روز است که بالاترین رقم از سال ۲۰۰۸ تاکنون است. بر اساس این گزارش اجاره نفتکش‌ها در

حالی افزایش می‌یابد که روسیه به خاطر شرایط جنگی تخفیف‌های لازم را برای محموله‌های نفتی قائل می‌شود. به گفته کارشناسان نرخ محموله‌های نفتی ارسالی از روسیه از ابتدای جنگ تاکنون افزایش یافته و اگرچه مالکان از معامله با مشتریان روسی خودداری می‌کنند، اما دلالتان نفتی همچنان برای جابه‌جایی نفت از روسیه به سایر نقاط جهان تلاش می‌کنند. در ادامه این گزارش آمده است شرکت‌های بیمه لندن اخیراً با افزایش

حق بیمه در محدوده آب‌های روسیه نقش مهمی در افزایش نرخ اجاره اضافی نفتکش‌ها دارند، زیرا بالا رفتن نرخ بیمه به افزایش هزینه‌های اضافی دامن می‌زند. گفته می‌شود برخی از کشتی‌هایی که وارد محدوده دریای سیاه می‌شوند فاقد گواهینامه بیمه بودند، اما کارگزاران بیمه‌ای با افزایش حق بیمه نسبت به پوشش بیمه‌ای آن‌ها با دور زدن تحریم‌ها اقدام می‌کنند. این در حالی است که برخی از آن‌ها بیمه کردن کشتی‌های روسی را تحریم کرده‌اند.

دستورالعمل IMO برای ایجاد امنیت کشتی‌ها و دریانوردان در دریای سیاه و آزوف

کمیته حقوقی IMO با صدور بخشنامه‌ای اعلام کرد با توجه به شرایط بحرانی در منطقه دریای سیاه و آزوف، صاحبان خطوط کشتیرانی و مالکان کشتی در صورت اعزام کشتی به این دریاها گواهینامه امنیت و بیمه آن‌ها را صادر کنند.

به گزارش گروه بین‌الملل مانا؛ در این بخشنامه آمده است با توجه به معاهدات بین‌المللی IMO پیرامون مسئولیت و غرامت دولت‌های عضو باید در صورت اعزام کشتی به دریای سیاه و آزوف بیمه

و سایر تضمین‌های مالی مطابق با الزامات کنوانسیون‌ها را برای آنان صادر کنند. IMO در این بخشنامه توصیه کرده کشورهای صاحب پرچم باید تأیید کنند که بیمه‌گران روسیه امنیت کشتی‌ها را برای عبور از این دریاها تأیید می‌کنند؛ در غیر این صورت باید تمامی تضمین‌های ایمنی و بیمه را برای آنان مهیا سازند.

در ادامه این بخشنامه تأکید شده است مدیران خطوط کشتیرانی و مالکان کشتی که اجازه‌کنندگان محموله‌هایی را به سمت دریای سیاه و دریای آزوف ارسال می‌کنند، باید از پذیرش گواهینامه‌ها و تضمین‌های جعلی خودداری کنند و مطمئن باشند که

گواهینامه‌های واقعی صادر می‌شود. کمیته حقوقی IMO ضمن اشاره به تشکیل یک کارگروه مشترک به منظور رعایت حقوق صنعت کشتیرانی و دریانوردان بر اساس کنوانسیون‌های اعلام شده قبلی خاطرنشان ساخت: این گروه مشترک بر تمامی فعالیت‌های مناطق بحرانی روسیه و اوکراین نظارت کرده و راه‌های جبران خسارت و نحوه جبران خسارت، حمل مواد خطرناک، آلودگی‌های زیست‌محیطی را به شدت زیر نظر داشته تا به موقع عکس‌العمل‌های لازم را در این زمینه داشته باشد.

توافق پنج کشور ساحلی خزر برای تسهیل در جستجو و نجات دریایی

یازدهمین نشست بررسی پیش‌نویس توافقنامه جستجو و نجات در دریای خزر با حضور ۵ کشور برگزار و در مورد فرآیندهای تسهیل جستجو و نجات دریایی با مسئولیت هر دولت ساحلی توافق شد.

یازدهمین نشست بررسی پیش‌نویس توافقنامه جستجو و نجات در دریای خزر در تاریخ ۲۲ فروردین ۱۴۰۱ در حالی برگزار شد که در این نشست مجازی، هیأت‌های کارشناسی هر پنج کشور حاشیه دریای خزر به بررسی موارد مرتبط با همکاری کشورهای مربوطه در خصوص ارائه خدمات مطلوب جستجو و نجات دریایی در دریای خزر پرداختند.

به گزارش تین نیوز به نقل از وزارت راه و شهرسازی، هیأت جمهوری اسلامی ایران با مدیریت اداره کل ایمنی و حفاظت دریایی سازمان بنادر و دریانوردی و حضور مؤثر نمایندگان وزارت امور خارجه و سایر ارگان‌های مرتبط در این نشست شرکت داشتند و به بیان نظرات و مواضع ایران در این رابطه پرداختند.

این موافقتنامه بین دولت‌های جمهوری اسلامی ایران، جمهوری آذربایجان، جمهوری قزاقستان، فدراسیون روسیه و جمهوری ترکمنستان بوده و با هدف تحکیم همکاری و هماهنگی اقدامات طرف‌ها در زمینه جستجو و نجات در دریای خزر و ارتقاء ایمنی دریانوردان و تسریع در نجات جان افراد مضطر در دریا است. این اجلاس با اتکا به روابط دوستی

میان کشورهای حاشیه دریای خزر و اصول و موازین حقوق بین‌الملل در این زمینه خواهد بود. همچنین در این موافقتنامه سازمان بنادر و دریانوردی از طرف وزارت راه و شهرسازی با سایر کشورها و با هماهنگی جمهوری ترکمنستان به عنوان دبیرخانه توافقنامه در حال مذاکرات تخصصی است.

به گزارش سازمان بنادر و دریانوردی، اساسی‌ترین بخش مذاکرات در این موافقتنامه، توافق بر فرآیندهای تسهیل جستجو و نجات دریایی با مسئولیت هر دولت ساحلی است و این امید می‌رود که با نهایی شدن موافقتنامه، گام موثری از سوی همه کشورهای حاشیه دریای خزر در ارتقای ایمنی دریانوردی در دریای خزر برداشته شود.

تهدید جدی محیط زیست خلیج فارس با توسعه فعالیت‌های اقتصادی

مدیرکل حفاظت محیط زیست استان هرمزگان با اشاره به بهره‌برداری بی‌رویه از ذخایر آبی و کاهش تولید در اکوسیستم‌های دریایی، مخاطرات ناشی از فعالیت‌های اقتصادی در نواحی ساحلی و تخریب اکوسیستم‌های ساحلی و دریایی در اثر تغییرات اقلیمی و ورود آلودگی‌ها را از جمله مهم‌ترین مشکلات محیط زیست دریایی و ساحلی هرمزگان اعلام کرد.

حبیب مسیحی تازیانی در گفتگو با خبرنگار مانا تخریب زیستگاه‌ها به دلیل خشکسالی، آتش‌سوزی و عدم امکان بازیابی و احیای طبیعی آن به دلیل شرایط آب‌وهوایی را یکی از مهم‌ترین چالش‌های زیست‌محیطی استان هرمزگان اعلام کرد و گفت: "کمبود نیروی انسانی در بخش کارشناسی و بحران آب ناشی از عدم رعایت الگوی مصرف و ایجاد دشت‌های بحرانی از دیگر چالش‌های مهم استان محسوب می‌شود."

مدیرکل حفاظت محیط زیست استان هرمزگان در ادامه به افزایش سطح مناطق تالابی در معرض خطر استان به دلیل عدم رعایت حق‌آبه تالاب‌ها و فرسایش‌های شدید آبی و بادی اشاره کرد و بر سنددار کردن تالاب‌ها توسط وزارت نیرو تأکید کرد.

وی همچنین ناکارآمدی تأسیسات و تجهیزات در جهت رفع آلودگی زیست‌محیطی به ویژه شبکه جمع‌آوری و تصفیه فاضلاب و پساب‌های شهری و

نیز آلودگی‌های ناشی از زباله و مواد زرد را نیز از دیگر مشکلات محیط زیست استان هرمزگان اعلام کرد.

به گفته این مقام مسئول در استان هرمزگان، تخصیص اندک منابع از سوی وزارت نیرو در اجرای سیستم‌های پساب شهری در استان به ویژه شهرهای ساحلی، سبب عدم حصول نتیجه در موضوع مدیریت فاضلاب‌های شهری شده است.

مسیحی تازیانی در ادامه بیان داشت: "مخاطرات ناشی از فعالیت‌های اقتصادی در نواحی ساحلی و تخریب اکوسیستم‌های ساحلی و دریایی در اثر تغییرات اقلیمی و ورود آلودگی‌ها نیز از جمله مهم‌ترین مشکلات محیط زیست دریایی و ساحلی هرمزگان است."

این مقام مسئول در استان هرمزگان در ادامه گفته‌های خود یادآور شد: "بهره‌برداری بی‌رویه از ذخایر آبی و کاهش تولید در اکوسیستم‌های دریایی در خلیج فارس نیز از دیگر مشکلات محیط زیست دریایی هرمزگان محسوب می‌شود."

وی خاطرنشان ساخت: "نصب و راه‌اندازی سه ایستگاه ثابت سنجش ذرات محیطی در بندرعباس، بندر خمیر و جاسک، پیگیری و انجام طرح‌های جامع پسماند در ۱۷ شهر ساحلی استان و همکاری با تیم جایکا {اداره توسعه بین‌المللی ژاپن} در مطالعه طرح حفاظت از اکوسیستم‌های ساحلی از جمله اقدامات انجام شده طی سال‌های اخیر در راستای حفاظت از محیط زیست دریایی استان بوده است."

مسیحی تازیانی به پیگیری برای ثبت

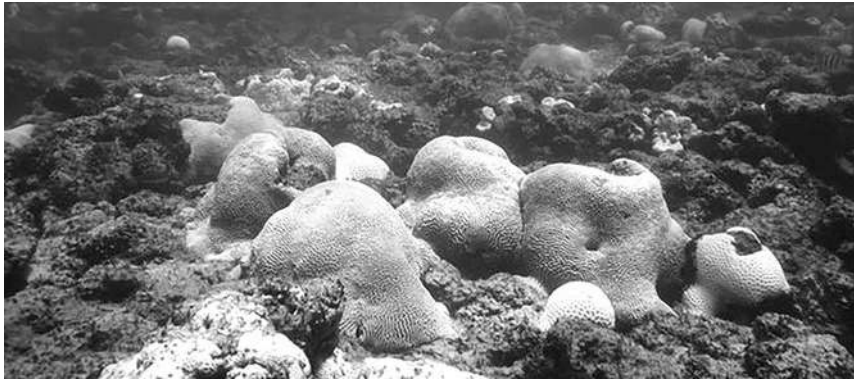
شهر بندر خمیر به عنوان اولین شهر تالابی کشور اشاره کرده و گفت: "احداث و راه‌اندازی مرکز حفاظت و پایش تالابی گز و حرا در شهرستان سیریک و پاسگاه محیط‌بانی ساحلی تیاب در شهرستان میناب از دیگر اقدامات صورت گرفته به منظور حفاظت محیط زیست ساحلی و تالابی بوده است."

مدیرکل حفاظت محیط زیست استان هرمزگان، همچنین از پیگیری و انعقاد موافقت‌نامه صندوق محیط زیست و شرکت نفت ستاره خلیج فارس جهت ارتقای سطح حفاظتی مناطق شهرستان بندرعباس و تأمین آب مورد نیاز به حیات وحش گنو خبر داد.

وی با اشاره به وجود دو اکوسیستم بزرگ خشکی و آبی در استان هرمزگان و وسعت آن از شرق تا غرب و جزایر خلیج فارس بر ضرورت استخدام نیروهای کارشناس و نیز افزایش اعتبارات لازم جهت ایجاد و تقویت زیرساخت‌ها و ارتقای عملکرد در بخش پایش مستمر تأکید کرد.

این مقام مسئول در استان هرمزگان در ادامه سخنان خود عدم مدیریت اصولی پسماندهای شهری به دلیل عدم وجود مدیریت واحد در دستگاه‌های اجرایی متولی به عنوان دغدغه اصلی، ایجاد مراکز بازیافت و تولید انرژی متمرکز در استان‌های کوچک و مراکز مناسب در استان‌های بزرگ و نیز عدم مدیریت فاضلاب‌های شهری در استان‌های ساحلی به دلیل عدم توجه به حساسیت منابع پذیرنده را اصلی‌ترین چالش‌های محیط زیست کشور اعلام کرد.

گنجینه‌هایی پنهان در دل زیست‌بوم خلیج فارس / زنگ خطر تهدید حیات آبریان به صدا آمد



اکوسیستم دریا نیز مانند خشکی گونه‌های آبرزی دارد که نیاز به مراقبت و حراست دارند. در همین راستا قرار است چهار مرکز بازسازی ذخایر آبریان در هرمزگان راه اندازی شود.

به گزارش مارین نیوز، دریا نعمتی بی‌بدیل از سوی خداوند متعال است که در آن ذخایر بی‌نظیر بسیاری وجود دارد که اکوسیستم ارزشمندی را به وجود آورده است و فرصت‌های بسیاری نیز در آن وجود دارد که می‌توان با تکیه بر آن‌ها بخشی از امنیت غذایی کشور را تأمین کرد. اما ذکر این نکته نیز ضروری است که ذخایر آبریان یک ذخیره نامحدود نیست، بلکه اگر شاهد برداشت بی‌رویه در آن باشیم ممکن است روزی به حسرت آبریان بیافتیم.

باید بدانیم که آبریان و علی‌الخصوص ماهی‌ها یکی از منابع اصلی تأمین غذای انسان‌ها هستند؛ اما زنگ خطر از بین رفتن این منبع طبیعی سالیان سال است که به صدا درآمده است، به طوری که در اجلاس جهانی سران کشورها برای توسعه پایدار که در سال ۲۰۰۲ در ژوهانسبورگ تشکیل شد یکی از نکات مطرح شده و هشدارهایی که توسط دبیرکل این اجلاس بیان شد هشدار در رابطه با صید بی‌رویه آبریان بود و در ذیل برنامه اقدام ژوهانسبورگ ایجاد مناطق دریایی حفاظت شده مانند مناطق جنگلی و کوهستانی حفاظت شده را خواستار شد.

امروزه بسیاری از کشورها برای تأمین آبریان مورد نیاز خود رو به صید و صیادی در آب‌های دور آورده‌اند که نمونه بارز آن را در حضور کشتی‌های چینی و ترال در آب‌های سرزمینی ایران شاهد بودیم که

نشان از این دارد که این کشورها به نوعی برای جلوگیری از بین رفتن ذخایر آبریان خود به این راه روی آورده‌اند.

هرمزگان به عنوان استانی که هم به خلیج فارس و هم دریای عمان راه دارد منابع عظیمی از منابع طبیعی آبریان را در خود جای داده است که ضرورت دارد از این منابع حراست شود.

مهدی دوستی استاندار هرمزگان در این‌باره گفت: "یکی از برنامه‌های دولت سیزدهم در راستای حفظ ذخایر آبریان است؛ چراکه این منبع بسیار برای کشور و استان دارای اهمیت است و باید به هر صورت توازن بین اکوسیستم دریایی ایجاد شود."

وی افزود: "امروزه برداشت بی‌رویه، صید غیرمجاز آبریان و به هم خوردن چرخه آبریان با توجه به نبود ذخایر جایگزین در کشور آفت ظرفیت عظیم دریایی است، در حالی که می‌توان با کنترل و بازسازی ذخایر آبریان تهدید آبریان استان را تبدیل به فرصتی برای اشتغال و درآمد پایدار برای استان کرد."

دوستی تأکید کرد: "در همین راستا چهار مرکز بازسازی ذخایر آبریان در شهرستان‌های بندرلنگه، بندرعباس، جاسک و قشم جانمایی و به تصویب رسیده است که در

برنامه داریم به زودی وارد مدار کنیم". استاندار هرمزگان خاطرنشان کرد: "برای شروع عملیات اجرایی مراکز بازسازی ذخایر آبریان استان اعتباری نزدیک به ۳۰۰ میلیارد تومان در نظر گرفته شده است."

وی در بخش دیگر سخنانش با بیان اینکه در سفر رییس جمهور به هرمزگان، یک هزار میلیارد تومان برای برق‌رسانی به مزارع پرورش میگو مصوب شده است گفت: "با برق‌رسانی به مزارع پرورش میگو می‌توانیم بازدهی تولید مزارع موجود و طرح‌های توسعه‌ای بخش شیلات را افزایش دهیم. بر همین اساس، اولویت‌بندی برق‌رسانی به مزارع پرورش میگو مشخص شده است."

دوستی ضمن اشاره به اینکه ظرف ۱۰ روز آینده به ترتیب اولویت‌بندی انجام شده، فراخوان مشارکت در طرح‌های حوزه شیلات اعلام می‌شود، تأکید کرد: "دولت در مجموع ۵۰ درصد از اعتبارات مورد نیاز برای احداث شبکه فشار قوی و ضعیف را در مزارع پرورش میگو تأمین خواهد کرد و ۹۰ میلیارد تومان از اعتبارات مربوط به طرح هم‌اکنون در اختیار استان است و پس از اعلام آمادگی از سوی بخش خصوصی، مرحله نخست عملیات اجرایی طرح به سرعت آغاز می‌شود."

نظارت پهپادها بر میزان آلاینده‌گی کشتی‌ها در دریای بالتیک



هواپیماهای هدایت‌شونده از راه دور در دریای بالتیک در ماه جاری (آوریل) راه‌اندازی می‌شوند تا به طور خاص به دنبال کشتی‌هایی باشند که از سقف مجاز انتشار آلاینده‌ها تخطی می‌کنند. به گزارش تین نیوز به نقل از آسام تدبیر، این پروژه توسط ایمنی دریانوردی اروپا (EMSA) با همکاری آژانس فدرال دریایی و هیدروگرافی آلمان (BSH) انجام شده و ادامه پروژه‌های مشابهی است که EMSA در این منطقه با استفاده از پهپادها برای انجام سایر امور نظارتی در اروپا انجام داده است.

در طول سه ماه آینده، یک پهپاد، مقدار گوگرد منتشر شده از کشتی‌ها را در دریای بالتیک اندازه‌گیری خواهد کرد و نقض محدودیت‌ها را تشخیص می‌دهد.

در عین حال، داده‌های تصویری نیز برای اهداف نقشه‌برداری و هیدروگرافی جمع‌آوری خواهند شد.

این پهپاد از پایگاه متعلق به نیروهای مسلح آلمان در سواحل شرقی Fehmarn برخاسته و بر فراز کشتی‌های منتخب که در کمربند Fehmarn و Kadetrinne/Kadetrenden فعالیت می‌کنند پرواز می‌کند تا با استفاده از حسگرهای خاص، میزان گوگرد منتشر شده از کشتی‌ها را اندازه‌گیری کند.

با استفاده از داده‌ها می‌توان میزان گوگرد سوخت کشتی را برآورد کرد که طبق مقررات نمی‌تواند از سطح ۱۰٪ در منطقه کنترل دریای بالتیک (SECA) بیشتر شود.

نتایج اندازه‌گیری از طریق سیستم اطلاعاتی که توسط EMSA اداره می‌شود، در اختیار مقامات بنادر اروپایی قرار

می‌گیرد.

به گفته آژانس منافع دریایی اتحادیه اروپا، کشتی‌ها را می‌توان به طور خاص در بندر بعدیش انتخاب کرد و نمونه‌هایی از سوختش را مورد بررسی قرار داد. اگر بتوان نقض محدودیت‌های گوگرد را اثبات کرد، مقصرین با مجازات‌های سنگین مواجه خواهند شد.

