

شماره ۵۵



فصلنامه علمی - تخصصی دریایی

سال پانزدهم / زمستان ۱۴۰۱ قیمت: ۳۰۰۰۰ تومان

بهنگام

ظرفیت‌های دریا



NORD STREAM 2



وامد آموزش رده بندی آسیا

دوره های آموزشی رده بندی آسیا (بهار ۱۴۰۲)

- آیین نامه بین المللی مدیریت ایمنی
- آشنایی با انواع پوششها و بازرسی رنگ
- کاربرد مقررات رده بندی در طراحی و سافت گشتی ها
- بازرسی از تجهیزات مفاری و سرچاهی در سکوهای فراساملی
- بازرسی از جرثقیل و تجهیزات بالابر
- آشنایی با ماشین آلات گشتی

✉ training@asiaclass.org

☎ ۰۲۱-۸۴۳۹۷۱۰۸

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

بهنگام

فصلنامه علمی- تخصصی دریایی



طرح روی جلد: الهام زرفانی شیراز

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

سال پانزده / شماره ۵۵ / زمستان ۱۴۰۱
روش: آموزشی، پژوهشی، تحلیلی
صاحب امتیاز: محمدرضا ظفری انارکی
مدیرمسئول: سعید کاظمی
سر دبیر: سعید کاظمی
امور اجرایی: ژاله صداقتی منور
امور مالی: محمدحسین ذوقی
نشانی: تهران، خیابان کارگر شمالی، خیابان پنجم، پلاک ۳۱
کدپستی ۱۴۳۹۶-۳۴۵۶۱
تلفن: ۰۲۱-۸۴۳۹۷۰۰۵
نمابر: ۰۲۱-۸۸۰۲۵۵۵۸
پست الکترونیک: update@asiaclass.org
شمارگان: ۱۰۰۰ نسخه
توزیع: بین‌المللی و داخل کشور
عضو بانک اطلاعات نشریات کشور www.magiran.com



نشر ترابیر

مجری طرح: موسسه فرهنگی مطبوعاتی نشر ترابیر
صفحه آرایی: آسمانه عسکری
چاپ و لیتوگرافی: خاتم نو

فهرست

سخن سردبیر

■ ظرفیتی بی‌پایان / ۴

بازرسی ورده بندی

■ امنیت کشتی‌ها در برابر دزدی دریایی طراحی، کاربرد و الزامات پناهگاه (Citadel Design) در کشتی‌ها

(بخش ۲) / ۶

■ قطعنامه‌های کمیته ایمنی دریانوردی (MSC) / ۱۰

مقالات

■ دریاهای ایران؛ گلوگاه مهم اقتصاد جهان / ۱۲

■ اقتصاد دریا و ضرورت هماهنگی مدیریتی / ۱۴

■ اقتصاد دریایی ایران به روایت آمار / ۱۶

■ نقش قابلیت‌های دریا در توسعه اقتصادی/ظرفیت طلای آبی مورد توجه کشورهای ساحلی / ۱۷

فناوری

■ پنگئوس (Pangeos) بزرگ‌ترین شهر شناور جهان / ۱۸

■ بهره‌گیری از فناوری‌های جدید برای جمع‌آوری منابع غذایی کف دریا / ۱۹

■ رونمایی از کشتی خودران مجهز به هوش مصنوعی / ۲۰

■ شرکت کشتیرانی MOL استارلینک ماسک را در کشتی‌های خود آزمایش می‌کند / ۲۰

حمل و نقل

■ کانتینرهای ناشوی هوشمند تحولی نوین در حمل‌ونقل کانتینری / ۲۱

■ اوراق کشتی‌ها قادر به حل مشکل ظرفیت مازاد بازار حمل‌ونقل کانتینری نیست / ۲۱

■ آخرین آمار کشتی‌های فعال ناوگان کانتینری جهان / ۲۲

■ توسعه بندر «سالیانکا» روسیه با سرعت ادامه دارد / ۲۳

قوانین و مقررات

■ ایجاد پنجره واحد دریایی IMO از اول ژانویه ۲۰۲۴ اجباری می‌شود / ۲۴

بیمه و حقوقی

■ لغو پوشش بیمه‌ای کشتی‌های درگیر در منطقه اوکراین از اول ژانویه ۲۰۲۳ / ۲۵

■ انگلیس بیمه نفتکش‌های روسی را ممنوع کرد / ۲۶

■ ژاپن بیمه کشتی‌ها را در آب‌های روسیه متوقف کرد / ۲۶

محیط زیست

■ بررسی روند نشت نفت در دریا ناشی از صنعت کشتیرانی / ۲۷

■ تحویل اولین محموله سوخت زیستی به یک کشتی مسافری در بندر روتردام / ۳۱

■ خیارهای دریایی شگفت‌انگیزترین خاریوستان جزیره هنگام / ۳۲

اقتصادی

■ صندوق بین‌المللی پول هشدار داد؛ ۲۰۲۳ سال سختی برای اقتصاد جهان است / ۳۳

■ هشدار مجمع جهانی اقتصاد درباره افزایش بدهی‌ها / ۳۴

مدیریت

■ چرا کارکنان خوب انگیزه خود را از دست می‌دهند؟ / ۳۵

■ سنجش‌ای برای تمام فصول / ۳۷

خواندنی‌ها

■ کشف لنگر عظیم در دریای مازندران و پایان باز یک معما / ۳۸

■ کشف بقایای یک کشتی در معدن سنگ! / ۳۹

■ سفری بی‌پایان به دور زمین با بزرگ‌ترین کشتی جهان / ۴۰

گوناگون

■ معرفی یک فرهنگ لغت متفاوت و حتی عجیب / ۴۰

■ آیا قبل از این که فکر کنید عمل می‌کنید؟ / ۴۲

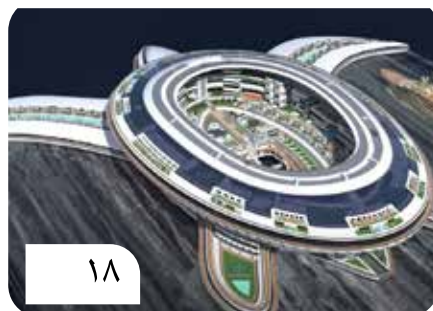
معرفی کتاب

■ اقتصاد دریا (محور توسعه) / ۴۳

اخبار / ۴۴



۱۰



۱۸



۲۱



۳۵



۳۳



۴۷



۴۰



۴۸

ظرفیتی بی پایان

s.kazemi@asiaclass.org

افزایش یافته و از ۲۸ درصد به ۴۵ درصد رسیده، در حالی که میزان تحویل گاز از روسیه ۷۵ درصد کاهش یافته است.

به عبارت دیگر آنچه در لوای جنگ نظامی بین روسیه از یک سو و اوکراین به نمایندگی از کشورهای عضو ناتو از سوی دیگر در حال شکل‌گیری است، قطب‌بندی‌های اقتصادی-سیاسی جدید در عرصه جهانی و به خصوص در اتحادیه اروپا و آمریکا است. به اعتراف اکثر صاحب‌نظران، برنده اصلی این جنگ، ایالات متحده آمریکا بوده، چرا که ضمن تضعیف رقیب دیرینه خود -روسیه- و زیر سؤال بردن استقلال سیاسی اتحادیه اروپا، با فروش تسلیحات نظامی به اوکراین و تبدیل شدن به منبع اصلی تأمین گاز اروپا، منافع اقتصادی و سیاسی چشمگیری را از آن خود کرده است. بی‌جهت نیست که هر طرح صلح ارائه شده تا این لحظه در وهله اول از سوی آمریکا رد می‌شود!!

بی‌شک، بهره‌گیری از ظرفیت حمل دریایی گاز مایع توسط کشتی‌های مخصوص و ایجاد زیرساخت‌های مورد نیاز و از جمله پایانه‌های ویژه تخلیه و بارگیری LNG در بنادر دو سوی اقیانوس اطلس شاه‌کلید برتری در بهره‌گیری از بحران اخیر می‌باشد.

۴۰ درصد از جمعیت جهان در مناطق ساحلی و یا مجاورت آن زندگی می‌کنند و جالب آنکه بیش از ۳ میلیارد نفر از مردم دنیا از دریاها و اقیانوس‌ها برای امرار معاش خود بهره برده و ۸۰ درصد تجارت جهانی از طریق دریاها انجام می‌شود. با وجود آنکه اقیانوس‌ها، دریاها و مناطق ساحلی به امنیت غذایی و ریشه‌کنی فقر کمک می‌کنند، با این حال در معرض تخریب زیست‌محیطی ناشی از فعالیت‌های انسانی هستند. اسیدی شدن و آلودگی آب‌ها، گرم شدن اقیانوس‌ها، و تهدید حیات‌آبزیان تنها نمونه‌هایی از پیامدهای این فعالیت‌ها بر اکوسیستم‌های دریایی است که نیاز به اقدام فوری برای محافظت از اقیانوس‌ها و زندگی مردم وابسته به آنها دارد. از این رو در سال ۲۰۱۵، کشورهای عضو سازمان ملل یک سیاست توسعه پایدار را اتخاذ کردند که حول ۱۷ هدف برای صلح، رفاه مردم و کره زمین متمرکز بوده، به گونه‌ای که تا سال ۲۰۳۰ محقق شود. هدف ۱۴ با عنوان زندگی زیر آب (Life Below Water) به حفاظت و استفاده پایدار از

مؤسسه رده‌بندی DNV که عهده‌دار نظارت و صدور گواهینامه‌های ایمنی پروژه "Nord Stream 2" بر اساس استاندارد DNV-ST-F101 در اعماق دریای بالتیک بود، بر اثر تهدیدات تحریمی ایالات متحده مجبور به ترک این پروژه شد، آن هم یک سال قبل از وقوع جنگ اوکراین! دو سال قبل‌تر از جنگ، یعنی در اواخر سال ۲۰۱۹ و در دوران ریاست جمهوری دونالد ترامپ، تمامی شرکت‌های سازنده این خط لوله تحت تحریم قرار گرفتند. از جمله، کشتی‌های لوله‌گذار شرکت سوئیسی-هلندی Alseas که مجبور به ترک آب‌های بالتیک شدند. به اذعان اکثر کارشناسان، آمریکا قانون حفاظت از امنیت انرژی اروپا (Protecting Europe's Energy Security Act of 2019, (PEESA)) مصوب دسامبر سال ۲۰۱۹ میلادی را در مانعیت از تکمیل پروژه ۱۰ میلیارد یورویی خط لوله «Nord Stream 2» در دریای بالتیک که برای انتقال گاز روسیه به آلمان و سایر کشورهای اروپایی با ظرفیت ۵۵ میلیون مترمکعب در سال طراحی شده بود، به اجراء گذاشت. به زعم برخی تحلیلگران تلاش آمریکا برای حضور پررنگ‌تر در بازار صادرات گاز یکی از انگیزه‌های اصلی مخالفت جدی ایالات متحده با آغاز به کار خط لوله جدید صادرات گاز روسیه به اروپا بود. آغاز جریان گاز در این خط لوله می‌توانست به شرکت روسی گازپروم به عنوان مالک نیمی از سهام آن، این امکان را بدهد که بدون استفاده از خطوط لوله فعلی انتقال گاز که از خاک اوکراین و لهستان عبور می‌کند، گاز صادراتی خود را به سیستم خط لوله اروپا برساند. در آن سمت اقیانوس اطلس در نیمه اول سال ۲۰۲۲، جهان شاهد تبدیل شدن آمریکا به بزرگ‌ترین صادرکننده گاز طبیعی مایع (LNG) بود. ایالات متحده از اواخر سال ۲۰۲۱ یعنی چند ماه قبل از حمله روسیه به اوکراین، به ظرفیت اسمی تولید گاز خود افزود، که بخش عمده آن مرهون ایجاد تأسیسات جدید و طرح‌های توسعه‌ای در بنادر تگزاس و لوئیزیانا بود. قبل از جنگ اوکراین، روسیه با سهم ۵۵ درصدی بزرگ‌ترین تأمین‌کننده گاز طبیعی اروپا محسوب می‌شد که عمدتاً به دلیل قیمت‌های پایین‌تر در مقایسه با خرید گاز به صورت LNG بود. با این حال، پس از شروع جنگ و اعمال تحریم‌ها علیه روسیه و شرکت گازپروم، اتحادیه اروپا مجبور شد واردات LNG را از ایالات متحده و سایر کشورها آغاز کند که سهم ایالات متحده به شدت

اقیانوس‌ها، دریاها و منابع دریایی پرداخته و خواستار همکاری بین‌المللی برای ایجاد شرایط بهتر در دریاها و اقیانوس‌ها است. در چند سال گذشته، استفاده از اصطلاح "اقتصاد آبی" (Blue Economy) افزایش یافته، به طوریکه توسط سازمان ملل متحد، اتحادیه اروپا، سازمان همکاری اقتصادی و توسعه (OECD) و بانک جهانی برای توضیح رابطه بین پایداری، اقتصاد و دریاها استفاده شده است. در واقع، سازمان ملل خاطرنشان می‌کند که اقتصاد آبی دقیقاً همان چیزی است که برای اجرای هدف ۱۴ از اهداف ۱۷ گانه توسعه پایدار مورد نیاز است. اقتصاد آبی یک اصطلاح اقتصادی است که با بهره‌برداری از دریاها و حفاظت از محیط زیست دریایی مرتبط است و گاهی اوقات به عنوان مترادفی برای "اقتصاد اقیانوسی پایدار" (Sustainable Ocean-Based Economy) استفاده می‌شود که البته می‌توان آن را معادل «اقتصاد دریامحور» در زبان فارسی دانست.

سازمان ملل متحد اقتصاد آبی را به عنوان مجموعه‌ای از فعالیت‌های اقتصادی پایدار مرتبط با اقیانوس‌ها، دریاها و مناطق ساحلی شناسایی کرده و البته تأکید می‌کند که اقتصاد آبی باید "رشد اقتصادی، شمول اجتماعی، و حفظ یا بهبود معیشت را ارتقاء داده و در عین حال پایداری زیست‌محیطی دریاها و مناطق ساحلی را تضمین کند". در عین حال سازمان همکاری اقتصادی و توسعه نیز اقیانوس‌ها و دریاها را به عنوان منبع عظیم ثروت، رشد اقتصادی، و مولد اشتغال و نوآوری معرفی می‌کند.

بر اساس گزارش مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی، علی‌رغم مجاورت ایران با دریا و این واقعیت که حدود ۴۰ درصد از کل مرزهای سرزمینی ایران مرز دریایی است، ولی در میزان استفاده از این نعمت خدادادی چندان موفق نبوده است. در حال حاضر بسیاری از کشورهای جهان سهم عمده‌ای از تولید ناخالص ملی خود را از دریا تأمین می‌کنند. در این میان ویتنام و سپس چین با بیش از ۵۰ درصد، در صدر قرار دارند. ایران نیز حدود ۱۰ درصد از تولید ناخالص ملی خود را از دریا تأمین می‌کند که با توجه به پتانسیل‌های موجود در کشور، رقم پایینی تلقی می‌شود. ظرفیت‌های دریایی کشور

دربگیرنده طیف وسیعی از فعالیت‌های اقتصادی از صنایع دریایی گرفته تا کشف و بهره‌برداری از ذخایر عظیم نفت و گاز در خلیج فارس و دریای خزر، استفاده از منابع باد، نور خورشید، جزرومد و امواج دریایی در تولید انرژی‌های نو، صنعت ساخت و تعمیر کشتی‌های اقیانوس‌پیما، صنعت حمل‌ونقل بار و مسافر، توسعه بنادر، بانکرینگ، ساخت سکوها فراساحلی، صنعت آب‌شیرین‌کن، پرورش ماهی در قفس و غیره را در بر می‌گیرد که بهره‌گیری از این قابلیت‌ها و توسعه این صنایع می‌تواند رونق اقتصادی، شکوفایی تولید ملی و اشتغال‌زایی را به همراه داشته باشد.

پیش از پیروزی انقلاب اسلامی در ایران، پنج برنامه توسعه در حد فاصل سال‌های ۱۳۲۷ تا ۱۳۵۶ در کشور اجراء شد. نخستین برنامه توسعه پس از انقلاب در سال ۱۳۶۸ برای مدت ۵ سال تدوین شد که مهم‌ترین هدف آن ترمیم و بازسازی خسارت‌های وارد شده به کشور در جنگ تحمیلی بود. پس از پایان ششمین برنامه توسعه کشور در سال ۱۴۰۰ که تا سال ۱۴۰۱ تمدید شد، هم‌اکنون بررسی و تصویب برنامه توسعه هفتم در دستور کار مجلس قرار دارد. در بند ۱۱ از سیاست‌های کلی برنامه هفتم توسعه کشور آمده است: «تحقق سیاست‌های کلی آمایش سرزمین با توجه به مزیت‌های بالفعل و بالقوه و اجرایی ساختن موارد برجسته آن با توجه ویژه بر دریا، سواحل، بنادر و آب‌های مرزی». همزمان، آبان‌ماه امسال مرکز پژوهش‌های اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی ایران در گزارشی ضمن انتقاد از عدم برنامه‌ریزی برای مشارکت بخش خصوصی در تدوین برنامه‌های توسعه، از پیشنهادات بخش خصوصی در تدوین برنامه هفتم توسعه رونمایی کرد. اهم محورهای مورد تأکید فعالان اقتصادی شامل مواردی نظیر ثبات بخشی به سیاست‌های کلان اقتصادی، بهبود فضای کسب‌وکار و تسهیل قوانین و مقررات مرتبط، ایجاد زیرساخت‌های مناسب برای اقتصاد دیجیتال، توسعه شبکه زیرساخت‌های ریلی و دریایی و بنادر و تعیین متولی واحد برای بخش حمل‌ونقل است.

با این حال، علی‌رغم اذعان همه صاحب‌نظران و خبرگان بر ظرفیت‌های اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی دریا، پرسش اصلی در نبود یک مرجع واحد و قدرتمند در حوزه دریایی کشور و عدم وجود یک برنامه جامع توسعه دریامحور با در نظر گرفتن ظرفیت‌های دریایی و نیروی انسانی متخصص در کشور است!

امنیت کشتی‌ها در برابر دزدی دریایی

طراحی، کاربرد و الزامات پناهگاه (Citadel Design) در کشتی‌ها

بخش (۲)

مهم‌ترین الزامات در طراحی و ساخت "پناهگاه"

• الزامات خاص برای کشتی‌ها:

- درها و دریچه‌ها

نصب درها و دریچه‌های ایمنی فلزی در مناطق خاص، کار را برای دزدان دریایی در دسترسی به تجهیزات و سیستم‌های ضروری دشوارتر می‌کند. بنابراین آنها نه می‌توانند کنترل کشتی را در مکان‌هایی نظیر پل فرماندهی و سکان، موتورخانه و ژنراتورها به دست آورند و نه به ابزارهای برش موجود بر روی کشتی دست می‌یابند، که از آنان در حمله به "پناهگاه" استفاده کنند.

در اینجا هدف ممانعت دزدان دریایی از رسیدن آنها به جاهای حیاتی است تا امکان دسترسی از بیرون میسر نباشد.

- دیوارها و عرشه‌ها

دیوارها و عرشه‌ها باید از فولاد جوشی ساخته شوند و تا حدی بتوانند مانع ورود گاز باشند؛ و دیگر اینکه باید تحت آزمایش نیوماتیک قرار گرفته باشند.

- حفاظت بالستیک

حفاظت بالستیک از موارد ویژه و بسیار مهمی است که در ساخت "پناهگاه" در نظر گرفته می‌شود. این طرح به طور مستقیم بر ایمنی در برابر حمله مسلحانه تأثیر می‌گذارد. بنابراین، نصب مناسب درهای فولادی، دیوارها و عرشه‌ها یا تقویت‌کننده‌های موجود، حفاظت بالستیک مناسبی را فراهم می‌کنند (جدول ۶).

- سیستم‌های اطفاء حریق

با توجه به اینکه دزدان دریایی برای وادار کردن خدمه به خروج از "پناهگاه" آتش می‌افروزند تا "پناهگاه" را تخلیه کنند، آنجا باید مجهز به سیستم پیشگیری از حریق فعال و غیرفعال باشد. نمونه‌ای از آن عایق‌های بازدارنده A60 (SOLAS, 2010 Cap. II.2 part A regulation 3) است که در دیوارها، عرشه‌ها و همچنین در امتداد داخل درها به water mist کار می‌رود. سیستم اطفای حریق ثابت باید از نوع (مه آب) باشد. در صورت مواجهه با آتشی که به تازگی شروع شده است، می‌توان آن را به سادگی با یک یا دو کپسول آتش‌نشانی (ترجیحاً آب) خاموش کرد. از سوی دیگر، دو روش دیگر هم وجود دارد که برای سیستم‌های کنترل از راه دور مفید خواهد بود؛ یکی اینکه پلتفرم باید اطلاعات را از سیستم تشخیص حریق دریافت کند و دیگری، دسترسی "کنترل از راه دور" برای سیستم‌های خاموش‌کننده بنا شده در موتورخانه یا کابین‌ها است (شکل ۳).