آژانس ایمنی دریانوردی اروپا خدمات سیستم هواپیماهای هدایت از راه دور (RPAS: Remotely Piloted Aircraft System) را به صورت رایگان به کشورهای اتحادیه اروپا ارائه می‌دهد. آنها برای کمک به عملیات نظارت دریایی و نظارت بر انتشار گازهای گلخانه‌ای کشتی‌ها توسعه یافته‌اند و می‌توانند در هر نقطه از سواحل اتحادیه اروپا فعالیت کنند. خدمات RPAS می‌تواند از عملکردهای گارد ساحلی سنتی، از جمله جستجو، نجات، پیشگیری از آلودگی و پاسخ پشتیبانی کند.

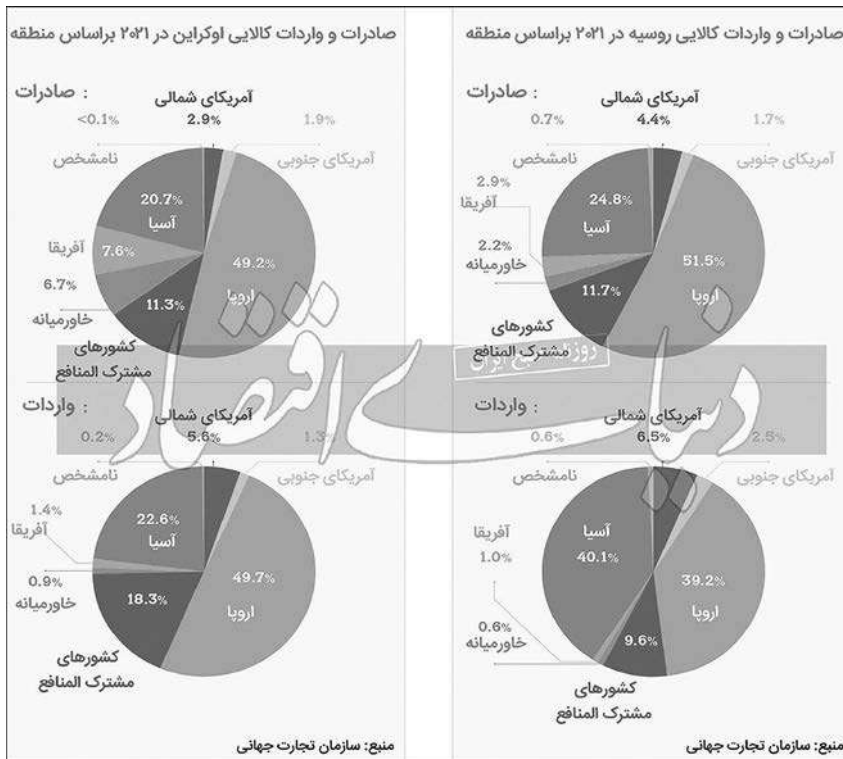
مقامات دانمارکی و فرانسوی در سال ۲۰۲۰ برنامه‌های نظارتی مشابهی را با EMSA اجرا کردند و سال گذشته این آژانس به درخواست اداره حفاظت از محیط وزارت محیط زیست لیتوانی برنامه نظارتی را در بالتیک اجرا کرد.

مقامات اسپانیایی نیز در سال ۲۰۲۱ همراه با EMSA هواپیماهای بدون سرنشین را بر روی خطوط شلوغ کشتیرانی در تنگه جبل الطارق مستقر کردند تا سطح دی اکسید گوگرد منتشر شده توسط کشتی‌ها را بررسی کنند. آنها نزدیک به ۱۰ درصد از کشتی‌های عبوری از تنگه جبل الطارق را برای بازرسی بیشتر از نظر نقض احتمالی مقررات فعلی گوگرد شناسایی کردند.

این پهپاد در سال جاری علاوه بر اندازه‌گیری گازهای خروجی کشتی، تصویر هوایی چندطیفی را به دست خواهد آورد. هدف این تحقیق بررسی این موضوع است که آیا تصاویر هوایی می‌توانند اطلاعات تکمیلی مربوط به خدمات نقشه‌برداری هیدروگرافی آلمان را ارائه دهند یا خیر. برای آب‌های کم‌عمق، مقادیر عمق‌سنجی را می‌توان از تصاویر استخراج کرد. این تصویر همچنین امکان نقشه‌برداری سه‌بعدی از منطقه ساحلی را نیز فراهم خواهد کرد.

پروازهای پهپادها توسط شرکت نروژی Nordic Unmanned به نمایندگی از EMSA انجام می‌شود. فناوری حسگر و قابلیت‌های تجزیه و تحلیل برای اندازه‌گیری انتشار توسط شرکت دانمارکی Explicit ApS ارائه شده است.

WTO نسبت به کاهش رشد تجارت در ۲۰۲۲ هشدار داد خسارت جنگ بر تجارت جهانی



کارشناسان سازمان تجارت جهانی (WTO) با استفاده از یک مدل شبیه‌سازی اقتصادی جهان پیش‌بینی کرده‌اند که بحران جنگ و سیاست‌های مرتبط با آن می‌تواند رشد تولید ناخالص داخلی جهان را ۰/۷ تا ۱/۳ درصد کاهش و آن را جایی میان ۳/۱ و ۳/۷ درصد قرار دهد. این مدل همچنین پیش‌بینی می‌کند که چشم‌انداز رشد تجارت جهانی می‌تواند در سال جاری تقریباً به نصف کاهش یابد و از پیش‌بینی ۴/۷ درصدی این سازمان در اکتبر به حدود ۲/۴ تا ۳ درصد برسد.

سازمان تجارت جهانی در گزارش جدید خود تحت‌عنوان «بحران اوکراین» تأکید می‌کند که جنگ اوکراین نه تنها سبب یک بحران انسانی در ابعاد گسترده شده است، بلکه ضربه سختی نیز به اقتصاد جهانی وارد کرده است. هزینه این جنگ به صورت کاهش تولید و تجارت، از طریق افزایش قیمت غذا و انرژی و کاهش عرضه کالاهای صادراتی روسیه و اوکراین به مردم سایر نقاط جهان نیز وارد می‌شود. از آنجایی که کشورهای فقیرتر سهم بیشتری از درآمدها را نسبت به کشورهای ثروتمند به غذا اختصاص می‌دهند با ریسک بالاتری

مهم محصولات اساسی به ویژه غذا و انرژی هستند. هر دوی این کشورها ۲/۵ درصد از تجارت کالایی جهان و ۱/۹ درصد تولید ناخالص داخلی جهان را در ۲۰۲۱ داشته‌اند، با این وجود تأمین‌کننده حدود ۲۵ درصد گندم، ۱۵ درصد جو و ۴۵ درصد محصولات آفتابگردان در ۲۰۱۹ بوده‌اند. روسیه به تنهایی ۹/۴ درصد از تجارت جهانی سوخت را به عهده دارد و ۲۰ درصد صادرات گاز جهان توسط این کشور انجام شده است. بسیاری از کشورها به واردات غذا از روسیه و اوکراین وابسته هستند. به طور مثال نیمی از واردات مصر و تونس از طریق روسیه و اوکراین تأمین می‌شود. کشورهای دیگر چون فنلاند (۶۳ درصد) و ترکیه (۳۵ درصد) بیشتر به واردات سوخت از روسیه وابسته هستند.

روسیه و اوکراین از تأمین‌کنندگان مهم نهاده‌ها در زنجیره ارزش تولید صنعتی نیز هستند. روسیه یکی از تأمین‌کنندگان اصلی پالادیوم و رادیوم جهان است که از نهاده‌های اصلی در تولید مبدل‌های کاتالیزوری در بخش خودرو و تولید

مواجه هستند و این مسئله می‌تواند بر ثبات سیاسی آنها نیز تأثیرگذار باشد. بنا بر این گزارش، به لحاظ کلان اقتصادی، افزایش قیمت غذا و انرژی درآمدهای واقعی را کاهش داده و تقاضای وارداتی جهانی را تحت تأثیر قرار می‌دهد. تحریم‌ها نه تنها به طور مستقیم به روسیه هزینه‌های اقتصادی وارد می‌کنند، بلکه بر شرکای تجاری‌اش نیز تأثیرگذار هستند. کاهش در تولید ناخالص داخلی علاوه بر روسیه و اوکراین می‌تواند در اروپا نیز دیده شود، که علت آن نزدیکی جغرافیایی و وابستگی به انرژی روسیه است. تحریم‌ها، محدودیت‌های صادراتی، افزایش هزینه‌های انرژی و اختلال در حمل‌ونقل، سبب افزایش هزینه‌های تجارت در کوتاه‌مدت خواهند شد، در نتیجه اثر جنگ بر تجارت جهانی در ۲۰۲۲ می‌تواند بزرگ‌تر از اثر آن بر تولید ناخالص داخلی جهانی باشد.

در حالی که سهم روسیه و اوکراین در تولید و تجارت جهانی نسبتاً کوچک است، این دو کشور از تأمین‌کنندگان



نیمه‌هادی‌ها هستند.

تولید نیمه‌هادی‌ها تا حد زیادی به عرضه نئون اوکراین نیز وابسته است، که گروهی از محصولات با فناوری پایین، مثل سیم مهار را برای زنجیره ارزش خودرو اروپا فراهم می‌کند. طولانی شدن اختلال در عرضه این محصولات می‌تواند به بازیابی تولید خودرو ضربه وارد کند.

تحریم‌ها در حال حاضر اثر زیادی بر اقتصاد روسیه داشته است که می‌تواند تأثیرات میان‌مدت و بلندمدتی را به دنبال داشته باشد. قطع بانک‌های روسی از سیستم سوئیفت و مسدود شدن دسترسی روسیه به ذخایر ارزی سبب کاهش شدید ارزش روبل شده و درآمد واقعی در این کشور را کاهش داده است. بسیاری از شرکت‌های بین‌المللی نیز بازار روسیه را ترک کرده‌اند. صادرات نفت و گاز تا حد زیادی تحت تأثیر تحریم‌ها قرار داشته ولی این بحران می‌تواند انتقال به سمت منابع انرژی سبز را سرعت بخشد.

جدیدترین پیش‌بینی صندوق بین‌المللی پول در ژانویه گذشته رشد تولید ناخالص

جهانی براساس برابری قدرت خرید در ۲۰۲۲ را ۴/۴ درصد برآورده کرده است، ولی تخمین جدیدی از کمیته اکنومیست در ۱۶ مارس نشان‌دهنده پیش‌بینی رشد تنها ۳/۲ درصدی تولید ناخالص جهانی در سال جاری است، با این وجود کارشناسان سازمان تجارت جهانی معتقد هستند که این پیش‌بینی براساس داده‌های محدودی شکل گرفته و با نااطمینانی بالایی همراه است.

صادرات از بنادر دریای سیاه تا حد زیادی به واسطه جنگ مختل شده است. آفریقا و خاورمیانه آسیب‌پذیرترین مناطق هستند، چرا که حدود ۵۰ درصد از غلات مورد نیاز خود را از اوکراین یا روسیه تأمین می‌کنند. در حالت کلی، ۳۵ کشور آفریقایی غذا و ۲۲ کشور از اوکراین و روسیه (یا هر کدام از این کشورها) کود وارد می‌کنند.

برخی از آنها به شدت به هر دوی این کشورها برای تأمین مواد غذایی اصلی چون گندم وابسته هستند.

بنادر اوکراین به دلیل جنگ بسته شده‌اند و این مسئله صادرات موجودی

غلات را با مشکل مواجه کرده است و در غیاب یک آتش‌بس فوری که به کشاورزان اجازه می‌دهد به مزارعشان بازگردند، اختلال در کاشت بهاره تولید آبی را تا حد زیادی کاهش خواهد داد. افزایش قیمت‌های اخیر (۲۵ تا ۳۰ درصد برای گندم و ۳۵ درصد برای دانه سویا)، به کشورهای واردکننده بالاص کشورهای کم‌درآمد ضربه خواهد زد. غذا و انرژی سهم بزرگی از سبد مصرفی اقتصادهای در حال توسعه را تشکیل می‌دهند. در شرایطی که قیمت‌ها قبلاً هم به واسطه همه‌گیری کرونا و عوامل دیگر افزایش پیدا کرده بودند، بحران فعلی احتمالاً امنیت غذایی جهانی را بدتر خواهد کرد. براساس یافته‌های سازمان خواربار و کشاورزی ملل متحد، کشورهای کم‌درآمد با کمبود غذایی، در ۲۰۲۱ با ۲۰ درصد افزایش هزینه غذا مواجه بوده‌اند، که شامل ۱۲۰ میلیارد دلار افزایش است که ۵۲ میلیارد دلار آن مربوط به منطقه آفریقای زیرصحرای بوده است.

منبع:

روزنامه دنیای اقتصاد



تأثیر جنگ روسیه و اوکراین بر کشتیرانی تجاری جهان

و اقتصاد جهانی را تحت تأثیر قرار خواهد داد موضوعات ژئوپولیتیکی است و امروز هیچکس نمی‌داند که داستان نبرد روسیه و اوکراین در درازمدت چگونه پیش خواهد رفت و چه پیامدی در روند تجارت جهانی خواهد داشت؟"

تغییر کند. به گزارش صنعت حمل‌ونقل آنلاین، به نقل از موسسه آسام تدبیر دانش "در نسخه قبلی مجله Drewry's Container Forecaster، ما پیش‌بینی کرده بودیم که یکی از خطرات و ریسک‌هایی که تجارت

مرکز مطالعاتی معتبر Drewry در آخرین گزارش خود در Container Insight به این موضوع پرداخت که تأثیر اولیه تهاجم روسیه به اوکراین بر اقتصاد جهانی و حمل‌ونقل کانتینری نسبتاً کم است، اما این روند می‌تواند به سرعت



و خط کشتیرانی فسکو نیز شده) و قطع ارتباط بخش عمده‌ای از بانک‌های آن کشور با شبکه جهانی سوئیفت، ممکن است بر عملکرد کریدور TSR یا همان دالان Trans Siberian Railway که محمولات تجاری عمدتاً کانتینری کره جنوبی، ژاپن و چین را از طریق بندر ولادی‌ووستوک (جنوب شرق روسیه) و راه آهن روسیه به مسکو و کشورهای اروپای شرقی و غربی می‌رساند، تأثیرات منفی بگذارد و این قبیل محمولات را دوباره برای رسیدن به بنادر اروپایی به سمت حمل‌ونقل دوربرد دریایی از طریق کانال سوئز سوق دهد.

بریتانیا هم اعلام کرده که کشتی‌های تجاری روسی را در بنادرش نمی‌پذیرد و Shipping Watch هم خبر داده که هزینه بیمه کشتیرانی در دریای سیاه افزایش پیدا کرده و خط کشتیرانی مرسک (Maersk) نیز سرویس کشتی‌ها و کانتینرهای خود را به بنادر مهم کانتینری روسیه از جمله سنت پترزبورگ به حالت تعلیق در آورده است.

منبع:

صنعت حمل‌ونقل آنلاین

تا خود را نشان دهد. یکی از نگران‌کننده‌ترین خطرات، حملات سایبری می‌باشد که ممکن است در افزایش سریع هزینه‌های حمل‌ونقل و قیمت سوخت تأثیر بگذارد.

در این گزارش گفته شده است که آینده حمل‌ونقل از دریای سیاه قابل پیش‌بینی نخواهد بود.

بندر اودسا در اوکراین مدت کوتاهی پس از تهاجم بسته شد و شرکت‌های حمل‌ونقل به مشتریان خود اطلاع دادند که فعلاً به این بندر سرویس نخواهند داشت و کشتی‌هایشان در این بندر تردد و تخلیه و بارگیری نخواهند کرد.

در هر صورت، تنها سه سرویس بین‌قاره‌ای (در تجارت‌های عمده‌ای که Drewry دنبال می‌کند) در بنادر این منطقه که تنش در آن به اوج خود رسیده، تردد دارند، بنابراین اختلال در شبکه‌های خطوط بین‌المللی در سطح جهانی به علت رویایی روسیه و اوکراین ممکن است فاجعه‌بار نباشد.

البته آسام تدبیر دانش لازم به ذکر می‌داند که با اعمال تحریم‌های بین‌المللی بر علیه روسیه (که شامل گروه حمل‌ونقلی

البته بعضی از عواقب بلافاصله بعد از آغاز نبرد آشکار شدند. به طور مثال قیمت نفت چند ساعت پس از تهاجم به بالاترین حد خود در طی هفت ساله گذشته رسید و بهای ۱۰۰ دلار در هر بشکه را تجربه کرد، بازارهای سهام در سراسر جهان همزمان با سقوط سهام روسیه سقوط کردند و به ویژه ارزش روبل به پایین‌ترین سطح خود رسید.

این گزارش می‌افزاید، پیامدهای این مخاصمه در حمل‌ونقل کانتینری بین‌المللی احتمالاً مدت بیشتری طول خواهد کشید

یک کارشناس اقتصادی تحلیل کرد

بررسی تأثیر جنگ اوکراین و روسیه بر اقتصاد جهانی



شقایق با بیان اینکه اگر برجام به نتیجه برسد، در سال آینده درآمد ارزی بسیاری به اقتصاد ایران پمپاژ خواهد شد، گفت: "جنگ اوکراین و روسیه بر بازارهای ارز، مسکن و بورس ایران تأثیر مستقیمی ندارد اما هرچه ورود منابع ارزی با افزایش قیمت نفت و صادرات آن بهبود پیدا کند، مدیریت عرضه ارز در بازار سهل می‌شود و تنش‌ها و نوسانات نرخ ارز مدیریت خواهد شد." وی افزود: "بنابراین، دولت از تنگنای ارزی رهایی پیدا می‌کند و سال آینده پس از چهار سال نوسانات پی‌درپی قیمت‌ها، ثبات قیمت خواهیم داشت زیرا، دولت زمانی که منابع کافی داشته باشد، راحت‌تر می‌تواند بازارها را تحت کنترل قرار دهد."

منبع: ایسنا

وحید شقایق شهری در گفت‌وگو با ایسنا، درباره تأثیرات جنگ اوکراین و روسیه بر اقتصاد جهانی و اظهار کرد: "درگیری اوکراین و روسیه چند پیامد را برای اقتصاد جهان خواهد داشت و از آنجا که روسیه جزو کشورهای صادرکننده نفت و گاز به اروپاست و تحریم‌ها و تنش‌ها نسبت به روسیه ادامه خواهد یافت، باید برای مدتی طولانی شاهد افزایش یا ماندگاری قیمت نفت در محدوده‌های بالای ۱۰۰ دلار باشیم."

وی با بیان اینکه در قیمت‌گذاری نیز شاهد افزایش قیمت‌ها خواهیم بود، گفت: "از جمله مهم‌ترین تأثیرات بحران اوکراین و روسیه را می‌توان تعبیر تبادلات و مسیر تجارت دانست، زیرا در پی تشدید تحریم‌های روسیه، جهان غرب با هم‌پیمانان خود و روسیه نیز با متحدان خود روابط بلوکی برقرار می‌کنند و اینگونه مسیر ترانزیتی و حمل‌ونقل کالاها و خدمات تحت تأثیر قرار خواهد گرفت."

این کارشناس اقتصادی ادامه داد: "با توجه به اینکه ایران کشوری با بیشترین ذخایر نفتی، گازی و معدنی است، این مسائل بر اقتصاد ایران نیز تأثیرات قابل توجهی در برخواهد داشت که این موضوع به این بستگی دارد که ایران چه میزان می‌تواند از این فرصت برای افزایش صادرات نفت، گاز و ... استفاده کند. در این زمینه، در اولین فرصت باید برجام و مذاکرات را به سرانجام برساند. از سوی دیگر، ایران با افزایش صادرات فرآورده‌های نفتی و گازی می‌تواند فرصت‌های خوبی را کسب و نقش فعالانه‌تری در این زمینه با تغییر نقشه تجاری جهان ایفا کند."