• تجهیزات

- سکوی سیستم کنترل از راه دور

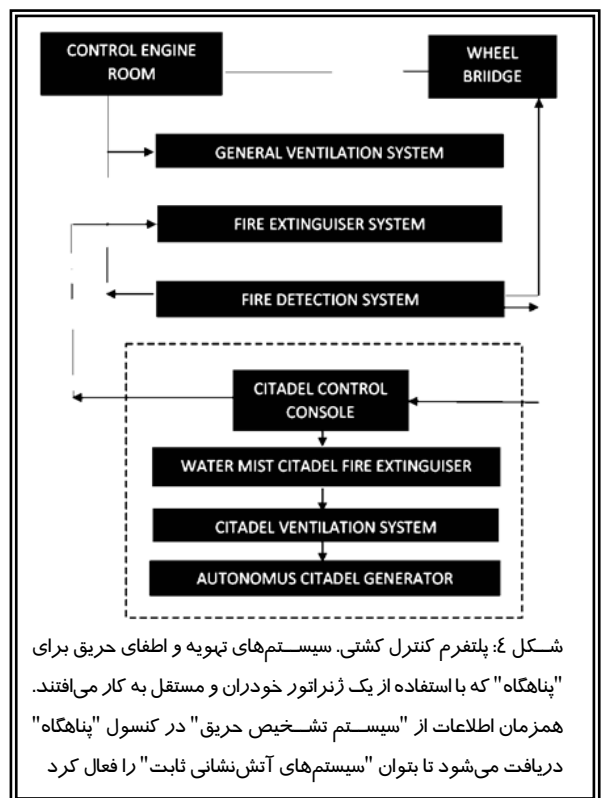
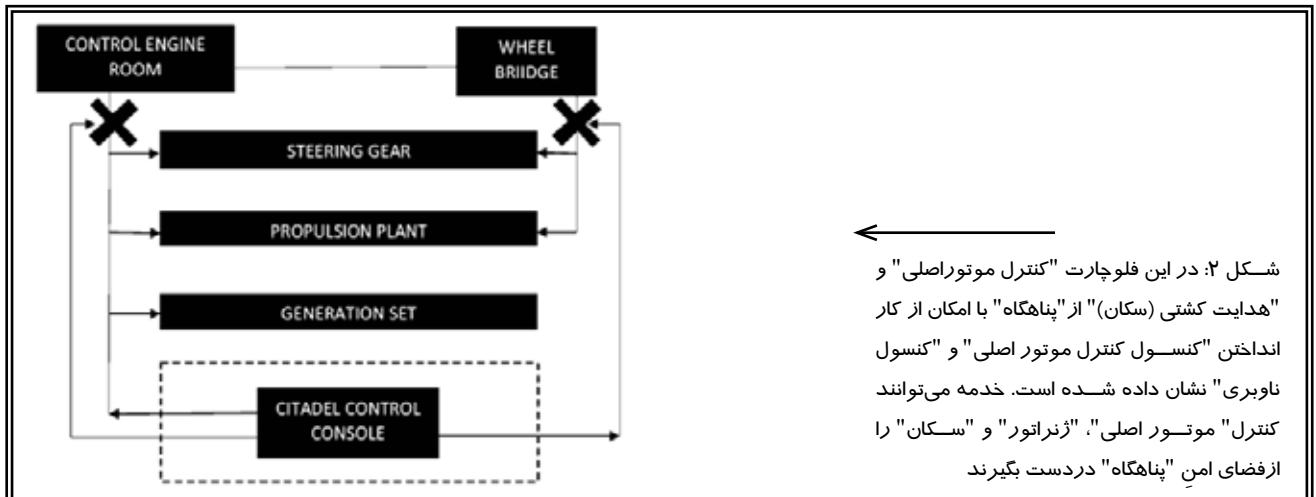
وجود تجهیزات و سیستم‌های کنترل از راه دور در "پناهگاه" باعث بروز مشکل در به دست آوردن کنترل کشتی توسط دزدان دریایی خواهد شد. وسیله مفید دیگر نصب سیستم قفل از راه دور برای درها و دریچه‌هایی است که دسترسی به تجهیزات هدایت و ناوبری را فراهم می‌کند. این تجهیزات تا حد ممکن از "پناهگاه" قابل کنترل خواهند بود. تجهیزات ضروری شامل سکان، موتور اصلی، ژنراتور از "پناهگاه"

جدول ۶: مقاومت دیوارها و درهای "پناهگاه"
با حفاظت بالستیک و مقاومت در برابر انفجار
(*معادل یک تفنگ AK۴۷)

Citadel

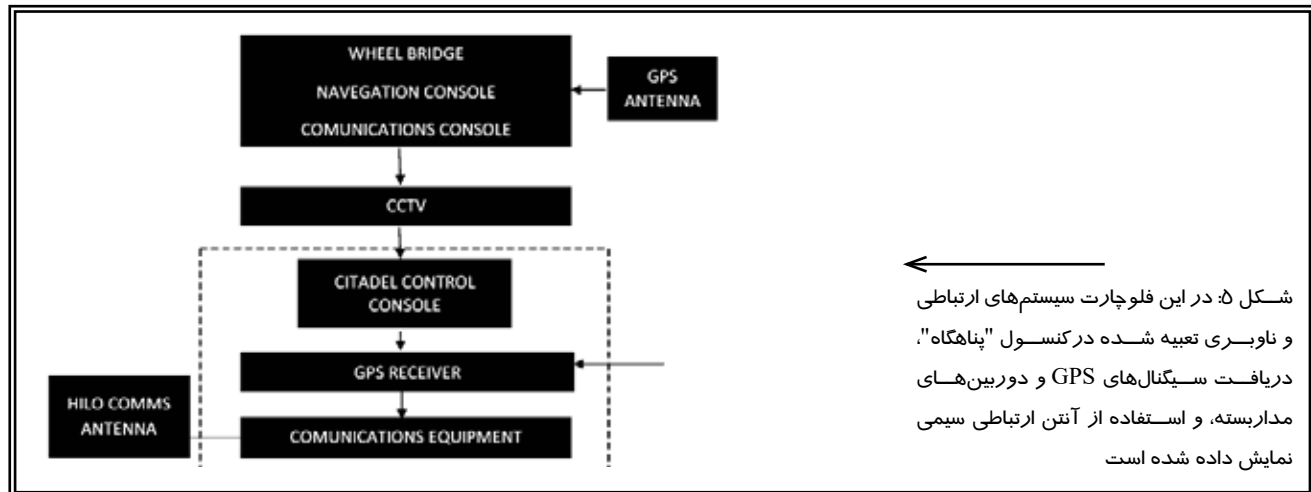
Ballistic Resistance		Blast Resistance			
Bulkhead and decks					
Opaque zone	Glazing	Opaque zone	Glazing		
Ballistic resistance classification EN 1522 (1998)	Securing glazing resistance EN 1603 (2000)	Standards EN 13123/124-1 (2001) Related to windows, doors and enclosures. Specification on and classification of tests performed with shock tube	Standards EN 13123/124-2 (2004) Relating to windows, doors and enclosures. Specification on and classification of outdoor tests		
Ballistic Resistance		Blast Resistance			
Doors and frames					
Impacts Calibre 7.62 x 51 a 10 m.					
Opaque zone	Glazing	Opaque zone	Glazing		
FB6 or FB7 *	BR6 or BR7	EXR4 (S/NS) or EXR5 (S/NS)	EPR3 (S/NS) or EPR4 (S/NS)		

جدول ۶: مقاومت دیوارها و درهای "پناهگاه"
با حفاظت بالستیک و مقاومت در برابر انفجار
(*معادل یک تفنگ AK۴۷)



Volume	10 renovations/hour
Discharge	mechanical
Extraction	mechanical
Design temperature	18 – 26.7 °C
Relative humidity	55%
Minimum renewal for recirculation	8.5 – 17 m ³ /hour-crewmember

جدول ۷: محاسبه تهویه مورد نیاز در شرایط محاصره



Category	NATO [22]		ILO [22]	Recommendation for citadel
	Toilets	Urinals	Toilets	Toilets
Officers	8-15 persons per toilet	15-30 persons per urinal	8	10 persons per chemical toilet
Intermediate staff	10-15	20-30		
Sailors	13-15	20-30		

جدول ۸: نسبت تعداد خدمه به تعداد توالت‌ها

راحتی قابل دسترس بوده، در عین حال غیرقابل شناسایی توسط دزدان دریایی باشند. سیستم باید بتواند هر شش دقیقه هوای اتاق را تازه و خنک کرده و دوباره به گردش در آید. این عامل ممکن است راهی برای مقابله با هر تلاشی باشد که توسط مهاجمان برای وارد کردن دود از طریق ورودی اصلی هوا صورت می‌پذیرد. در این روش هوا دوباره به گردش در آمده، طوری که کمترین هوا از بیرون که از ورودی متفاوتی می‌آید دریافت می‌شود. فلوچارت (شکل ۳) نمودار این فرآیند را نشان می‌دهد. مشخصات فنی آن در (جدول ۷) و در فلوچارت (شکل ۴) نشان داده شده است.

- تجهیزات ارتباطی

داشتن ارتباط با واحدهای نظامی که در نجات کشتی و افرادش مشارکت خواهند داشت، حیاتی است. این واحدها باید به طور کلی از وضعیت خدمه و کشتی مطلع شوند و تأیید کنند که همه اعضای آن به شکلی خوب و یکجا در "پناهگاه" محفوظ‌اند. در صورت عدم دریافت این اطلاعات، تیم نجات از انجام کار امتناع خواهد کرد. برای آمادگی در برابر آسیب احتمالی سیستم‌های رادیویی توسط دزدان دریایی، ICS سیستم ارتباطی رادیویی مستقل، با یک آنتن جداگانه را توصیه می‌کند. این تجهیزات باید حداقل سه روز با تکیه بر سیستم برق خودران "پناهگاه" (شکل ۵)، به صورت مستقل کار کنند.

- تلویزیون مدار بسته (CCTV)

یک مدار تلویزیونی روی برد نصب می‌شود. در مطلوب‌ترین حالت، زیر نظر گرفتن دوربین‌های "پناهگاه" امکان‌پذیر خواهد بود. بنابراین،

قابل کنترل‌اند. خدمه نیز قادر به خاموش کردن دوربین‌ها از کنسول پل فرماندهی هستند. (شکل ۲) مدلی برای کنترل این سیستم‌ها از "پناهگاه" را نشان می‌دهد. دریافت اطلاعات و کنترل "سیستم تشخیص حریق" و همچنین کنترل "سیستم تهویه و تبرید" از آنجا نیز مطلوب خواهد بود.

- سیستم تولید برق خودران

داشتن تهویه و ابزار مهار آتش برای بقای خدمه داخل "پناهگاه" بسیار مهم است. تجهیزات ارتباطی نیز باید درست کار کنند. محاسبه میزان تولید برق، توان ژنراتور و تعیین مشخصه‌های دیگر ژنراتور خودران محصور را نیز باید در نظر داشت.

مناسب‌ترین ژنراتور از لحاظ اطمینان و سازگاری با محیط، ژنراتورهای استارت برقی و باتری است. اگر ژنراتور از کار بیفتد، این باتری روشنایی اضطراری را تغذیه می‌کند. اگر روز در بیرون قرار گرفته و سیستم خنک کردن موتور با هوا خواهد بود.

- تهویه

گاهی دزدان دریایی از روش‌های مختلفی برای وادار کردن خدمه به ترک "پناهگاه" استفاده می‌کنند. یکی از آنها روشن کردن آتش در بیرون است تا دود از طریق دریچه‌های هواکش وارد "پناهگاه" شود. بنابراین دریچه‌ها نقطه ضعف اصلی داخل "پناهگاه" هستند.

برای جلوگیری از ورود دود به "پناهگاه"، سیستم تهویه جداگانه‌ای لازم است که از سیستم‌های تهویه عمومی و برق کشتی مستقل باشد. به‌تفاوت ورودی هوا از دو نقطه قابل انتخاب و با فاصله کافی از هم امکان‌پذیر باشد. هر دو دهانه مشبک ورودی و خروجی بیرونی باید به

LOCATION AND DESIGN OF THE CITADEL - RECOMMENDATIONS		
LOCATION	Deck	Separation at the sides
	Intermediate	> 2 metres
LENGTH OF TIME IN CONFINEMENT	48 hours	
SURFACE	3 m ² per member of the crew	
SPECIFIC ELEMENTS		
Doors / hatches and bulkheads / decks (citadel, wheelhouse, engine room, servo place, locker for cutting tools)	Ballistic protection: EN1522 (1998) / EN1603(2000) [24], [25]	
Firefighting system	- Water mist - 1 / 2 water extinguishers	
EQUIPMENT		
Remote control system of the platform	-Steering -Propulsion -Power generation -Navigation - CCTV	
Power generator	- Battery start-up - Air -cooled	
Communications equipment	- Discrete wire antenna	
Ventilation system	- Inlet and exhaust - Two separate points of admission - Discrete and inaccessible exterior grilles -> 8.5 m3 per hour and member of the crew - Renewal every 6 min. - Recycling and renovation for short periods of time	
Food, water and first aid kit	- For 3 days	
Chemical toilets	- 1 toilet per every 10 members of the crew	

جدول ۹: این جدول موقعیت مکانی، ابعاد، مدت زمان اقامت و تجهیزات موجود در "پناهگاه" و موارد خاص را توصیه می‌کند.

نتیجه گیری:

هدف اصلی "پناهگاه"، جلوگیری از گروگانگیری دزدان دریایی است. به قطع "پناهگاه" یک اقدام محافظتی مؤثر است که به ایمنی کشتی کمک می‌کند؛ به ویژه زمانی که خدمه به سایر اقدامات حفاظتی مانند نیروهای نظامی به عنوان تیم‌های نجات مرتبط باشند. بین سال‌های ۲۰۱۰ تا ۲۰۱۴ میزان شکست طرح "پناهگاه" ۵/۵ درصد یا ۷ مورد از ۱۲۸ مورد گزارش شده است. در طراحی "پناهگاه"، عوامل مختلفی مانند موقعیت مکانی، اندازه حفاظت بالستیک و وجود سیستم‌های مستقل و خاص مانند "سیستم‌های خودران" از جنبه‌های مهم طراحی "پناهگاه" به حساب می‌آیند. این موارد به طور مستقیم بر امنیت و یکپارچگی "پناهگاه" و مقاومت خدمه در برابر حمله مسلحانه تأثیر دارند. در بین این موارد سیستم‌ها و تجهیزات تولید برق برجسته‌ترند؛ چراکه این تجهیزات امکان تغذیه ابزار مورد نیاز برای ارتباط با مقامات نظامی مسئول عملیات نجات را فراهم می‌کنند؛ همچنین باعث راه‌اندازی سیستم تهویه و تبرید هستند. این سیستم حیاتی (تهویه و تبرید) باید بتواند از شبکه برق گسسته و غیرقابل دسترس هم تغذیه کند. در عین حال امکان چرخش مجدد هوا (re-circulating) برای دوره‌های کوتاه‌مدت را داشته باشد.

منبع: www.researchgate.net

مترجم: علی‌اکبر نودوست

این سیستم به خدمه محصور در "پناهگاه" اجازه می‌دهد از تحرکات مهاجمان مطلع شوند و واحدهای نظامی را از شرایط مزاحمانی که در کشتی هستند، آگاه کنند.

- تجهیزات عمومی: غذا و آب، کمک‌های اولیه، مسکن و اسناد/مدارک غذا و منابع آب باید منعکس‌کننده تعداد خدمه باشد و برای اقامت حداکثر دو روز کافی باشد. همچنین باید فضای مورد نیاز برای جمع‌آوری زباله‌های تولید شده و همچنین (Chemical Toilet) توالت‌های شیمیایی را محاسبه کرد. در اینجا تعداد خدمه باید در نظر گرفته شود که معمولاً با نسبت یک توالت برای هر ده نفر محاسبه می‌شود (جدول ۸). یک جعبه محکم از کمک‌های اولیه استاندارد که الزامات را برآورده می‌سازد باید در نظر گرفته شود و داخل جعبه باید وسایل لازم برای درمان اولیه زخم یا سوختگی ناشی از گلوله موجود باشد. ضروری است که کیت حاوی داروهای خاص نظیر انسولین یا تسکین آلرژی باشد که معمولاً برخی خدمه بدان نیاز دارند. در مورد مدارک، "پناهگاه" باید دارای فهرستی از خدمه باشد تا حضورشان تأیید شود. به همراه آن همچنین باید "لیستی به‌روز" از افراد مجاز و در دسترس وجود داشته باشد. "پناهگاه" باید تا حد امکان راحت و شامل کیسه خواب، فرش یا تشک و چراغ قوه باشد و از اشغال نابجای فضای آنجا پرهیز شود.

قطعه‌نامه‌های کمیته ایمنی دریانوردی (MSC)



for the Safety of Life at Sea, 1974, (chapter xv)

• قطعه‌نامه MSC.521(106)

- اصلاحات فصل xv کنوانسیون بین‌المللی نجات جان اشخاص در دریا (۱۹۷۴)

• Resolution.MSC.522(106) – Amendments to the Protocol of 1978 relating to the Amendments to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974

• قطعه‌نامه MSC.522(106) - اصلاحات پروتکل ۱۹۷۸ مربوط به

کنوانسیون‌های SOLAS و SAR در زمینه مناقشات مسلحانه

• Resolution MSC.520(106) – Amendments to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 (chapter ii-2)

• قطعه‌نامه MSC.520(106) - اصلاحات فصل ii-2 کنوانسیون بین‌المللی نجات جان اشخاص در دریا (۱۹۷۴)

• Resolution.MSC.521(106) – Amendments to the International Convention

کمیته ایمنی دریانوردی سازمان بین‌المللی دریانوردی در اجلاس ۱۰۶ خود که از ۲ تا ۱۱ نوامبر ۲۰۲۲ در مقر آن سازمان برگزار شد، قطعه‌نامه‌های ذیل را به تصویب رساند:

• Resolution MSC.519(106) – Member States' obligations in connection with search and rescue services under the SOLAS and SAR conventions in the context of armed conflicts

• قطعه‌نامه MSC.519(106) - تعهدات کشورهای عضو در ارتباط با خدمات جستجو و نجات در قالب



اصلاحات کنوانسیون بین‌المللی نجات
جان اشخاص در دریا (۱۹۷۴)

•Resolution.MSC.263(84)/
rev.1 – Performance
standards and functional
requirements for the long-
range identification and
tracking of ships

•قطعنامه - MSC.263(84)
استانداردهای اجرا و الزامات عملی برای
شناسایی و ردیابی دوربرد کشتی‌ها

•Resolution.MSC.529(106)
– Statement of recognition
of maritime mobile satellite
services provided by CTTIC
through BDMSS

•قطعنامه - MSC.529(106)
اعلامیه به رسمیت شناختن خدمات
ماهواره‌ای متحرک دریایی ارائه شده
توسط CTTIC از طریق BDMSS

•Resolution.MSC.530(106)
– Performance standards for
electronic chart display and
information systems (ECDIS)
•قطعنامه - MSC.530(106)
استانداردهای اجرا برای سیستم‌های
اطلاعات و نمایشگر نقشه الکترونیک
(ECDIS)

•Resolution.MSC.523(106)
– Amendments to the
international code for the
construction and equipment
of ships carrying liquefied
gases in bulk (IGC code)

•قطعنامه - MSC.523(106)
اصلاحات آیین‌نامه بین‌المللی ساخت
و تجهیزات کشتی‌های حامل گازهای
مایع به صورت فله (IGC Code)

•Resolution.MSC.524(106)

Chemicals in Bulk (IBC Code)
•قطعنامه - MSC.526(106)
اصلاحات آیین‌نامه بین‌المللی ساخت
و تجهیزات کشتی‌های حامل مواد
شیمیایی خطرناک به صورت فله
(IBC Code)

•Resolution.MSC.527(106)
– International Code of
Safety for Ships Carrying
Industrial Personnel (IP
Code)

•قطعنامه - MSC.527(106)
آیین‌نامه بین‌المللی ایمنی کشتی‌های
حامل کارکنان صنعتی (IP Code)

•Resolution.MSC.528(106)
– Recommended cooperation
to ensure the safety of life at
sea, the rescue of persons in
distress at sea and the safe
disembarkation of survivors
•قطعنامه - MSC.528(106)
همکاری توصیه شده جهت حصول
اطمینان از ایمنی جان اشخاص در دریا،
نجات افراد مضطر در دریا و پیاده کردن
ایمن نجات‌یافتگان

منبع: IMO website
مترجم: ژاله صداقتی منور

– Amendments to the
International Code of Safety
for Ships using Gases or
Other Low-Flashpoint Fuels
(IGF code)

•قطعنامه - MSC.524(106)
اصلاحات آیین‌نامه بین‌المللی ایمنی
کشتی‌هایی که از گازها یا سایر
سوخت‌های با احتراق پایین استفاده
می‌کنند (IGF Code)

•Resolution.MSC.525(106)
– Amendments to the
International Code on the
Enhanced Programme of
Inspections During Surveys
of Bulk Carriers and Oil
Tankers, 2011 (2011 ESP
Code)

•قطعنامه - MSC.525(106)
اصلاحات آیین‌نامه بین‌المللی
برنامه پیشرفته بررسی‌ها در طول
بازرسی فله‌برها و نفتکش‌ها
(2011 ESP Code)

•Resolution.MSC.526(106)
– Amendments to the
International Code for the
Construction and Equipment
of Ships Carrying Dangerous

دریاهای ایران؛ گلوگاه مهم اقتصاد جهان



قرارگیری ایران در موقعیت جغرافیایی مناسب از ویژگی‌های ممتازی است که مزایای ترانزیتی هوایی، زمینی و دریایی فراوانی را به دنبال دارد. چه بسا با گسترش شبکه حمل‌ونقلی به غیر از افزایش درآمدهای ارزی، ارتقای جایگاه استراتژیک ایران را هم شاهد خواهیم بود.

تیرماه امسال بود که معاون اول رئیس‌جمهور در جلسه کارگروه ترانزیت، ظرفیت‌های این بخش از اقتصاد کشور را تشریح کرد. به گفته وی ظرفیت ترانزیتی کشور در سال بالغ بر ۲۰ میلیارد دلار درآمدزایی می‌کند، همچنین این بخش توانایی اشتغال‌زایی یک میلیونی را دارد، عددی قابل توجه که نشان از موقعیت

جغرافیایی ویژه ایران دارد. گفتنی است که وجود مسیرهای زمینی، هوایی، دریایی و احیای کریدورهای ترانزیتی کشور، وضعیتی قابل توجه را در موقعیت اقتصادی کشور موجب شده است.

در میان این شبکه‌های حمل‌ونقلی، اهمیت دریا و سهمی که در اقتصاد کشورها دارد، از موضوعات انکارناپذیری است که سهم صنایع دریایی و فعالیت‌های مرتبط با این بخش را بیش از پیش روشن می‌کند، به خصوص برای کشورهای صاحب دریایی چون ایران که می‌توانند از این طریق، منافع بسزایی را نصیب خود کنند.

ضمن آنکه قرارگیری ایران در بین کشورهای حاشیه خزر و آب‌های آزاد جهان، باعث شده است تا به عنوان یکی از شاهراه‌های به صرفه ترانزیتی در میان

کشورهای آسیای میانه و دریاهای آزاد جهان مطرح باشد. موضوع قابل تأمل دیگر آنکه اغلب کشورهای اطراف ایران، امکان دسترسی مستقیم به سواحل را ندارند و نزدیک‌ترین و راحت‌ترین مسیر انتقال کالا برای بهره‌گیری از سواحل دریای خزر و خلیج فارس، ایران است.

بنابراین لازم است با توجه به ظرفیت‌های موجود، به گسترش زیرساخت‌های ترانزیت و پذیرا بودن کشورهای فاقد دریا توجه شود. چه بسا طبق برآوردهای انجام گرفته از سوی برخی سازمان‌های بین‌المللی ناوگان بزرگ حمل‌ونقل دریایی ایران، این بخش عمده‌ترین اهرم فشار در مقابل موانع و محدودیت‌هایی بوده که در عصر تحریم‌ها بر ما وارد آمده است. البته توسعه آن توجهی بیشتر و اقداماتی نظیر

نوسازی ناوگان حمل و نقل دریایی، ورود فناوری‌های جدید به عرصه کشتیرانی و کشتی‌سازی و نوسازی ناوگان حمل و نقل دریایی را می‌طلبد.

به موقعیت ممتاز دریایی ایران توجه بیشتری شود

قرارگیری ایران در چهارراه ترانزیت جهانی، موقعیت کاملاً متمایزی را برای آن فراهم آورده که می‌تواند با تلاش و توجهی بیشتر به قدرتی جهانی در زمینه ترانزیت دریایی تبدیل شود. زمانی این جایگاه قابل توجه‌تر می‌شود که از موقعیت ژئواستراتژیکی ایران در شمال تنگه هرمز و خلیج فارس به دلیل اهمیت زیاد در مبادله بین‌المللی انرژی، سخن گفته می‌شود. درواقع عبور روزانه حدود ۱۷ میلیون بشکه نفت خام از تنگه هرمز به سمت اروپای غربی، شرق دور و ایالات متحده تأییدکننده جایگاه ترانزیت دریایی ایران در دوران تحریم است.

همچنین ۸۸ درصد نفت خام صادراتی عربستان سعودی، ۹۰ درصد نفت سبک و سنگین ایران، ۹۸ درصد نفت عراق، ۹۹ درصد نفت امارات متحده عربی و صددرصد نفت کشورهای کویت و قطر به صورت دریایی از خلیج فارس راهی مقاصد خود می‌شود که این میزان معادل ۹۰ درصد صادرات نفت بزرگ‌ترین کشورهای تولیدکننده نفت در منطقه خاورمیانه است.

به این ترتیب با هرگونه اختلالی در تنگه هرمز که یکی از مسیرهای ترانزیتی ایران است، نه تنها بازار جهانی با کمبود ۲۰ میلیون بشکه‌ای نفت مواجه می‌شود بلکه به سقوط اقتصاد جهانی و توقف کامل تجارت‌های بین‌المللی این حوزه منتهی خواهد شد.

واضح است که وجود خلیج فارس در جنوب ایران، موجب شده است کشورهای عمده تولیدکننده نفت جهان در یک محل قرار گیرند، منطقه‌ای که گلوگاه انرژی جهان محسوب می‌شود و ایران سهمی بزرگ را در

این منطقه دارد.

همچنین در شمال ایران نیز دریای خزر قرار گرفته که پل ارتباطی میان کشورهای ایران، روسیه، قزاقستان، ترکمنستان و آذربایجان است و نقش مهمی را در تجارت میان این کشورها ایفا می‌کند. پنج کشور به همراه ۲۰ استان یا ایالت و افزون بر ۷۰ شهر در اطراف این دریا وجود دارد که با جمعیتی حدود ۱۷ میلیون نفر آن را احاطه کرده‌اند. بدون شک افزایش رونق تجارت در خزر برای ایران در راستای دور زدن تحریم‌ها و دستیابی به منابع اقتصادی غنی امری ضروری به نظر می‌آید.

با این اوصاف ایران به راحتی با ۱۵ کشور جهان از طریق مرزهای آبی و خاکی ارتباط دارد، ضمن آنکه مانند یک پل ارتباطی میان این کشورها با دیگر مناطق جهان قرار دارد که هر کدام جمعیت فراوان و منابع بزرگی از درآمدزایی را در خود جای داده‌اند، اما وقتی می‌توان به درستی از این پتانسیل بزرگ استفاده کرد که توجهی بیشتر به نقش دریا در توسعه اقتصادی کشور شود. اگرچه اخیراً بر سهم دریا در توسعه اقتصادی تأکید فراوان می‌شود و یکی از سیاست‌های دولت جهت توسعه روابط تجاری با کشورهای دیگر، سیستم حمل و نقل دریایی است، اما هنوز هم به نظر می‌رسد تا رسیدن به موقعیت مطلوب در این بخش فاصله فراوانی وجود دارد.