بانک جهانی پیش‌بینی رشد اقتصادی ایران را افزایش داد

توجه به تحولات داخلی و خارجی، ۱/۳ درصد بالا برده و پیش‌بینی کرده اقتصاد ایران امسال ۳/۷ درصد بزرگ شود. بانک جهانی رشد اقتصادی ایران در سال گذشته میلادی را ۴/۱ درصد و در سال ۲۰۲۰ حدود ۳/۴ درصد برآورد کرده بود. بانک جهانی همچنین نرخ تورم ایران در سال گذشته را ۴۰/۱ درصد برآورد و تخمین زده این نرخ در سال جاری به ۳۷/۶ درصد و در سال آینده به ۳۴/۸ درصد کاهش یابد.

بانک جهانی که در سال گذشته رشد اقتصادی ۲/۴ درصدی برای ایران در سال ۲۰۲۲ پیش‌بینی کرده بود، برآورد خود را به ۳/۷ درصد ارتقا داد.

به گزارش ایرنا، بانک جهانی در گزارش اکتبر ۲۰۲۱ (مهر ۱۴۰۰) خود رشد اقتصادی ایران برای سال ۲۰۲۲ را ۲/۴ درصد برآورد کرده بود. این نهاد غربی، در گزارش جدید خود، رشد اقتصادی ایران را با



بحران روسیه-اوکراین ارزش تجارت جهانی را ۲/۸ درصد کاهش داد

در این میان اتحادیه اروپا و آمریکا که بانی اعمال تحریم‌های شدید علیه روسیه شده است، شاهد کاهش قابل ملاحظه تجارت هستند، زیرا صادرات اتحادیه اروپا ۵/۶ درصد و واردات آن ۳/۴ درصد کاهش یافته است. صادرات آمریکا ۳/۴ درصد و واردات ۰/۶ درصد کاهش نشان می‌دهد.

به گفته وی چین متحمل اثرات نامطلوبی در زمینه بحران روسیه و اوکراین نشده است. اگرچه صادرات چین ۰/۹ درصد کاهش نشان می‌دهد، واردات آن افزایش یافته است.

در ادامه گزارش مؤسسه کیل آمده است اقتصاد جهانی در حالی شاهد اثرات منفی بحران روسیه و اوکراین است که سازمان تجارت جهانی برای سال ۲۰۲۲ رشد تجارت جهانی را ۴/۷ درصد پیش‌بینی کرده بود که این بحران میزان پیش‌بینی را به ۲/۵ درصد کاهش داده است.

در پایان گزارش مؤسسه کیل با اشاره به اینکه ۱۲ درصد از کالاهای وارداتی و صادراتی جهان در حال حاضر تحت تأثیر بحران روسیه و اوکراین قرار دارند یادآور شده است هنوز اثرات منفی قرنطینه بنادر چین بر اساس شیوع اومیکرون بررسی نشده است.

جاری میلادی واردات روسیه ۹/۷ درصد و صادرات آن ۵ درصد کاهش یافته است. در این گزارش آمده است ترافیک حمل‌ونقل کانتینری در سه بندر بزرگ روسیه یعنی سنت پترزبورگ، ولادی‌ووستوک و نووروسیسک در حال حاضر به نصف کاهش یافته است.

وینسنت استامر مدیر بخش شاخص تجارت کیل در این ارتباط گفت: "تحریم‌های اعمال شده توسط غرب به وضوح تأثیرهای خود را نشان می‌دهد و برآوردها حاکی از آن است که جمعیت روسیه با کمبود کالاهای وارداتی از خارج مواجه است."

وی افزود: "شرکت‌های اروپایی و خطوط کانتینری بزرگ حمل‌ونقل جهان تردد خود را به سمت روسیه و اوکراین محدود کرده‌اند که همین کار بر حمل‌ونقل جاده‌ای و ریلی تأثیر خود را گذاشته است." به گفته وی تأثیر منفی این بحران بر اوکراین بسیار وخیم است و این کشور عملاً از تجارت دریایی بین‌المللی حذف شده است.

آمارها نشان می‌دهد از زمان شروع جنگ هیچ کشتی کانتینری بزرگی به بزرگ‌ترین بندر اوکراین یعنی اودسا سفر نکرده است.

تجارت جهانی پس از بحران روسیه-اوکراین با آسیب‌ها و زیان‌های شدیدی مواجه شده است؛ به گونه‌ای که از فوریه تا مارس ۲۰۲۲ ارزش تجارت جهانی ۲/۸ درصد کاهش نشان می‌دهد.

به گزارش گروه بین‌الملل مانا؛ مؤسسه تحقیقاتی کیل آلمان گزارش داد حدود دو ماه است که جنگ بین روسیه و اوکراین بر سراسر جهان سایه افکنده و با گذشت هر روز پیامدهای منفی، خسارت و زیان‌های آن بر تجارت جهانی به ویژه تجارت دریایی آشکار می‌شود.

بر اساس برآورد سازمان‌های تحقیقاتی- پژوهشی و داده‌های آماری جمع‌آوری شده، ارزش تجارت جهانی بین فوریه و مارس ۲۰۲۲، ۲/۸ درصد کاهش یافت.

بر اساس این گزارش، آخرین به‌روزرسانی داده‌های شاخص تجارت جهانی که توسط مؤسسه کیل تجزیه و تحلیل شده نشان می‌دهد جریان‌های تجاری در ۵۰۰ بندر واقع شده در ۷۵ کشور جهان درگیر بحران روسیه و اوکراین شده است و در این ارتباط اقتصاد جهانی در تمام کشورها از این بحران تأثیرپذیر بوده‌اند.

بر این اساس بین فوریه و مارس سال

رشد تجارت جهانی در سال ۲۰۲۲ کند می شود

رشد تجارت جهانی در سال ۲۰۲۱ با بالاترین سطح خود رسید که این رشد تاکنون بی سابقه بوده است. در این سال ارزش کلی تجارت جهانی به ۲۸/۵ تریلیون دلار رسید که نسبت به سال ۲۰۲۰ بیش از ۱۳ درصد افزایش نشان می دهد. البته روند رشد تجارت جهانی در سال ۲۰۲۲ با حرکت بطئی مواجه خواهد شد.

به گزارش گروه بین الملل مانا؛ آنکتاد با انتشار گزارشی با اشاره به اینکه رشد تجارت جهانی در سال ۲۰۲۱ به بالاترین حد خود رسید اعلام کرد رشد تجارت جهانی در سال ۲۰۲۲ کمتر از حد انتظار خواهد بود.

در این گزارش آمده است اگرچه تجارت جهانی به روند رشد مثبت خود ادامه خواهد داد، اما این روند همانند سال ۲۰۲۱ نخواهد بود. رشد تجارت جهانی در نیمه اول سال ۲۰۲۱ با روند غیرقابل باوری پیشرفت کرد که این حرکت در نیمه دوم سال نیز ادامه پیدا کرد؛ به گونه ای که در سه ماهه چهارم ۲۰۲۱ همه اقتصادهای تجاری بزرگ شاهد افزایش واردات و صادرات بیشتر از سال ۲۰۲۰ و ۲۰۱۹ بودند، که این اتفاق هم در کشورهای در حال توسعه و هم در کشورهای توسعه یافته نمود پیدا کرد.

ناگفته نماند افزایش حجم تجارت جهانی منجر به افزایش قیمت ها به ویژه در بخش صادرات کالا شد. در این راستا بر اساس بررسی های انجام شده قیمت کالاها نسبت به سال ۲۰۲۰ حدود ۳۲ درصد افزایش یافت. به هر حال در بیشتر بخش های اقتصادی شاهد رشد درآمدها بودیم. گزارش آنکتاد نشان می دهد رشد تجارت جهانی در سه ماهه اول سال ۲۰۲۲

مثبت بوده و به کندی پیش خواهد رفت. انتظار می رود در ماه های بعدی رشد مثبت تجارت جهانی همچنان حفظ شود.

اما فراموش نکنیم در سال جاری میلادی شاهد یک حرکت همه جانبه رشد بخش های مختلف اقتصادی مانند ۲۰۲۱ نخواهیم بود؛ هرچند ممکن است کاهش میزان ابتلای جامعه جهانی به ویروس امیکرون و سایر احتمالات، ارقام پیش بینی شده را برهم زند. از سوی دیگر صندوق بین المللی پول نیز با انتشار گزارشی اعلام کرد با توجه به تورم حاکم بر اقتصاد آمریکا و اختلالات لجستیکی از یک سو و نگرانی های مربوط به بخش املاک و مستغلات چین از سوی دیگر پیش بینی می شود رشد اقتصادی جهان نیم درصد کاهش یابد. آنکتاد در پایان این گزارش خاطر نشان ساخته است تجارت دریایی جهان در سال ۲۰۲۱ نیز از رشد و توسعه بیش از حدی نسبت به سایر بخش های اقتصادی برخوردار شد.

افزایش هزینه های حمل و نقل تورم جهانی را ۱/۵ درصد بالا می برد

صندوق بین المللی پول در تازه ترین گزارش خود اعلام کرد افزایش هزینه های حمل و نقل در سال جاری می تواند نرخ حمل و نقل جهانی را تا پایان سال ۲۰۲۲، ۱/۵ درصد بالا برد.

به گزارش گروه بین الملل مانا، صندوق

بین المللی پول (IMF) اعلام کرد: مطالعه داده های دریافتی از ۱۴۳ کشور جهان در سی سال گذشته نشانه می دهد هزینه های حمل و نقل به ویژه حمل و نقل دریایی یک محرک مهم تورمی در سراسر جهان است و در مدت سی سالی که نرخ های حمل و نقل جهانی دو برابر شده تورم جهانی را ۰/۷ درصد افزایش داده است.

در ادامه این گزارش آمده است: با توجه به اینکه در سال ۲۰۲۱ هزینه های حمل و نقل به خصوص در بخش حمل و نقل دریایی افزایش یافت و اثرات پایدار آن تا ۱۸ ماه آینده با اضافه شدن هزینه های حمل و نقل بر اثر بحران روسیه-اوکراین ادامه خواهد داشت، به همین جهت نرخ تورم جهانی تا پایان ۲۰۲۲ بر اثر افزایش هزینه های حمل و نقل ۱/۵ درصد

افزایش خواهد یافت که بیشترین تأثیرات تورمی بر قیمت سوخت و مواد غذایی خواهد بود.

بر اساس این گزارش پیش بینی کارشناسان بر این اصل استوار است که تورم جهانی در ۱۲ ماه آینده به اوج رسیده و فشار بیشتری را بر مصرف کنندگان خواهد آورد، حتی اگر روند تورمی کندتر شود.

کشورهای محصور در خشکی و کم درآمد، بیشترین تأثیرات تورمی را مشاهده خواهند کرد.

در پایان این گزارش قید شده است بدون شک جنگ روسیه-اوکراین باعث اختلالات بیشتر در زنجیره تأمین شده و می تواند هزینه های حمل و نقل جهانی و اثرات تورمی آن را برای مدت طولانی تر بیش از پیش بالا ببرد.

۸ روش مدیران برای حفاظت از سلامت روان کارمندان

که مستقیم با آنها در رابطه کاری هستید حالا مهم‌تر از هر زمان دیگری است. این کار قبلاً هم مهم بود ولی در روزهای قبل از پاندمی اغلب از آن غفلت می‌شد.

در حال حاضر اما با توجه به تعداد زیادی از مردم که از خانه کار می‌کنند توجه به نشانه‌ها حتی سخت‌تر شده است. در مطالعه HBR با همکاری SAP and Qualtrics نزدیک به ۴۰ درصد از کارمندان بین‌المللی می‌گویند که هیچکس در شرکت از آنها سؤال نکرده که آیا خوب هستند؟ و این پاسخ‌دهندگان ۳۸ درصد بیش از دیگران اعلام کرده‌اند که سلامت روانی‌شان نسبت به قبل از وقوع همه‌گیری افت کرده است.

انعطاف‌پذیر باشید:

انتظار داشته باشید شرایط، نیازهای اعضای تیم شما و نیازهای خودتان همچنان به تغییر ادامه دهد. به طور منظم، به خصوص در زمان‌های گذر، جویای احوال شوید.

شما تنها در صورتی می‌توانید به حل مسائل کمک کنید که بدانید چه اتفاقی در حال رخ دادن است. این گفت‌وگوها به شما این فرصت را می‌دهد تا شیوه‌هایی را که از سلامت روانی حفاظت می‌کند تکرار کنید. انعطاف‌پذیری در واقع ارتباطات فعال و تنظیم هنجارهاست که به مردم کمک می‌کند مرزهای خود را طراحی و حفظ کنند.

درباره نیازهای واقعی کارمندان‌تان حدس و گمان نزنید؛ آنها به احتمال زیاد در زمان‌های مختلف چیزهای متفاوتی نیاز دارند. انعطاف‌پذیری را به طور فعال در پیش بگیرید.

برقراری ارتباط را افزایش دهید:

نتایج مطالعه مشترک HBR با SAP and Qualtrics نشان می‌دهد از زمان وقوع همه‌گیری کارکنانی که احساس کرده‌اند مدیرانشان در برقراری ارتباط خوب

مدیران برای این کار به آن نیاز دارند همان ابزارهایی هستند که آنها را به مدیری موفق بدل می‌کنند.

آسیب‌پذیر باشید:

یکی از مزایای همه‌گیری کرونا این است که در حال عادی‌سازی چالش‌های سلامت روان است. تقریباً تمامی افراد در این دوره نوعی ناراحتی و رنج را تجربه کرده‌اند. ولی جهانی شدن این تجربه تنها در صورتی به معنای کاهش انگ‌زدن‌ها می‌شود که کسانی که در قدرت هستند نیز تجربه خود را به اشتراک بگذارند. روراست بودن درباره مشکلات سلامت روان به عنوان یک رئیس سبب می‌شود کارکنان نیز احساس راحتی داشته باشند و درباره چالش‌های سلامت روان خود با شما صحبت کنند. صحبت کردن مدیران از مشکلاتشان، در مورد مسائل روحی یا موارد دیگر، سبب می‌شود فهیم و شجاع به نظر برسند. تحقیقات نشان داده است که رهبری سازمانی درست می‌تواند اعتماد ایجاد کند و در بهبود همکاری نیروهای کاری و عملکردشان مؤثر باشد.

الگوی رفتارهای سالم باشید:

اینکه تنها در مورد حمایت از سلامت روحی صحبت کنید کافی نیست. الگوی آن باشید، تا اعضای تیم‌تان احساس کنند می‌توانند مراقبت از خود را در اولویت قرار داده و مرزها را تعیین کنند. معمولاً مدیران آنقدر روی رفاه تیم خود و انجام شدن کار تمرکز می‌کنند که از مراقبت از خود غافل می‌شوند.

در میانه روز به پیاده‌روی بروید، جلسات درمانی داشته باشید و سفرهای داخلی را در اولویت قرار دهید تا انرژی‌تان تمام نشود و آن را با سایرین نیز به اشتراک بگذارید.

از طریق احوالپرسی فرهنگ ارتباطی بسازید:

احوالپرسی کردن با هر کدام از کارمندانی

نااطمینانی سبب ایجاد اضطراب و نگرانی می‌شود و ما در دوران نامطمئنی زندگی می‌کنیم. در جریان همه‌گیری کووید-۱۹، پرسش‌ها پیرامون اینکه اقتصادها و کسب‌وکارها دوباره باز خواهند شد یا نه، پیامدهای اقتصادی همه‌گیری کرونا و اینکه نمی‌دانیم چه چیزی در مقابل‌مان قرار دارد و چه اتفاقی خواهد افتاد؛ تأثیر خود را روی سلامت روانی و کار ما می‌گذارند. سازمان غیرانتفاعی Mind Share Partners با همکاری SAP and Qualtrics مطالعه‌ای را روی کارمندان بین‌المللی انجام داد؛ نتایج این مطالعه نشان می‌دهد از ابتدای همه‌گیری سلامت روان حدود ۴۲ درصد از شرکت‌کنندگان افت داشته است.

با توجه به اتفاقاتی که در این مدت افتاده است می‌توانیم تصور کنیم که این رقم افزایش یافته است. در مورد اثرات کوتاه‌مدت بر سلامت روان مطالب زیادی گفته شده است و آثار بلندمدت می‌توانند حتی گسترده‌تر باشند. پیش از وقوع همه‌گیری شرکت‌های بسیاری تمرکز خود را بر سلامت روان کارکنان افزایش داده بودند (که اغلب به علت فشار از سوی کارکنان انجام می‌شد). آن تلاش‌ها امروز حتی ضروری‌تر هستند. با تغییراتی که در طول ماه‌ها و سال‌های آینده انجام خواهد شد، مدیران احتمالاً شاهد دست‌وپنجه نرم کردن کارمندانشان با اضطراب، افسردگی، فرسودگی، ضربه روحی و اختلال اضطراب پس از سانحه خواهند بود. این مشکلات روانی بر اساس نژاد، فرصت‌های اقتصادی، شرایط شهروندی، نوع شغل افراد، مسئولیت‌های فرزندپروری و مراقبتی، متفاوت است. بنابراین مدیران و رؤسا برای حمایت از افراد در زمانی که با عوامل استرس‌زا، نگرانی‌های مربوط به امنیت و تحولات اقتصادی مواجه هستند چه می‌توانند بکنند؟ حتی در نامعلوم‌ترین دوران نقش مدیران ثابت می‌ماند؛ حمایت از اعضای تیم‌شان که شامل حمایت از سلامت روان آنها نیز می‌شود. خبر خوب این است که بسیاری از ابزارهایی که

۸ عادت کارمندان مؤثر

این موضوع به ویژه در بسیاری از کسب‌وکارهایی که هفت روز هفته و دو شیفته در جریان هستند و با موارد پیش‌بینی نشده زیادی سر و کار دارند، کنترل داشتن بر خود و حفظ خونسردی در شرایط پرتنش از ویژگی‌های ضروری افراد خواهد بود.

حتی اگر شرایط طبیعی محیط کار نیز شرایط همواره تنش‌داری نباشد، همه‌گیری کووید-۱۹ در دو سالی که گذشت نشان داد در تمامی مشاغل ممکن است شرایط استرس‌زایی به صورت ناخواسته ایجاد شود و اگر کارکنان توان مدیریت احساسات و تطبیق با شرایط را نداشته باشند، می‌توانند شرایط کار را هم برای خودشان و هم برای سایرین با چالش‌های بزرگی روبه‌رو کنند. به همین دلیل توان حفظ خونسردی اصل مهمی در عملکرد نهایی افراد خواهد بود.

تدبیر یک ویژگی مهم است و منظور از «مدبر بودن» توانایی خارج شدن از فضای امن و شناخته‌ها برای یافتن پاسخ چیزی است که ممکن است با آن آشنا نباشید. این ویژگی به معنی پذیرا بودن برای یادگیری روش‌های جدید در برخورد با مسائل نیز هست.

در فرآیند استخدام، توانمندی‌های تخصصی و فنی افراد با دقت بررسی می‌شود و معمولاً افرادی انتخاب می‌شوند که در این زمینه‌ها ظرفیت بالایی داشته باشند و دارای مجموعه مهارت‌های بسیار خاصی هستند که با شرح شغل مطابقت دارد. زیرا ارزیابی این مهارت‌ها نسبتاً آسان‌تر از مهارت‌های نرم است.

با این حال، در دنیای امروز که هر روز با تغییرات مداوم و معرفی فناوری‌های

کاوش عمیق در خود شجاعت می‌خواهد و در این مسیر جلسات روان‌درمانی، کتاب، گفت‌وگوهای معنادار و عمیق و بسیاری از اشتباهات در زندگی، عشق و کار می‌تواند به شناخت بهتر از خود منجر شود.

وقتی فردی متواضع، دلسوز و باهوش است و دوست دارد سؤال بپرسد، احتمالاً به اندازه کافی خویشتن‌آگاهی دارد تا بفهمد که «آنچه را که نمی‌داند، نمی‌داند». این ویژگی در فرد داوطلب جویای کار می‌تواند نکته بسیار جذابی باشد، زیرا نشان می‌دهد آنها برای رشد و یادگیری چیزهای جدید آماده و در مورد جهان پیرامون‌شان کنجکاو هستند.