راه‌های ارتباطی با دنیا را تسهیل کنیم

قاسم علی جباری، عضو مجمع فعالان اقتصادی درباره اهمیت دریا در تجارت با دیگر کشورها اظهار می‌کند: "کشور ما برای ارتباطات تجاری با دیگر مناطق دو مشکل عمده دارد که عبارت از نداشتن پرواز و نداشتن خطوط دریایی برای ارتباط با بسیاری از مناطق است؛ به عنوان مثال برای ارتباط با آفریقا به دلیل فقدان موارد مذکور، هیچ اقدامی نمی‌توان انجام داد،

به طوری که با نبود شرایط لازم، اقتصاد یک قاره را از دست داده‌ایم."

وی اضافه می‌کند: "بازرگانان ایرانی برای تجارت با کشورهای آفریقایی مشکلات فراوانی دارند و این گونه ارتباطاتشان بسیار کند پیش می‌رود، این در حالی است که با شمال آفریقا اشتراک‌های تاریخی بسیاری داریم ولی قادر به دادوستد با کشورهای چون مصر، مراکش و الجزایر با وجود دارا بودن بهترین مراکز اقتصادی در آن‌ها نیستیم."

رئیس سابق کمیسیون حمایت از سرمایه‌گذاری، تأمین مالی و توسعه روابط خارجی اتاق بازرگانی اصفهان گفت: "با غرب آفریقا هم به دلیل دسترسی نداشتن به امکاناتی چون شرایط حمل و نقلی، ارتباطی نداریم. در زمانه‌ای که به دلایل تحریم‌ها امکان مبادله غیرنفتی با کشورهایی چون آمریکا و اروپا وجود ندارد، باید از بازارهای دیگری مانند کشورهای آفریقایی استفاده کنیم، اما به قدری موانع وجود دارد که این فرصت‌ها را از دست می‌دهیم."

به گفته جباری، اکنون در شرایطی قرار داریم که ضرورت دارد تا از این ویژگی ممتاز ایران بهره‌مند شویم. برای این مهم، بخش خصوصی باید به میدان بیاید. لازم است موانع رفع شود تا بتوان راه‌های ارتباطی بیشتری را با کشورها و بازارهای هدف دنیا به وجود آورد.

وی تأکید می‌کند: "ایران، کشوری است که صاحب ۱۰ درصد از منابع کل جهان و یک صدم بهترین خاک دنیا است؛ اما یک درصد از اقتصاد جهانی را هم به دست نیاورده است."

این عضو مجمع فعالان اقتصادی خاطرنشان می‌کند: "دلیل آن است که درهای زیادی را به روی خود بسته‌ایم و لازم است انحصار برداشته شود، به بخش خصوصی قدرت داده شود تا بتوان ارتباطات جهانی را از طریق پتانسیل‌های بزرگی چون دریا و کشتیرانی توسعه بخشید."

منبع: تین نیوز

اقتصاد دریا و ضرورت هماهنگی مدیریتی

اقتصاد دریا موضوعی است که شکوفایی آن به مدیریت واحد دولت نیاز دارد. اهتمام و پیگیری پروژه‌های ناتمام و بهره‌گیری از ظرفیت‌های متنوع این حوزه، روند تحقق اهداف چشم‌انداز اقتصادی کشور را تسریع می‌کند.

امروزه دریا سهم بزرگی از اقتصاد را به خود اختصاص داده است. نزدیک به ۴۰ درصد جمعیت جهان در سواحل زندگی می‌کنند و بنا بر آمارها سهمی به ارزش هزار و ۵۰۰ میلیارد دلار در اقتصاد جهان دارند و پیش‌بینی شده است که این سهم در ۲۰ سال آینده با افزایش دو برابری به سه هزار میلیارد دلار برسد.

استفاده از دریاها و اقیانوس‌ها باتوجه به ذخایر و منابع عظیمی که دارند، نقشی حیاتی و مؤثر در پایداری اقتصادی ایفا می‌کنند. کشورهای آبی سهم و بهره بیشتری از این اقتصاد دارند.

ایران نزدیک به ۶ هزار کیلومتر ساحل دارد؛ به رغم این ظرفیت عظیم، دریا و ساحل حلقه‌ای مفقوده در اقتصاد و توسعه کشور بوده است. هرچند که در طول یک دهه اخیر در اسناد بالادستی و سیاست‌گذاری‌های اقتصادی کلیدواژه اقتصاد دریا بسیار تکرار شده، اما سهم آن در توسعه و اقتصاد کشور بسیار ناچیز بوده است. معاون برنامه‌ریزی، توسعه مدیریت و منابع سازمان بنادر و دریانوردی در این زمینه گفت: "سهم اقتصاد دریا در تولید ناخالص ملی نزدیک به دو درصد است. به نوعی حکمرانی بخش دریایی با کاستی‌ها و نواقصی مواجه است."

بنا بر مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی، اقتصاد دریامحور که از آن به «اقتصاد آبی» نام می‌برند «راهبردی اساسی، توسعه‌ای و کنش‌گرا و تحول‌آفرین است»، هرچند در طول سال‌های گذشته از عملیاتی شدن اهداف مورد انتظار توسعه‌ای در

بخش اقتصاد دریا غفلت شده بود، این روزها بهره‌گیری و توجه به ظرفیت عظیم اقتصاد آبی از حاشیه به متن آمده است.

در سند تحول دولت سیزدهم اهمیت بهره‌گیری از اقتصاد دریا، یک ظرفیت مورد توجه است و پیش‌تر نیز در برنامه‌های توسعه و سیاست‌های کلی برنامه ششم ابلاغی مقام معظم رهبری، بر این موضوع تأکید شده بود. توسعه اقتصاد دریامحور در ۱۴ بخش افزایش تولید ناخالص داخلی را به دنبال دارد. گردشگری ساحلی و دریایی، بنادر و حمل‌ونقل دریایی، نفت و گاز، شیلات، بیوتکنولوژی، کشتی‌سازی و تعمیرات، ترانزیت، انرژی‌های تجدیدپذیر، صنایع دریایی و فراساحل، صادرات و واردات، منابع غذایی جدید، کشاورزی و استحصال آب دریا و منابع زیرسطحی و منابع معدنی دریایی ظرفیت‌ها و قابلیت‌های دریا در حوزه اقتصادی هستند که فقط تعداد محدودی از آنها از جمله حمل‌ونقل و ترانزیت، شیلات، کشتی‌سازی، بهره‌برداری از نفت و گاز و تا اندازه‌ای گردشگری در اقتصاد کشور مورد توجه بوده است.

شهرهای ساحلی فرصتی برای توسعه اقتصادی

ایجاد شهرهای ساحلی و انتقال جمعیت به سواحل، ایجاد بازارها و اشتغال‌زایی از جمله مواردی است که نقش زیادی در رونق اقتصاد آبی دارد. در ایران بنادر و شهربندرها ظرفیتی چشمگیر برای توسعه صنایع، گردشگری، جذب جمعیت، اشتغال‌زایی و در نهایت رونق اقتصادی به شمار می‌روند، اما سواحل اغلب جمعیت کمی را در خود جای داده‌اند و فقط تعدادی از آنها از جمله کیش، قشم و چابهار پویا و به لحاظ اقتصادی فعال هستند و دیگر شهرها و بنادر تا حدودی توسعه نیافته مانده‌اند. بی‌توجهی به ظرفیت شهرهای ساحلی و

بندرگاه‌ها در شرایطی است که سواحل ایران به لحاظ اقتصادی و راهبردی اهمیتی خاص دارند و برخی همانند چابهار که از فهرست تحریم‌ها آزاد بوده‌اند، نقشی مهم و کلیدی در اقتصاد کشور داشته است.

در بخشی از سند الگوی اسلامی ایرانی پیشرفت بر بسترسازی برای پراکندگی متعادل جمعیت و توازن منطقه‌ای بر پایه توانمندی‌های سرزمینی و اصول آمایش با تخصیص امکانات و تشویق و آسان‌سازی سرمایه‌گذاری و شکوفاسازی مناطق کمتر برخوردار با اولویت نواحی مرزی به ویژه سواحل و جزایر جنوبی تأکید شده است.

ایجاد و توسعه شهرهای ساحلی به منظور استقرار صنایع، جذب جمعیت و اشتغال‌زایی اکنون مورد توجه دولت قرار گرفته است. معاون اول رئیس جمهور در این زمینه گفت: "بهترین و آبادترین شهرها در دنیا معمولاً در کنار دریا هستند و دولت طراحی و ایجاد ۳۰ شهر را در کنار دریا در دستور کار خود دارد. با ظرفیت‌های گسترده‌ای که در بخش‌های مختلف کشور وجود دارد اگر راه برای مردم باز و مقررات دست‌وپاگیر برداشته شود، تحولات مثبتی در کشور حاصل می‌شود." معاون برنامه‌ریزی، توسعه مدیریت و منابع سازمان بنادر و دریانوردی با بیان اینکه همه فعالیت‌های اقتصادی اعم از استقرار صنایع و جمعیت در حوزه ساحلی را با ۶۰ کیلومتر عمقی که در پسرکرانه وارد می‌شود می‌توان به نام اقتصاد ساحلی تعریف کرد گفت: "بیش از ۸۰ درصد جمعیت کشورها در کنار آب است، اما در ایران اینگونه نیست. از استقرار صنایع بزرگ تا شهرهای پرجمعیت و کلان‌شهرها همه تمایل به مرکز دارند و شهر پرجمعیتی در کنار ساحل وجود ندارد."

خلأ مدیریت واحد در حوزه اقتصاد دریا

اقتصاد دریا حوزه‌ای گسترده و دارای

است، گفت ۴۳ پروژه عمرانی، تجهیزاتی و سرمایه‌گذاری با اعتباری بیش از یک هزار و ۶۲۴ میلیارد ریال در هفته دولت در بنادر شمال و جنوب کشور به بهره‌برداری رسیده است. بنا بر آمارهای منتشرشده از سوی سازمان بنادر و دریانوردی کشور میزان عملیات تخلیه و بارگیری بنادر تجاری کشور در چهارماهه سال جاری ۵۱ میلیون تن بوده که در مقایسه با مدت مشابه سال گذشته (۴۹ میلیون تن) چهار درصد افزایش داشته است. همچنین میزان عملیات کانتینری بنادر در چهارماهه اول سال ۱۴۰۱ به میزان ۷۸۷ هزار TEU بوده که در مقایسه با مدت مشابه سال گذشته (۷۰۳ هزار TEU) ۱۲ درصد افزایش داشته است. گزارش عملکرد آماری از وضعیت جابه‌جایی مسافر در همین دوره نیز نشان می‌دهد که تعداد مسافر ورودی و خروجی از بنادر در این مدت ۴/۹ میلیون نفر بوده که در مقایسه با مدت مشابه سال گذشته (۲/۷ میلیون نفر) ۸۱ درصد افزایش داشته است. بر اساس گزارش سازمان ملل متحد ۳۰ درصد از مناطق مسکونی واقع شده در سواحل را دولت‌هایی کوچک و در حال توسعه اداره می‌کنند و به یک کشور بزرگ تعلق ندارند. تولید کالا و خدمات مبتنی بر اقتصاد دریایی این ظرفیت را دارد که سهم بیشتری از تولید ناخالص داخلی کشورها را به خود اختصاص دهد و جمعیت بیشتری را نیز پذیرا باشد. ایران سه ساحل مهم راهبردی و اقتصادی در شمال و جنوب کشور دارد؛ دریای خزر در شمال، مسیری برای اتصال به اروپای جنوبی و شمالی است و خلیج فارس و سواحل مکران موقعیت‌های ویژه‌ای هستند که ایران را به اقیانوس هند و دریای عمان پیوند داده‌اند. بهره‌گیری از این ظرفیت‌ها، اتمام پروژه‌های ناتمام و تسریع در پروژه‌های در حال اجرا و توجه به تنوع موجود در سواحل ایران می‌تواند با هماهنگی و مدیریت واحد بخش‌های مختلف دولت، اقتصاد آبی کشور را به جایگاه ترسیم شده در سند چشم‌انداز و اهداف موردنظر در برنامه‌های توسعه برساند.

منبع: مارین نیوز



ارتباط با همسایگان و موضوع ترانزیت کالا بیشتر توجه شود.

پیگیری اتمام و اجرای پروژه‌های ناتمام و توسعه‌ای

اهداف و جایگاه پیش‌بینی شده در اقتصاد دریا برای کشور هنوز محقق نشده، اما در سال‌های اخیر اقتصاد دریا در کانون توجه قرار گرفته است و با ادامه روند کنونی و جهش عملیاتی برای تحقق سیاست‌ها در این حوزه می‌توان به شکوفایی اقتصاد دریایی و اراده برای عمل به جای شعار در کشور امیدوار بود. علی‌اکبر صفایی، مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی کشور گفت: "اجرای راهبرد توسعه دریامحور در کشور باید از سطح شعار خارج شود؛ در یک سال گذشته و از زمان شروع به کار دولت سیزدهم توجه جدی به تسهیل تجارت با کشورهای همسایه در شمال و جنوب، ارتقای شاخص‌های بهره‌وری در حمل‌ونقل دریایی، تشکیل هیئت اندیشه‌ورز و تدوین برنامه حوزه دریا با مشارکت نخبگان و فعالان حوزه حمل‌ونقل دریایی در اولویت برنامه‌های سازمان بنادر بوده است." به گفته وی ارتقای تجهیزات فنی و خدمات دریایی و بندری، ایجاد زیرساخت برای توسعه فعالیت‌های دریایی و بندری در سواحل مکران و تکمیل و بهره‌برداری هرچه سریع‌تر از پروژه‌های نیمه‌تمام از دیگر اولویت‌های سازمان بنادر و دریانوردی در یک سال گذشته بوده است. وی با اعلام اینکه بیش از ۳۰۰ پروژه توسعه‌ای و زیربنایی در این سازمان در دست اجرا

ظرفیت‌های متنوع است و این ویژگی گاه به یک چالش و ضعف برای بهره‌گیری از فرصت‌های موجود تبدیل می‌شود. به گفته معاون برنامه‌ریزی، توسعه مدیریت و منابع سازمان بنادر و دریانوردی همه فعالیت‌های اقتصادی که در دریا و ساحل انجام می‌شود تحت یک واحد متمرکز هدایت و راهبری نمی‌شود. تفکیکی که در وزارتخانه‌ها متعدد وجود دارد و موضوعات متعدد دریایی باعث شده است که ظرفیت‌ها بارور نشود. اصغر سلیمی، عضو کمیسیون اقتصادی مجلس شورای اسلامی در این زمینه گفت: "سیاست واحدی در حوزه تصمیم‌گیری در اقتصاد دریا وجود ندارد. مقام معظم رهبری سال‌ها است که موضوع توجه و توسعه سواحل مکران را مطرح کرده‌اند، اما در این حوزه پیشرفت چندانی حاصل نشده است." وی افزود: "بسیاری از کشورهای که در منطقه خلیج فارس و دریای عمان حضور دارند اسکله‌های خود را برای تخلیه و بارگیری فعال کردند؛ در حالی که ایران ظرفیت‌های خوبی در این حوزه دارد، اما فعال نشده‌اند. نماینده مردم شیراز در مجلس شورای اسلامی ادامه داد: "سواحل ایران این ظرفیت را دارند با توجه به کریدور شمال-جنوب و شرق به غرب به شکوفایی و رونق اقتصادی منتهی شوند، اما به دلیل نبود زیرساخت برای پهلوگیری کشتی‌های بزرگ آماده نشده است." سلیمی با بیان اینکه باید از ظرفیت دریایی کشور در شمال و جنوب و شرق استفاده شود گفت: "ایران چندان بهره‌ای از این ظرفیت‌ها نداشته و در حوزه دریایی ضعیف عمل کرده است. باید به این بخش به ویژه نوسازی ناوگان دریایی،

اقتصاد دریایی ایران به روایت آمار

جمعیت دریانوردان ایرانی

براساس اطلاعات مرکز آمار ایران، در سال ۱۳۹۹، تعداد کارکنان شناورهای فعال ایران ۱۰۲ هزار و ۳۹۴ نفر بوده است و به طور میانگین در هر شناور ۵ نفر مشغول به کار بوده‌اند. با این حساب، فقط ۴۴٪ درصد از جمعیت ۲۳/۳ میلیون نفری شاغلان ایران در سال ۱۳۹۹ روی شناورها فعال بوده و مستقیماً از اقتصاد دریا ارتزاق کرده‌اند. طبق آمار، از این تعداد شاغل در شناورها، ۸۲ درصد مزد و حقوق‌بگیر بوده‌اند و ۱۸ درصد شاغل بدون مزد و حقوق (مالک، کارکن خانوادگی و ...) بوده‌اند.

حساب و کتاب شناورها

در سال ۱۳۹۹ ارزش ستانده‌های شناورها، ۲۰ میلیارد و ۵۵۰ میلیون تومان بوده که از این رقم، ۷۲/۴ درصد دریافتی بابت ماهیگیری، ۲۳/۳ درصد دریافتی بابت کرایه حمل بار، ۱/۹ درصد دریافتی بابت کرایه جابه‌جایی مسافر و خدمات تفریحی و ۲/۴ درصد مربوط به سایر ستانده‌ها بوده است. بر این اساس متوسط ارزش ستانده‌های هر یک از شناورهای کشور در این بازه زمانی حدود یک میلیارد و ۲۴۰ میلیون تومان برآورد می‌شود. بررسی‌ها نشان می‌دهد از مجموع این ستانده‌ها، ارزش مصارف واسطه‌ای شناورها، معادل ۴/۹ میلیارد تومان بوده که از این رقم، ۲۴/۶ درصد پرداختی بابت سوخت مصرفی شناورها، ۱۲/۳ درصد پرداختی بابت هزینه‌های آبدارخانه، پذیرایی و تشریفات، ۱۰/۷ درصد پرداختی به تعمیرکاران، ۱۰/۱ درصد پرداختی بابت روغن‌موتور و انواع فیلتر، ۷/۵ درصد پرداختی بابت دریافت مجوز، ۶/۲ درصد پرداختی بابت طناب و تور ماهیگیری، ۵/۸ درصد پرداختی بابت انبارداری، پارکینگ، تخلیه و بارگیری، ۳/۴ درصد پرداختی بابت بیمه‌های تجاری و ۱۹/۴ درصد مربوط به سایر مصارف واسطه بوده است. بر این اساس به طور متوسط ارزش مصارف واسطه هر یک از شناورهای کشور در سال ۱۳۹۹ بالغ بر ۲۴۵ میلیون تومان بوده است. در این میان، بر پایه اطلاعات حاصل از اجرای طرح مرکز آمار در دوره مورد بررسی، ارزش افزوده شناورها، در مجموع ۱۵ میلیارد و ۶۳۲ میلیون تومان بوده که طبق آن، متوسط ارزش افزوده هر یک از شناورها به ۷۷۹ میلیون تومان می‌رسد. همچنین هزینه جبران خدمات کارکنان شناورها بالغ بر ۴ میلیارد و ۴۵۰ میلیون تومان بوده که نشان می‌دهد، پرداختی ماهانه به هر شاغل مزد و حقوق‌بگیر در این شناورها به طور متوسط ۴ میلیون و ۴۲۰ هزار تومان بوده است.

آخرین آمارهای رسمی از وضعیت شناورهای دریایی ایران از فعالیت ۲۰ هزار و ۶۱۰ شناور در کل کشور حکایت دارد. این شناورها ۱۰۲ هزار نفر شاغل را تحت پوشش قرار داده‌اند و فعالیت بخش عمده آنها در حوزه ماهیگیری است.

اقتصاد دریایی در ایران به دلایل متعدد از جمله بی‌توجهی به آمایش سرزمینی و تمرکز صنایع در مرکز، مطابق با ظرفیت‌های موجود، توسعه پیدا نکرده است؛ در حالی که ایران با دارا بودن یک هزار و ۸۰۰ کیلومتر مرز دریایی در جنوب و بهره‌مندی از ۵ هزار و ۸۰۰ کیلومتر نوار ساحلی در شمال، جنوب و جزایر، ظرفیت بسیار شگرفی در توسعه اقتصاد دریاپایه و فعالیت‌های مرتبط با آن اعم از شیلات، گردشگری و حمل‌ونقل دریایی دارد. آخرین اطلاعات مرکز آمار ایران از وضعیت شناورهای کشور نشان می‌دهد در سال ۱۳۹۹ میانگین ارزش افزوده هر یک از شناورهای کشور حدود ۷۷۹ میلیون تومان و متوسط پرداختی ماهانه به هریک از شاغلان مزد و حقوق‌بگیر این شناورها حدود ۴ میلیون و ۴۲۰ هزار تومان بوده است.

ایران چند شناور دارد؟

آمارهای مربوط به سال ۱۳۹۹ نشان می‌دهد در ایران ۲۰ هزار و ۶۱۰ فروند شناور فعالیت می‌کنند که از این تعداد فعالیت اصلی ۶۹/۹ درصد شناورها، ماهیگیری است و ۲۱/۵ درصد از آنها نیز در حوزه باربری فعالیت می‌کنند. از میان شناورهای باقیمانده، ۷/۲ درصد مشغول ارائه خدمات تفریحی هستند، یک درصد خدمات مسافربری ارائه می‌کنند و فعالیت ۴٪ درصد از آنها نیز خدماتی و پشتیبانی از سایر شناورهاست. آنگونه که از همین آمارها نیز مشخص است، خدمات تفریحی و مسافربری در اقتصاد دریایی ایران به شدت منقبض است و ظرفیت قابل توجهی برای شکوفا کردن این حوزه وجود دارد.



منبع: روزنامه همشهری

نقش قابلیت‌های دریا در توسعه اقتصادی ظرفیت طای آب‌ی مورد توجه کشورهای ساحلی

۲۵ درصد مساحت کشور را به خود اختصاص می‌دهند، تنها دربرگیرنده حدود ۱۰ درصد جمعیت کشور هستند. با پیگیری سیاست‌های توسعه‌ای در مناطق ساحلی علاوه بر این که در راستای رشد متوازن گام برداشته خواهد شد، از ظرفیت مغفول این نواحی استفاده خواهد شد. البته باید توجه داشت که قبل از راه‌اندازی پروژه‌های مختلف که به مهاجرپذیر شدن این نواحی منجر شود، ضروری است زیرساخت‌های مناسب جهت سکونت و تأمین رفاه ساکنین تعبیه گردد تا مشکلات جدید ایجاد نشود.

توسعه بنادر یکی از شروط بهره‌برداری از دریا

اقتصاد آبی به توسعه سواحل گره خورده است. از آنجا که ۷۰ درصد کالاهای دنیا از لحاظ ارزش از طریق دریاها جابه‌جا می‌شوند، استفاده از ظرفیت‌های حمل‌ونقل دریایی حائز اهمیت است. در سواحل تجاری موفق دنیا بنداری مناسب برای پهلوگیری انواع کشتی‌ها و شناورها طراحی و ساخته شده‌اند. از ویژگی‌های بنادر موفق این است که خارج از محدوده شهر بندرها بوده و دارای ظرفیت‌های بالای دریایی از جمله عمق آب‌خور بالای ۱۵ متر برای کشتی‌ها باشند. همچنین دسترسی مناسب به شبکه حمل‌ونقل ریلی و جاده‌ای از دیگر شاخصه‌های بنادر موفق است. سیاست‌های کلی برنامه ششم توسعه در بندها ۲۱ و ۲۳ به اقتصاد دریا اشاره کرده است. همچنین توسعه و تقویت مناطق آزاد که برخی از آن‌ها در نواحی ساحلی قرار گرفته‌اند، امری است که مورد تأکید قوانین مختلف قرار گرفته است. در سند تحول مردمی دولت سیزدهم نیز اهمیت اقتصاد دریامحور مورد توجه است. از دیگر قابلیت‌های این مناطق می‌توان به ظرفیت گردشگری، آبی پروری، شیلات، ساخت شناورهای اقیانوس‌گردی و قایق، تعمیر شناورهای مختلف، تولید انرژی و ارائه خدمات تفریحی اشاره کرد.

منبع: خبرگزاری دانشجو



حالی که به سلامت آن زیست‌بوم آسیبی وارد نشود؛ بنابراین اقتصاد دریا را نمی‌توان تنها به گردشگری و توسعه صنایع شیلات محدود کرد. اقتصاد دریا طیف گسترده‌ای از مباحث مثل حمل‌ونقل دریایی، ساخت کشتی و قایق و تعمیر آن‌ها، صنایع تفریحی، تولید انرژی تجدیدپذیر، آبی‌پروری، زیست‌شناسی دریایی و معدن‌کاری را شامل می‌شود.