افرادی که برای کار درخواست و توری رفتار می‌کنند که انگار همه چیز را می‌دانند و تجربه حرفه‌ای فراوانی دارند، به دلیل منبت‌شان، سخت‌ترین افراد برای همکاری خواهند بود.

داشتن مهارت‌های ارتباطی قوی برای آغاز همکاری خوب در تیم کاری ضروری است. فرد داوطلب باید اعتمادبه‌نفس کافی برای بیان کردن و به اشتراک گذاشتن ایده‌هایش داشته باشد.

آنقدر جسارت داشته باشد که وقتی چیزی درست کار نمی‌کند یا می‌تواند بهتر انجام شود آن را مطرح کند و ذکاوت کافی برای حل اختلاف‌نظرهای اجتناب‌ناپذیر بر سر ایده‌ها یا با چالش‌هایی که با کارمندان دیگر ممکن است به وجود بیاید را داشته باشد.

توانایی حفظ آرامش در شرایط پرفشار نکته‌ای بسیاری کلیدی است. البته بررسی دقیق این موضوع در طول فرآیند مصاحبه کار دشواری است، به همین دلیل استخدام بر مبنای این ویژگی همیشه ممکن نیست.

عمل نمی‌کنند ۲۳ درصد بیشتر با افت سلامت روان مواجه بوده‌اند. اطمینان حاصل کنید که اعضای تیم‌تان از تغییرات سازمانی یا به‌روزرسانی‌ها مطلع می‌شوند. هر تغییری در ساعات کاری را حتماً اطلاع‌رسانی کنید.

با مشخص کردن انتظارات درباره حجم کار و اولویت‌بندی کارهایی که باید انجام شود، استرس را کاهش دهید.

در آموزش سرمایه‌گذاری کنید:

امروز بیش از هر زمان دیگری باید آموزش‌های پیشگیرانه سلامت روان محیط کار را برای رهبران، مدیران و مشارکت‌کنندگان فردی در اولویت قرار دهید. با افزایش مشکلات روانی میان کارکنان باید افسانه‌های رایج را کنار بگذاریم، انگ زدن را متوقف کنیم و مهارت‌های لازم برای گفت‌وگوهای سازنده درباره سلامت روان در محیط کار را کسب کنیم.

سیاست‌ها و شیوه‌ها را اصلاح کنید:

برای کاهش استرس همگان تا جایی که ممکن است در به‌روزرسانی شیوه‌ها و روش‌ها در واکنش به همه‌گیری و بحران‌ها، بخشنده و انعطاف‌پذیر باشید. برای نمونه، ممکن است نیاز باشد در رابطه با قوانین و هنجارهای ساعات کاری منعطف، مرخصی با حقوق، ایمیل و سایر ارتباطات، بررسی دقیق‌تری انجام دهید. سعی کنید به جای ارزیابی در مقابل اهداف سختگیرانه، مرور عملکردها را به عنوان فرصتی برای بازخورد دلسوزانه مورد توجه قرار دهید.

سنجش کنید:

اطمینان از مسئولیت‌پذیری نباید پیچیده باشد؛ این کار می‌تواند با یک بررسی ساده که به طور منظم برای دریافت اینکه افراد در حال حاضر و در طول زمان چگونه عمل می‌کنند، انجام شود.

منبع:

روزنامه دنیای اقتصاد
مترجم: سارا بنی‌صدر



ویژگی‌هایی که معمولاً شخصی را به گزینه ایده‌آل برای اضافه شدن به یک تیم تبدیل می‌کند دارند.

آنها همچنین مهارت‌های بین فردی خوبی نیز دارند زیرا به خوبی می‌دانند که یادگیری چیزهای جدید بدون ارتباط مؤثر با دیگران نسبتاً دشوار است. کنجکاوی ناگزیر ما را به سمت چیزهای جدید سوق می‌دهد و با کارهایی که قبلاً انجام نداده‌ایم و سوسه می‌کند. به همین دلیل داشتن این ویژگی می‌تواند نکته بسیار مثبتی در شخصیت کارآفرین، مدیر یا حتی کارمندی فعال باشد. یکی از ویژگی‌های بسیار مهمی که در استخدام‌های جدید باید در نظر داشته باشید اخلاق کاری قوی است. افرادی که پرتلاشند، سخت کار می‌کنند، به کاری که انجام می‌دهند علاقه دارند، به آن اهمیت می‌دهند و فقط از سرانجام وظیفه به تعهدات کاری‌شان عمل نمی‌کنند، نه تنها عملکرد بسیار خوب و روانی در تیم کاری خواهند داشت بلکه می‌توانند زمینه رشد و توسعه کسب‌وکار را نیز فراهم کنند.

انتخاب فردی قابل اعتماد، قابل اتکا و پاسخگو می‌تواند در تحول شرایط کسب‌وکار و بهبود فضای حاکم بر مجموعه نیز مؤثر باشد.

منبع:

عصر ایران

بود. کلید کارآفرین و کارمند عالی بودن این است که پشتکار داشته باشید و تسلیم نشوید. هر فردی باید در هر جایگاهی که در تیم کاری دارد در شرایط دشوار نیز دلسرد نشود و راهش را ادامه بدهد.

بدون شک فردی که انتخابش این است که نه فقط در شرایط آرامش و راحتی، بلکه در سختی‌ها نیز با تیم کاری‌اش همراه باشد و برای بقای تیم تلاش کند، یکی از بهترین گزینه‌ها برای استخدام خواهد بود.

به همین دلیل هنگام استخدام، به دنبال کسانی باشید که فکر می‌کنید در مواقعی که به آنها نیاز دارید، قدم‌های بیشتری برمی‌دارند و البته از سوی دیگر اگر واقعاً به دنبال چنین روحیاتی هستید، باید به عنوان مدیر و کارآفرین خودتان نیز به کارمندان‌تان نشان دهید که در سختی‌هایشان همراه‌شان خواهید بود و همیشه می‌توانند روی شما حساب کنند.

بهترین افرادی که می‌توانید با آنها کار کنید، کسانی هستند که فقط اشتیاق به یادگیری و امتحان کردن چیزهای جدید دارند. اگر کسی کنجکاو باشد، احتمالاً حلال مشکل نیز هست. آنها برای رشد پذیرا هستند، در کار شخصیت مستقل و کارآمدی دارند و از پرسیدن سؤال یا یادگیری از دیگران نمی‌ترسند. چنین افرادی معمولاً نیروی محرکه خوبی دارند و همه

جدیدتر و بهتر روبه‌رو می‌شویم، توانایی درک سریع موارد جدید و همچنین توانایی یافتن پاسخ برای چالش‌های مختلف به تنهایی مهارت ارزشمندی است که می‌تواند برای برخی داوطلبان نسبت به دیگران برتری ایجاد کند.

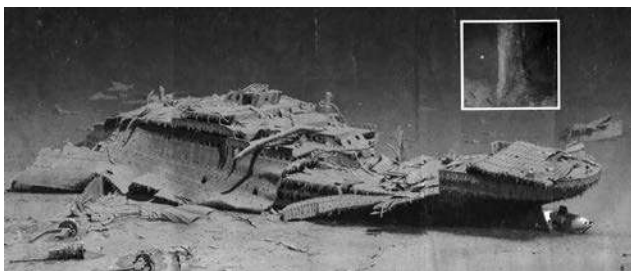
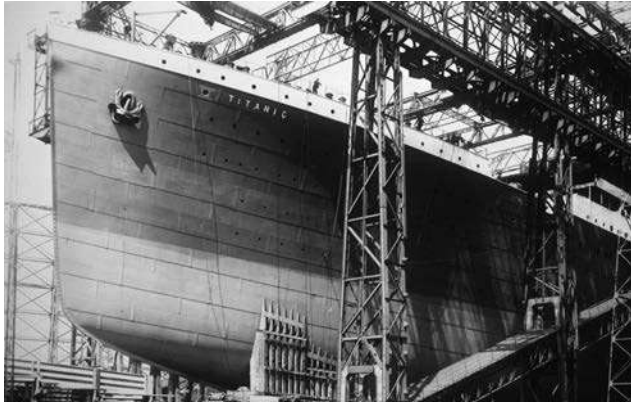
یافتن متفکران اصیل یا افرادی که ابتکار عمل را به دست می‌گیرند (نه فقط در شغل، بلکه حتی در زندگی شخصی‌شان) دشوار است. افراد اصیل کسانی هستند که مشکلات یا موانع را می‌بینند و ایده‌های بدیعی برای حل یا برخورد با آنها دارند.

آنها خلاق هستند و برای هر چیزی که روی آن کار می‌کنند یا به آن فکر می‌کنند، ایده‌های جدیدی ارائه می‌کنند. این افراد دائماً در یک چرخه کشف و رشد هستند، بنابراین برای آنها سخت‌تر است که در دام سوزاندن و سرگردانی بیفتند.

الهام بخشیدن به افراد در مشاغل‌شان به اندازه کافی سخت است، بنابراین کار با افرادی که ایده‌های دست اول دارند رشد بیشتری را هم برای کسب‌وکار و هم برای خود فرد به همراه دارد.

در هر کسب‌وکاری که باشید خلاصه روزی از راه می‌رسد که همه چیز خراب خواهد شد. کسی نمی‌داند کی و چگونه قرار است این اتفاق برایش رخ دهد اما معمولاً کسی از این موضوع بی‌نصیب نخواهد

حادثه غرق شدن تایتانیک ۱۱۰ ساله شد



۱۱۰ سال از برخورد کشتی مسافری تایتانیک به عنوان بزرگ‌ترین و مجلل‌ترین کشتی عصر خود با کوه یخ می‌گذرد که منجر به کشته شدن ۱۵۰۰ نفر شد.

به گزارش گروه بین‌الملل مانا؛ کشتی تایتانیک در ۱۵ آوریل سال ۱۹۱۲ پس از برخورد با یک کوه یخ در اقیانوس اطلس دونیم شد. در این حادثه ۱۵۰۰ نفر جان باخته و ۷۱۰ نفر توانستند جان سالم به در برند.

این کشتی که سازنده آن معتقد بود به هیچ عنوان امکان غرق شدن ندارد ۲۶۹ متر طول، ۲۸ متر عرض و ۵۳ متر ارتفاع داشت. ۱۷۵ نفر برای راه‌اندازی این غول اقیانوس‌پیمای زمان خود به منظور حرکت دادن آن باید به طور شبانه‌روزی زغال سنگ را به کوره‌های کشتی سرازیر می‌کردند.

کشتی تایتانیک در موقع بروز حادثه ۲۲۰۰ نفر جمعیت داشت که ۱۳۰۰ نفر آن مسافر و ۹۰۰ نفر خدمه بودند.

خبر حادثه غرق شدن کشتی تایتانیک در سال ۱۹۱۲ مانند یک بمب در جهان پیچید و تمامی افکار عمومی را به تعجب وا داشت. تایتانیک از دید سازندگان، کارشناسان و مسئولان دریایی مجلل‌ترین و محکم‌ترین کشتی لقب گرفته بود که ساخت آن حدود سه سال طول کشید. در آن زمان ۱/۵ میلیون پوند برای ساخت آن هزینه شد که به پول امروز این میزان ۱۷۰ میلیون پوند می‌شود.

بیشتر مسافران این کشتی از افراد ثروتمند بودند، زیرا بلیت آن بسیار گران بود به طوری که بلیت درجه یک ۳۰ پوند، درجه دو ۱۳ پوند و درجه سه ۷ پوند بود که با پول امروز نرخ بلیت درجه یک آن بیش از ۳۳۰۰ پوند برآورد می‌شود.

کشتی مسافری تایتانیک در روز ۱۴ آوریل ۱۹۱۲ از بندر ساوتهمپتون انگلیس به مقصد نیویورک راه افتاد، اما در ساعت ۲۳:۴۰ شب در اقیانوس اطلس با کوه یخ شناور برخورد کرد. بر اثر این حادثه ده‌ها هزار تن آب دریا وارد کشتی شد.

توماس اندروس طراح کشتی که در آن شب داخل جمعیت حضور داشت و پیش از آن با غرور تمام اعلام کرده بود هیچ حادثه‌ای نمی‌تواند باعث غرق شدن کشتی شود، پس از بررسی صدمات وارده بر کشتی با صدای بلند و اظهار عجزولابه به کاپیتان کشتی گفت متأسفانه این کشتی غرق خواهد شد.

در حالی که آب از هر طرف به داخل کشتی سرازیر می‌شد دستگاه تلگراف بی‌سیم بلافاصله با این پیام درخواست کمک اضطراری کرد «سیلاب وارد موتورخانه کشتی تایتانیک شده، به داد مسافران

برسید.»

اما متأسفانه پس از ساعتی یعنی ۲:۱۰ بامداد برق این کشتی مسافری غول‌پیکر قطع و دستگاه تلگراف بی‌سیم خاموش شد سپس قسمت جلو کشتی کاملاً به زیر آب رفت، اما عقب کشتی از آب بیرون بود.

قایق‌های نجات از هر طرف سعی می‌کردند مردم را نجات دهند؛ ساعت ۲:۲۰ بامداد کشتی دونیم شد و هر دونیمه هر لحظه به قعر اقیانوس نزدیک می‌شدند تا اینکه زمان به گل نشستن کشتی، کشتی کارپاتیا به محل حادثه رسید و توانست همراه قایق‌های نجات تایتانیک ۷۱۰ نفر را نجات دهد، اما ۱۵۰۰ نفر به قعر آب‌های اقیانوس اطلس رفتند.

شایان ذکر است کتاب طلاکوب شده رباعیات حکیم عمر خیام که فیتز جرالده برای ترجمه اشعار آن ۲۵ سال زحمت کشیده بود، در این کشتی بود.

سفارش ساخت کشتی به فینیقی‌ها

بزرگ‌تر باد را می‌گرفت و با فشار زیاد به بادبان کوچک‌تر پس می‌فرستاد و کشتی در خلاف جهت باد حرکت می‌کرد. چهار سال طول کشید تا فینیقی‌ها کشتی دو بادبانه را برای ایران ساختند. این کشتی‌ها در فاصله زمانی میان صلح ایران با اتحادیه یونانی‌ها و آغاز جنگ «پلوپونز» آماده شدند که دولت ایران تعدادی از آنها را در اختیار اسپارت قرار داد تا آتنی‌ها را شکست دهد.

منبع:

روزنامه دنیای اقتصاد

تاریخ کشتی‌سازی و دریانوردی نشان می‌دهد که اواخر سپتامبر سال ۴۴۲ پیش از میلاد، اردشیر یکم از دودمان هخامنشیان اعتبار لازم برای ساختن کشتی دو بادبانه را از خزانه دولت در اختیار کشتی‌سازان فینیقی (سوری - لبنانی) قرار داد تا در کارگاه‌های کشتی‌سازی بندر صور چنین کشتی‌هایی را بسازند. اردشیر این تصمیم را هنگامی اتخاذ کرد که اطلاع یافته بود مهاجران یونانی مقیم جنوب ایتالیا سه سال پیش از آن (سال ۴۵۰ پیش از میلاد)، این نوع کشتی را اختراع کرده بودند که نیاز به پاروزن نداشت و در خلاف جهت وزش باد هم می‌توانست حرکت کند، زیرا بادبان

۵۳ سؤال که مغزتان را به بازی می‌گیرد



بعضی از این سؤالات، جدی‌اند و برخی صرفاً جنبه تفننی دارند. تفکیک بین این دو نیز، خودش موضوعی است! جهان مکانی وسیع و اسرارآمیز است و چیزهای زیادی وجود دارد که حتی دانشمندان هم نمی‌دانند. بیایید برخی از سؤالاتی را که پاسخی برای آن‌ها وجود ندارد بررسی کنیم: سوال بی‌جواب!

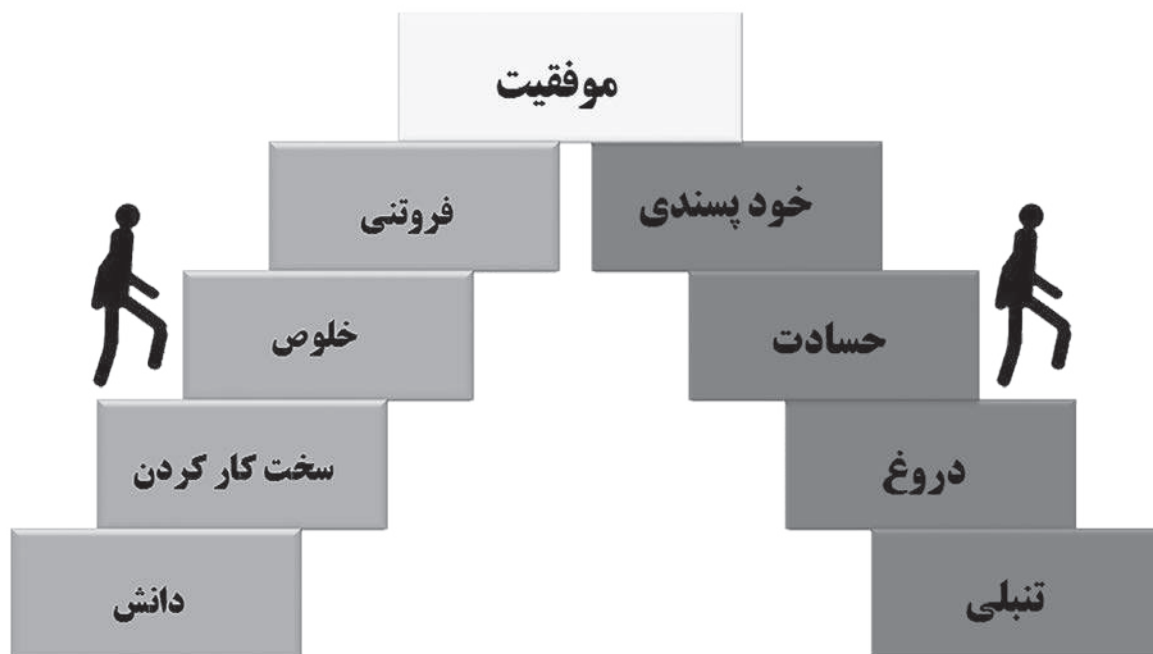
جالب‌ترین سوال‌های بی‌پاسخ

- ۱- زمان از کی شروع شد؟
- ۲- کدام اول از راه رسید: خورشید یا زمین؟
- ۳- ریاضی را اختراع کردیم یا آن را کشف کردیم؟
- ۴- وقتی یک فکر فراموش می‌شود کجا می‌رود؟
- ۵- آیا ما اراده آزاد داریم یا همه چیز مقدر شده است؟
- ۶- هدف زندگی انسانی چیست؟
- ۷- از روزی که می‌میرید، تا کی به یاد خواهید ماند؟
- ۸- اگر به هر حال همه ما می‌میریم، هدف از تعیین اهداف چیست؟
- ۹- کدام اول آمد - مرغ یا تخم مرغ؟
- ۱۰- چه چیزی سبب شده که تو، تو باشی؟
- ۱۱- در چه سنی می‌توان فردی را آنقدر مسن دانست که بر اثر پیری بمیرد؟
- ۱۲- اگر از اشتباهات خود درس می‌گیریم و پیشرفت می‌کنیم، چرا اینقدر از اشتباه کردن می‌ترسیم؟
- ۱۳- آیا جهان پایانی دارد، یا فقط به مسیر خود ادامه می‌دهد؟
- ۱۴- هدف و معنای زمان چیست؟
- ۱۵- چرا انسان باید بمیرد؟
- ۱۶- اگر به خودت مشت بزنی و دردت بیاید، ضعیف هستی یا قوی؟
- ۱۷- چرا اگر یک نوزاد نارس زودتر از یک نوزاد کامل متولد شود، علی‌رغم اینکه مدت زمان کوتاه‌تری وجود داشته، مسن‌تر تلقی می‌شود؟