اقتصاد دریامحور از اروپا تا ویتنام و چین

در حال حاضر حجم قابل توجهی از اقتصاد کشورهایی که به دریا دسترسی دارند را اقتصاد آبی تأمین می‌کند. به عنوان مثال این بخش ۱/۵ درصد از تولید ناخالص داخلی، ۴/۵ میلیون شغل و ۲/۳ درصد از کل اشتغال اتحادیه اروپا را به خود اختصاص داده است. مناطق ساحلی و نزدیک به دریا در ویتنام حدود نیمی از تولید ناخالص داخلی ویتنام را به خود اختصاص داده‌اند، همچنین ۹ درصد تولید ناخالص داخلی چین نیز مربوط به اقتصاد دریا در چین می‌باشد. به دلیل ظرفیت بالای این مناطق می‌توان انتظار داشت توسعه زیرساخت‌های رشد اقتصادی در این نواحی منجر به رشد جمعیت ساکنین این مناطق شود. در حال حاضر هفت استان ساحلی ما که حدود

طی سال‌های اخیر کشورهایی که دسترسی به آب‌های بین‌المللی دارند، تلاش کرده‌اند با اتکا به ظرفیت‌های عظیم نهفته در این مناطق در مسیر رشد و توسعه اقتصادی گام بردارند. ایران نیز با توجه به دسترسی به این منبع عظیم ثروت، یعنی دریا، و استفاده از قابلیت‌های آن در زمینه گردشگری، تجارت، ساخت شناور، شیلات و انرژی می‌تواند زمینه توسعه این مناطق را فراهم آورد. در رقابت رشد و توسعه اقتصادی هر کشوری سعی می‌کند با اتکا به مزیت‌های منحصر به خودگویی رقابت را از دیگر کشورها بریابد. برخی کشورها بر حوزه صنعت، برخی کشورها بر صادرات منابع و برخی کشورها بر ارائه خدمات تمرکز می‌کنند. در این بین برخی کشورها که دسترسی به اقیانوس داشته‌اند سعی کرده‌اند تا در مناطق نزدیک به دریا نظام اقتصادی خاصی با محوریت دریا طراحی کنند تا شاهد توسعه آن مناطق باشند.

اقتصاد آبی از حمل‌ونقل دریایی تا تولید انرژی تجدیدپذیر

اقتصاد آبی (Blue Economy) بر همین بخش از اقتصاد دلالت دارد. بانک جهانی اقتصاد آبی را این گونه تعریف می‌کند «استفاده پایدار از منابع اقیانوس‌ها در جهت تقویت رشد اقتصادی و بهبود معیشت و اشتغال ساکنین آن نواحی در

پنگئوس (Pangeos) بزرگ‌ترین شهر شناور جهان



تصاویری از کشتی تفریحی غول‌پیکر ۶/۸ میلیارد پوندی که به اندازه یک شهر کوچک است رونمایی شده که در صورت ساخت به بزرگ‌ترین سازه شناور جهان تبدیل می‌شود.

به گزارش مانا، این کشتی تفریحی عظیم که «پنگئوس» (Pangeos) نامیده می‌شود به شکل یک لاک‌پشت طراحی شده که ۵۵۰ متر طول دارد و در عریض‌ترین نقطه خود ۶۱۰ متر خواهد بود و قابلیت جای دادن ۶۰ هزار مهمان را در خود دارد که عملاً آن را به یک شهر شناور تبدیل می‌کند.

به گفته طراحان شرکت ایتالیایی لازارینی (Lazarini)، این کشتی شامل چندین هتل، مرکز خرید، پارک و همچنین بنادر کشتی و هواپیما خواهد بود. آنها امیدوارند که این طرح بلندپروازانه پس از یک پروژه تأمین مالی جمعی مرتبط با NFT به واقعیت تبدیل شود. بنا به گزارش‌ها، ساخت چنین کشتی عظیمی حداقل هشت سال طول می‌کشد. طراحان بر این عقیده‌اند که برای به انجام رساندن این پروژه می‌بایست یک کارخانه کشتی‌سازی به طور خاص به همین منظور راه‌اندازی شود. آنها می‌گویند: «یک کشتی غول‌پیکر

اسب بخار قدرت است و از منابع انرژی مختلف داخل خود نیرو می‌گیرد. طراحان همچنین ادعا می‌کنند که پنگئوس می‌تواند از بال‌های خود برای سفری بدون مصرف سوخت استفاده کند و از این طریق به ابرسازه‌ای دوستدار محیط زیست تبدیل شود. علاوه بر این، قسمت پشت‌بام آن با پنل‌های خورشیدی پوشانده شده است که بخشی از انرژی پاک لازم برای تأمین انرژی آن را فراهم می‌کند. لازارینی می‌گوید در حال راه‌اندازی یک طرح سرمایه‌گذاری جمعی برای فروش فضاهای مجازی در این سازه آبی است. مهمانان می‌توانند در مکان‌های مختلف، از اقامتگاه، آپارتمان و خانه گرفته تا ویلاهای فوق‌العاده و کاخ‌های سلطنتی اقامت کنند. این شرکت می‌گوید: «فضاهای مجازی این کشتی را می‌توان تحت یک مجموعه NFT خریداری کرد و کاربران می‌توانند با اعتبار خود به مایملک مجازی‌شان دسترسی داشته باشند.» در صورت ساخت کشتی در واقعیت نیز از اعتبارات مشابه به عنوان سپرده ملک استفاده می‌شود. لازارینی اضافه می‌کند: «این ابرکشتی نام خود را از پانگه آ (پانژه آ) گرفته است؛ ابرقاره عظیم دوران پیشاتاریخ که در اواخر دوره پالئوژوئیک و اوایل مزوزوئیک وجود داشت.

به یک کشتی‌سازی غول‌پیکر نیاز دارد. طرح اولیه یک کشتی با اندازه مشابه شامل به سرانجام رساندن زیرساخت کشتی‌سازی ویژه‌ای است که در هنگام راه‌اندازی، موج لازم برای شناور کردن کشتی عظیم را به وجود آورد.» به عقیده آنها، زیرساخت فرض شده این کشتی‌سازی با عرض ۶۵۰ متر و طول ۶۰۰ متر، دسترسی مستقیم به دریا را فراهم می‌کند. بدنه عظیم این کشتی با ۳۰ متر آبخور از ۹ سینه مختلف تشکیل و به چندین بلوک تقسیم شده است و برای حرکت کردن از ۹ موتور ابرسانا با دمای بالا (HTS) استفاده می‌کند که هر موتور تماماً برقی قادر به تولید ۱۶ هزار و ۸۰۰



بهره‌گیری از فناوری‌های جدید برای جمع‌آوری منابع غذایی کف دریا



Ava Ocean راه‌های جدیدی را برای برداشت منابع غذایی دریایی از بستر دریا، به روشی ملایم و در عین حال پیشگام ممکن می‌سازد.

به گزارش گروه بین‌الملل مانا به نقل از نشریه دریایی مری‌تایم؛ کشتی Arctic Pearl متشکل از فناوری جدیدی است که می‌تواند شروع یک روش کاملاً جدید برای صید از کف دریا باشد. بر اساس گزارش نشریه مری‌تایم این کشتی فراساحل اولین و تنها آرامی صدف نرم‌تن را از کف دریا جمع‌آوری می‌کند؛ این کشتی اکنون به سمت دریای بارنتس در سواحل شمالی نروژ خواهد رفت تا یک خوراک کمیاب از نوعی صدف دریایی را جمع‌آوری کند. این کشتی کوچک بیش از ۳۰ سال است که اجازه برداشت از ذخایر غنی حلزون دریایی در آب‌های نروژ را یافته است. ماشین برداشت نصب شده روی کشتی

کاملاً جدید است و نمی‌توان آن را با سایر وسایل صید مورد استفاده امروز مقایسه کرد؛ ماشین برداشت حاضر را می‌توان به عنوان ماشین صدف‌چین توصیف کرد که از طریق یک سیستم پمپ آب انتخابی، به آرامی و بدون تماس منابع غذایی را از بستر دریا جمع‌آوری می‌کند. این ماشین صدف‌ها را در یک سبد برداشت قرار می‌دهد که روی بستر دریا شناور می‌شوند، جایی که صیدهای جانبی و صدف‌های کوچک‌تر قبل از بلند شدن از سطح جدا می‌شوند.

ملایم‌ترین قایق صید در دنیا

بر اساس گزارش رسیده از نشریه دریایی مری‌تایم، فناوری ویژه‌ای که توسط شرکت Ava Ocean و SINTEF توسعه یافته است، مقامات نروژی را بر آن داشته که طی یک دوره آزمایشی پنج‌ساله برای گونه خاصی از صدف دریایی آن را مورد آزمایش قرار دهند. در این دوره، شرکت Ava Ocean به دنبال

آن است که به دنیا ثابت کند که می‌توان از بسیاری از منابع غذایی موجود در بستر دریا، بدون آسیب رساندن به اکوسیستم‌های آسیب‌پذیر دریا، هرچه بیشتر بهره‌برداری کرد. امروزه هیچ جایگزین واقعی برای لایروبی که هم‌اکنون رایج‌ترین روش صید موجودات اعماق دریا است، وجود ندارد. لایروبی کف، یک روش صید است که در نروژ و چندین کشور دیگر بسیار مخرب و ممنوع است. Øytstein Tvedt مدیرعامل شرکت Ava Ocean یادآور شد: "هدف این است که بتوانیم با همکاری مؤسسه تحقیقات دریایی مستندسازی کنیم ما ابزاری داریم که نه تنها می‌تواند منابع غذایی دریایی را به طور مؤثر از بستر دریا جمع‌آوری کند، بلکه به اکوسیستمی که در آن زندگی می‌کنند یا به جذب صدف‌های جدید در طول زمان آسیب نمی‌رساند." وی همچنین خاطر نشان ساخت: "پس از آن می‌توان یک صید پایدار درازمدت را از منظر زیست‌محیطی و اقتصادی توسعه داد."

رونمایی از کشتی خودران مجهز به هوش مصنوعی

بندر پارک کنند. در ازای آن این شرکت یک سیستم کمکی در اسکله را توسعه داد که به ملوان سطح خاصی از کنترل را هنگام پهلوگیری قایق می‌داد. پهلوگیری یکی از استرس‌زاترین لحظه‌ها در قایقرانی است. او گفت که به طور کلی، ایده آن‌ها بهبود ایمنی، آسایش، آرامش و در نهایت فراهم کردن امکان قایقرانی برای افراد بیشتر است. نمونه اولیه این قایق توسط شرکت آمریکایی Brunswick بهترین مسیر را برای ورود به بندر، جلوگیری از برخورد و یافتن مکان‌های موجود برای لنگر انداختن قایق بدون دخالت انسان ارائه می‌دهد. یکی دیگر از برنامه‌های نرم‌افزاری ارائه شده توسط هوش مصنوعی آویکوس شرکت هیوندا (Hyundai's Avikus)، می‌تواند لذت حضور در دریا را به حداکثر برساند. یکی از تنظیم‌های این برنامه تضمین می‌کند که قایق در موقعیتی ایده‌آل برای آفتاب گرفتن قرار می‌گیرد یا بهترین نقطه و زمان را برای تماشای غروب خورشید پیدا می‌کند. قایقرانی خودران برای دریانوردی تجاری، در مرحله آزمایشی قرار دارد. در نروژ، یک کشتی باری الکتریکی خودران از سال گذشته کود را از کارخانه به بندر منتقل می‌کند و هدف آن کاهش ترافیک کامیون‌ها است. در ژاپن نیز یک کشتی خودکار از سال گذشته بین دو جزیره در حال فعالیت بوده است، البته در حال حاضر یک خدمه در کشتی حضور دارد. جان کراس از دانشگاه مموریال در کانادا می‌گوید که سفر با هدایت رایانه‌ای امکان انجام حمل‌ونقل بسیار مطمئن‌تری را فراهم می‌کند. بنا بر اعلام تک‌اکسپلور، استفاده از قایق خودران در آب‌های بین‌المللی همچنان ممنوع است و پیش‌بینی نمی‌شود که تا پیش از سال ۲۰۲۸ میلادی مقررات جدیدی وضع شود.



در نمایشگاه فناوری CES، از نسل جدید کشتی بدون ملوان رونمایی شد که می‌تواند با کمک هوش مصنوعی به سمت بندر حرکت کند. به گزارش مانا، در نمایشگاه فناوری CES در لاس‌وگاس، سازندگان قایق تمرکز زیادی بر فناوری‌ها و هوش مصنوعی دارند که هم برای قایقرانان تفریحی و هم برای ملوانان کارکشته رفتن به دریا را آسان‌تر می‌کنند. یوهان ایندن رئیس تجارت دریایی شرکت سوئدی ولوو پنتا می‌گوید: "هنگامی که روی آب قرار دارید، باد، جریان آب و گاهی امواج وجود دارند و قایق در جای خود باقی نمی‌ماند. برای بیش از ۱۰ سال، قایق‌های این شرکت به دریانوردان کمک می‌کردند تا با استفاده از یک اهرمک ساده کشتی را در موقعیت خود نگه دارند یا آن را به سمت راست یا چپ حرکت دهند." به گفته ایندن، ولوو پنتا در سال ۲۰۱۸ از نمونه اولیه‌ای رونمایی کرد که به ملوانان امکان پهلو گرفتن خودکار را می‌داد، اما مشتریان حاضر نبودند کشتی‌های خود را تنها با فشار یک دکمه در

شرکت کشتیرانی MOL استارلینک ماسک را در کشتی‌های خود آزمایش می‌کند

ارتباطات کشتی با ساحل از طریق روش‌های فناوریانه مختلف است که می‌تواند زندگی دریانوردان را به وسیله ارتباطات پرسرعت به طرز چشمگیری بهبود بخشد. شرکت حمل‌ونقل دریایی ژاپنی MOL؛ اثر بخشی و عملکرد این فناوری جدید ارتباطی فراساحلی را تأیید کرده و به موازات آن فرآیندهای کاری را توسعه می‌دهد.



شرکت حمل‌ونقل دریایی ژاپن MOL (Mitsui O.S.K. Lines) قصد دارد استفاده از سرویس ارتباط ماهواره‌ای Starlink را که توسط شرکت فناوری‌های اکتشاف فضایی ایلان ماسک (SpaceX) ارائه می‌شود، در کشتی‌های مورد استفاده خود آزمایش کند. به گزارش گروه بین‌الملل مانا به نقل از رسانه‌های ژاپن؛ شرکت حمل‌ونقل دریایی MOL یادداشت تفاهمی را با متخصصین اتصال دریایی Marlink امضاء کرده است و از اواخر سال ۲۰۲۲ ارائه خدمات Starlink را به سرمایه‌گذاران و شرکت‌های دریایی آغاز کرده است. ماهواره‌های استارلینک در مدار پایین زمین (LEO) و با تأخیر بسیار کمتر نسبت به ماهواره‌های سنتی هستند و ارتباطات با ظرفیت بالاتر را ممکن می‌سازند. MOL اکنون راهکارهای اتصالات هیبریدی را بر روی کشتی‌های منتخب خود گسترش داده است و Starlink LEO را با سرویس Sealink GEO VSAT Marlink و پلتفرم دیجیتال آن یکپارچه می‌سازد. هدف از استفاده از سرویس ارتباط ماهواره‌ای Starlink؛ افزایش ایمنی عملیاتی برای

اوراق کشتی‌ها قادر به حل مشکل ظرفیت مازاد بازار حمل و نقل کانتینری نیست

با کاهش تقاضای جهانی حمل و نقل پس از یک افزایش دو ساله، عدم تعادل عرضه و تقاضا در بخش حمل و نقل کانتینری به شدت بالا رفته و ناوگان کانتینری جهانی با مشکل مازاد ظرفیت مواجه است. بر اساس پیش بینی تحلیلگران اوراق کشتی هم نمی‌تواند مشکل کانتینر مازاد را حل کند.

به گزارش گروه بین‌الملل مانا، مؤسسه آلفالاینر با انتشار گزارشی به نقل از تحلیلگران این مؤسسه پیش‌بینی کرد احتمال دارد اوراق کشتی‌های قدیمی بتواند به کمک بازار کانتینری بشتابد، اما این دیدگاه نیز اطمینان‌بخش نیست مگر اینکه اوراق کشتی‌ها در سائیز کوچک‌تر صورت گیرد، زیرا کشتی‌های سائیز بزرگ میانگین سنی پایینی دارند. آلفالاینر در این تحلیل هشدار می‌دهد ظرفیت‌های جدیدی که در سال‌های ۲۰۲۳ و ۲۰۲۴ در بخش کانتینری ایجاد خواهد شد اوراق کشتی‌ها را در سن ۲۵ و ۲۰ سالگی الزامی خواهد کرد، زیرا اوراق کشتی مسیر اصلی برای کاهش عرضه و خطرات مازاد ظرفیت است. از دید تحلیلگران آلفالاینر مشخص نیست که چقدر از ناوگان کانتینری جهانی باید به طور مؤثر از بین برود، اما آنان اعتقاد دارند کشتی‌های قابل اوراق در سائیزهای کوچک‌تر بیشتر وجود دارند تا کشتی‌هایی با ظرفیت بزرگ؛ زیرا کشتی‌هایی که با ظرفیت ۱۲ هزار تا ۲۴ هزار TEU هستند استعداد اوراق شدن را ندارند و جالب اینجاست که کشتی‌های سفارش داده شده جدید با تناژهایی در همین ظرفیت هستند.

بر اساس این دیدگاه قانون IMO نیز به منظور کاهش شاخص شدت کربن می‌تواند بر روی خروج برخی از کشتی‌ها از ناوگان کانتینری کمک کند و آن را سرعت بخشد. برخی تحلیلگران آلفالاینر می‌گویند اوراق کشتی بهترین راه برای کاهش عرضه و کم کردن خطرات مازاد ظرفیت خواهد بود، اما باید دید با توجه به میانگین سنی کمتر از ۱۴ سال در سائیزهای بزرگ چه میزان از ناوگان کانتینری را می‌توان از رده خارج کرد. بر اساس داده‌های آلفالاینر ناوگان جهانی کشتی‌های کانتینری سلولی با ۵ هزار و ۶۲۷ کشتی و ظرفیت ۲۵ میلیون TEU است و میانگین سنی ۱۳/۵ سال را دارند. بدین ترتیب میانگین قدیمی‌ترین کشتی‌های کوچک بین ۵۰۰ تا ۹۹۹ TEU ظرفیت میانگین سنی بین ۱۷ تا ۲۰ سال و بالاتر را دارند که تعداد آن‌ها ۲۳۹ کشتی است. در سائیزهای ۵ هزار و ۳۰۰ تا ۷ هزار و ۴۹۹ TEU نیز میانگین سنی بین ۱۶ تا ۲۰ سال و بالاتر را ۱۱۵ کشتی تشکیل می‌دهد. در این میان تجزیه و تحلیل کارشناسان نشان می‌دهد میانگین سن ناوگان جهانی کانتینر کمتر از آستانه

کانتینرهای تاشوی هوشمند تحولی نوین در حمل و نقل کانتینری



کانتینرهای تاشو که می‌توان هنگام خالی بودن آنها، چهار کانتینر را در یک کانتینر جمع کرد به زودی در صنعت حمل و نقل کانتینری تحول نوینی را ایجاد می‌کند.

به گزارش گروه بین‌الملل مانا به نقل از سایت container-news: با همکاری شرکت استرالیایی Spectainer و شرکت Nexxiot کانتینرهایی با برند COLLAPSECON وارد بازار کانتینری شده که ضمن هوشمند بودن می‌تواند چهار کانتینر خالی را طوری جمع کند که فضای یک کانتینر را اشغال کند؛ ضمن اینکه قابل ردگیری نیز هستند. این کانتینرها هزینه‌های عملیاتی را بین ۲۰ تا ۴۰ درصد، هزینه‌های حمل کانتینرهای خالی را تا ۷۵ درصد، میزان انرژی را بین ۲۰ تا ۳۰ درصد و انتشار گازهای گلخانه‌ای را تا ۱۷ درصد کاهش می‌دهد. نیکلاس پرس مدیرعامل Spectainer در این زمینه می‌گوید: "ایده ساخت کانتینرهای COLLAPSECON از زمانی مطرح شد که تعداد زیادی کانتینرهای خالی در انبارها و کشتی‌ها فضای زیادی اشغال می‌کردند؛ به همین جهت از آن جایی که کانتینر ستون فقرات حمل و نقل جهانی است تیم‌های متخصص سعی کردند کانتینر جمع‌شونده را که در زمان خالی بودن فضای کمتری اشغال می‌کند، ابداع کنند. جمع شدن این کانتینرها دو دقیقه زمان می‌برد و دارای سیستم قابل ردیابی است." وی افزود: "این کار از انباشت کانتینرهای خالی جلوگیری کرده و برنامه‌ریزی را برای کشتی‌ها منظم می‌کند، به گونه‌ای که مشخص می‌شود اولاً چه میزان کانتینر خالی در مراکز ذخیره کانتینرها و چه میزان کانتینر پر و یا خالی در کشتی بارگیری شده است؛ از سوی دیگر از هزینه‌های انبارداری کاملاً می‌کاهد." به گفته وی با توجه به اینکه حدود ۴۲ میلیون جعبه کانتینر در جهان وجود دارد، مسئله کانتینرهای خالی سالانه بیش از ۳۴ میلیارد دلار برای صنعت کشتیرانی هزینه دارد. در این ارتباط تا شدن و جمع شدن کانتینرهای خالی که برای پر شدن کالا به مقصد ارسال می‌شود فضای زیادی را در کشتی اشغال می‌کند؛ اما تجمیع چهار کانتینر در یک کانتینر می‌تواند صرفه‌جویی زیادی در هزینه‌ها داشته باشد و به کاهش هزینه و کاهش اثرات زیست محیطی کمک کند. وی یادآور شد: "در یک کشتی که ظرفیت حمل یک هزار کانتینر پر را دارد، برای بارگیری یک کانتینر اگر ۱۰۰ دلار در نظر بگیریم، برای بارگیری چهار کانتینر ۴۰۰ دلار باید پرداخت شود؛ در حالی که با چهار کانتینر خالی که در یک کانتینر جا می‌شود می‌توان همان ۱۰۰ دلار را پرداخت کرد."

آخرین آمار کشتی‌های فعال ناوگان کانتینری جهان



در حال حاضر ۵ هزار و ۶۷۱ فروند کشتی کانتینری با ظرفیت ۲۵ میلیون و ۸۵۱ هزار و ۳۷۷ TEU و میانگین سنی ۱۳/۵ سال در آب‌های بین‌المللی جهان تردد می‌کنند. به گزارش گروه بین‌الملل مانا، مؤسسه آلفالاینر آخرین آمار تعداد کشتی‌های فعال ناوگان کانتینری جهان را با میانگین سنی و ظرفیت منتشر کرد. بر این اساس در حال حاضر تعداد ۴۷ فروند کشتی ۲۲ هزار TEU با ظرفیت کلی یک میلیون و ۱۱۴ هزار و ۴۱۰ TEU با میانگین سنی ۲/۶ سال فعال می‌باشند. بر این اساس تعداد ۲ هزار و ۳۷۰ کشتی با ظرفیت صفر تا یک هزار و ۹۹۹ TEU فعال هستند. بر اساس آمارهای منتشر شده در حال حاضر تعداد ۲۷۳ فروند کشتی ۶ هزار تا ۷ هزار و ۹۹۹ TEU با ظرفیت کلی یک میلیون و ۸۲۹ هزار و ۹۶۸ TEU و میانگین سنی ۱۶/۴ سال در آب‌های بین‌المللی تردد می‌کنند. از سوی دیگر تعداد ۸۰۳ فروند کشتی ۴ هزار تا ۵ هزار و ۹۹۹ TEU با ظرفیت کلی ۳ میلیون و ۸۲۸ هزار و ۳۸۹ TEU و میانگین سنی ۱۵/۹ سال وجود دارد. همچنین تعداد یک هزار و ۵۱ فروند کشتی بین ۲ هزار تا ۳ هزار و ۹۹۹ TEU با ظرفیت کلی ۲ میلیون و ۹۱۹ هزار و ۳۴۸ TEU و میانگین سنی ۱۴/۵ سال فعالیت می‌کنند. کشتی‌هایی با میانگین سنی ۱۳/۱ سال و ظرفیت ۸ هزار تا ۹ هزار و ۹۹۹ TEU، تعدادشان ۴۶۷ فروند و مجموع ظرفیتشان به ۴ میلیون و ۱۵۷ هزار و ۱۸۹ TEU می‌رسد. بر اساس این جدول که توسط آلفالاینر منتشر شده هرچه ظرفیت کشتی‌ها بالاتر می‌رود از میانگین سنی آن‌ها کاسته می‌شود. در این ارتباط کشتی‌هایی که بین ۲۰ هزار تا ۲۱ هزار و ۹۹۹ TEU ظرفیت دارند تعدادشان ۴۸ فروند با ۹۸۸ هزار و ۱۵۷ TEU از میانگین سنی ۵ سال برخوردارند. کشتی‌هایی که بین ۱۸ هزار تا ۱۹ هزار و ۹۹۹ TEU ظرفیت دارند تعدادشان به ۵۷ کشتی و با ظرفیت یک میلیون و ۸۴ هزار و ۳۲ TEU با میانگین سنی ۷/۶ می‌باشند. ضمناً این نکته را باید یادآوری کرد که هرچه ظرفیت کشتی‌ها پایین‌تر است تعداد آن‌ها بیشتر می‌باشد. در ادامه جدول آماری آلفالاینر نیز آمده است تعداد کشتی‌هایی که سن آن‌ها از ۲۷ تا ۳۰ سال است نیز قابل توجه می‌باشد؛ به گونه‌ای که تعداد کشتی‌هایی که از میانگین سنی یک سال برخوردار بوده و از صفر تا ۲۲ هزار TEU ظرفیت دارند به ۱۴۶ فروند می‌رسد. همچنین تعداد کشتی‌هایی که ۳۰ سال سن دارند و بین صفر تا ۵ هزار ۹۹۹ TEU ظرفیت دارند به ۸۶ فروند می‌رسد. به طور کلی تعداد کشتی‌هایی که سن آن‌ها بین ۲۵ تا ۳۰ سال می‌باشد به ۴۳۴ فروند و ظرفیت آن‌ها بین ۸ هزار تا ۹ هزار و ۹۹۹ می‌رسد. تعداد کشتی‌هایی که میانگین سن آن‌ها از صفر تا ۳ سال می‌باشد و ظرفیت آن‌ها از صفر تا ۲۲ هزار TEU در نوسان است، تعدادشان حدود ۵۹۴ فروند ارزیابی می‌شود.