- می شود؟
- ۱۸- اگر چیزی را غیرقابل توصیف می‌کنید، آیا عملاً آن را توصیف نکرده‌اید؟
- ۱۹- آیا ما زندگی می‌کنیم یا کم‌کم می‌میریم؟
- ۲۰- آیا سلامتی خوب به این معنای است که سرعت مرگ‌تان پایین‌تر است؟
- ۲۱- کسانی که ناشنوا به دنیا می‌آیند وقتی فکر می‌کنند چه می‌شنوند؟
- ۲۲- افراد طاس هنگام شستن صورت خود تا کجا بالا می‌روند؟
- ۲۳- اگر در تلاش برای شکست خوردن باشید و موفق شدید، آیا شکست خورده‌اید یا موفق شده‌اید؟
- ۲۴- وقتی به بهشت می‌روید، آیا در سنی که می‌میرید به نظر می‌رسید؟
- ۲۵- چرا مردم می‌گویند که تمام شب را مثل یک نوزاد خوابیدند، در حالی که نوزادان به نخوابیدن معروف هستند!
- ۲۶- آیا افراد نابینا می‌توانند خواب ببینند؟
- ۲۷- وقتی خدا آدم و حوا را آفرید آیا آن‌ها ناف داشتند؟
- ۲۸- چرا وقتی چیزی را دوست داریم دست‌هایمان را به هم می‌زنیم؟ (کف زدن)
- ۲۹- چرا سن خود را بر اساس تعداد دفعاتی که دور یک گلوله گازی در حال سوختن می‌چرخیم، تعیین می‌کنیم؟
- ۳۰- چگونه بفهمیم که رنگ‌ها را به همان صورتی می‌بینید که شخص دیگری آن‌ها را می‌بیند؟ به عنوان مثال، شاید آنچه برای شما قرمز است برای آن‌ها آبی باشد، اما آن‌ها باز هم آن را قرمز می‌نامند؟
- ۳۱- آیا زمانی بوده که هیچ چیز وجود نداشته باشد یا همیشه چیزی وجود داشته است؟
- ۳۲- اگر سیکل‌وپ چشمش را ببندد چشمک می‌زند یا پلک می‌زند؟
- ۳۳- آینه چه رنگی است؟
- ۳۴- در حال تلف کردن وقت‌تان لذت ببرید و خوش بگذرانید، باز هم می‌توانید بگویید که وقت‌تان را تلف کرده‌اید؟
- ۳۵- کدام دسته صندلی تکیه‌گاه دست شما در سینما است؟
- ۳۶- اگر حفره‌ای را حفر کنید که از مرکز زمین می‌گذرد و از آن بپرید، سقوط می‌کنید یا به سمت بالا شناور می‌شوید؟
- ۳۷- وقتی یک جسم غیرقابل حرکت با یک نیروی غیرقابل توقف برخورد کند چه اتفاقی رخ می‌دهد؟
- ۳۸- اگر همه افراد روی زمین هم‌زمان به داخل آب بپرند چه اتفاقی برای اقیانوس‌های جهان می‌افتد؟
- ۳۹- چرا رنگ بستنی وانیلی سفید است در حالی که خود وانیل قهوه‌ای است؟
- ۴۰- در گواهی‌نامه رانندگی افراد طاس چه رنگ مویی را می‌نویسند؟

- ۴۱- میوه بی‌دانه را چگونه پرورش می‌دهید؟
- ۴۲- اگر به کسی بگویید «رهبر باش نه پیرو»، آیا با پیروی از توصیه شما پیرو نمی‌شود؟
- ۴۳- اگر همه می‌گویند که زندگی ناعادلانه است، این بدان معنا نیست که زندگی منصفانه است؟
- ۴۴- اگر چشمه جوانی بتواند شما را برای همیشه زنده نگه دارد، آیا می‌توانید در آن غرق شوید و همچنان زنده بمانید؟
- ۴۵- اگر کفش سیندرلا کاملاً اندازه‌اش بود، پس چرا افتاد؟
- ۴۶- چه کسی به اولین معلم تاریخ آموزش داد؟
- ۴۷- چرا وقتی دمای بدن بالا می‌رود می‌گویند دچار سرماخوردگی شدی؟
- ۴۸- اگر صابون خود را روی زمین بیندازید، آیا زمین تمیز می‌شود یا صابون کثیف؟
- ۴۹- اولین انسانی که گاوی را دوشید قصد انجام چه کاری را داشت؟
- ۵۰- اگر ما از میمون‌ها تکامل یافته‌ایم، چرا هنوز میمون‌ها وجود دارند؟
- ۵۱- اگر زندگی کوتاه است، چرا کارهایی را انجام می‌دهیم که دوست نداریم و کارهای زیادی را دوست داریم که انجام نمی‌دهیم؟
- ۵۲- کسی که تقویم را اختراع کرد از کجا می‌دانست که آن روز چه روزی است؟
- ۵۳- چرا تصمیم گرفتیم به فوریه فقط ۲۸ روز بدهیم در حالی که بسیاری از ماه‌های دیگر ۳۱ روز دارند؟ آیا نمی‌توانستیم برخی از روزهای ماه‌های ۳۱ روزه را گرفته و به فوریه اضافه کنیم؟
- منبع: عصر ایران



تاوان موفقیت

مرد میلیاردر قبل از سخنرانی‌اش خطاب به حضار گفت:

- از میان شما خانم‌ها و آقایان، کسی هست که دوست داشته باشد جای من باشد، یک آدم پولدار و موفق؟

همه دست بلند کردند! مرد میلیاردر لبخندی زد و حرف‌هایش را شروع کرد:

- با سه نفر از رفیق‌های دوره تحصیل، یک شرکت پشتیبانی راه انداختیم و افتادیم توی کار. اما هنوز یک سال نشده، طعم ورشکستگی پنجاه میلیونی را چشیدیم! رفیق اولم از تیم جدا شد و رفت دنبال درسش!

ولی من با آن دو تا رفیق، به راهم ادامه دادم. این بار یک ایده را به مرحله تولید رساندیم، اما بازار تقاضا جواب نداد و ورشکست شدیم! این دفعه دو بیست میلیون!

رفیق دوم هم از ما جدا شد و رفت پی کارش!

من ماندم و رفیق سوم. بعد از مدتی با همین رفیق سوم، شرکت جدید حمل‌ونقل راه انداختیم، اما چیزی نگذشت که شکست خوردیم. این بار حجم ضررهای ما به نیم میلیارد رسید! رفیق سوم مستأصل شد و رفت پی شغل کارمندیش!

در این گیرودار، با همسرم تجارت جدیدی را راه انداختیم و کارمان تا صادرات کالا هم رشد کرد. اوضاع خوب بود و ما به سوددهی رسیدیم اما یکباره در یک تصادف، همسرم را از دست دادم! همه چیز بهم ریخت و تعادل مالی‌م را از دست دادم! شرکت افتاد در چاله ورشکستگی با دو میلیارد بدهی! شکست پشت شکست! مدتی بعد پسر کوچکم به خاطر تومور مغزی فوت کرد. چند سال بعد، ازدواج دوم داشتم که به طلاق فوری منجر شد!

بالاخره در مرز پنجاه‌وهفت سالگی، با پسر بزرگم شرکت جدیدی زدیم با محصول جدید. اولش تقاضا خوب بود اما با واردات بی‌رویه نمونه جنس ما، محصولمان افت فروش پیدا کرد و باز ورشکست شدیم.

هفت سال حبس را به خاطر درگیری با طلبکارهای دولتی و خصوصی گذراندم! و اموالمان همه مصادره شد! شکست‌ها با من بودند و منم هنوز بودم!

به محض رهایی از حبس، باز کار جدیدی را شروع کردم و این بار موفق شدیم. شرکتیمان افتاد به درآمد و وضعمان خوب شد. من به سرعت و با یک رشد عالی، از چاله بدهی‌ها درآمدم. الان شرکت من ده شرکت وابسته دارد و شده یک هلدینگ بزرگ، آنهم با ده هزار پرسنل.

مرد میلیاردر بعد از رسیدن به این قسمت از حرف‌هایش، از حضار پرسید:

همانطور که شنیدید، من برای رسیدن به این مرحله از زندگی، تاوان دادم. عذاب کشیدم. آیا کسی حاضر هست باز هم مسیر مرا طی کند؟

هیچکس دستش را بلند نکرد! مرد میلیاردر خنده بلندی کرد و سپس با گفتن یک جمله از پشت تریبون آمد پائین: "خیلی از شماها دوست دارید الان جای من باشید اما حاضر به طی کردن مسیر سختی که من طی کردم نیستید"



اقتصاد حمل و نقل دریایی

کتاب اقتصاد حمل و نقل دریایی توسط مارتین استابفورد تالیف و دکتر علی اکبر صفایی آن را ترجمه کرده است. این کتاب به مسائل مربوط به چگونگی پیدایش فعالیت کشتیرانی و موقعیت آن در شرایط کنونی و بررسی ساختار اقتصاد کلان بازار کشتیرانی و همچنین بررسی مسائل پیش روی یک شرکت کشتیرانی از زاویه اقتصاد خرد اشاره دارد. این کتاب از معتبرترین کتب در حوزه آموزش در اروپا می باشد، که در حال حاضر در دانشگاه های اروپا در حال تدریس است. با توجه به نیاز کنونی کشور و به منظور آشنایی نگاه آحاد مردم و جامعه دریایی با فرهنگ دریایی کشور، این کتاب توسط اتحادیه مالکان کشتی ایران به چاپ رسیده که شامل بخش های آشنایی با کشتیرانی، اقتصاد بازار کشتیرانی، اقتصاد شرکت های کشتیرانی، تجارت دریایی و سیستم های حمل و نقل، عرضه ناوگان کشتی های تجاری و حمل و نقل و پیش بینی و برنامه ریزی است.

۷۶۳ کشتی در سال ۲۰۲۱ اوراق شد

۷۶۳ کشتی تجاری، تانکر، فراساحل و مسافری در سال ۲۰۲۱ به یاردهای اوراق کشتی بنگلادش، هند و پاکستان اعزام شدند. در این سال صنعت اوراق بیشترین سود را عاید دلان کرد.

به گزارش گروه بین الملل مانا به نقل از مؤسسه NGO Shipbreaking تعداد کشتی‌هایی که در سال ۲۰۲۱ به یاردهای اوراق اعزام شدند بیشتر شامل تانکرها، کشتی‌های فله‌بر، کشتی‌های مسافری و فراساحل بودند که در میان آن‌ها فقط چهار کشتی کوچک کانتینری به چشم می‌خورد. این گزارش حاکی است در سال ۲۰۲۱ دلان صنعت اوراق بیشترین سود را عاید خود کردند که در ۲۰ سال اخیر بی‌سابقه بوده است.

در این سال کارگران کم سن و سال زیادی در یاردهای اوراق بنگلادش، هند و پاکستان به کار گرفته شدند که به کارگیری آن‌ها خارج از استانداردها و عرف‌های بین‌المللی است. در این سال حداقل ۱۴ کارگر بر اثر شکستن تجهیزات کشتی‌ها در ساحل چاتوگرام بنگلادش جان خود را از دست دادند و ۳۴ کارگر مجروح شدند.

از سوی دیگر دو نفر در یارد اوراق الینگ هند و دو کارگر در یارد گدانی پاکستان بر اثر تصادم اجناس سنگین کشتی و یا نشت مواد خطرناک فوت کردند.

اینگویلد جنسن مدیر اجرایی NGO Shipbreaking با اشاره به اینکه برخی اوقات آمارهای تلفات در یاردهای اوراق کشتی گزارش نمی‌شود، یادآور شد: "کارکنان این یاردها از بیماری‌های شغلی به شدت رنج می‌برند. متأسفانه این قبیل یاردها با سازمان‌های مردم‌نهاد همکاری لازم را ندارند تا بتوان به درمان‌های پزشکی مناسب آنان اقدام کرد".

در سال ۲۰۲۱ مالکان کشتی امارات ۶۰ کشتی را برای اسقاط به بنگلادش و پاکستان فروختند. همچنین سنگاپور، یونان و آمریکا هر کدام با بیش از ۴۰ کشتی

در رتبه‌های بعدی قرار دارند. سارا کاستا از مسئولان مؤسسه مردم‌نهاد NGO Shipbreaking نیز در این زمینه گفت: "متأسفانه علاوه بر اینکه قوانین زیست‌محیطی در یاردهای بازیافت رعایت نمی‌شود، فضای یاردها برای کار و زندگی کارگران به شدت نامناسب است، اما دلان یاردهای اوراق با کسب درآمدهای بالا نسبت به پنهان‌کاری در زمینه بهداشت کارگران اقدامات لازم را انجام می‌دهند و متأسفانه آمار شفاف‌تری در این زمینه وجود ندارد."

وی در پایان گفت: "برخی از خطوط کشتیرانی دارای کشتی‌های با محصولات سمی و خطرناک هستند که به یاردهای اوراق اعزام شده‌اند و به علت آلودگی بیش از حد در حال حاضر در یاردهای بنگلادش و پاکستان رها شده‌اند که در میان آن‌ها اسامی شرکت‌هایی مانند: Bw offshore, Bull, Del Monte Dole, Petrobrics, International Seaways, Maersic, Knutsen Group و Stolt Nielsen به چشم می‌خورند.

افزایش عوارض ترانزیت کشتی در کانال پاناما

کانال پاناما نرخ جدید عوارض ترانزیت کشتی‌ها را افزایش داد که در صورت تصویب از ابتدای ژانویه ۲۰۲۳ تا ۲۰۲۵ اجرا خواهد شد.

به گزارش گروه بین الملل مانا به نقل از بلومبرگ، اداره کانال پاناما اعلام کرد به منظور تجدید ساختار جامع سیستم عوارض، این کانال عوارض ترانزیت خود را در صورت تصویب مقامات از ابتدای

ژانویه ۲۰۲۳ افزایش خواهد داد.

بر اساس اطلاعیه صادره از سوی سازمان کانال پاناما نرخ‌های جدید به صورت شناور بوده و بر اساس نوع کشتی و محموله‌های آن عوارض دریافت خواهد شد.

برای مثال برای یک کشتی که ۴۶ هزار تن گاز پروپان را حمل می‌کند به ازای هر تن ۵/۲۰ دلار عوارض دریافت خواهد کرد. بر اساس این بیانیه نرخ عوارض تانکرهای نفتی نیز بر اساس مقیاس حمل بشکه نفت محاسبه خواهد شد؛ به گونه‌ای که قیمت ترانزیت ۴۵۰ هزار بشکه نفت خام از کانال پاناما ۰/۲۰ دلار در هر بشکه افزایش خواهد یافت.

در این میان تانکرهای مواد شیمیایی، LNG و کشتی‌های فله‌بر غلات و زغال سنگ نیز با تعرفه‌های بالاتری

مواجه خواهند شد که به ازای هر تن تا ۰/۷ درصد عوارض بیشتری دریافت خواهد شد. در این بیانیه تأکید شده است که برای کشتی‌های کانتینری نیز عوارض تا ۸ درصد بالا خواهد رفت و برای هر کشتی ۹ هزار کانتینری به ازای هر کانتینر ۶ دلار دریافت خواهد شد.

از کشتی‌های مسافری بر اساس تعداد مسافر عوارض دریافت خواهد شد که به ازای هر نفر ۴ درصد به نرخ عوارض قبلی اضافه خواهد شد.

در پایان این بیانیه آمده است سازمان کانال پاناما در تاریخ ۲۰ ماه مه کنفرانسی با حضور اعضای IMO و صاحبان خطوط کشتیرانی و مالکان کشتی برگزار خواهند کرد که در صورت تصویب این نرخ‌ها از ژانویه ۲۰۲۳ تا ۲۰۲۵ به اجرا در می‌آید.



اوراق ۱۲۶ کشتی در سه ماهه سال ۲۰۲۲

۱۲۶ کشتی از اول ژانویه تا مارس ۲۰۲۲ در یاردهای اسکرپ اوراق شد که ۷۳ درصد آن مربوط به یاردهای جنوب شرقی آسیا بود در این مدت ۱۳ کارگر نیز آسیب دیدند.

به گزارش گروه بین الملل مانا؛ داده‌های تحقیقاتی شرکت SteelMint نشان می‌دهد که از این تعداد، ۴۴ فروند کشتی در هند و ۳۵ فروند کشتی در بنگلادش و ۱۵ فروند کشتی در پاکستان اوراق شده‌اند.

در این گزارش آمده است افزایش قیمت فولاد و فرسودگی بیش از حد کشتی‌ها باعث شده تا این تعداد کشتی به یاردهای اسکرپ اعزام شوند؛ به گونه‌ای که در حال حاضر هر تن تجهیزات اسکرابی کشتی بین ۶۷۵ تا ۷۹۰ دلار به فروش می‌رسد.

در ادامه گزارش SteelMint آمده است از تعداد حوادثی که در یاردهای اسکرپ رخ داده یارد بنگلادش با دو کشته و چهار مجروح، یارد اسکرپ هند یک کشته و بقیه کارگران دچار آسیب‌های جسمی شده‌اند.

بر اساس این گزارش از سال ۲۰۰۹ تا کنون حدود ۷ هزار کشتی در

جنوب شرقی آسیا اسقاط شده که در این مدت حداقل ۴۳۰ کارگر کشته و ۳۵۴ نفر مجروح شده‌اند.

در سه ماهه سال جاری میلادی در یاردهای اوراق کشتی اتحادیه اروپا ۱۵ کشتی، ترکیه ۱۵ کشتی و دو کشتی در چین تخریب شده‌اند. در پایان این گزارش آمده است یاردهای هندی رقابت شدیدی با یاردهای اسکرپ پاکستان دارند و در این میان هشدارهای کارشناسان محیط زیست برای رعایت مسائل زیست‌محیطی چندان تأثیری در فعالیت یاردهای اوراق جنوب شرقی آسیا ندارد. یاردهای بنگلادش نیز موارد ایمنی را کمتر رعایت می‌کنند.

خصوص توضیح داد: "این اولین بهبود قابل توجه از مارس ۲۰۲۰ در برنامه زمان‌بندی تردد کشتی‌ها است که در گزارش ماهانه عملکرد جهانی لاینر ۳۴ خط تجاری مختلف و بیش از ۶۰ شرکت حمل‌ونقل منعکس شده است. میزان اطمینان از برنامه زمان‌بندی تردد کشتی‌ها در بنادر جهان برای حامل‌های کانتینری بین ژانویه تا فوریه ۲۰۲۲ در حدود ۴ درصد بهبود یافته و به ۳۴/۴ درصد رسیده است."

با وجود بهبود برنامه زمان‌بندی تردد کشتی‌ها در بنادر جهان در میان ۱۴ شرکت بزرگ، هشت شرکت افت سالانه ثبت کرده‌اند که از ۹ درصد کاهش برای MSC تا ۲۶ درصد کاهش برای Wan Hai متغیر بوده است.

Maersk همچنان در صدر فهرست باقی مانده که ۹ درصد بهبود در برنامه تردد خود نشان می‌دهد و رقم آن به ۴۷/۸ درصد رسیده است و Hamburg Sud با ۴۲/۴ درصد در رتبه بعدی قرار دارد. فقط MSC، CMA CGM و ZIM ضریب اطمینان برنامه زمانی تردد بین ۳۰ تا ۴۰ درصد داشته‌اند.

مورفی خاطر نشان کرد: "تاخیرها از اوت ۲۰۲۱ تا کنون بیش از هفت روز بوده است و در مقام مقایسه، همچنان بالاترین میزان در هر ماه است."

بهبود برنامه زمان‌بندی تردد کشتی‌ها در بنادر جهان پس از شیوع کرونا

به گزارش پرتال حمل‌ونقل، پس از یک بازه طولانی مدت اختلال در برنامه زمان‌بندی تردد کشتی‌ها، اولین بهبود قابل توجه در برنامه زمان‌بندی بنادر جهانی از زمان شروع همه‌گیری کرونا رخ داده است.

در حالی که تقریباً دو سوم تمام کشتی‌های کانتینری هنوز از برنامه عقب هستند، روند مثبتی در این خصوص ثبت شده که از اواسط سال ۲۰۲۱ بی‌سابقه بوده است. با این حال، تعداد شناورهایی که از برنامه خود عقب هستند همچنان بالاست و کارشناسان هشدار می‌دهند که بهبودها ممکن است کوتاه‌مدت باشند زیرا تراکم در بنادر چین همچنان روندی صعودی دارد.