نرمال است. اپراتورها قبلاً برای کاهش ظرفیت اقداماتی را انجام داده‌اند. برای مثال اوایل ماه اکتبر ۲۰۲۲، ۲۵ کشتی با ظرفیت بیش از ۱۱۰ هزار TEU بی‌کار شده‌اند. به طور کلی در حال حاضر ظرفیت کشتی‌های غیرفعال به علت حضور در یاردهای تعمیراتی و خالی بودن آن‌ها به یک میلیون TEU رسیده است. هم‌اکنون ۴ درصد از ظرفیت کل ناوگان کشتیرانی کانتینری که ۲۶ میلیون TEU ظرفیت دارند را کشتی‌های غیرفعال تشکیل می‌دهد که این رقم برابر با تعداد کشتی‌هایی است که در سال ۲۰۲۲ تحویل می‌شود. در ادامه گزارش آلفالاینر آمده است هر سال حدود ۱/۱ میلیون TEU ظرفیت به ناوگان جهانی کانتینر اضافه می‌شود و در حال حاضر مجموع سفارش‌های کشتی‌های جدید به ۷/۳ میلیون TEU بالغ می‌شود که نشان‌دهنده آن است که ۲۸ درصد از ظرفیت ناوگان کانتینری تا پایان سال ۲۰۲۵ افزایش می‌یابد. بر اساس پیش‌بینی‌های تحلیلگران کشتی‌هایی با ۲/۳ میلیون TEU در سال ۲۰۲۳ و ۲/۸ میلیون TEU وارد بازار خواهند شد. در این ارتباط از آن جایی که جهان به سمت رکود اقتصادی پایداری حرکت می‌کند به همین جهت نمی‌تواند ظرفیت‌های جدید را جذب کند. در ادامه گزارش آلفالاینر تأکید شده است با تقاضای بالا و همچنین افزایش نرخ‌های قراردادهای کانتینری در دو سال گذشته، شرکت‌های کانتینری تمامی ظرفیت کشتی‌ها را به کار گرفته‌اند و در حال حاضر علی‌رغم مشکلات موجود به علت مزاد ظرفیت تمایلی به اوراق کشتی ندارند؛ مگر آنکه انگیزه‌ای وجود داشته باشد. همان‌گونه که پیش از این اشاره شد در این ارتباط درجه‌بندی و رتبه‌بندی کشتی‌ها بر اساس سوخت‌های کم‌کربن می‌تواند انگیزه‌ای برای حذف برخی از کشتی‌های قدیمی‌تر شود. تحلیلگران آلفالاینر معتقدند کشتی‌های کانتینری که سن آن‌ها بالای ۲۵ سال است ظرفیتی معادل ۶۵۵ هزار TEU دارند. طبیعی است که این تعداد کشتی می‌تواند از رده خارج شود؛ چرا که در حال حاضر تعداد کشتی‌های کانتینری بی‌کار به بالاترین حد در دو سال گذشته رسیده است. به هر حال تحلیلگران آلفالاینر در ادامه تأکید کرده‌اند عدم تعادل در حمل‌ونقل کانتینری و مشکل مزاد ظرفیت با اوراق کشتی‌های قدیمی حل نمی‌شود؛ هرچند می‌تواند کمک حال این صنعت برای حل بخشی از مشکلات باشد. در پایان این گزارش آمده است تحلیلگران نتیجه‌گیری کرده‌اند در صورتی که در سال‌های ۲۰۲۳ و ۲۰۲۴ حدود ۲/۵ میلیون TEU کشتی اوراق شود، باز هم برای ایجاد تعادل در بازار حمل‌ونقل کانتینری کافی نیست.



توسعه بندر «سالیانکا» روسیه با سرعت ادامه دارد

کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در واکنش به اظهارات یکی از فعالان بخش خصوصی اعلام کرد: «توسعه بندر سالیانکا روسیه، هم‌راستا با تأکیدات دولت سیزدهم در حوزه رونق بخشی به کریدور شمال-جنوب ادامه دارد».

در منطقه دریای خزر در جهت کانتینریزه شدن بندر سالیانکا نیز اقدامات عملیاتی را انجام داده است؛ از جمله ایجاد یارد مخصوص کانتینر با مساحت قابل توجه که از الزامات یک بندر کانتینری است. کشتیرانی در پاسخ خود با اشاره به اهمیت حمل کالاهای صادراتی کشور از جمله میوه و تره‌بار و دیگر کالاهای فسادپذیر به روسیه که نیازمند کانتینرهای یخچالی و انبار سرد است به طراحی و ساخت کریدور سرد در بندر سالیانکا اشاره کرده و آورده است: «با احداث این کریدور امکان انتقال محصولات سردخانه‌ای از جمله میوه، سبزیجات و... پس از حمل با کشتی از کانتینرهای یخچالی به کامیون‌های یخچالی و انتقال به سراسر روسیه فراهم شده است.»

گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران مسئولیت فعالیت‌های توسعه‌ای خود در بندر سالیانکا را با توجه به اهمیت این بندر در راهبرد فعالیت در کریدور شمال-جنوب برای این گروه بر عهده مدیران مجرب خود قرار داده است و در ادامه به دیگر اهم اقدامات برای توسعه بندر اشاره و تأکید کرده است: «با توجه به تجهیز بندر سالیانکا به امکانات حمل‌ونقل ریلی به عنوان یکی از مزیت‌های مهم آن بندر همه خطوط ریلی بندر به طول ۴ هزار و ۳۰۰ متر تعمیر و نوسازی شده و توسعه یافتند. همچنین ریل‌های جرثقیل‌های پرتابل نیز به همراه لکوموتیوهای موجود در بندر کاملاً تعمیر شدند.» همزمان با این تغییرات طرح توسعه بندر و جانمایی کلی و طراحی مناطق عملیاتی و چینش بار نیز طراحی شده است. با اقداماتی که در جهت بهسازی اسکله‌ها صورت گرفته است تأییدیه کیفی تمام اسکله‌ها از سازمان‌های بازرسی مربوطه کسب شد. بندر سالیانکا امکانات مناسبی برای تخلیه و بارگیری غلات دارد، از این رو افزایش ظرفیت الواتورهای غلات و ساخت انبار ۱۰ هزار تنی غلات در دستور کار قرار گرفته است. با این اوصاف به نظر می‌رسد با انجام تعمیرات ادواری ۷ دستگاه جرثقیل پرتابل موجود در بندر و نصب دستگاه ثابت اسکن بار جهت تسریع روند بازرسی کالا، بندر سالیانکا دوران تازه‌ای را آغاز خواهد کرد که عمدتاً در راستای منافع صادرکنندگان و بازرگانان ایرانی خواهد بود.

به گزارش تین نیوز، گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در واکنش به اظهارات یکی از اعضای انجمن کشتیرانی در رابطه با حضور ایران در بندر سالیانکا روسیه اعلام کرد: «برنامه اجرایی توسعه بندر سالیانکا در کمتر از یک سال پیش آغاز شده و با سرعت در حال انجام است.»

با همکاری دستگاه دیپلماسی کشور و سفیر جمهوری اسلامی ایران در روسیه و طی مراحل اداری و قانونی همزمان با کسب مجوزهای لازم، عملیات توسعه بندر با هدف افزایش سرعت عملیات پسکرانه در راستای افزایش سرعت گردش بار آغاز شد. کشتیرانی با اشاره به تجهیز بندر به ماشین‌آلات مناسب از قبیل لیفتراک‌ها، لودرها و جرثقیل‌های ماشینی، اعلام کرده هدف نهایی از اصلاحات انجام گرفته در بندر سالیانکا افزایش توان ۳۰ درصد صادراتی و ۴۵ درصدی وارداتی این بندر نسبت به مدت زمان مشابه در سال ۱۴۰۰ است. همزمان با عملیات توسعه، عملیات بندری در این بندر در حال انجام بوده و اولین محموله کانتینر ترانزیتی کریدور شمال-جنوب از بندر سالیانکا به مقصد جنوب آسیا طی سال جاری صورت گرفته تا این بندر عملاً به چرخه فعالیت کریدور وارد شود. در اختیار گرفتن راهبری بندر سالیانکا در راستای افزایش حجم ترابری بار ترانزیتی در کریدور شمال-جنوب بسیار حیاتی بوده و این امر در میان و بلندمدت به رونق هر چه بیشتر این کریدور خواهد انجامید. توسعه ۱۳۰ درصدی منطقه گمرک موقت از مساحت هزار مترمربع به ۱۶ هزار مترمربع با هدف افزایش ظرفیت کالاهای وارداتی از جمله اقدامات صورت گرفته در بندر سالیانکا است که به این ترتیب امکان پهلویی و تخلیه همزمان حداقل ۲ شناور با بار وارداتی امکان‌پذیر شده است. در این میان با سرمایه‌گذاری ۱۰ میلیون دلاری گروه کشتیرانی به عنوان راهبر بندر، اقلامی مانند جرثقیل ۳۲ تنی خریداری شده است.

با بهره‌برداری از این تجهیزات محدودیت تناژ تخلیه و بارگیری در بندر رفع شده است. این امر اهمیت بسیاری در حمل کانتینرها خصوصاً کانتینرهای ۴۰ فوتی که عمده بارهای ترانزیتی را شامل می‌شوند، دارد. کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران به عنوان مبدع و پیشاهنگ کانتینری‌سازی حمل‌ونقل

ایجاد پنجره واحد دریایی IMO از اول ژانویه ۲۰۲۴ اجباری می شود



ایجاد پنجره واحد دریایی IMO به منظور ثبت اطلاعات مورد نیاز صنعت حمل و نقل دریایی و کاهش بروکراسی اداری از اول ژانویه ۲۰۲۴ برای تمامی دولت های متعهد کنوانسیون (FAL) اجباری می شود.

به گزارش گروه بین الملل مانا به نقل از سایت IMO، سازمان بین المللی دریانوردی با برگزاری یک وبینار آنلاین با عنوان فرصت های برجسته پنجره واحد دریایی (MSW) تمامی شرکت کنندگان را به ایجاد این پنجره تشویق و ترغیب کرد. در این وبینار اعلام شد فرآیند پنجره واحد که از سال ۲۰۱۹ مطرح شد و به علت همه گیری کووید-۱۹ به تعویق افتاد از اول ژانویه ۲۰۲۴ برای تمامی دولت های ساحلی اجباری خواهد شد. بر اساس این گزارش شرکت کنندگان در

این وبینار که نمایندگان IMO، مدیران بندری و مالکان کشتی بودند، الزامات جدید را برای ایجاد این پنجره واحد مورد بررسی قرار داده و تأثیر مثبت آن را در عملیات بندری شناسایی کردند. در گزارش IMO آمده است سیستم نرم افزاری پنجره واحد دریایی؛ اطلاعات صنعت حمل و نقل دریایی شامل ورود و خروج کشتی ها، تخلیه و بارگیری، مدت زمان توقف، صدور برنامه الکترونیکی و جابه جایی کشتی ها را ثبت خواهد کرد. این طرح به منظور افزایش کارایی بنادر، کاهش زمان توقف کشتی ها در بنادر، کاهش گازهای گلخانه ای در بنادر و بهبود ایمنی بندری اجرا خواهد شد. شرکت کنندگان در این وبینار عوامل موفقیت در اجرای پنجره واحد دریایی را اراده سیاسی کشورهای ساحلی یاد کرده و ایجاد یک آژانس پیشرو به

منظور هماهنگی بین دولت ها و صنعت حمل و نقل دریایی را برای اجرای پنجره واحد الزامی دانستند. نمایندگان IMO برگزاری این وبینار را به عنوان نقطه عطفی در همکاری بین IMO و اعضا عنوان کردند که در آن نمایندگان انجمن بین المللی بنادر (IAPH)، نمایندگان گمرکات کشورها و ترخیص بنادر، مالکان کشتی، مدیران خطوط کشتیرانی و مؤسسه بیمه حضور داشتند. در این راستا قرار است یک سمپوزیوم ترکیبی به منظور توجیه بیشتر نمایندگان کشورها با حضور اعضای IMO در تاریخ ۱۸ و ۱۹ ژانویه ۲۰۲۳ توسط IMO برگزار شود که در آن کارشناسان، نمایندگان دولت ها، صاحبان صنعت کشتیرانی و سازمان های استاندارد سراسر دنیا درباره پیاده سازی دیجیتال پنجره واحد دریایی بحث و بررسی خواهند کرد.

لغو پوشش بیمه‌ای کشتی‌های درگیر در منطقه اوکراین از اول ژانویه ۲۰۲۳



**شرکت‌های بیمه دریایی اعلام کردند
از اول ژانویه ۲۰۲۳ میلادی پوشش
بیمه‌ای جنگی را در سراسر منطقه جنگی
روسیه، اوکراین و بلاروس لغو می‌شود.**

به گزارش گروه بین‌الملل مانا، خبرگزاری
رویترز گزارش داد در پی خروج بیمه‌گران
اتکایی از منطقه و لغو پرداخت خسارت از
سوی آن‌ها، بیمه‌گران اتکایی پس از اتمام
قرارداد یکساله در پایان سال ۲۰۲۲ میلادی
نسبت به تمدید قراردادها اقدام نخواهند
کرد. به همین جهت بیمه‌گران کشتی‌ها
از تمدید قرارداد و بیمه‌کردن کشتی‌ها
خودداری می‌کنند.

بر اساس این گزارش باشگاه UK P&I

Club بریتانیا که گفته می‌شود حدود ۸۰
درصد کشتی‌های اقیانوس پیما را تحت
پوشش دارد، اعلام کرد حاضر به بیمه
کردن کشتی‌ها در مناطق جنگی حتی
مناطق اروپایی و آمریکایی نیستند.

این کلوپ هدف از این کار را به خاطر
تأخیر و دیرکرد پرداخت خسارت و بدهی‌ها
از سوی بیمه‌گران اتکایی عنوان کرد.

شرکت American P&I طی بیانیه‌ای
اعلام کرد با اختاریه‌ای که از سوی بیمه‌گران
اتکایی خطر جنگی دریافت کرده، بیمه‌های
خود را با پایان سال ۲۰۲۲ میلادی لغو
می‌کند.

استفان ریبر معاون بیمه اتکایی جهانی
ضمن تأیید این خبر گفت: "لغو بیمه

کشتی‌ها مورد تأیید این مؤسسه است."
در گزارش رویترز آمده است این کار
فعایت کشتی‌ها را برای اجاره‌کنندگان
دشوار کرده و به افزایش قیمت‌ها دامن
می‌زند. ممکن است کشتی‌ها بدون بیمه
در آب‌های بین‌المللی تردد کنند.
رویترز در پایان گزارش خاطرنشان
ساخته است ارائه‌دهندگان بیمه
اتکایی به عنوان بازیگران جهانی مانند
Munich Re، Hannover Re
HNR Gn. DE، MUV Gn. DE
و Swiss Re SRENH.S و همچنین
سندیکاها در بازار Lloyd's لندن
SOLYD.UL از اظهارنظر خودداری
کردند.

انگلیس بیمه نفتکش‌های روسی را ممنوع کرد



دولت بریتانیا در آخرین گام‌های تحریم روسیه بیمه نفتکش‌های حامل نفت روسیه را ممنوع کرد.

به گزارش گروه بین‌الملل مانا به نقل از خبرگزاری رویترز؛ دولت انگلیس به منظور حمایت از ابتکارات اجلاس G7 که شامل کشورهای اروپایی و آمریکا است، اعلام کرد نفتکش‌های روسیه از این پس توسط بیمه‌گران انگلیس بیمه نخواهد شد. بر اساس این گزارش این اقدام پس از تصمیم وزرای دارایی گروه G7 در ماه سپتامبر ۲۰۲۲ اتخاذ شد. وزارت خزانه‌داری بریتانیا در اطلاعیه‌ای اعلام کرد بریتانیا و شرکای ائتلافی آن واردات نفت روسیه و بیمه نفتکش‌ها را ممنوع کرد.

در این گزارش آمده است انگلیس در پوشش بیمه حمایت و غرامت (P&I) کشتی‌ها پیشرو است و ۶۰ درصد کشتی‌ها

را بررسی می‌کنند اعتقاد دارند انگلیس در به کارگیری این قانون از آمریکا پیروی می‌کند. قرار شد از پنجم ماه دسامبر ۲۰۲۲ این قانون برای نفتکش‌های حامل نفت خام روسیه در انگلیس اجرایی شود.

توسط کلپ P&I انگلیس بیمه شده‌اند. بر اساس این قانون جدید انگلیس دسترسی محموله‌های انرژی روسیه که با کشتی حمل می‌شود به بازار لویدز لندن مسدود می‌شود. کارشناسان و تحلیلگرانی که قوانین بریتانیا

ژاپن بیمه کشتی‌ها را در آب‌های روسیه متوقف کرد

– اوکراین است. در همین حال گفته می‌شود توقف بیمه شدن کشتی‌ها شامل آب‌های خاور دور و مناطق دور از جنگ نیز می‌شود. بر اساس این گزارش روزنامه Nikkei ژاپن در این زمینه نوشت: «این موضوع بر واردات انرژی ژاپن به ویژه گاز LNG تأثیر خواهد گذاشت.» به نوشته این روزنامه بدون شک این تصمیم ژاپن بر واردات LNG ژاپن از پروژه نفت و گاز ساخالین-۲ روسیه تأثیر خواهد گذاشت، زیرا نفت و گاز جزیره ساخالین-۲ که بخشی از آن متعلق به GAZP.MM گازپروم روسیه و شرکت‌های ژاپنی است برای امنیت انرژی ژاپن بسیار حیاتی است، زیرا ۹ درصد واردات گاز LNG ژاپن را تشکیل می‌دهد. رویترز در پایان گزارش پیش‌بینی کرد احتمال دارد سه شرکت بیمه ژاپنی پس از تعطیلات کریسمس مذاکره خود را با شرکت بیمه اتکایی آغاز کنند تا بتوانند نسبت به بیمه کشتی‌ها در مناطق جنگی روسیه اقدام کنند؛ زیرا اقدام ژاپن نمی‌تواند مدت زمان بیشتری دوام بیاورد.



و میتسویی سومیتومو ژاپن در تاریخ ۲۴ دسامبر ۲۰۲۲ تصمیم خود را عملی کردند. این گزارش حاکی است تصمیم بیمه‌گران به دلیل خودداری شرکت‌های بیمه اتکایی از پذیرش خطرات ناشی از جنگ ۱۰ ماهه روسیه

۳ شرکت بیمه ژاپنی، بیمه کشتی‌ها را برای دریافت خسارت در تمام آب‌های روسیه متوقف کردند.

به گزارش گروه بین‌الملل مانا به نقل از رویترز؛ شرکت‌های بیمه نیچیدو، سومپو

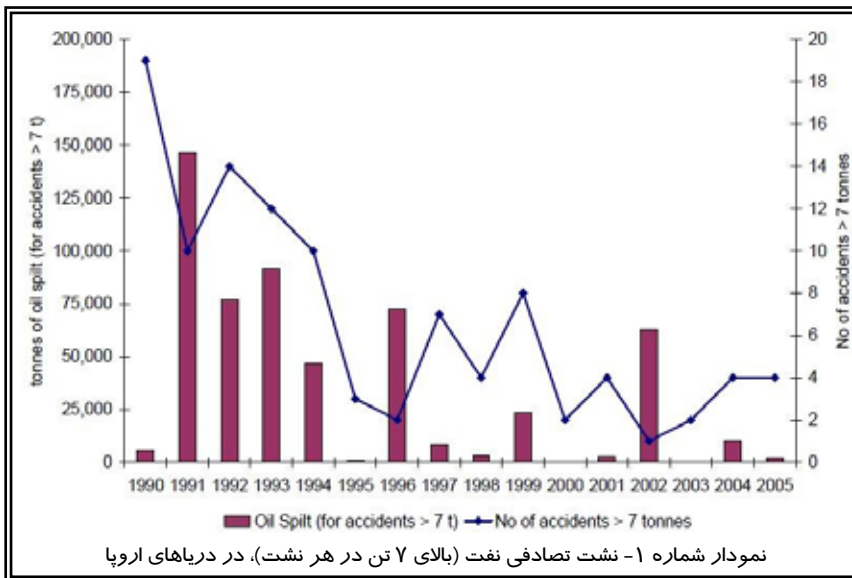
بررسی روند نشت نفت در دریا ناشی از صنعت کشتیرانی

نسرین اتابک

کارشناس پیشگیری و مقابله با آلودگی دریا-
اداره کل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان

مقدمه

علی‌رغم کاهش کلی تعداد نشت‌های تصادفی نفت در آب‌های اروپا طی دوره ۱۹۹۰ لغایت ۲۰۰۵، نشت‌های تصادفی نفتکش‌های بزرگ (یعنی بیشتر از ۲۰ هزار تن) همچنان در فواصل زمانی نامنظم رخ می‌دهند. نشت نفتی تصادفی بزرگ حدود ۱۰ تا ۱۵ درصد از کل نفتی را تشکیل می‌دهد که هر ساله وارد اقیانوس‌ها در سراسر جهان می‌شود (منبع اصلی آلودگی دریایی انسانی ناشی از تخلیه‌ها در خشکی می‌باشد). نشت نفت به مناطق دریایی تأثیر قابل توجهی بر اکوسیستم‌های دریایی دارد. با توجه به درجه غلظت‌های متفاوت، نفت در دریا می‌تواند باعث آلودگی سطحی و خفه شدن موجودات دریایی شود و اجزای شیمیایی آن می‌تواند اثرات سمی حاد و اثرات تجمعی طولانی‌مدت ایجاد کند. تأثیر زیست‌محیطی نشت نفت به عوامل مختلفی بستگی دارد، از جمله می‌توان به اندازه نشت، گسترش لکه نفتی، سمیت و ماندگاری نفت و حساسیت منطقه محیطی اشاره کرد. نمودار شماره ۱، تعداد حوادث منجر به نشت نفت و میزان نفت رها شده در دریا برای نشت‌های بیشتر از ۷ تن در طول سال‌های ۱۹۹۰ لغایت ۲۰۰۵ را نشان می‌دهد. با توجه به نمودار، تعداد حوادث و مقدار نشت نفت در دریا در طول سال‌های مختلف روند کاهشی داشته است.



ارزیابی شاخص

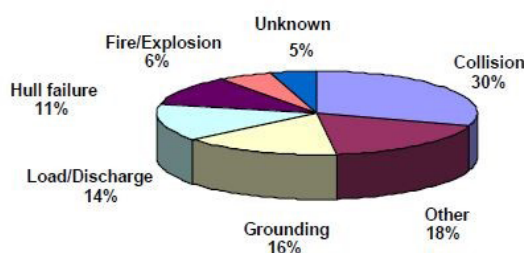
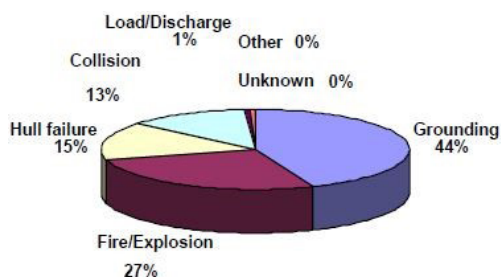
هنوز در فواصل نامنظم رخ داده‌اند. با این وجود، میانگین تعداد حوادث منجر به نشت‌های نفتی بیشتر از ۷ تن در آب‌های اروپا به میزان قابل توجهی کاهش یافته، به طوری که با توجه به گزارشات موجود، به طور میانگین ۱۳ مورد نشت تصادفی نفت در دریا در طول سال برای دوره ۱۹۹۰-۱۹۹۴، ۵ مورد در طول سال برای دوره ۱۹۹۵-۱۹۹۹ و ۳ مورد در طول سال برای دوره ۲۰۰۰-۲۰۰۴ رخ داده است. در سال ۲۰۰۵، ۴ حادثه از این قبیل گزارش شده است. با توجه به گزارشات موجود و نمودارهای زیر، زمانی که حجم ریخته شده بررسی می‌شود (برای نشت مواد نفتی بیش از ۷ تن) به گل نشستن کشتی تا حد زیادی مهم‌ترین عامل برای نفت ریخته شده به دریا است که ۴۴ درصد از کل حجم را تشکیل می‌دهد، و به دنبال آن آتش‌سوزی/انفجار (۲۷ درصد)، شکست بدنه (۱۵ درصد) و برخورد (۱۳ درصد) را شامل می‌شود (نمودار شماره ۲). کاهش نفت ریخته شده به دریا علی‌رغم افزایش مصرف نفت و واردات مربوطه می‌باشد.

نشت تصادفی از نفتکش‌ها در دریاهای اروپا در ۱۷ سال گذشته به میزان قابل توجهی کاهش یافته است. از کل مقدار نفت نشت یافته در دریا، در حوادث بزرگ (یعنی بیش از ۷ تن) در دوره ۱۹۹۰-۲۰۰۵ (۵۵۳ هزار تن) و دو سوم مقدار کل در دوره ۱۹۹۰-۱۹۹۴ در دریا رها شده است. در طول دوره‌های پنج ساله ۱۹۹۵-۱۹۹۹ و ۲۰۰۰-۲۰۰۴، به ترتیب حدود ۱۹ درصد و ۱۴ درصد در دریا رها شده است. در سال ۲۰۰۵، ۲ هزار و ۱۰۰ تن در محیط زیست رها شده است. با این حال، این روند تا حد زیادی به وقوع حوادث بزرگ وابسته است، زیرا چند تصادف بسیار بزرگ عامل درصد بالایی از نفت نشت یافته از حمل‌ونقل دریایی است. به عنوان مثال، در طول دوره ۱۹۹۰-۲۰۰۵، از ۱۰۶ نشت تصادفی بیش از ۷ تن، تنها ۷ حادثه (که باعث نشت حدود ۲۰ هزار تن یا بیشتر شده است) ۸۹ درصد از حجم نفت رها شده را تشکیل می‌دهد. (جدول شماره ۱) روند تاریخی موجود، نشان از آن دارد که چنین حوادث بزرگی

Ship name	Year	Location	Oil spilt (tonnes)	Cause
Amoco Cadiz	1978	Off Brittany, France	223 000	Grounding
Haven	1991	Genoa, Italy	144 000	Fire/Explosion
Torrey Canyon	1967	Scilly Isles, UK	119 000	Grounding
Urquiola	1976	La Coruña, Spain	100 000	Grounding
Jakob Maersk	1975	Oporto, Portugal	88 000	Grounding
Braer	1993	Shetland Islands, UK	84 000	Grounding
Aegean Sea	1992	La Coruña, Spain	73 500	Grounding
Sea Empress	1996	Milford Haven, UK	72 360	Grounding
Prestige	2002	Off Cap Finistere, Spain	62 657	Hull failure
Nassia	1994	Black sea Turkey	33 000	Collision
Erika	1999	Off Brittany, France	19 800	Hull failure

Data Source: ITOPF 2006

جدول شماره ۱ - حوادث منجر به نشت نفت در سطح گسترده (حدود ۲۰ هزار تن و بیشتر) در دریاهای اروپا



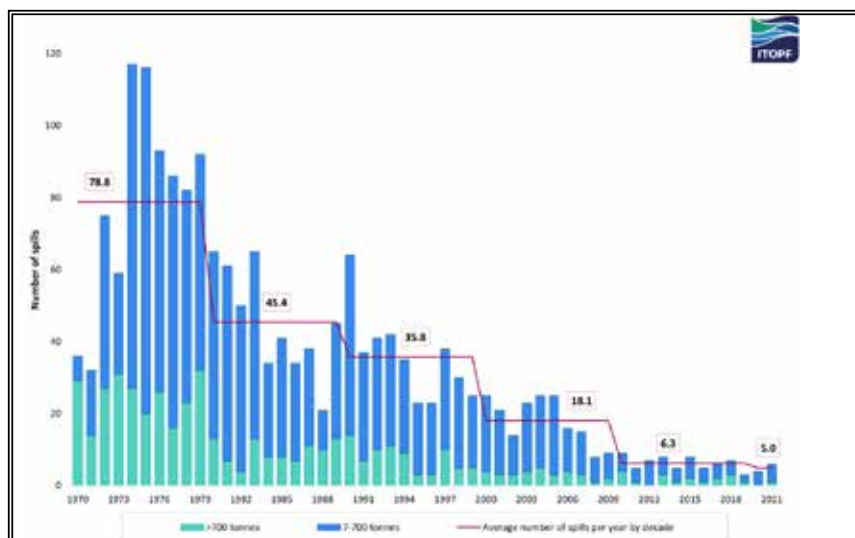
حجم نفت ریخته شده به هر علت (برای نشت های بالای ۷ تن) در دریاهای اروپا، ۱۹۹۰-۲۰۰۵

۴۴ درصد از کل حجم ناشی از به گل نشستن کشتی
 ۲۷ درصد از کل حجم ناشی از انفجار و حریق در کشتی
 ۱۵ درصد از کل حجم ناشی از شکستن بدنه کشتی بر اثر تصادم
 ۱۳ درصد از کل حجم ناشی از برخورد
 ۱ درصد از کل حجم ناشی از عملیات تخلیه و بارگیری

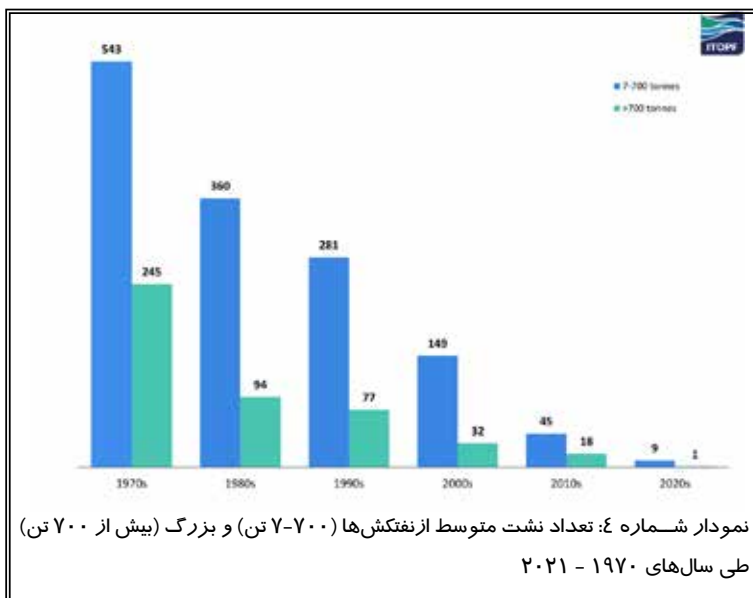
علل حوادث (برای نشت های بالای ۷ تن) در دریاهای اروپا، ۱۹۹۰-۲۰۰۵

۳۰ درصد به دلیل برخورد
 ۱۶ درصد به دلیل به گل نشستن کشتی
 ۱۴ درصد به دلیل عملیات تخلیه و بارگیری
 ۱۱ درصد به دلیل شکستن بدنه
 ۶ درصد به دلیل حریق و آتش سوزی
 ۱۸ درصد سایر عوامل و ۵ درصد عوامل ناشناخته

نمودار شماره ۲- نشت نفت و علل حوادث در دریاهای اروپا (برای نشت های بالای ۷ تن)



نمودار شماره ۳: میانگین نشت متوسط نفت از نفتکش ها (۷۰۰-۷ تن) و بزرگ (بیش از ۷۰۰ تن)، ۱۹۷۰-۲۰۲۱



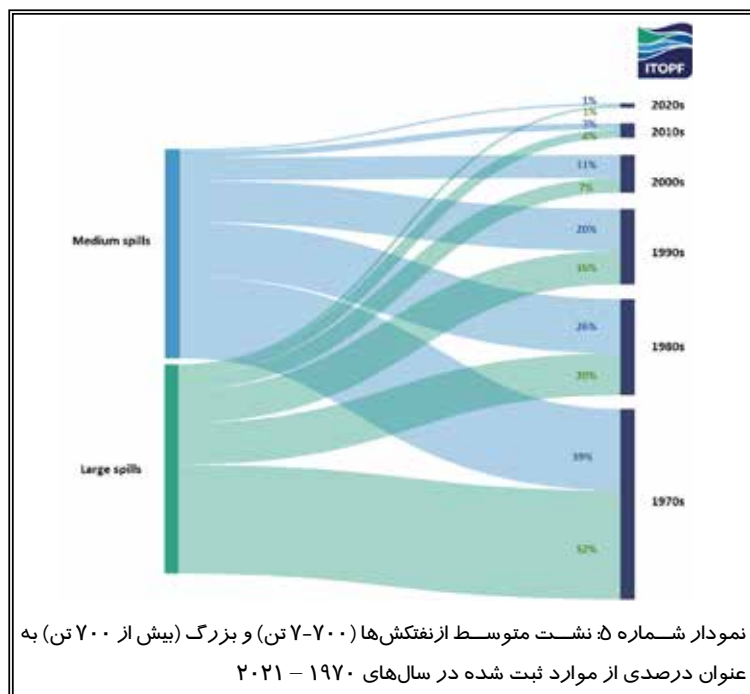
افزایش واردات منجر به افزایش خطر نشت نفت شده است؛ زیرا بیش از ۹۰ درصد محصولات نفتی در اروپا از طریق دریا حمل می‌شود. با این حال دوجداره شدن بدنه نفتکش‌ها به کاهش بیشتر این خطر کمک کرده است. سایر اقداماتی که برای کاهش خطر نشت‌های آتی پیش‌بینی می‌شود شامل اجرای قوانین نظارت بر ترافیک و سیستم اطلاعاتی، و اجرای قانون علیه آلودگی ناشی از کشتی‌ها، از جمله مجازات‌های کیفری برای جرایم آلودگی است.

تعداد نشت نفت از نفتکش‌ها در سال ۲۰۲۱

برای سال ۲۰۲۱، یک نشت بزرگ (بیش از ۷۰۰ تن) و پنج نشت متوسط (۷۰۰-۷ تن) ثبت شده است. نشت بزرگ در آسیا و نشت متوسط در آفریقا، آسیا و آمریکای شمالی رخ داده است. با توجه به گزارشات، چهار نشت بیش از ۷ تن ثبت شده است که افزایش نسبی نسبت به سال ۲۰۲۰ را نشان می‌دهد. با این حال با میانگین سالانه سال ۲۰۱۰ برابری می‌کند (این داده‌ها مربوط به نشت با حجم‌های تأیید شده است). کل حجم نفت رها شده در دریا ناشی از حوادث منجر به نشت نفت از نفتکش‌ها در سال ۲۰۲۱ تقریباً ۱۰ هزار تن بود که بیشتر از دو سال گذشته است و تا حد زیادی به یک حادثه بزرگ ثبت شده، نسبت داده می‌شود.

روند نشت نفت در جهان

همانطور که در نمودار شماره ۳ نشان داده شده است در طول نیم قرن گذشته، آمار دفعات نشت بیش از ۷ تن از نفتکش‌ها، روند نزولی مشخصی را نشان داده است. میانگین تعداد نشت در سال در دهه ۱۹۷۰ تقریباً ۷۹ درصد بود. این میزان با بیش از ۹۰ درصد کاهش به شش مورد در سال ۲۰۱۰ رسید. در دهه ۱۹۷۰ میانگین سالانه نشت نفت پنج مورد بوده است.

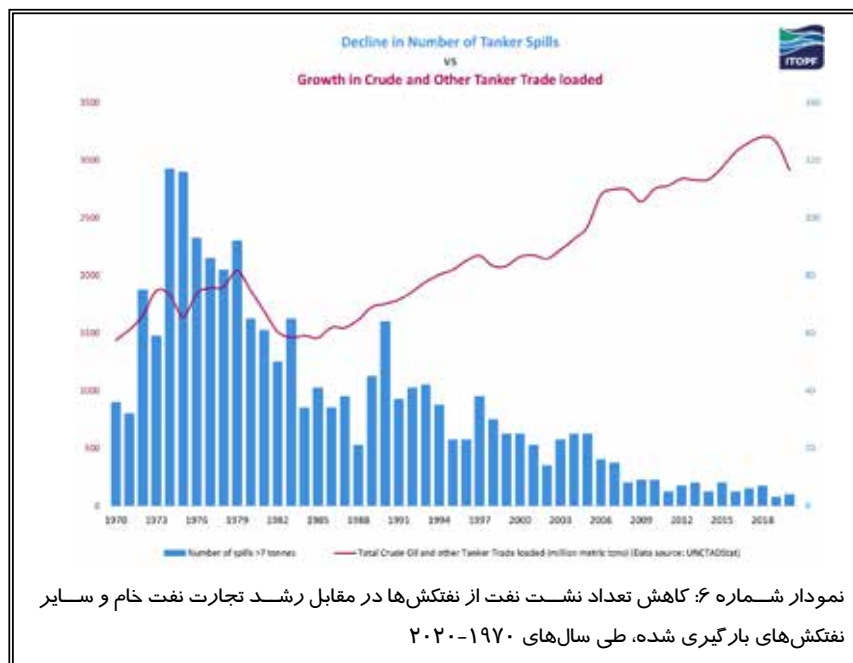


۵). نمودار شماره ۵ نشان‌دهنده کاهش میزان نشت‌های بزرگ و در سطح وسیع و نشت‌های متوسط از سال ۱۹۷۰ لغایت ۲۰۲۰ را نشان می‌دهد.

تجارت نفت از طریق دریا

در حالی که افزایش تحرکات نفتکش‌ها ممکن است به معنی افزایش خطر باشد، مشاهده این نکته دلگرم‌کننده است که با

توجه داشته باشید که کاهش تدریجی تعداد نشت در هنگام تجزیه و تحلیل داده‌ها در هر دهه مشخص می‌باشد، همانطور که در (نمودار شماره ۴) نشان داده شده است یک چهارم از نشت بیش از ۷ تن ثبت شده در ۵۲ سال گذشته بزرگ (بیش از ۷۰۰ تن) بوده است. بیش از نیمی (۵۲ درصد) از نشت‌های بزرگ در دهه ۱۹۷۰ رخ داده است (نمودار شماره



وجود افزایش کلی تجارت نفت در طول دوره، روند نزولی در نشست نفت ادامه دارد، همانطور که در (نمودار شماره ۶) نشان داده شده است.

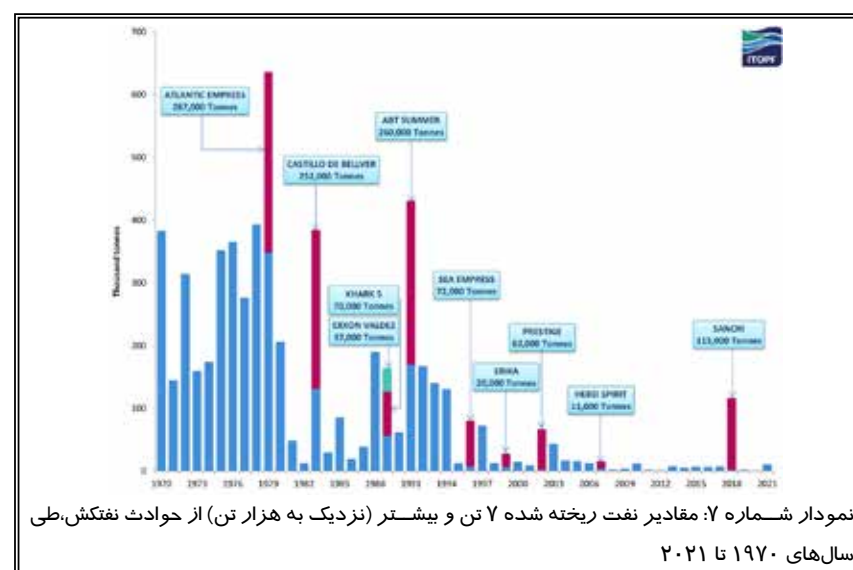
مقدار نفت رها شده در دریا

در کنار کاهش دفعات نشست نفت در دریا، کاهش قابل توجهی در مقدار نفت ریخته شده طی دهه‌های گذشته وجود داشته است. در دهه ۲۰۱۰ تقریباً ۱۶۴ هزار تن نفت در اثر نشست از نفتکش‌ها در طی حوادث مختلف در دریا، به هدر رفت. با این حال نسبت به دهه ۱۹۷۰، به میزان ۹۵ درصد کاهش داشته است. این رقم برای دهه حاضر ۱۱ هزار تن می‌باشد. از نظر حجم نشست نفت، ارقام یک سال خاص، ممکن است با یک حادثه بزرگ به شدت مخدوش شوند. این به وضوح توسط حوادثی مانند Atlantic Empress (۱۹۷۹)، ۲۸۷ هزار تن، Castillo de Bellver (۱۹۸۳)، ۲۵۲ هزار تن، ABT Summer (۱۹۹۱)، ۲۶۰ هزار تن ریخته شده و Sanchi (۲۰۱۸)، ۱۱۳ هزار تن نفت و مشتقات نفتی در دریا رها شده است. (نمودار شماره ۷)

نتیجه‌گیری:

هنگامی که فراوانی و مقدار نفت ریخته شده در دهه‌های اخیر با هم مرور می‌شود، موارد زیر را می‌توان مشاهده کرد:

در دهه ۱۹۹۰، ۳۵۸ نشست ۷ تنی و بیشتر رخ داد که منجر به از دست رفتن یک میلیون و ۱۳۴ هزار تن نفت شد. ۷۳ درصد از این مقدار فقط در ۱۰ حادثه در دریا رها شده است. در دهه ۲۰۰۰، ۱۸۱ نشست ۷ تنی و بیشتر رخ داد که منجر به از دست رفتن ۱۹۶ هزار تن نفت شد. ۷۵ درصد از این مقدار فقط در ۱۰ حادثه ریخته شده است. در دهه ۲۰۱۰، ۶۳ نشست ۷ تنی و بیشتر رخ داد که منجر به از دست رفتن ۱۶۴ هزار تن نفت شد. ۹۱ درصد از این مقدار فقط در ۱۰ حادثه ریخته شده است و یک حادثه



ناشی از فعالیت‌های نفتی، در نظر گرفتن ملاحظات زیست‌محیطی در فرآیندها و پاک‌سازی محیط و انجام اقدامات هدفمندانه امری غیرقابل اجتناب است. لذا به منظور آمادگی برای مقابله با آلودگی‌های دریایی ناشی از تخلیه نفت، دولت‌ها و صنعت نفت باید برنامه‌های آمادگی لازم را داشته باشند. به همان اندازه انجام تمرینات آموزشی و مانورهای تمرینی مقابله با آلودگی‌هایی دریایی مهم می‌باشد.

مسئول حدود ۷۰ درصد از مقدار نشست نفت بوده است. آلودگی نفتی در دریا خطر جدی برای محیط زیست ساحلی و اکوسیستم دریا محسوب می‌شود. این امر باعث هدر رفتن منابع انرژی خواهد شد و مشکلات زیست‌محیطی و اقتصادی به همراه خواهد داشت. نشست نفت در منابع آبی باعث ایجاد پیامدهای نامطلوبی بر محیط زنده و کاهش صنعت توریسم و تغییرات در اکوسیستم دریا می‌شود. برای کنترل و حذف آثار منفی

تحويل اولین محموله سوخت زیستی به یک کشتی مسافری در بندر روتردام



اولین محموله سوخت زیستی سبز (biofuel) بدون مخلوط کردن با سایر سوخت‌های معمولی به کشتی مسافری AIDA prima از مجموعه شرکت‌های کارنوال در بندر روتردام هلند تحویل شد.

به گزارش گروه بین‌الملل مانا به نقل از سایت seatrade؛ در حال حاضر ۱۴۰ mt سوخت زیستی در بانکینگ شرکت AIDA prima در بندر روتردام ذخیره شده تا کشتی‌های مسافری کروز این شرکت متعلق به کارنوال بتوانند از آن استفاده کنند.

Dirk Kronemeijer مدیرعامل شرکت سوخت زیستی GoodFuels در این زمینه گفت: "ذخیره و تحویل سوخت زیستی به کشتی مسافری یک گام بزرگ در مسیر کربن‌زدایی در بخش کشتیرانی است؛ زیرا پیش از این سوخت زیستی بیشتر در

حمل و نقل جاده‌ای به کار می‌رفت، اما با مشارکت و همکاری متخصصان، همچنین شرکت مسافری کارنوال و مسئولان بندر روتردام به این مرحله از تولید و ذخیره‌سازی رسیده‌ایم." وی در ادامه گفت: "سوخت زیستی صددرصد خالص و بدون کربن بوده و در بازه زمانی کوتاه از گیاهان یا زباله‌های زیستی، خانگی، کشاورزی، صنعتی و جلیبک‌ها تولید می‌شود." به گفته وی این قبیل سوخت پیش از این با سوخت‌های معمولی مورد مصرف کشتی مخلوط می‌شد، اما این بار سوخت تحویلی به کشتی کاملاً زیستی بود.

بر اساس این گزارش قرار است مصرف این نوع سوخت تا سال ۲۰۳۰ میلادی به ۱۴ درصد افزایش یابد. انواع سوخت‌هایی که به سوخت زیستی تبدیل می‌شوند مانند اتانول و بیودیزل هستند که به عنوان نسل اول فناوری سوخت زیستی به کار می‌روند.

دفتر فناوری‌های بیوانرژی جهانی بر روی این نوع سوخت سبز کار می‌کنند تا به عنوان سوخت جایگزین در حمل و نقل دریایی مورد استفاده قرار گیرند. کاربرد اصلی این سوخت در حمل و نقل جاده‌ای است، اما در سال ۲۰۲۲ میلادی وارد حمل و نقل دریایی شد. سوخت‌های زیستی یکی از راه‌حل‌ها برای کربن‌زدایی در بخش کشتیرانی است. یکی از مشکلاتی که مانع اساسی برای استفاده سوخت زیستی در کشتیرانی می‌باشد قیمت آن است، زیرا قیمت آن بین ۵۰ تا ۱۵۰ درصد بیشتر از سوخت‌های فسیلی خواهد بود.

Dirk Kronemeijer در پایان گفت: "این سوخت زیستی با اختلاف با سایر سوخت‌های معمولی تحویل کشتی‌های مسافری می‌شد، اما این بار این سوخت صددرصد زیستی و قابلیت استفاده در انواع کشتی‌ها را دارد."

خیارهای دریایی شگفت‌انگیزترین خارپوستان جزیره هنگام



خیارهای دریایی شگفت‌انگیزترین خارپوستان ناحیه بین جزر و مدی جزیره هنگام هستند که به طور عمده بین آبسنگ‌های مرجانی این جزیره زندگی می‌کنند و دارای خاصیت زیبایی‌شناسی و ارزش‌های زیستی می‌باشند.