آلن مورفی، مدیرعامل Sea-Intelligence، یک شرکت تحقیقاتی، تحلیلی و مشاوره‌ای در صنعت کشتیرانی، در این



توزیع ۱۲۰ میلیون دلار سوخت آلوده به کشتی‌ها در سنگاپور

به گزارش مرین پرس، مالکوم کوپر مدیرعامل شرکت تست‌کننده سوخت VPS تأیید کرد ده‌ها میلیون دلار سوخت آلوده و غیراستاندارد و با سولفور بالا در مرکز بانکرینگ سنگاپور به علت سهل‌انگاری به فروش رسیده که میزان آن ۱۲۰ میلیون دلار برآورد می‌شود.

وی با اشاره به اینکه وکلای پرونده این موضوع را در دست پیگیری دارند خاطرنشان ساخت: "بر اساس بررسی‌ها حداقل ۶۰ کشتی از این نوع سوخت در بازه زمانی نیمه دوم فوریه تا مارس استفاده کرده‌اند."

وی یادآور شد: "عوامل اصلی این کار که از شرایط سوءاستفاده کرده‌اند، شناسایی شده و اقدامات لازم برای جلوگیری از توزیع بیشتر آن به عمل آمده است."

وی در ادامه گفت: "بر این اساس با هماهنگی سازمان بین‌المللی دریانوردی تصمیم گرفته‌ایم روش‌های تست را تغییر دهیم و شیوه‌های جدیدی را برای تست سوخت به کار ببریم، زیرا روش‌های تست فعلی با آزمون و خطاهایی مواجه است."

جاناتان آرنو از مدیران و بنیانگذاران صنعت بانکرینگ از این کار به عنوان یک رسوایی دریایی نام برده و آن را با حادثه سال ۲۰۱۸ هوستون آمریکا مقایسه کرده است.

وی گفت: "بعد از چهار سال که از حادثه هوستون آمریکا می‌گذرد هنوز پرونده آن در دست بررسی است."

دکتر Ram Viswa Labs، کارشناس بانکرینگ و مالک Viswa Labs نیز در این زمینه گفت: "این موضوع باید مورد تجزیه و تحلیل کارشناسی قرار گرفته و مستندسازی شود تا دوباره در زنجیره تامین تکرار نشود."

از سوی دیگر سایت دریایی Splash گزارش داد در تاریخ ۹ مارس سال جاری میلادی موضوع سوخت آلوده را به سنگاپور گزارش داده است.

باشگاه P&I Skuld نیز فاش کرد: "در پی دریافت گزارش و اخباری در زمینه سوخت با سولفور بالا و غیراستاندارد و حتی آلوده در سنگاپور پس از تست متوجه شدیم استفاده از این نوع سوخت آسیب‌های جدی به پمپ‌های تزریق سوخت، انژکتورها، عناصر و سیستم‌های فیلتر و تصفیه کشتی وارد می‌کند."

وی در پایان با بیان اینکه پرونده این تخلف در دست بررسی است تصریح کرد: "هم‌اکنون کارشناسان در حال شناسایی آسیب‌ها و خسارت‌هایی هستند که این نوع سوخت به کشتی‌ها وارد ساخته است."



توقیف ۱۰ کشتی تجاری روسیه توسط اوکراین

به گزارش مرین پرس به نقل از خبرگزاری تاس، اداره تحقیقات اوکراین روز سه شنبه (۱۲ آوریل ۲۰۲۲) اعلام کرد که مقامات این کشور ۱۰ کشتی تجاری روسیه را که در بندر اودسا در حال دریافت خدمات تعمیر و نگهداری بودند، توقیف و تصاحب کرده‌اند.

در بیانیه این سازمان آمده است: "بازرسان اداره تحقیقات اوکراین به کمک گارد ساحلی این کشور و واحد ۱۷ نیروهای مرزی از خروج هفت کشتی باری و دو نفتکش روس که در حال دریافت خدمات تعمیر و نگهداری بودند، جلوگیری کرد."

اداره تحقیقات اوکراین در بیانیه خود افزود: "این کشتی‌ها در فعالیت‌های پشتیبانی روسیه در دریای سیاه و رودخانه دانوب دخالت داشتند."

بر اساس این گزارش، این سازمان به شدت در حال تلاش است تا املاک و اموال روسیه را شناسایی و تصاحب کند.

ولودیمیر زلنسکی، رئیس‌جمهور اوکراین در تاریخ ۱۰ مارس قانونی را امضا کرد که به موجب آن دولت این کشور می‌تواند اموال متعلق به اشخاص حقیقی و حقوقی روسیه را مصادره کند.

در تاریخ یکم آوریل، پارلمان اوکراین لایحه اصلاح این قانون را تصویب کرد که در پی آن توقیف اموال شامل اشخاص می‌شود که به دولت روسیه مرتبط باشند.



روسیه و اوکراین یکدیگر را به مین گذاری دریای سیاه متهم می کنند

وزارت خارجه اوکراین اعلام کرد نیروهای روسیه مین های دریایی را به منظور مختل کردن صنعت کشتیرانی این کشور در دریای سیاه کار گذاشته است.

به گزارش گروه بین الملل مانا؛ مقامات روسی ضمن رد این ادعا اعلام کرده اند مین های کشف شده توسط ترکیه و رومانی با همکاری این کشور صورت گرفته و این کشور نگرانی خود را از خطرات احتمالی برای کشتی های عبوری از این دریا اعلام کرده است.

در ادامه این گزارش آمده است دولت اوکراین در حال مذاکره با مسئولان رومانی برای ایجاد یک مسیر صادراتی جدید در شمال دریای سیاه هستند که بندر کنستانتا را از مسیر منتهی به مین های دریایی خارج کند. شایان ذکر است اخیراً سه مین دریایی در سواحل کنستانتا پیدا و خنثی شد.



ساخت یک فروند شناور گردشگری در جزیره قشم و صادرات آن به قطر

به گزارش پرتال حمل و نقل، معاون دریایی اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان از ساخت سه فروند شناور تفریحی به دست صنعتگران داخلی در یکی از شرکت های شناورسازی جزیره قشم به منظور فعالیت در جام جهانی ۲۰۲۲ قطر خبر داد و گفت: "یک فروند از همین نوع که ساخت آن به اتمام رسیده بود، به کشور قطر صادر شد."

اسماعیل مکی زاده با اشاره به اتمام ساخت سه فروند شناور تفریحی به دست صنعتگران داخلی به منظور فعالیت در جام جهانی ۲۰۲۲ قطر، گفت: "یک فروند شناور گردشگری که طرح آن در قالب لنج سنوک است و در یکی از کارگاه های شناورسازی لافت در جزیره قشم ساخته و به آب انداخته شده بود، پس از مراحل کنترل و بازرسی شناور و تأیید آن و به منظور فعالیت در امر گردشگری در جام جهانی ۲۰۲۲ عازم کشور قطر شد."

ساخته می شود، برای سرمایه گذار بسیار مرقوم به صرفه دانست و گفت: "از سوی دیگر ساخت این شناورها علاوه بر ایجاد اشتغال برای جوانان منطقه باعث ارزآوری برای کشورمان نیز خواهد شد." معاون دریایی اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان با اشاره به مشخصات شناور یاد شده، ظرفیت حمل مسافر توسط این شناور تفریحی را ۱۰۰ نفر با ۵ اتاق مجزا در زیر عرشه و سرویس های جداگانه عنوان کرد و گفت: "بدنه این شناور تفریحی تمام ایرانی از جنس بدنه فایبرگلاس با ۴۱ متر طول سرتاسری، ۱۰ متر عرض و فرم بدنه سنتی سمبوک است."

مکی زاده برخورداری از دو موتور ۶۵۰ اسب بخار مطابق با استانداردهای بین المللی مربوط به شناورهای تفریحی را از دیگر مشخصات فنی این شناور بر شمرد که در جزیره قشم ساخته شده است.

وی هزینه تخمینی برای طراحی و ساخت این شناور را که تماماً ایرانی بوده و سرمایه گذار آن یک متقاضی قطری بوده است، به لحاظ اقتصادی با نمونه های مشابهی که در کشورهای همسایه

شبکه جهانی تجارت کشتیرانی اروپا به فناوری بلاک چین مجهز شد

شبکه جهانی تجارت کشتیرانی اروپا به منظور پاسخگویی به ۱۰ هزار مشتری خود در شرایط بحرانی جنگ روسیه-اوکراین با مشارکت خطوط کشتیرانی اروپایی به فناوری بلاک چین مجهز شد.

به گزارش گروه بین‌الملل مانا؛ شبکه جهانی تجارت کشتیرانی اروپا بر اساس فناوری بلاک چین به منظور رفع نیازهای مشتریان با توجه به شرایط بحرانی روسیه-اوکراین در روتردام هلند شبکه جدید خود را معرفی کرد.

بر اساس این گزارش شبکه جهانی تجارت کشتیرانی قرار است

انتقال کالا از چین و آسیای جنوب شرقی تا اروپا را پوشش داده و با حذف کاغذ خدمات خود را به مشتریان ارائه دهد.

سیستم فناوری بلاک چین Cargo Release یک راه حل بدون کاغذ و شفاف است که بنادر، خطوط کشتیرانی، نمایندگی‌ها، اپراتورها و پایانه‌ها را به یکدیگر متصل می‌کند.

این پلتفرم تبادل داده‌ها را ساده کرده و زمان عملیات بین طرفین را از چند روز به چند ساعت کاهش می‌دهد.

برتراند چن مدیرعامل GSBN در این زمینه گفت: "راه‌اندازی سیستم Cargo Release در اروپا نقطه عطف مهمی برای رشد تحول دیجیتالی در صنعت حمل‌ونقل در شرایط بحرانی فعلی به شمار می‌رود و از اهمیت زیادی برای خطوط کشتیرانی بزرگ اروپا به شمار می‌رود.

شایان ذکر است شبکه جهانی تجارت کشتیرانی اروپا توسط خطوط کشتیرانی، Cosco، Hapag-Lloyd، Hutchison Ports، PSA International و OOCL، SPG Qingdao Port تشکیل شده است.

وزارت دفاع ترکیه:

همه اقدام‌های لازم را برای رفع تهدید مین‌ها در دریای سیاه اتخاذ می‌کنیم

به گزارش مانا به نقل از نووستی، وزارت دفاع ترکیه اعلام کرد

که تمام اقدامات لازم را علیه تهدید مین‌ها در دریای سیاه انجام می‌دهد.

در بیانیه وزارت دفاع ترکیه امروز - ۱۴ فروردین ۱۴۰۱ - آمده است: "نیروهای ما و تیم‌های زیردریایی و شاخه‌های نخبه نیروی دریایی ما، با ابزارها و قابلیت‌هایی که در اختیار دارند، تمام اقدامات احتیاطی را در برابر تهدید مین‌هایی که ممکن است در دریاهای ما ایجاد شود، انجام می‌دهند. این مین‌ها پس از کشف با دقت زیادی منهدم می‌شوند."

پیشتر وزارت دفاع ترکیه از کشف یک مین در سواحل ایگنادا (ساحل غربی دریای سیاه) در نزدیکی مرز با بلغارستان خبر داده بود.

هم وصل می‌کند اگرچه بسیار هزینه‌بر است، اما باید این طرح اجرا شود، زیرا کانال سوئز به همه جهانیان تعلق دارد."

وی گفت: "در مرحله اول قرار بود ۱۰ کیلومتر از کانال تعریض شود، اما در ادامه این رقم به ۳۰ کیلومتر افزایش یافت."

وی با اشاره به اینکه طرح تعریض دو کیلومتر از طرفین این کانال که کشتی کانتینری اورگیون در آن دچار مشکل شده بود به اتمام رسیده تأکید کرد: "کل طرح از ژوئن سال ۲۰۲۱ آغاز شده و قرار است تا سال ۲۰۲۳ با هزینه ۱۹۱ میلیون دلار به بهره برداری برسد."

وی در پایان گفت: "علاوه بر اینکه مدیریت کانال تصمیم گرفته نسبت به عمیق‌تر کردن کانال اقدامات لازم را انجام دهد، در این ارتباط مصمم هستیم بخشی از هزینه‌های تعریض کردن این کانال را از طریق واگذاری سهام شرکت‌های وابسته مانند Canal Harbor، Canal Rope و Great Projects در بورس جبران کنیم."

کانال سوئز عریض می‌شود

انسداد کانال سوئز به مدت یک هفته در سال ۲۰۲۱ و تلاش روسیه و برخی دیگر از کشورها برای تعیین جایگزین، مسئولان این کانال را برای کاهش بار ترافیکی و انسداد آن به فکر اجرای طرح توسعه انداخت.

به گزارش گروه بین‌الملل مانا؛ براساس گزارش خبرگزاری رویترز اسامه ربیع رئیس اداره کانال سوئز در کنفرانس خبری در این زمینه گفت: "این طرح که از ماه ژوئن سال ۲۰۲۱ آغاز شده ابتدا قرار بود ۱۰ کیلومتر از طرفین کانال عریض‌تر شود، اما بعداً این رقم به ۳۰ کیلومتر افزایش یافت."

وی افزود: "تعریض کل آبراهی که دریای سرخ و مدیترانه را به

Fincantieri will also co-participate in EU-financed R&D projects and engage in the development of “green finance”.

Thanks to this cooperation, the two companies will complement each other’s expertise in the provision of multidisciplinary engineering services, strengthening their position among the most important players in the conception of new projects and the development of cutting-edge technologies.

Ugo Salerno, Chairman and CEO of RINA, said: “RINA and Fincantieri share a common ancestry with our commercial roots both beginning in the naval sector. In addition, we share the same passion to create a sustainable industry, and that is why I am both pleased and proud to announce the closer collaboration between the two companies”.

Giuseppe Bono, CEO of Fincantieri, said: “Being leaders in multiple sectors brings with it the responsibility to act in a sustainable way. It is in our interest to ensure a combination of competitiveness and sustainability, profit and innovation, at all levels. We want to play an active role in promoting a low-carbon circular economy by reducing the direct impact of our operations, developing sustainable products and services, and working with institutions and partners like RINA”.

Source: www.marineinsight.com

RUSSIAN NAVY OPEN FIRE AT CARGO SHIP SAILING TOWARDS MARIUPOL PORT

A patrol vessel of Russia’s Black Sea Fleet was compelled to open fire on the Apache bulk carrier that was sailing toward the Mariupol port, to prevent it, Igor Konashenkov, Russia’s Defense Ministry Spokesman reportedly said on Saturday (9 April 2022).

Per TASS, a Russian news agency, the border patrol ships and warships of the Black Sea Fleet started artillery fire toward the intruder’s vessel to hinder its movements.

A direct hit set the vessel’s stern on fire.

Per the spokesman, when the cargo vessel from Ukraine went adrift, the crew members managed to establish contact with the border vessels pleading to stop the fire and stating their willingness and readiness to obey the orders of Russia’s sailors.

Source: www.marineinsight.com

SINGAPORE’S CONTAMINATED BUNKERS CRISIS GROWS

Singapore’s bunkering crisis is turning into one of the most severe off-spec incidents in decades, likely leading to claims worth tens of millions of dollars.

The Maritime and Port Authority of Singapore (MPA) has identified around 200 ships that have received high sulphur fuel oil (HSFO) containing high concentration levels of chlorinated organic compounds.

The MPA yesterday named Glencore as the supplier of the blended product, adding that PetroChina had bought some of the off-spec fuel from Glencore to sell it in Singapore too.

Of the 200 ships supplied, about 80 have reported various issues with their fuel pumps and engines.

The MPA said it is currently in discussions with the industry on implementing additional fuel quality checks that would screen for unacceptable chemicals.

P&I club Skuld revealed in a recent update that it has recently received an increased number of P&I and hull claims related to HSFO stemmed at Singapore and which were found to be contaminated with chlorinated compounds resulting in damage to fuel injection pumps, injectors, filter elements and purifier systems.

Sources in the US warn that a similar contaminated fuel issue has been detected in Houston.

Source: www.splash247.com

companies can remove the same amount and say they are using biogas. "That's how we get a quick scale up of that fuel for shipping."

Companies can start immediately with LNG fuel blends, with a mixture of bio-LNG and fossil LNG and then gradually move to zero carbon fuels. Swedish ferry operator Rederi AB *Gotland* is planning to run vessels on 10 percent bio LNG, she said.

"By investing today in LNG fuel gas supply systems, you invest in bio and electric LNG," she said.

A further decarbonising option is to blend hydrogen with LNG, which has been tested at up to 25 per cent, she said.

For the maritime industry to progress further, technology is not the challenge, the technology is in place. "It is just to scale it up," she said. "It is more the joint industrial effort; we need to create the whole value chain."

"It is not enough to only have the onboard technology, you need the bunker facilities at port, you need the logistics of the fuel to come to port, so it's the whole chain. If some of those bits are missing then we can't use the green fuel."

Source: www.tankeroperator.com

IACS COUNCIL WITHDRAWS RUSSIAN REGISTER'S MEMBERSHIP OF IACS

Following the recent, tragic developments in Ukraine and resulting actions taken by governments and other entities worldwide including, in particular, sanctions in the UK where IACS is domiciled, IACS Council has been continuously reviewing the developing sanctions landscape to ensure it complies fully with all legal requirements. As part of that ongoing evaluation, and following the receipt of external legal advice, IACS Council today agreed that

the Russian Maritime Register of Shipping's (RMRS) ongoing membership of IACS is no longer tenable. As such, and under the terms of its Charter which requires agreement from 75% or more of its Members, IACS Council has therefore adopted a Resolution that the Russian Maritime Register of Shipping's membership of IACS is withdrawn with immediate effect.

IACS deeply regrets the circumstances that have resulted in this decision and hopes that hostilities in Ukraine will cease as soon as possible, and that peace will return to the region.

Source: IACS website

RINA AND FINCANTIERI JOIN FORCES IN RESEARCH AND DEVELOPMENT FOR DECARBONIZATION

RINA, the inspection, certification and consulting engineering multinational, and Fincantieri, one of the world leaders in the design and construction of high value-added ships and the supply of complex technological systems in different sectors, have signed a memorandum of understanding to develop synergies in the field of decarbonisation, with a focus on alternative fuels, carbon capture and renewable energies in the shipping sector.

The agreement sees the involvement of the two companies in initiatives related to technology scouting, the analysis, study and simulation of new fuels and energy vectors - in particular hydrogen and ammonia - and carbon capture. The collaboration will also include Approval in Principle (AiP) activities, a risk-based approach to classification that allows new designs and concepts to be validated on the basis of safety equivalence, and the qualification of innovative projects and technologies.

In the field of renewable energy, the two companies will focus on offshore wind power plants and technological solutions for wave energy. RINA and

calling at EU ports to reduce the average greenhouse gas intensity of their fuels. The target reductions are 2 percent by 2025, 6 percent by 2030, 13 percent by 2035, 26 percent by 2040, rising to 59 percent by 2045 and 75 percent by 2050, all from a 2020 base, he said.

European rules will also look at the “lifecycle perspective” of fuels taking into account emissions from fuel production, transport and storage.

“Even if you find some ways to use conventional fuels, it will not be far off before you have to use alternatives if you want to be compliant with this regulation,” he says.

Vessels which are non-compliant two years in a row may be denied access to European ports in future.

There is also an “Alternative Fuels Infrastructure” regulation for ports. This does not directly impact ships, but impacts EU member states, with obligations to make sure there are adequate suppliers of LNG in European ports by 2025, and electricity by 2030.

There is a revision of the Energy Taxation Directive (originally implemented in 2003) with a 10 year tax exemption for alternative fuels, while a tax exemption for LNG and conventional fuels will cease.

There is a “Taxonomy Regulation” to drive sustainable fuels. The EU taxonomy is a classification system, establishing a list of environmentally sustainable economic activities. It is based around six objectives of climate change mitigation, climate change adaptation, sustainable use and protection of water, transition to a circular economy, pollution prevention and control, and protection of biodiversity and ecosystems.

“NO_x and particulate emissions from ships are quite significant contributors to European pollution,” he said.

Source: www.tankeroperator.com

HOW LNG AS FUEL IS EVOLVING

There are 200 vessels running on LNG fuel and 300 on

order as of Oct 2021, we heard at a DNV webinar.

LNG was first used as a marine fuel in 2011. Today we have 200 LNG fuelled vessels in operation and 300 in order, said Dr. Reetta Kaila, Director, Sustainable Fuels & Environment, Wärtsilä Energy Business.

It was first introduced as a fuel because the emissions have less particulates (soot). But now, the reduced CO₂ emissions are the main reason for interest.

The capital expenditure for an LNG fuelled vessel is higher, with larger volume of storage tanks needed, and special systems onboard the vessel to handle it.

There are fuel availability risks, if there is uncertainty about whether LNG will be available at your destination port so you can refuel.

“We need to consider the whole value chain, port operations, fuel logistics onshore that need to be developed, to have the fuel finally in use.”

There have been concerns that LNG engines could become ‘stranded assets’ if the maritime industry widely adopts other zero carbon fuels. But Ms. Kaila noted that the engines are all dual fuel, so customers have an option of using a liquid fuel. They may also be able to move to bio-LNG.

The “technology readiness level” for LNG engines, including bio and synthetic LNG, is considered mature, she said.

Green LNG

Green variants of LNG are promised but will be more expensive. Dr. Kaila believes that bio-LNG will cost around double the price of fossil LNG, and synthetic fuels (from renewables) will be triple.

The carbon footprint of bio-LNG will depend on how the biofuel is made (there are complex parameters). But if it is made from agricultural waste, which would otherwise rot and let the methane emit to the atmosphere, the carbon footprint attributed to the bio-LNG is low. Biogas can also be sourced from sewage sludge and forest waste.

Biodiesel in comparison can only use oily based feedstock. Developing biogas may prove easier than biofuel, because biofuel needs to be collected from farms by tanker, whereas biogas can just be injected into the existing gas grid, she said. Then shipping

BP AND MAERSK TANKERS CARRY OUT SUCCESSFUL MARINE BIOFUEL TRIALS

B30 biofuel tested as 'drop-in-fuel' on two tankers, validating its potential to help cut carbon emissions in shipping

bp and Maersk Tankers, with support from the Danish Maritime Authority, have successfully completed trials using biofuel-blended marine fuel in product tankers, demonstrating that sustainable biofuels can be used as a marine 'drop-in fuel' to help reduce carbon emissions in shipping.

Global shipping accounts for around 3% of the global carbon emissions. bp is a major global marine fuel and lubricants supplier and operator and charterer of tankers and other vessels worldwide. Maersk Tankers commercially manages the largest tanker fleet in the world. The companies came together in this trial as part of their contribution to the decarbonization of the industry.

Carol Howle, bp's Executive Vice President of Trading & Shipping said: "At any one time bp has around 300 ships on the water moving our products around the world. With an ambition to be a net zero company by 2050 and help the world get there too, it's vital we help decarbonize this hard-to-abate sector. We're proud to be working with a partner like Maersk Tankers, to develop new alternative fuels and low carbon solutions that will help accelerate the shipping industry's energy transition."

The trials were completed on Maersk Cirrus and Maersk Navigator – product tankers on time-charter to bp from Maersk Tankers.

Christian M. Ingerslev, Maersk Tankers' Chief Executive Officer, said: "The need to cut emissions is one of the most important challenges facing shipping right now. We are only able to rise to this challenge if we do it in partnerships and explore a multitude of solutions. With bp, we are combining our expertise to play our part in testing and making alternative fuels available."

Each vessel was supplied with bp Marine B30 biofuel, consisting of 30% fatty acid methyl esters

(FAME) blended with very low sulfur fuel oil (VLSFO).

FAME is a renewable alternative fuel (biofuel) largely produced from recycled cooking oils and renewable oil sources. It has physical properties similar to conventional diesel, and is also non-toxic and biodegradable. The origination and production of the feedstocks used to produce FAME is certified for its sustainability to internationally recognized standards.

The trials saw the vessels sail from Rotterdam to West Africa. Throughout the trials, tests were carried out to assess the reliability and performance of the B30 biofuel blend in each ship's main engine, auxiliary engine and boiler, and any impact on fuel tanks to determine the level of interchangeability with other fuel types.

No adverse effects to equipment or machinery were observed during or after the trials. No modifications to the engine or infrastructure were required, demonstrating the suitability of sustainable biofuels for use as a 'drop in fuel'.

bp aims to regularly supply biofuel blends for their operated and time-charter vessels when they refuel in the Netherlands, subject to owners and Flag-state approval.

Source: www.tankeroperatler.com

EUROPEAN DECARBONISATION REGULATION

DNV's Eirik Nyhus gave an overview of regulations from the EU to encourage maritime decarbonisation.

The EU Emissions trading system is coming to shipping in 2023. The current carbon price, around Euro 60 a tonne, would equate to a cost of Euro 200 a tonne on top of your current fuel price, said Eirik Nyhus, Director Environment, Regulatory Affairs, DNV.

"Even if there is some likelihood of small tweaks and changes, it will certainly be implemented for shipping and 2023 is just around the corner."

The European Union has also set targets for ships

gross tonnage. LNG fuelled vessels include 40 per cent of large oil tankers and 30 per cent of large bulk carriers, he said.

“In the largest vessels of each segment we see a very strong interest for LNG. These are the vessels that can benefit the most.

LNG might be better referred to as a “fuel in transition” rather than a “transition fuel”, since LNG itself may be decarbonised in future, such as being made from biogenic sources or from green hydrogen, Mr. Chryssakis said.

“We already see some large container owners running bio-LNG as part of their fuel needs. We see many owners being interested in testing and using that fuel. We expect availability of bio-LNG to increase very significantly in coming years.”

“This is definitely going to be an option, to reduce carbon intensity by replacing fossil LNG with a clean version of that fuel.”

LPG

Interest in LPG is also growing. “We had the first 10 LPG carriers retrofitted to run on LPG. 100 per cent of new orders for LPG carriers are placed with LPG as fuel,” he said.

“This is definitely a fuel for that segment with obvious reasons, they always go to LPG terminals, they can refuel as they load their cargo.”

“We have seen interest from other ship types, but we haven’t seen orders yet for other ship types.”

“LPG so far this year is about 5 per cent of orders in terms of number of vessels.”

Other fuels

Methanol is another fuel that is growing in interest. Until fairly recently it has only been used for tankers, but “earlier this year we saw the first order for container vessels,” he said.

“We see a lot of interest in other fuels, for example ammonia, [but] you can’t really place an order yet.”

“We know there are projects for vessels planning to install ammonia engines that will be commercially available after 2024-2025. We’re seeing interest in vessels that are ‘ammonia ready’.”

Interest in hydrogen so far is mainly for small vessels.

Batteries are being considered as part of “hybrid propulsion architectures,” where a battery is used alongside a conventional engine, as with a hybrid car.

Audience 2050 survey

The audience was asked which fuel they think will dominate shipping in 2050.

32 per cent said ammonia, 29 per cent hydrogen, 19 per cent methanol or other alcohols, 15 per cent said LNG and LPG, 6 per cent electricity (total 101 per cent due to rounding). There were 950 respondents.

Commenting on this, Mr. Chryssakis said, “it seems that our audience is really forward leaning I would say, looking at fuels which are carbon free molecules.”

“I see there is quite a bit about methanol.”

“It is very important how these fuels are produced. We can have clean LNG, clean methanol, we can have clean LPG.”

“And also, it is quite interesting to think about how we’re going to get there. Ammonia is not available today. There’s a lot of development as we speak. We expect this technology to be available in the next few years. It will take some time before we can use it in large volumes. For 2050 our audience is looking forward to using such a fuel.”

Source: www.tankeroperator.com



WHAT SHIPPING THINKS ABOUT ALTERNATIVE FUELS?

26 per cent of newbuilds in 2021 by gross tonnage are expected to be LNG fuelled. Interest in LPG is growing. There is some interest in methanol, ammonia, hydrogen and batteries, we heard at a DNV webinar.

“What we have seen with LNG in the last few years, there’s a very strong interest in

LNG as fuel for new buildings,” said Christos Chryssakis, Business Development Manager, Maritime with DNV.

“This is driven by several factors. Some is [driven by] charterers interested in their own carbon footprint; LNG is useful for [shipowners to] comply with EEDI requirements or for vessels looking to reduce CII. So, it is offering several benefits.”

LNG is being mainly used on very large vessels – this is illustrated by the statistic that 6 per cent of newbuild vessels in 2020 had LNG fuel, but that amounted to 20 per cent of gross tonnage.

In 2021, 12 per cent of new vessels have LNG as a fuel, but it works out about 26 per cent by



and 81 of the Convention on the International Maritime Organization require acceptance by two thirds of the IMO Membership, or 117 Member States (based on the current membership of 175 Member States) for entry into force.

The IMO Assembly adopted a resolution urging the Members of the Organization to accept the amendments as soon as possible, with the goal of entry into force of these amendments by 2025 (Resolution A.1172(32)).

Expansion of the Council

Upon entry into force of the amendments, the IMO Council will increase by 12 Member States, from its current 40 Members to 52. Expanding the size of the IMO Council would see 12 seats allocated to Categories (a) and (b) each and 28 seats to Category (c).

The categories are:

- (a) - States with the largest interest in providing international shipping services
- (b) - States with the largest interest in international seaborne trade each;
- (c) - States not elected under (a) or (b) above, which have special interests in maritime transport or navigation and whose election to

the Council will ensure the representation of all major geographic areas of the world.

Member term length

Under the amendments, Council Members would remain in their roles until the end of the next two consecutive regular sessions of the Assembly, after which they would be eligible for re-election. Since Assemblies are usually held every two years, this would generally mean that Members would serve a four-year term.

Additional authentic languages

In the spirit of multilingualism embraced by the United Nations system, the IMO Assembly adopted an amendment to the IMO Convention, such that Arabic, Chinese and Russian, (which are already official languages of the Organization), will be added as authentic texts of the IMO Convention, supplementing the current authentic texts in English, French and Spanish.

Source: IMO website



AMENDMENTS TO IMO CONVENTION WILL ENLARGE IMO COUNCIL TO 52 FROM 40 MEMBER STATES

Member States of the International Maritime Organization (IMO) are being urged to accept amendments to the IMO Convention as soon as possible in order to expand the size of the IMO Council to 52, to reflect the increased membership of IMO.

The text of the amendments, which were

adopted by the IMO Assembly in December 2021, have now been circulated via the United Nations (C.N.46.2022), in the Arabic, Chinese, English, French, Russian and Spanish authentic languages.

The United Nations Secretary-General acts as depositary for the IMO Convention. The IMO Convention was adopted in 1948, establishing the IMO (the original name was the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization (IMCO) – this was changed to IMO in 1982).

The amendments to the IMO Convention will expand the size of the Council to 52 Members from 40; extend the term of its Members to four years; and recognize three additional language texts as authentic versions of the IMO Convention.

The move to expand the Council reflects the increasing IMO membership over recent decades. It will support the attainment of a representative, balanced, diverse, and efficient Council, which can support the interests of the whole membership and ensures the representation of all the major geographic areas of the world.

The amendments to Articles 16, 17, 18, 19(b)

chains, in particular the impacts on the delivery of commodities and food to developing nations and the impacts on energy supplies; and highlighted that ships, seafarers and port workers engaged in legitimate trade should not be collateral victims in the political and military crisis;

- recalled that Ukraine must be afforded, without delay, all its rights in regard to the implementation of the instruments adopted within the framework of this Organization, as a flag State, port State and coastal State;
- requested IMO committees to consider ways to enhance the efforts of Member States and observer organizations in supporting affected seafarers and commercial vessels and consider the implications of this situation for the implementation of the Organization's instruments, take appropriate action and report back to Council; and
- requested the Chair of the Council and the Secretary-General to convey to all Member States and the public these decisions of the IMO Council, and to continue to closely monitor the situation in relation to threats to ships and seafarers operating in the Black Sea and Sea of Azov; and requested the Secretariat to keep Member States regularly informed of the status of seafarers in the Black Sea and the Sea of Azov and suggested follow-up by IMO bodies, as appropriate.

Blue safe maritime corridor

The Council agreed to encourage the establishment, as a provisional and urgent measure, of a blue safe maritime corridor to allow the safe evacuation of seafarers and ships from the high-risk and affected areas in the Black Sea and the Sea of Azov to a safe place in order to protect the life of seafarers, ensure the mobilization and commercial navigation of vessels intending to use this corridor by avoiding military attacks and protecting and securing the maritime domain.

The Council, in this regard, taking into account the sensitivities of the matter, invited the Secretary-General to collaborate with the relevant parties and take necessary immediate

actions to initiate the establishment and support the implementation of a blue safe maritime corridor in the Black Sea and the Sea of Azov and keep Member States informed of developments and report to the next session of the Council.

The Secretary-General has indicated his commitment to take immediate action to realize the blue safe maritime corridor with the cooperation and collaboration of the relevant parties including littoral states.

Proposal to support seafarers

The Council welcomed the proposal that a number of steps should be taken to reduce the suffering of seafarers and their families, as follows:

- as a priority, ships should be allowed to sail from the ports of Ukraine at the earliest opportunity without threat of attack;
- for those ships that cannot leave immediately, or where it would be unsafe to do so due to the presence of sea mines or other hazards, humanitarian corridors should be set up that enable the safety of seafarers by allowing them to leave the conflict zone and return home, as appropriate;
- any form of harassment of seafarers due to their nationality should be condemned;
- seafarers affected by the conflict should be allowed free access to communications with their families;
- States should ensure that seafarers are able to access their wages;
- States should acknowledge the key worker status of seafarers and allow their unrestricted movement;
- taking into account the key worker status of seafarers, States involved should strongly consider exempting their seafarers from mandatory military service; and where port State control officers are presented with expired documentation, a pragmatic approach to the inspection should be taken, considering the exceptional nature of the situation.

Source: IMO website

IMO EXTRAORDINARY COUNCIL SESSION HELD TO DISCUSS THE IMPACTS ON SHIPPING AND SEAFARERS OF THE SITUATION IN THE BLACK SEA AND SEA OF AZOV

The International Maritime Organization (IMO) held an extraordinary session of its Council (C/ES.35) on 10 and 11 March to address the impacts on shipping and seafarers of the situation in the Black Sea and the Sea of Azov. The IMO Council made the following decisions.

The Council:

- recalled the purposes of the International Maritime Organization (IMO) as set forth in Article 1 of the Convention, and the mission in the Strategic Plan of IMO to promote safe, secure, environmentally sound, efficient and sustainable shipping through cooperation;
- recalled also that Ukraine has, on multiple occasions, expressed its grave concerns about the Russian Federation's unlawful unilateral actions in Crimea, and their consequences for the safety and security of navigation in the northern part of the Black Sea, the Sea of Azov and the Kerch Strait;
- recalled further that UN General Assembly resolution (A/RES/ES-11/1, 2 March 2022), *inter alia*, condemned the declaration by the Russian Federation of a "special military operation" in Ukraine, deplored in the strongest terms the aggression by the Russian Federation against Ukraine in violation of article 2(4) of the Charter, and demanded that the Russian Federation immediately cease its use of force against Ukraine and refrain from any further unlawful threat or use of force against any Member State;
- strongly condemned the Russian Federation's violation of the territorial integrity and the sovereignty of a United Nations Member State, extending to its territorial waters, which was inconsistent with the principles of the Charter of the United Nations and the purposes of IMO as set forth in Article 1 of the Convention, and represents a grave danger to life and serious risk to safety of navigation and the marine environment;
- deplored the attacks of the Russian Federation aimed at commercial vessels, their seizures, including Search-and-Rescue vessels, threatening the safety and welfare of seafarers and the marine environment;
- demanded that the Russian Federation cease its unlawful activities to ensure the safety and welfare of seafarers and the security of international shipping and the marine environment in all affected areas, and respect its obligations under relevant international treaties and conventions; and called upon all parties to seek to resolve the crisis through peaceful dialogue and diplomatic channels;
- underscored the paramount importance of preserving the safety and welfare of seafarers and urged Member States and observer organizations to provide maximum assistance to seafarers caught up in the conflict;
- underscored the need to preserve the security of international shipping and the maritime community, and the supply chains that sustain other nations, as well as supply chains providing necessary food and medicines to the people of Ukraine;
- recalled the statement of the IMO Secretary-General (26 February 2022) which expresses his grave concern regarding the spillover effects of the military action in Ukraine on global shipping, and logistics and supply

What can we learn?

The investigation report highlighted the importance of:

- complying with COLREGs;
- proper planning and execution of the voyage plan;
- adherence to the Company's shipboard safety management manual with respect to navigating in areas of high traffic density; and
- the importance of effective Bridge resource management.

In order to ensure effective implementation of the shipboard Safety Management System (SMS), it is important to conduct internal audits and to provide additional training on Bridge resource management.

Who may benefit?

Seafarers, shipowners and operators, flag administrators.

5. PERSON OVERBOARD – PRESUMED DEAD

Very serious marine casualty: Fatality – crewmember washed overboard

What happened?

A laden tanker was en route in heavy weather with force 6-7 winds generated by a tropical storm. At first light on the morning of the accident, the chief mate on watch saw that the forward liferaft embarkation ladder had broken free of its lashings. When the master came to the bridge, the chief mate discussed securing the ladder. They decided to send a four-man team, including the chief mate, forward to secure the ladder and inspect the forecastle. A risk assessment for the task was conducted, in which all four team members participated.

After the master had reduced the ship's speed and altered course to decrease any waves coming on deck, the four-man team went forward. They identified other issues, including parted anchor wire lashings, so it was decided to address the store issues and inspect the forecastle store. While attending these tasks, one of them exited the store to check the starboard windlass while the other three remained inside. As the man was returning to the store, a large wave washed across the

forecastle from port to starboard and washed him overboard. The master initiated a search in which two other ships and a rescue helicopter also joined. However, the man was not located and was presumed dead.

Why did it happen?

- The crewmember was in a very exposed location when the large wave washed across the forecastle.
- The risk assessment was inadequate for the weather conditions and resulted in the master and crew on deck developing a false sense of security.
- Identified precautions were not properly taken, including not making a sufficiently large course alteration and not using safety harnesses and lifelines.
- There was no contingency plan in case the inspection identified additional problems.
- Heavy weather precautions for encountering the tropical storm were inadequate.

What can we learn?

- It is critically important to ensure that a ship is properly secured for sea and that additional precautions are taken before encountering heavy weather.
- It is very hazardous to work on deck in heavy weather and should be avoided unless not doing so will expose the crew and ship to greater risk.
- If it is necessary to work on deck in heavy weather, a complete and realistic risk assessment must first be done followed by taking all necessary precautions.
- Appropriate alterations of course and/or speed are very important precautions before working on deck in heavy weather.
- Safety harnesses and lifelines must always be used in addition to other personal protective equipment identified for working on deck in heavy weather.

Who may benefit?

Seafarers, shipowners and operators.

Source: IMO website

Articles

- Proper voyage planning taking into account all available sources, including seeking timely and accurate heavy weather advice.
- Effective implementation of Bridge Resource Management for ensuring the safety of the vessel and its crew.
- Proper and timely shore office support by identification of all associated risks including but not limited to training of crew for critical operations and emergency response.

Who may benefit?

Seafarers, shipowners and operators, flag administrators.

4. COLLISION, CAPSIZE AND LOSS OF LIVES

Very serious marine casualty: Collision between a container ship and a fishing vessel resulting in loss of lives

What happened?

A container ship was early in the morning entering a Vessel Traffic System (VTS) coverage area on her way to the arrival port. The Officer of the watch (OOW) reported its position and gave an Estimated Time of Arrival (ETA). At the time of arrival at the first reporting point, the Bridge of the container ship was manned by yet another officer and one duty able-bodied seaman (AB).