خیارهای دریایی در شاخه خارپوستان (Echinodermata) و در رده Holothuroidea جای دارند و طی دوران تکاملی ۵۴۰ میلیون سال پیش در اقیانوس‌ها ظاهر شده‌اند. خیارهای دریایی با ظاهر عجیبی که دارند توجه هر بیننده‌ای را جلب می‌کنند. این آبزیان دریایی فاقد مغز یا هرگونه ارگان حسگر در بدن خود هستند. در واقع آنها از نظر شعور در حد یک خیار هستند! با وجود این، خیارهای دریایی بخش مهمی از اکوسیستم اقیانوس‌ها و دریاها را شکل می‌دهند. خیارهای دریایی، مواد مغذی را بازیافت و فضولات را تجزیه می‌کنند. برخلاف خیار معمولی، میزان کلاژن موجود در بدن این آبزیان امکان انجام مانورهای مختلف را برای آنها فراهم می‌کند. برای مثال اگر این جانور بخواهد وارد یک حفره کوچک و تنگ شود، بخشی از کلاژن موجود در بدن خود را تخلیه می‌کند. به این ترتیب اندازه آن کاهش می‌یابد و به سادگی می‌تواند وارد حفره مورد نظر شود. خیارهای دریایی به طور عمده بین آبسنگ‌های مرجانی زندگی می‌کنند و دارای خاصیت زیبایی‌شناسی و ارزش‌های زیستی هستند که امروزه از این ویژگی آنها برای زیباسازی محیط آکواریوم و حوضچه‌های زینتی استفاده می‌شود. محیط زندگی این آبزیان دریایی متفاوت است و بیشتر گونه‌های آنها در منطقه بین جزر و مدی زندگی می‌کنند. تعداد کمی نیز در اعماق اقیانوس‌ها بسر می‌برند. این جانوران از اجزای مهم زنجیره غذایی در اکوسیستم‌های معتدل و آبسنگ‌های مرجانی بوده و نقش مهمی به عنوان پوده‌خوار و یا معلق‌خوار ایفا می‌کنند و در به هم زدن و مخلوط کردن رسوبات نقش عمده‌ای دارند که ضمن تسریع بازچرخه مواد پوده‌ای، باعث نفوذ اکسیژن در رسوبات هم می‌شوند. خیارهای دریایی به عنوان یک آبزی با ارزش در صنایع

بدن خیارهای دریایی سبب درمان بیماری صرع و ترشحات آن دارای ویتامین E با آنتی‌اکسیدان است که در تولید لوازم بهداشتی و آرایشی کاربرد زیادی دارد. خیارهای دریایی به دلیل برخورداری از اسید آمینه‌های ضروری نادر دارای خاصیت Anti Pressure است که کمک شایانی به بهبود مشکلات فشار خون می‌کند. این آبزی دریایی دارای خاصیت ضد سرطان است و در پیشگیری و مبارزه با سرطان سینه نقش بسزایی ایفا می‌کند. طبق تحقیقات صورت گرفته، خیارهای دریایی در رفع نارسی‌های جنسی مؤثر هستند و عصاره حاصل از گونه‌های مختلف آن می‌تواند رشدونمو قارچ‌ها را در جانوران مختلف متوقف کرده و سلول‌های تخریب شده بدن آنها را بازسازی کند. بررسی‌های بین‌المللی انجام شده حاکی از آن است که علاوه بر گوشت خیار دریایی، عصاره عمل‌آوری شده آن در مداوا و مبارزه با انواع مختلف سرطان، تومور و قارچ‌های بیماری‌زا مؤثر بوده و درد و التهابات انواع آرتروز را التیام می‌بخشد.

با وجود اینکه محیط دریایی در ناحیه بین جزر و مدی جزیره هنگام (خلیج فارس) منبع عظیمی از این موجودات را در اختیار ما گذاشته است، متأسفانه به دلیل عدم آگاهی از فواید تغذیه‌ای، دارویی و حتی سودآوری ارزی در رابطه با پرورش این گونه از آبزیان و یا حتی سودآوری ارزی در رابطه با صادرات آنها استفاده چندانی از این جانوران با ارزش در ایران نمی‌شود.

منبع: مارین نیوز

غذایی و دام، داروسازی و پزشکی کاربردهای فراوان دارند. همچنین تخم و لارو و نوزاد آنها منبع غذایی مهمی برای سایر جانوران دریایی است. جزیره هنگام از دهستان‌های بخش شهاب از توابع شهرستان قشم است که در آب‌های خلیج فارس، در دهانه تنگه هرمز واقع شده است. این جزیره ۸/۹ کیلومتر طول و ۳ تا ۶ کیلومتر عرض و ۵۰ کیلومترمربع مساحت دارد و به شکل مخروط ناقصی است که در کرانه‌های جنوب جزیره قشم قرار گرفته و تنها فعالیت اقتصادی اهالی آن در گذشته صید و صیادی و در زمان حال جابه‌جایی گردشگران برای دیدن دلفین‌ها و فعالیت‌های گردشگری در این جزیره است. در ناحیه بین جزر و مدی جزیره هنگام، تعداد پنج گونه خیار دریایی زندگی می‌کنند که پراکنش آنها متعلق به قسمت‌های میان‌دست در پهنه جزر و مدی در زیر تخته‌سنگ‌ها و حوضچه‌های جزر و مدی است که از جمله آنها می‌توان به گونه‌ای با ارزش اقتصادی و خوراکی با نام‌های علمی (H.arnica)، (H.bacilla)، (H.impatients)، (H.leucospilata) و (H.parva) اشاره کرد. خیارهای دریایی از ابعاد مختلف دارای اهمیت می‌باشند که بعد تغذیه‌ای آنها به دلیل داشتن پروتئین بالا و چربی کمتر نسبت به سایر غذاهای دریایی دارای بازار بسیار مناسبی در کشورهای جنوب شرق آسیا است. این آبزیان دریایی از نظر دارویی برخی از اشکال سرطان‌ها را درمان و به عنوان ماده ضد باکتریایی و ضد قارچی در درمان بسیاری از بیماری‌های کلیوی، پوستی، آرتروز و درد مفاصل استفاده می‌شود. احشای

صندوق بین‌المللی پول هشدار داد؛ ۲۰۲۳ سال سختی برای اقتصاد جهان است



به گزارش خبرگزاری اقتصاد ایران به نقل از المیادین، کریستالینا جورجیوا، مدیر صندوق بین‌المللی پول می‌گوید که سال ۲۰۲۳ سال سختی برای اقتصاد جهانی خواهد بود، اما در عین حال هرگونه کاهش قابل توجه در پیش‌بینی رشد را رد کرد.

کریستالینا جورجیوا، مدیر صندوق بین‌المللی پول گفت که انتظار می‌رود این صندوق پیش‌بینی خود را برای رشد اقتصادی ۲/۷ درصدی در سال ۲۰۲۳ کاهش ندهد و ترس از قیمت بالای نفت هنوز جدی نیست و بازارهای کار همچنان قوی هستند. جورجیوا گفت که سال ۲۰۲۳ سال سخت دیگری برای اقتصاد جهانی خواهد بود و تورم همچنان بیداد می‌کند، اما انتظار نمی‌رود که امسال مانند سال گذشته کاهش‌های متوالی در پیش‌بینی‌های رشد وجود داشته باشد، مگر اینکه تحولات غیرمنتظره‌ای رخ دهد. وی به خبرنگاران در مقر صندوق در واشنگتن گفت: "کندی رشد در سال ۲۰۲۳ ادامه دارد. مثبت‌ترین بخش تصویر، انعطاف‌پذیری بازارهای کار است. تا زمانی که مردم کار می‌کنند، حتی اگر قیمت‌ها بالا باشد، آنها

هزینه خواهند کرد... و این به عملکرد کمک می‌کند." جورجیوا افزود که صندوق بین‌المللی پول انتظار کاهش قابل توجهی در پیش‌بینی‌های رشد ندارد و این خبر خوبی است. بانک جهانی چند روز پیش اعلام کرد که انتظار می‌رود رشد اقتصادی جهانی در سال جاری به ۱/۷ درصد کاهش یابد و با این حال هر رویداد منفی جدید ممکن است منجر به رکود شود. این بانک انتظار دارد که رشد اقتصادهای پیشرفته در سال ۲۰۲۳ از ۲/۵ درصد در سال ۲۰۲۲ به ۰/۵ درصد کاهش یابد، به استثنای چین که رشد در اقتصادهای نوظهور و در حال گذار از ۳/۸ درصد به ۲/۷ درصد کاهش خواهد یافت. وی افزود: "امید زیادی وجود دارد، چین که قبلاً حدود ۳۵ تا ۴۰ درصد از رشد جهانی را داشت اما در سال گذشته به نتایج ناامیدکننده دست یافت، احتمالاً از اواسط سال ۲۰۲۳ دوباره به رشد جهانی کمک کند." جورجیوا گفت که این بستگی به این دارد که پکن مسیر خود را تغییر ندهد و به برنامه‌های خود برای تغییر سیاست کووید صفر خود پایبند باشد و ایالات متحده، بزرگ‌ترین اقتصاد جهان، اگر از نظر فنی وارد

رکود شود، احتمالاً تنها از یک رکود متوسط رنج می‌برد. اما جورجیوا گفت که هنوز اتهامات زیادی وجود دارد، از جمله اینکه یک حمله سایبری بزرگ رخ دهد یا تنش در اوکراین، به عنوان مثال از طریق استفاده از سلاح‌های هسته‌ای تشدید شود. وی افزود: "ما اکنون در دنیایی هستیم که در برابر شوک‌ها آسیب‌پذیرتر است و باید دید باز داشته باشیم؛ زیرا ممکن است تغییری در خطراتی رخ دهد که حتی فکرش را هم نمی‌کنیم. این همان چیزی است که در سال‌های گذشته شاهد بودیم که چیزی که غیرقابل تصور بوده حتی دو بار اتفاق افتاده است. جورجیوا افزود که تورم همچنان سرسخت است و بانک‌های مرکزی باید به فشار برای ثبات قیمت‌ها ادامه دهند. پیش از این، بانک جهانی اعلام کرده بود که اقتصاد جهانی اکنون شاهد شدیدترین نرخ‌های کندی در پی بهبود پس از رکود از سال ۱۹۷۰ است. سه اقتصاد بزرگ جهان، یعنی ایالات متحده آمریکا، چین و منطقه یورو کاهش شدید رشد را تجربه می‌کنند. در این شرایط، یک شوک خفیف به اقتصاد جهانی در سال آینده می‌تواند آن را وارد رکود جهانی کند.

هشدار مجمع جهانی اقتصاد درباره افزایش بدهی‌ها

به گزارش خبرگزاری اقتصاد ایران به نقل از راشاتودی، مجمع جهانی اقتصاد (WEF) در گزارش سالانه خود هشدار داد که بحران هزینه زندگی، رکود قریب‌الوقوع اقتصاد کشورها و افزایش بدهی بزرگ‌ترین تهدیدها علیه اقتصاد جهان در کوتاه‌مدت هستند.

در گزارش سالانه مجمع جهانی اقتصاد که از ۱۲۰۰ متخصص در حوزه‌های دولتی، تجاری و جامعه مدنی نظرسنجی به عمل آمده و پیش از اجلاس داووس منتشر شده، آمده است که جهان در دو سال آینده شاهد آرامش نخواهد بود؛ چرا که کشورها با بحران‌های انرژی، تورم، غذا و امنیت دست‌وپنجه نرم می‌کنند.

دو سوم از پاسخ‌دهندگان اظهار داشتند که شوک‌های متعدد ناشی از موج جدید همه‌گیری کووید-۱۹ و ادامه جنگ اوکراین، اقتصاد جهانی را در آینده نزدیک متزلزل خواهد کرد.

بحران انرژی اروپا تازه در آغاز راه است

روی آوردن مردم انگلیس به کاهش هزینه‌های غیرضروری

این در حالی است که یک پنجم از کارشناسان در این نظرسنجی "نتایج فاجعه بار" را در یک دهه آینده پیش‌بینی می‌کنند. کارولینا کلینت، رئیس بخش مدیریت ریسک در اروپای قاره‌ای در مؤسسه مارش به CNBC گفت: "ما در حال بررسی چیزی هستیم که به نظر جدید است، اما در عین حال به طرز عجیبی آشناست."

وی افزود: "بنابراین ما شاهد بازگشت برخی از ریسک‌های

قدیمی‌تر هستیم که احساس می‌کردیم پیشرفت خوبی در حل آن‌ها داشته‌ایم، اما اکنون به نقشه قبلی ریسک‌ها بازگشته‌ایم." براساس این گزارش، بحران هزینه زندگی به عنوان فوری‌ترین خطر در نظر گرفته می‌شود که پذیرش آن «بسیار دشوار» است، زیرا بیشتر جمعیت‌های آسیب‌پذیر را تحت تأثیر قرار می‌دهد.

کلینت در پایان گفت: "دولت‌ها در حال حاضر برای کاهش تأثیر این (بحران) در تلاش هستند و به طور همزمان سعی در محافظت از مردم در برابر تورم ماریج و خدمات‌دهی به استقراض بی‌سابقه دارند. نویسندگان این گزارش خواستار همکاری جهانی برای حل بحران کنونی هستند و ادعا می‌کنند که اگر مقامات نتوانند این بحران را مدیریت کنند، در معرض خطر ایجاد ناآرامی‌های اجتماعی در سطح بی‌سابقه‌ای هستند و این در حالی است که سرمایه‌گذاری‌ها در بخش‌های بهداشت، آموزش و توسعه اقتصادی ناپدید می‌شوند و انسجام اجتماعی را بیش از پیش از بین می‌برند.



چرا کارکنان خوب انگیزه خود را از دست می‌دهند؟



دهد چگونه انجام این کار خاص به اهداف بزرگ‌تر کارمند کمک می‌کند.

تله دوم: عدم خودکارآمدی

وقتی کارکنان فکر می‌کنند از توانایی و ظرفیت لازم برای انجام وظیفه و فعالیتی برخوردار نیستند، انگیزه‌ای هم برای انجام آن کار ندارند. در این تله فرد می‌گوید: «فکر نمی‌کنم، بتوانم این کار را انجام دهم». برای کمک به کارمندان جهت خروج از این دام باید احساس اطمینان و شایستگی کارمند را تقویت کرد. این کار را از راه‌های گوناگون می‌توان انجام داد. نمونه‌هایی از اقدامات سایر کارمندان را به اشتراک بگذارید، درست مانند کسانی که به همان شیوه‌ای که کارمند می‌تواند بر چالش‌ها پیروز شده، غلبه کرده باشند. اغلب کارکنانی که خودکارآمدی ندارند، متقاعد شده‌اند که موفقیت در یک کار خاص مستلزم سرمایه‌گذاری بسیار بیشتر از توان آنهاست. توضیح دهید که آنها توانایی موفقیت را دارند اما ممکن است در مورد تلاش مورد نیاز، اشتباه

تله اول: ناسازگاری ارزش‌ها

وقتی فعالیتی با چیزی که کارمندان برای آن ارزش قائل هستند، ارتباطی نداشته باشد یا به آنها کمک نکند، انگیزه‌ای برای انجام آن نیز ندارند. در این تله فرد می‌گوید این کار آنقدر برایم اهمیت ندارد. برای رهایی از این تله باید دریابید که کارمندان به چه چیزی اهمیت می‌دهند. اغلب مدیران در مورد آنچه به خودشان انگیزه می‌دهد، فکر می‌کنند و فرض می‌کنند که این امر در مورد کارکنان آنها نیز صادق است. به عنوان مدیر، در بررسی دیدگاه‌ها و صحبت‌های کارمندان مشارکت داشته باشید تا مشخص کنید که کارمند شما به چه چیزی اهمیت می‌دهد و چگونه این ارزش با کار ارتباط دارد. همچنین اشاره کنید که چگونه شغل مورد نظر از ظرفیتی که آنها بخش مهمی از هویت یا نقش خود می‌دانند، استفاده می‌کند. راه‌هایی را پیدا کنید تا مشخص شود که وظیفه کارمندان برای رسیدن به مأموریت تیم یا شرکت بسیار مهم است؛ راه‌هایی که نشان

عامل ۴۰ درصد از موفقیت پروژه‌های تیمی انگیزه است. بررسی‌های صورت گرفته بیانگر این است که مدیران ابتدا باید دلایل عدم انگیزه کارکنان را به طور دقیق شناسایی کرده و سپس از یک استراتژی هدفمند استفاده کنند. ارزیابی دقیق ماهیت شکست انگیزشی، قبل از هر اقدامی بسیار مهم است. استفاده از استراتژی اشتباه به عنوان مثال، تشویق یک کارمند به کار بیشتر، وقتی آنها مطمئن هستند که نمی‌توانند این کار را انجام دهند، در واقع می‌تواند نتیجه معکوس داشته باشد و باعث تزلزل انگیزه شود. عمده دلایل از دست دادن انگیزه کارکنان به چهار دسته تقسیم می‌شوند. چهار موردی که آن را تله انگیزه می‌نامند: ۱- ناسازگاری ارزش‌ها؛ ۲- عدم خودکارآمدی؛ ۳- احساسات مخرب؛ ۴- خطاهای انتسابی.

هر یک از این چهار تله انگیزه، دلایل متفاوتی دارند و استراتژی‌های خاصی برای رهایی کارمندان از چنگال خود دارند.

مورد باید به آنها بگویید که شکسته یا ناکافی نیستند، بلکه فقط باید تلاش بیشتری کنند. اگر احساس افسردگی و ناکافی بودن با گذشت زمان و تلاش کاهش نمی‌یابد، نیاز است تا به مشاور خصوصی مراجعه کنند.

تله چهارم: خطاهای انتسابی

وقتی کارکنان نمی‌دانند در برابر یک وظیفه چگونه عمل کنند، انگیزه‌ای برای انجام آن ندارند. بنابراین این تله هنگامی رخ می‌دهد که فرد شیوه انجام وظیفه را نمی‌داند. برای خروج از این دام باید به کارمندان کمک کنید تا به وضوح در مورد علت مشکلات خود در انجام وظیفه، فکر کنند. کمک به کارمندان در تشخیص دقیق اینکه چرا از نظرشان این کار غیرقابل حل به نظر می‌رسد، به آنها کمک می‌کند از چنین خطایی عبور کنند. اگر آنها علتی را برای غیرقابل حل بودن فعالیت خود تشخیص دادند که خارج از کنترل آنهاست، به عنوان مثال سرزنش دیگران، یا نقصی در خودشان که قابل رفع نیست، دلایل دیگری را که تحت کنترل آنهاست پیشنهاد دهید. مانند نیاز به اتخاذ استراتژی جدید یا برنامه‌ریزی بیشتر برای انجام امور و فعالیت‌ها.

ترفند کلی برای هر یک از چهار تله انگیزشی این است که به طور جامع‌تری در مورد آنچه کارکنان را از شروع کار، پشتکار و تلاش ذهنی باز می‌دارد، دور کنید. تحقیقات نشان می‌دهد که مدیران می‌توانند کارهای بیشتری برای تشخیص مشکلات انگیزه کارکنان انجام دهند. وقتی انگیزه از مسیر خود خارج می‌شود، تشخیص دقیق اینکه چه تله‌ای کارکنان را به دام انداخته و استفاده از مداخله هدفمند و مناسب، می‌تواند دوباره اوضاع را به روند عادی برگرداند.

تألیف: دکتر رحمان عابدین‌زاده‌نیاسر
r.abedinzade@yahoo.com
منبع: روزنامه دنیای اقتصاد



قبل از انجام کار می‌گوید: «خیلی ناراحتم که نمی‌توانم این کار را انجام دهم». برای خروج از این دام، در محیط امن و آرامی با آنها صحبت کنید که مطمئن هستید شخص دیگری صدای شما را نمی‌شنود. به آنها بگویید که دنبال فهمیدن ناراحتی آنها هستید، درباره صحبت‌های آنان موافق یا مخالف نباشید. سپس، خلاصه‌ای از آنچه را که به شما گفته‌اند، بگویید و بپرسید که آیا منظور آنها را درست متوجه شده‌اید یا خیر. اگر آنها می‌گویند نه، عذرخواهی کنید و به آنها بگویید که با دقت گوش می‌دهید تا دوباره امتحان کنید. وقتی مردم احساس می‌کنند که درک شده‌اند، احساسات منفی آنها کمی نرم می‌شود. خوب است که به آنها بگویید می‌خواهید آنچه را که به شما گفته‌اند در نظر بگیرید. این کار اغلب به فرد کمک می‌کند تا بر احساسات خود کنترل بیشتری داشته باشد.

به خاطر داشته باشید که عصبانیت حالتی است که چیزی خارج از محدوده انتظارات فرد باعث آسیب به او شده یا خواهد شد. از کارمندی که عصبانی است، بخواهید سعی کند اعتقادات خود را در مورد عوامل خارجی تغییر دهد. افسردگی در بعضی از مواقع، ناشی از این باور است که کارکنان احساس نادیده گرفته شدن می‌کنند، به نحوی که نمی‌توانند فعالیت‌های خود را کنترل کنند. در این

قضاوت کرده باشند. از آنها بخواهید تلاش بیشتری کنند، در حالی که اطمینان دارند تلاش بیشتر منجر به موفقیت می‌شود. گاهی اوقات کارکنان با دام انگیزه مخالف مواجه می‌شوند. آنها ممکن است فاقد انگیزه باشند اما به نوعی احساس می‌کنند که دارای صلاحیت بیش از حد هستند. کارکنانی که خودکارآمدی متورم (swollen self-efficacy) دارند، یکی از دشوارترین چالش‌های مدیریت انگیزشی هستند.

افراد دارای اعتماد به نفس زیاد، غالباً اشتباه می‌کنند، حتی اگر مطمئن باشند که می‌دانند چه کاری انجام می‌دهند. وقتی اشتباه می‌کنند، اصرار دارند که معیار قضاوت موفقیت در کار دارای اشکال است. بنابراین هیچ مسئولیتی در قبال شکست‌های خود بر عهده نمی‌گیرند. هنگام برخورد با چنین کارکنانی، مهم است که از به چالش کشیدن توانایی یا تخصص آنها اجتناب کنید. در عوض، به آنها نشان دهید که در مورد الزامات کار، قضاوت اشتباهی داشته‌اند و آنها را متقاعد کنید که این کار نیاز به رویکرد متفاوتی دارد.

تله سوم: احساسات مخرب

وقتی کارمندان با احساسات منفی مانند اضطراب، عصبانیت یا افسردگی مواجه شوند، انگیزه‌ای برای انجام وظایف و فعالیت‌های خود ندارند. در این تله فرد

سنجهای برای تمام فصول



نام این یادداشت از فیلم «مردی برای تمام فصول» فرد زینه‌مان (Fred Zinnemann) به عاریه گرفته شده است که زندگی توماس مور، حقوقدان و سیاستمدار سده ۱۶ میلادی را روایت می‌کند. سنجهای برای تمام فصول به سنجه ستاره قطبی (North-Star-Metric) می‌پردازد که می‌تواند در سفرهای بلند زمانی، مرجعی قابل اتکا در حفظ جهت حرکت سازمان باشد؛ همان ستاره‌ای که در پیشانی آسمان، راه و بیراه را برای مسافران می‌نماید. اگر بتوانید سازمان را حول ارزشی که در چشم‌انداز تعریف کرده‌اید نگه دارید، و اشتباه راهبردی هم نداشته باشید، راه موفقیت برای شما هموار است. واقعیت دردناک آنجاست که با فاصله گرفتن تصمیم در طول خط فرماندهی، و با تکثیر فعالیت‌ها و خرد شدن استراتژی به اقدامات عملیاتی، مجموعه‌ای از انحرافات، که شاید قابل چشم‌پوشی باشد، شکل می‌گیرد؛ اما این خرده‌انحرافات تبدیل به انحراف اساسی در جهت حرکت سازمان یا میزان موفقیت آن می‌شود و شاید با جهش DNA سازمان، سرمنشأ غده‌ای سرطانی شود که اگر نه مرگ، ولی سازمان را نیازمند جراحی عمیق و دردآور کند.