When coming closer to the port, another report was made to the VTS. The VTS then assigned a position for the container ship to anchor.

En route to that position, while at a speed of 15.3 knots, the container ship collided with a fishing vessel, causing the latter to capsize. The coxswain of the fishing vessel was trapped inside the wheelhouse where he subsequently drowned. The other fisherman fell into the sea and was lost.

Why did it happen?

- Non-compliance with the International Regulations for Preventing Collisions at Sea 1972 (COLREGs).
 - None of the vessels maintained a proper look-out. The target echo of the fishing vessel had appeared on the container ship's radar at a distance of more than 6 nautical miles, but the target was not plotted or

checked in order to determine the risk of collision.

- The fishing vessel, being the give-way vessel, did not comply with Rule 16 by not taking any action to keep well clear of the container ship.
- The container ship, being the stand-on vessel in a crossing situation, did not comply with Rule 17 to keep her course and speed, or to take actions as will best aid to avoid collision.
- The container ship did not adhere to the requirements of its shipboard safety management manual relating to Navigating in High-Density Traffic Areas.
- Before the collision, the container ship was proceeding at a speed of about 15 knots under the conn of a junior officer approaching a port area of high traffic density, without making its main engine ready for manoeuvring. The main engine was only put on stand-by and ready for manoeuvring after the collision, when the container ship was about 7 nautical miles to the entrance buoy.
- The container ship had no planned or executed proper voyage plan.
 - The voyage plan, including the relevant charts, had not been marked where the engine should be made ready for manoeuvring. In addition, the "master's orders for the passage" which required the duty officer to "keep sharp look-out, give wide berth to all passing vessels", and "to keep 1 nautical mile clear of all fishing vessels", was not followed.
 - Weak and ineffective Bridge Resource Management and Teamwork on the Bridge of the container ship.
 - According to the Voyage Data Recorder (VDR), the screen display of the container ship's No. 1 radar was fixed on the 6 nautical miles range and displayed off-centre in the relative motion (RM) mode. Neither manual plotting of the fishing vessel, nor change of range or motion mode had been made during the period preceding the collision. No action was taken to check the bearing change of the fishing vessel by using the Electronic Bearing Line (EBL). The whistle was also not sounded to warn the fishing vessel.

should not be the offtake tanker mooring fittings.

Design of the mooring system weak link should ensure that the weakest point of a mooring system is never:

- the offtake tanker mooring fittings; or
- the terminal chain securing point.

The use of, and specification for, a weak link should be determined as a result of a risk assessment of the mooring system.

3 SINKING AND LOSS OF LIVES

Very serious marine casualty: Sinking of vessel resulting in loss of multiple lives

What happened?

A 30,000 GT roll-on/roll-off (ro-ro) cargo ship built in 1975 was en route from a port when she encountered a strengthening hurricane that had formed as a result of a tropical weather system. The Master diverted the vessel's passage, but the deviated passage took the vessel into the eye of the hurricane where she encountered heavy seas and winds.

Seawater started to enter the cargo hold through an open scuttle which caused the vessel to develop a prolonged starboard list. Due to the trim and list, the low lube oil sump tank levels could not maintain the propulsion causing the vessel to drift with its beam to the hurricane force winds and seas.

The vessel subsequently experienced progressive flooding and sank. Although a distress alert was sent 10 minutes prior to the sinking, the search and rescue efforts did not locate any survivors.

Why did it happen?

- The Master placed over-reliance on the weather data package, which was not up to date and was inaccurate, rather than heeding the advice of the navigating officers about the increasing intensity of the hurricane and proposed course changes. Inadequacies in the Bridge Resource Management techniques adopted on board affected the Master's situational awareness.
- The vessel suffered an initial list by an increasing wind on the vessel's beam generated by the hurricane. A scuttle which led to the cargo hold did not have any remote indications

of it being open. This opening allowed unintended ingress of seawater into the cargo hold and affected the vessel's watertight integrity.

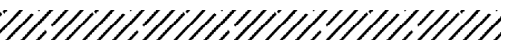
The vessel's poorly maintained structures and ventilation dampers further compromised the watertight integrity of the vessel. The vessel's increased load line drafts due to her conversion had subsequently reduced her stability margin and thus increased her vulnerability in heavy weather.

- Lack of oversight of the stevedores and longshoremen resulted in the ro-ro cargo not being secured in accordance with the cargo securing manual, causing the cargo to break free and cause damage below the waterline.
- There was insufficient guidance for the engineers about the list-induced operational limitations of the engine as well as levels to be maintained in preparation for heavy weather. As a result, the vessel departed the port with a lower than recommended lube oil sump level which reduced the crew's ability to maintain lube oil suction for the main propulsion plant.
- The vessel's stability software did not identify the vessel's downflooding points which could have alerted the crew to close the ventilation openings. An approved damage control plan that would have assisted the crew in recognizing the severity of the vessel's condition and in responding to the emergency was not a requirement and thus not available.
- The company's oversight of the effectiveness of the safety management system relating to procedures for ensuring a safe passage, watertight integrity, heavy-weather preparations, emergency response during heavy-weather conditions and evaluating the performance of its officers was inadequate.
- The training for the crew did not cover damage control, stability instrument, advanced meteorology and advanced ship handling, Rapid Response Damage Assessment service, despite subscribing to such a service.
- The vessel's open lifeboats or the liferafts could not have provided adequate protection to the crew from the severe weather, even if they had been launched timely.

What can we learn?

The investigation report highlighted the importance of:

Articles



controlling the tow operation are aware of the girting risks and causal factors, including a failure to maintain towing deck watertight integrity.

Girting occurs when a tug is towed broadside by a towline under tension and is unable to manoeuvre out of that situation.

Tug meets the IMO intact vessel stability criteria over the period of the intended operation and watertight integrity will be maintained at all times.

If a situation occurs which results in excessive tension on the towline, emergency quick release may be necessary. Winch operators should have a clear understanding of how to activate this equipment. Activation of this equipment will release tension in the towline and allow the tug to return upright and regain control.

To confirm the tow force being exerted by the tug, a transmitting load cell should be incorporated within the pull-back tug towline and the winch system.

Emergency disconnection of the towline may be appropriate in the following circumstances:

1. the tug is unable to maintain station due to the rate of change of the tanker's heading;
2. the tug's emergency release gear fails or is accidentally activated;
3. the tug is manoeuvring incorrectly, e.g. towing incorrectly due to human error; or
4. there is an emergency situation on the tug, e.g. girting, man overboard, etc.

Use of any emergency disconnection equipment should be thoroughly risk assessed and safety aspects and risks to all personnel and assets should be addressed.

Tug masters should participate in mooring simulation training exercises, together with mooring masters, in linked simulators to build confidence and understanding in the operation and between these key personnel.

Towing-over-the-bow is the preferred method, provided the tug is designed to do so and the crew are experienced in this method.

Tug masters and mooring masters should have a clear understanding of the conditions that could lead to girting of the tug and methods to identify and manage the risk.

All towing assembly components will degrade over time due to wear and tear. To ensure that the assembly is always fit for purpose, the tug operator should develop a towing assembly management plan which should include:

1. identification of all critical components;
2. training and competence for maintenance tasks such as splicing;
3. schedules and instructions for inspections and maintenance;
4. record-keeping including hours of use and load monitoring such as a towing log;
5. establishment of clear retirement criteria for all critical components; and
6. storage instructions for components in line with manufacturers recommendations.

Chafe chains form a single chain of eight metres, or longer, that is composed of 76 millimetre stud links. The chafe chain should be long enough to prevent the synthetic hawser chafing on the fairleads of either the terminal or the offtake tanker. If chain-through support buoys are used (at the offtake tanker end of the mooring hawser) the chafe chain length may have to be increased to compensate for the buoy length.

Shackles used for connection of chafe chains to the hawser should be:

- bow shackles: Material BS EN10083-1:2006 605M 36 Grade T or equivalent SWL 42T PR load 59T BR Load 84T; and
- shackle pin: Material BS EN10083-1:2006 826M 40 Grade U or equivalent.

Terminal operators should select the appropriate chain, taking into account the designed SPM mooring configuration, required Minimum Breaking Load (MBL) and the properties of the selected chain grade. Terminal operators should be aware that the MBL of a chain is based on a linear tensile force, so chafe chains in service may be subject to a lesser breaking load depending on the chain lead angle and the design method used to secure it.

The material of the chafe chains should be selected to match the required MBL of the mooring system. The rated strength should be at least equal to the 76 millimetre diameter IACS W22 Grade R3 or R4 (as a minimum), or equivalent stud link chain manufactured to the Society of Automotive Engineers' SAE 8630 (as amended), quenched and tempered to enhance its anti-abrasive wear characteristics. Certificates for the material forming the links should be obtained from recognized proving houses.

The weakest point in the mooring system

increased to slow and half ahead, with the rudder put hard to starboard.

Then the tug declared via VHF that it had an emergency on board. The tug was seen shipping seas on deck and rolling heavily when it took two successive large swells on her beam. The tug then capsized and quickly began to sink. The other mooring master (MM1) sent out Mayday, requesting immediate assistance. Another tug arrived shortly and immediately commenced search operation for any survivors.

Ten of the tug's twelve crew perished, one was lost, and one crew survived for three days in the overturned hull of the tug. There were no other injuries sustained anywhere and there was no pollution.

Why did it happen?

The bow chain connecting the tanker to the SBM parted due to the combined effects of the severe environmental condition and pull-back by the tug to prevent the tanker from contacting the SBM.

To mitigate the risk of damaging the cargo hoses and to keep the tanker in position and from drifting away from the SBM, the tanker had put its rudder hard to starboard, its bow thruster to starboard, and progressively increased its speed to slow and half ahead. The tug had its tow pennant fastened at the stern of the tanker. The tow pennant was directly shackled to the tug's tow line to the tug's towing winch. Neither gob wire nor towing pins – to prevent girting – were used. The tug wire had slipped on the gunwale to the deck house when the tug listed to starboard when it took two successive large waves on her beam before capsizing.

What can we learn?

- Be prepared for the environmental conditions in the area of operation. The incident occurred during the periods of changeover between wet and dry seasons where severe squalls with violent thunderstorms and winds of up to 60 knots are regularly experienced. Weather conditions before was stable with south-south east winds of 16 knots. The weather deteriorated rapidly with heavy rain, lightning, squalls of up to 50 knots wind and unpredictable swell of 1.5-2.0 metres height were encountered. These conditions were consistent with known weather patterns and

matched the METAREA forecast for the day in question.

- Importance of proper use of equipment.
 - One crew member, stationed aft of the tanker, reported that the towing pennant was connected directly to the tug's tow wire to the towing winch, neither gob wire nor towing pins were deployed. Another crew recalled that the wire to the tug was slipping on the gunwale to the deckhouse and the tug listed to starboard side when the first wave hit her. Had the tow pins (if fitted) and the gob wire been used, the tow wire would not have slipped on the gunwale.
 - The single length chafing chain parted. The investigation shows that the chain had a Safe Working Load (SWL) of between 230-458 tonnes. Recommendations for such chains is a proof load of 482 tonnes and a maximum breaking load of 612 tonnes.

Who may benefit?

Seafarers, shipowners and operators, flag administrators.

(Note: The following text in case number 2 is not a direct information part of the Lessons Learned from the marine safety investigation report but a supplementary text from submissions to III 7 Sub-Committee.)

Towing over-the-bow with azimuth stern drive tugs is much safer, more efficient and helps prevent tug girting. Pull-back tug selection should be carefully considered and an Anchor Handling Tug Supply vessel (AHTS) is not likely to be found suitable for the task. Failure to select suitable tugs may result in increased risk of an incident/accident between the terminal, the tug and the conventional tanker.

Tugs towing over the stern engaged in static towing that both towing pins and a gob wire assembly serve the purpose of controlling and reducing the movement of a towline or wire across the deck of a tug.

The control serves several purposes:

1. tug safety, eliminating the risk of girting or capsizing;
 2. crew safety, enabling necessary work on aft deck during a tow or similar operations, if required; and
 3. steering and manoeuvring of tow or tug.
- It is essential that all persons involved in

LESSONS LEARNED FROM MARINE CASUALTIES (III 7/17, ANNEX 1) (PART I)

1. COLLISION

Very serious marine casualty: Two crew members drowned

What happened?

A container ship collided with two fishing vessels that were fishing in parallel, connected by wires, pulling one set of fishing gear. Both fishing vessels foundered causing the drowning of two crew members. The container ship sustained only superficially hull damage. The container ship collided with the paired fishing vessels while passing through multiple groups of other vessels engaged in fishing when it failed to take action to avoid collision.

Why did it happen?

- Traffic situation.
- Communication and information exchange between pilot and master on board the container ship was not as required in the sense of Bridge Resource Management.
- There was no communication between the vessels including sound or light signals.
- Non-adherence to the COLREGS (by all vessels):
 - with respect to failure to display light, day and sound signals.
 - failure to maintain a proper lookout.

What can we learn?

- Awareness of local dangers to navigation is to be increased by informing vessels and also pilots of fishing activities.

- Decisions in relation to avoiding close quarter situations or collision should be made well in advance and with time to spare.
- Bridge Resource Management should be implemented including the pilot; information should be shared and close cooperation is required.
- Fishing vessels fishing in cooperation should be made aware of the changed manoeuvring effects and difference in handling.
- Ensure that reliable means of communication is established between the cooperating vessels.
- Dangers of one person watch standing.
- Dangers of management pressure for navigational officers to conduct other duties on watch not associated with maintaining proper navigation.
- Dangers of fair weather and clear visibility resulting in lax navigational watch standing.

Who may benefit?

Ship managers, ships masters and navigational officers, pilots and pilot associations, fishing industry.

2. CAPSIZE, SINKING AND LOSS OF LIVES

Very serious marine casualty: Capsize and sinking of a tugboat and loss of lives while assisting a tanker

What happened?

Early in the morning, an 85,000 GT crude oil tanker encountered lightning in thundery squally weather and strong wind gusts whilst loading cargo moored to a Single Buoy Mooring (SBM). A 500 GT tug vessel was in attendance, fastened at the stern of the tanker by a 31.5-metres long, 46 mm diameter steel wire towing pennant.

The Mooring Master 2 (MM2) ordered the tug to pull back the tanker from contacting the SBM. Shortly afterwards, the Terminal stopped loading and notice was given to the tanker to start its main engine.

Due to the combination of severe weather condition and the pulling by the tug, the bow chain connecting the tanker to the SBM parted and the tanker began drifting away from the SBM, risking damage to the cargo hoses.

To avoid damaging the cargo hoses, the tanker put its rudder hard to starboard, its engine at dead slow ahead and thruster to starboard. The engine was then progressively

IN THE NAME OF GOD

UPdate

Marine Quarterly Magazine

Volume 15, Issue 52, Spring 2022

Address:	No. 31, 5 th 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:	Mohammad-Reza Zafari Anaraki
Manager-In-Charge:	Mohammad-Reza Zafari Anaraki
Chief Editor:	Saeid Kazemi
Executive Affairs:	Jaleh Sedaghati Monawar
Financial Affairs:	Mohammad-Hossein Zoghi
LAYOUT & DESIGN:	Mohammad Mahdi Ghafoori Kaffash

Index:

LESSONS LEARNED FROM MARINE CASUALTIES (III 7/17, Annex 1) (Part I) / **2**

IMO Extraordinary Council Session held to discuss the impacts on shipping and seafarers of the situation in the Black Sea and Sea of Azov / **8**

Amendments to IMO Convention will enlarge IMO Council to 52 from 40 Member States / **10**

What shipping thinks about alternative fuels? / **12**

news



مؤسسسه زده بندى آسيا
ASIA CLASSIFICATION SOCIETY

Offshore Services

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

At your side and through all phases of projects:

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

Areas of activities:

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

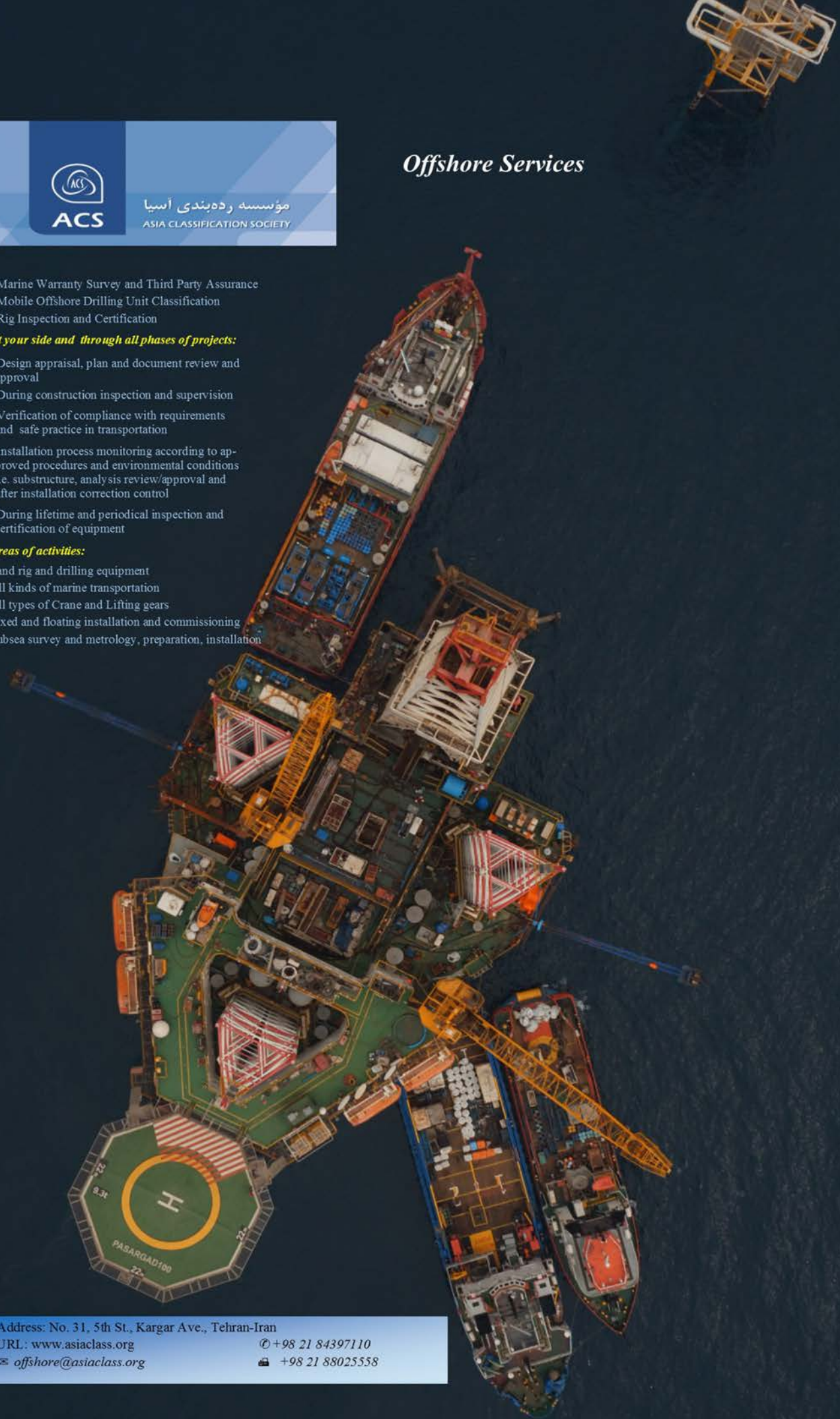
Address: No. 31, 5th St., Kargar Ave., Tehran-Iran

URL: www.asiaclass.org

✉ offshore@asiaclass.org

☎ +98 21 84397110

☎ +98 21 88025558





Asia Classification Society

موسسه رده بندی آسیا



Contact us:



(+9821)84396



www.asiaclass.org



HeadOffice@asiaclass.org



NO. 31, 5th St., Kargar Ave., Tehran-Iran