رسالت بسیاری از برنامه‌های رنگارنگ و ابزارهای مختلف و روش‌های گوناگون، نگه داشتن سازمان حول هدف است؛ به شکلی که بیشترین تمرکز بر عملیاتی که معطوف به هدف شرکت باشد، محقق شود. مدیران در سازمان‌های مختلف سعی در مختصر کردن داستان‌های خود در «یک روایت یک جمله‌ای» دارند تا سازمان به مثابه کل منسجم را به میدانی هدایت کنند که حد بهینه عملیات در آن نقطه است؛

تمرکز ضرورتی است که قابل چشم‌پوشی نبوده و رو به گسترش است. یکی از شاخص‌هایی که اخیراً مورد توجه قرار گرفته و مفهومی بدیع به نظر می‌رسد شاخص ستاره قطبی است. ستاره قطبی، سنجه‌ای یکتا برای سازمان قابل تفسیر نیست، بلکه رویکرد آن جهت‌دهی به سازمان در بازه‌های درازمدت در افق استراتژیک و چشم‌انداز است. در این نگاه مسیر گم نمی‌شود؛ ایده‌ها، فعالیت‌های برنامه‌ریزی شده و اقتضایی و حتی رفتارهای فردی و گروهی، نیم نگاهی به ستاره قطبی یا ارزش محوری کسب‌وکار دارند. برای تعیین ستاره قطبی کسب‌وکار خود باید موضوعات زیر را در نظر بگیرید:

توان اندازه‌گیری پیشرفت

متریک برای کارکنان باید شفاف باشد؛ این ابزار همانند جهت‌دهنده‌ای راهبردی عمل می‌کند. به طور کلی برای هر مدل کسب‌وکاری ستاره قطبی مناسب باید در نظر گرفت. قطعاً برای داشتن ستاره قطبی که هدف اصلی آن پرهیز از انحراف در تلاش‌هاست، اجماع و هدف‌گذاری و فهم مشترک از هدف نیز قابل تصور است. در این شیوه باید:

- اطمینان یافت که سنجه، دارای دقت، جامعیت و اعتبار بوده و سازگار و زمان‌دار و منحصر به فرد باشد.
- متمرکز بر رشد و ایجاد ارزش برای ذی‌نفعان باشد.
- با برنامه‌ها زاویه نداشته و همسو با برنامه‌ها باشد.
- بخش‌های مختلف سازمان را هم‌جهت درگیر کند.

همان‌جایی که رقابت می‌کنند، مزیت رقابتی خود را می‌سازند، قابلیت‌های خود را توسعه می‌دهند و شایستگی‌های خود را پرورش می‌دهند و نهایتاً از فرصت‌ها، بر اساس نیاز برآورده نشده بازار، یک مبادله با مشتری ساخته و سود می‌برند.

بنا به شواهد تاریخی، هم‌محور کردن گروه‌های انسانی، کار پیچیده‌ای است؛ ارزش‌ها تغییر نمی‌کنند اما وزن‌دهی و نگرش افراد به آنها می‌تواند باعث انحراف شود. شکست و نگون‌بختی سرداران اقتصادی، مذهبی و سیاسی همه در تأیید این مدعاست؛ اگر چه کنترل، از جمله ابزار مدیریت است اما الزاماً ابزار تضمین‌شده‌ای برای نتیجه‌گیری مطلوب از موجودیت‌های انسانی نیست؛ کارکنان به واسطه رابطه کاری و حقوقی قالب سیستم‌های سازمانی را می‌گیرند، اما گرایش‌های خود را رها نمی‌کنند و انتظار خنثی بودن از افراد و گروه‌ها، انتظاری خوش‌فرجام نخواهد بود. شاید اقبال دورکاری، فعالیت مستقل، کوچندگی، فروش خدمت به جای استخدام و شواهد دیگر نشان‌دهنده تمایل «انسان خودیافته» برای حفظ نگاه مستقل باشد که کنترل او را دشوار کرده و جهت‌گیری سازمان را تحت تأثیر قرار می‌دهد.

با وجود این اما، سازمان‌ها هنوز هستند و افق منسوخ شدن آنها در بخش‌های عمومی، خصوصی و غیرانتفاعی فعلاً قابل رؤیت نیست پس، نیاز به هم‌محوری و

نویسنده: محمود مزینانی
mzfthd@gmail.com
منبع: روزنامه دنیای اقتصاد

کشف لنگر عظیم در دریای مازندران و پایان بازی یک معما



از این رو اعضاء گروه به شیوه معمول و جایگزین دستگاه‌های سنجش به کمک طناب در عمق‌های ۵ تا ۱۴ متر که احتمال وجود بقایای کشتی در قعر دریا بود، اقدام به طناب‌کشی، لاین‌بندی و جستجو به روش‌های تناوبی و مدور کردند که البته در نتیجه این بررسی‌ها آثاری از کشتی یا بقایای فرهنگی دیگر بدست نیامد. این باستان‌شناس زیر آب افزود: "البته این احتمال هم وجود دارد که لنگر مکشوفه جزئی رها شده از یک کشتی عظیم و تاریخی باشد، اما بی‌تردید دستگاه‌های سنجش تخصصی می‌تواند وجود بقایای کشتی شکسته را در اعماق دریا و در زیر لایه ماسه و لجن به قطعیت برساند." سورتیچی درباره منشاء و قدمت لنگر پیدا شده، گفت: "این اثر ارزشمند با حدود سه متر و ۶۰ سانتیمتر عرض در بخش چوبی و همچنین دو متر و ۶۵ سانتیمتر ارتفاع در بخش فلزی بر اساس منابع روسی، بدون شک متعلق به کشور روسیه است، اما به منظور شناسایی گونه و سال‌یابی مطلق آن، نمونه چوب لنگر توسط پژوهشگاه میراث فرهنگی و گردشگری به مؤسسه بین‌المللی مطالعات مدیترانه و شرق موسوم به «ایزمئو» در شهر رم کشور ایتالیا ارسال و در حال حاضر در مراحل آزمایشگاهی است." عضو هیأت علمی پژوهشگاه میراث فرهنگی و گردشگری افزود: "این برنامه تنها به عملیات غواصی و کشف بقایای شناور محدود نشد، بلکه در پیوند با موضوعات مختلف باستان‌شناسی دریایی مشمول معرفی پیشینه دریانوردی و تجارت در حوزه مورد پژوهش، پیمایش و بررسی ساحل، روایت صیادان محلی، شناسایی و مستندسازی فنی لنگر و سازه‌های مرتبط با دریا مثل اسکله قدیمی شهرستان نور و ... نیز شده است." سورتیچی گفت: "در نتیجه این دستاوردها، به ضرورت توسعه و گسترش این شاخه مهم از باستان‌شناسی، بانک اطلاعاتی جامع‌تری از پیشینه فرهنگی و توجه انسان‌های گذشته به دریا تهیه شده است."

منبع: مارین نیوز

جستجوی باستان‌شناسان برای پیدا کردن کشتی گمشده در عمق دریای مازندران (کاسپین) بی‌نتیجه ماند. این کاوش‌ها در پی کشف یک لنگر عظیم و تاریخی آغاز شده بود؛ لنگری که احتمالاً از یک کشتی روس جدا شده و حالا برای شناسایی و سال‌یابی دقیق‌تر به مؤسسه ایتالیایی «ایزمئو» در شهر رم (ایتالیا) فرستاده شده است. زمستان سال ۱۴۰۰ صیادان ایزدشهر (شهرستان نور) به فاصله حدود هزار متری از ساحل و از اعماق دریای مازندران به شکل کاملاً اتفاقی لنگری بسیار بزرگ و نادر از جنس چوب و آهن را با تور ماهیگیری و تراکتور به ساحل آوردند. از آن زمان موضوع شناسایی دقیق‌تر این اثر تاریخی و بررسی میدانی کرانه یادشده با هدف شناسایی احتمالی بقایای کشتی در ذیل برنامه‌های پژوهشی اداره کل میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری مازندران قرار گرفت. سامان سورتیچی - سرپرست هیأت باستان‌شناسی زیر آب، که در پی کشف این لنگر، شناسایی بقایای کشتی احتمالی را نیز آغاز کرده بود، در پایان این عملیات، اعلام کرد: "در نتیجه این بررسی‌ها، آثاری از کشتی یا بقایایی دیگر به دست نیامد." این غواص پنج‌ستاره که تجربه بررسی و کاوش‌های باستان‌شناسی در آب‌های عمیق و تاریک جنوب کشور چین را در کارنامه خود دارد، اظهار کرد: "این بررسی با توجه به کدورت آب، در تاریکی مطلق و در برودت طاقت‌فرسا به شیوه جستجو از طریق لمس بستر دریا انجام شد." استادیار و عضو هیأت علمی پژوهشگاه میراث فرهنگی و گردشگری اظهار کرد: "برنامه بررسی باستان‌شناسی زیر آب در محدوده ایزدشهر از ردیف اعتبارات استانی میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری مازندران و با مجوز پژوهشگاه میراث فرهنگی و گردشگری با هدف شناسایی و مطالعه بقایای کشتی تاریخی در گستره‌ای که پهنه تورریزی صیادان بوده است، انجام شد." سورتیچی گفت: "قطعا اعتبار محدود پروژه امکان بهره‌مندی از دستگاه‌های سنجش پیشرفته مثل «سونار» و «مولتی‌بیم» را برای شناسایی دقیق‌تر بستر دریا فراهم نمی‌کرد،

کشف بقایای یک کشتی در معدن سنگ!



(مانند کشتی‌های وایکینگ‌ها) گذر کرده و به کشتی‌های ساخته شده با قاب روی آوردند که در آن، قاب‌بندی درونی اول ساخته می‌شد و تخته‌های هموار بعداً به قاب‌ها اضافه می‌شد تا بدنه نرم بیرونی کشتی شکل بگیرد. این تکنیک مشابه تکنیک ساخت ماری رُز است که بین سال ۱۵۰۹ و ۱۵۱۱ ساخته شد؛ کشتی‌هایی که در خطوط ساحلی اقیانوس اطلس سفر می‌کردند. آن‌درآ همِل باستان‌شناس دریایی «باستان‌شناسی وِسکس» گفته است: "یافتن یک کشتی قرن شانزدهمی دست‌نخورده و سالم در رسوبات یک معدن، غیرمنتظره و در عین حال خوشایند است. این کشتی پتانسیل افزایش رازهای زیادی از دوران حیات خودش را دارد؛ دوره‌ای که شواهد کمی از کشتی‌سازی‌های آن در دست داریم، اما می‌دانیم دوره بسیار مهم تغییر در ساخت کشتی و دریانوردی بوده است." این کشتی در فاصله ۳۰۰ متری از دریا یعنی در جایی که امروز معدن است پیدا شده و کارشناسان باور دارند که کشتی یا در این دماغه غرق شده و یا پس از فرسوده شدن در همین جا به حال خود رها شده است. باستان‌شناسان با استفاده از اسکن لیزری و عکاسی دیجیتال، کشتی را مورد بررسی قرار دادند. پس از اتمام این کار، الوارها در خود دریاچه معدن دوباره دفن می‌شوند؛ همانجا که کشف شدند تا گل و لای آن منطقه همچنان به حفظ بقایای این کشتی کمک کند.

یک کشتی الیزابتی در شرایط عالی در بستر دریاچه معدن سنگ کنت کشف شده است؛ این کشتی یکی از معدود نمونه‌های به جامانده از یک دوره بسیار مهم در تاریخ دریانوردی انگلستان است. به گزارش مانا، ماه آوریل، کارگران یک معدن سنگ در دانچنس (روستایی در کنت انگلستان) در حال لایروبی یک دریاچه بودند که با الوارهای قرن شانزدهمی مواجه شدند. پس از بیرون کشیدن این الوارها، بقایای تنه کشتی بی‌کم‌وکاست و بدون اینکه از جابه‌جایی آسیب دیده باشد، بیرون آمد.

این اکتشاف در فاصله ۳۰۰ متری از ساحل، تیم کارگران معدن را گیج کرده بود، به همین دلیل آن‌ها با باستان‌شناسی وِسکس تماس گرفتند. شورای شهرستان کنت پس از پی‌بردن به اهمیت این کشف خارق‌العاده از سوی کمیسیون یادمان‌ها و بناهای تاریخی انگلستان درخواست حمایت و بودجه اضطراری کردند. بر اساس تحلیل حلقه‌های درخت، چیزی که باستان‌شناسان یافتند یک کشتی الیزابتی نادر است که الوارهای آن بین ۱۵۵۸ و ۱۵۸۰ در دوران سلطنت ملکه الیزابت اول برش خوردند. بیش از ۱۰۰ الوار از بدنه کشتی پیدا شد که با تحلیل آن‌ها معلوم شد که این کشتی از چوب بلوط انگلیسی ساخته شده است. داده‌های به دست آمده، کشتی را در دوره گذار ساخت کشتی اروپایی شمالی قرار می‌دهد؛ زمانی که تصور می‌شود کشتی‌ها از ساخت سنتی با آجر دوآتشه

سفری بی پایان به دور زمین با بزرگ‌ترین کشتی جهان

معرفی یک فرهنگ لغت متفاوت و حتی عجیب

«فرهنگ لغت فرم‌های مبهم» یا همان «Dictionary of Obscure Sorrows» یک پروژه اینترنتی شامل مجموعه‌ای از کلمات ابداع شده توسط جان کونینگ است که هدفی جالب و در عین حال نوین را دنبال می‌کند. این فرهنگ لغت متفاوت خلأها و حفره‌های احساسی موجود در زبان انگلیسی را پر کرده است. اینجا استفاده از Sorrows کاملاً هوشمندانه بوده، زیرا این کلمه به معنی «ناراحتی و حزن» به کار می‌رود و یکی از معانی کم‌کاربرد آن نیز «فرم و شکل» است. بنابراین با انتخاب کلمه انگلیسی مذکور هم به فرهنگ لغت فرم‌های مبهم زبانی اشاره شده و هم آنکه بر انتقال نوع حس این فرم‌ها تأکید شده است. این خلأها و حفره‌ها احساسات و عواطفی محسوب می‌شوند که همه ما ممکن است حداقل یک بار آنها را تجربه کرده باشیم، اما تا به حال واژه متناسبی برایشان در دستور زبان انگلیسی وجود نداشته است. با فقدان کلمه‌ای مناسب برای معرفی آنها، این عواطف و احساسات مبهم باقی مانده‌اند. درست مانند چیزی که در گوشه ادراک ما معلق است و با وجود شناخت نسبی از آن هنوز به طور



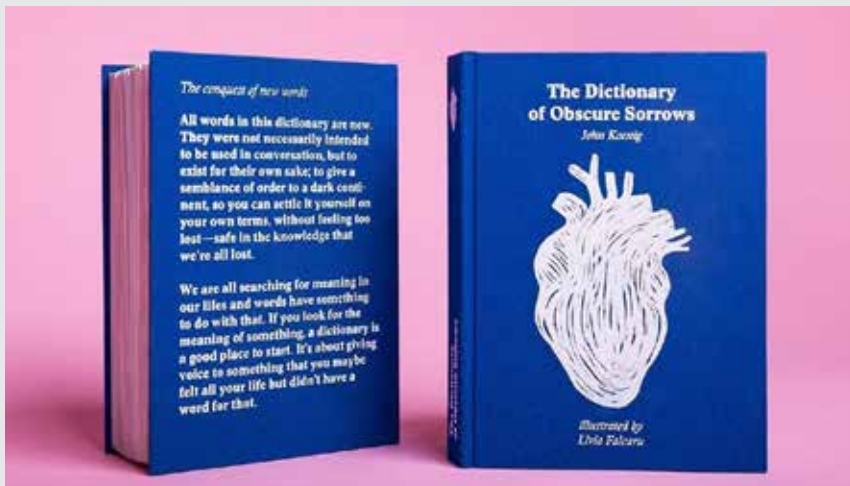
کشتی آزادی (Freedom Ship) با ۱۸۰۰ متر طول و ۱۰۰ هزار مسافری که در خود جای می‌دهد، پنج برابر بزرگ‌تر از بزرگ‌ترین کشتی‌های جهان است. این کشتی همیشه در دریا خواهد بود و هر دو سال یکبار دور کره زمین می‌چرخد. این کشتی که طوری طراحی شده تا عملکردی بسیار بیشتر از یک کشتی کروز داشته باشد، در واقع یک شهر شناور عظیم است که مردم در آن زندگی و کار می‌کنند.



این کشتی عظیم در سفری بی پایان به سرتاسر جهان خواهد بود و تمام هفت دریا را طی خواهد کرد. با شروع از بریتانیا، از کنار فرانسه به سمت دریای مدیترانه می‌رود، دور آفریقا می‌چرخد و به اقیانوس هند وارد می‌شود. سپس به دور استرالیا می‌چرخد و به سمت چین می‌رود. بعد از آن هم به سمت اقیانوس آرام و سواحل قاره آمریکا حرکت خواهد کرد.

منبع: تین نیوز





این راستا خواهید آموخت که چگونه باید روند ماجراجویی خود را انتخاب کنید.

واژه Nighthawk

یک فکر تکراری که به نظر می‌رسد تنها در اواخر شب به ذهنتان خطور می‌کند. این فکر می‌تواند یک کار عقب افتاده، یک احساس گناه آزاردهنده و یا آینده‌ای مبهم و بدون شکل باشد که طی روز بالای سرتان حلقه زده و شب‌هنگام در حالی که سعی می‌کنید بخوابید به پشت ذهن شما نوک می‌زند. شما می‌توانید با موفقیت هفته‌ها آن را نادیده بگیرید. گویا فقط حضورش را در فضای بیرون از یک پنجره احساس می‌کنید.

واژه Adronitis

ناامیدی از اینکه چقدر طول می‌کشد تا یک نفر را بشناسید. در واقع چند هفته اول به گپ زدن مقابل ورودی روانشناختی مخاطب سپری خواهد شد و هر بار مکالمه همچون ورود به اتاقی متفاوت است. هر یک از آنها کمی نزدیک‌تر به مرکز خانه هستند و شما در عوض آرزو می‌کنید که ای کاش می‌توانستید از همین جا شروع کنید و راه خود را به سمت بیرون ادامه دهید. ابتدا عمیق‌ترین رازهای خود را با یکدیگر تبادل کنید و پس از گذشت سال‌ها تازه برسید که اهل کجا هستید و برای امرار معاش چه می‌کنید؟!

منبع: عصر ایران

کردن در خصوص یک تجربه، زیرا مردم قادر به برقراری ارتباط با آن نیستند. حال می‌خواهد به خاطر حسادت باشد یا تنها یک احساس غریبی ساده. این اتفاق باعث می‌شود که مخاطب از بقیه داستان زندگی شما دور شود، تا جایی که خود خاطره یا تجربه مورد نظر در مکانی تقریباً افسانه‌ای بی‌قرار در مه سرگردان می‌شود و دیگر حتی به دنبال مکانی برای فرود و شناخته شدن نیست.

واژه Liberosis

تمایل به کمتر اهمیت دادن به همه چیز، رها کردن چنگال‌های خود از گلوئی زندگی، توقف برگشت و نگاه کردن به پشت سر هر چند قدم یکبار، مقابله با ترس اینکه کسی موفقیت‌مان را قبل از رسیدن به نقطه پایانی از ما بگیرد. درست مانند آن که زندگی خود را آزادانه و بازیگوشانه همچون یک توپ والیبال در آسمان نگه داریم.

واژه Nodus tollens

درک این موضوع که جریان زندگی‌تان دیگر برای شما معنای خاصی ندارد. در واقع با وجود آن که تصور می‌کردید در مسیر داستان در حرکت هستید، مدام خود را در قسمت‌هایی غوطه‌ور می‌بینید که قابل درک نیستند. حتی به نظر نمی‌رسد که اصلاً و ابداً به همین ژانر تعلق داشته باشید. بدین ترتیب باید به عقب بازگردید و فصل‌هایی از زندگی خودتان را دوباره بخوانید تا به قسمت‌های خوب برسید. در

کامل به رسمیت شناخته نشده است. البته این تا زمانی بود که کونینگ (ویرایشگر ویدئو، سخنران عمومی و راوی اهل مینه سوتا) وارد عمل شده و «فرهنگ لغت فرم‌های مبهم» را خلق کند. در این فرهنگ لغت کلمات زیبایی به چشم می‌خورند که جایگزین تمام و کمال احساسات ناشناخته امروزی هستند. گویی کونینگ دریچه‌ای به سوی جهان ناشناخته‌ها گشوده است و همگان می‌توانند از آن بهره‌مند شوند.

این فرهنگ لغت در حال حاضر در قالب یک وب سایت و همچنین یک کانال یوتیوب وجود دارد. در وب سایت توضیح داده شده که به زودی می‌توان انتظار کتاب چاپی با واژه‌های منحصر به فرد را داشت. همه کلمات این فرهنگ لغت جدید هستند. آنها لزوماً به منظور استفاده در مکالمات روزمره طراحی نشده‌اند، بلکه به خاطر خودشان وجود دارند. در وب سایت اشاره شده: "شما می‌توانید از این واژه‌ها بهره ببرید تا نظم جدید به دایره لغات خود بدهید و از شر احساس ابهام و گم‌شدگی میان عواطفی که تاکنون معادل لغوی نداشته‌اند، رها شوید."

در ادامه به بررسی برخی از کلمات کونینگ در «فرهنگ لغت فرم‌های مبهم» همراه با معانی لفظی آنها خواهیم پرداخت:

واژه Sonder

واژه‌ای اختصاص یافته به درک این موضوع که هر رهگذر تصادفی درست مانند شما در حال گذراندن یک زندگی خاص با پیچیدگی‌ها و دشواری‌های منحصر به فرد خود است. پر از جاه طلبی‌ها، دوستی‌ها، شادی‌های از صمیم قلب، نگرانی‌ها و دیوانگی‌های رنگارنگ. این واژه همچون گذرگاهی به هزاران زندگی دیگر است که هرگز نمی‌دانیم وجود دارند. با این حال گاه ممکن است به شیوه‌های مختلف مانند جرقه‌ای برای یک بار ظاهر شوند؛ به عنوان یک قهوه اضافه در پس زمینه، ترافیک میان بزرگراه، پنجره‌ای روشن هنگام غروب.

واژه Exulansis

دست کشیدن از تلاش برای صحبت

آیا قبل از این که فکر کنید عمل می کنید؟

چه زودتر تصمیم خود را بگیرند نه اینکه سریع عمل کنند و سپس فکر کنند یا تجدیدنظر کنند.

در سه آزمایش جداگانه، محققان از شرکت کنندگان خواستند که پس از مشاهده چندین عدد تصمیم بگیرند، مثلاً آیا اعداد صعودی یا نزولی هستند یا هر عددی تکرار می شود؟ شرکت کنندگان پاسخی را ارسال کردند و سپس بلافاصله پاسخ مشابه یا متفاوتی را ارسال کردند.

محققان مدت زمانی را که شرکت کنندگان برای هر دو پاسخ صرف کردند را ثبت کردند و صحت پاسخ ها را بررسی کردند. هانتر بی. استورگیل، دانشجوی کارشناسی ارشد در آزمایشگاه روزنهام، یکی از نویسندگان این پروژه گفت: "آنچه در مورد کار ما منحصربه فرد است این است که از شرکت کنندگان خواستیم دو بار یک تصمیم را اتخاذ کنند. آزمایش های قبلی باعث شده بود که مردم فقط یک تصمیم بگیرند. اما در مورد ما، شرکت کنندگان باید دو پاسخ بدهند، به این معنی که آن ها باید سریع پاسخ دهند و در صورتی که بخواهند نظر خود را تغییر دهند، در مورد آن فکر می کنند." به نظر محققان تمایل به پاکسازی ذهن یک گرایش اساسی در مردم است. پس از بررسی آزمایش ها مشخص شد اکثر افراد تکانشی عمل نمی کنند؛ یعنی با تصمیم زود هنگام و عدم ثبات رأی خود را به زحمت نمی اندازند و همچنین با تعلل در تصمیم گیری هم فرصت سوزی ندارند و با عمل بینابینی روش صحیح را اتخاذ می کنند، مگر اینکه در سلامت روان نباشند و یا شرایط خاص باشد. نتایج مطالعه در مجله Experimental Psychology: General ارائه شده است.

منبع: عصر ایران



که زمان واکنش را وقتی شرکت کنندگان بین دو احتمال عمل زود هنگام یا انجام کار با تفکر انتخاب می کردند اندازه گیری می کردند.

از دانش آموزان دانشگاه UCR که در آزمایش ها شرکت کردند، خواسته شد تا در مورد این کار، تصمیم های بله و خیر بگیرند، که شامل مجموعه ای از اعداد به آن ها نشان داده شد.

سپس از آن ها خواسته شد در صورتی که نظر خود را تغییر داده بودند، مجدداً تصمیمات بله و خیر بگیرند.

محققان دریافتند زمان واکنش اولین پاسخ طولانی تر از زمان واکنش پاسخ دوم است.

به عبارت دیگر، مردم تمایل دارند قبل از عمل فکر کنند تا اینکه قبل از اینکه فکر کنند عمل کنند.

روزنهام گفت: "در آزمایش های ما، شرکت کنندگان برای انتخاب اول بیشتر از انتخاب دوم زمان گرفتند و به ندرت نظر خود را تغییر دادند، حتی زمانی که ما بر دقت پاسخ دوم تأکید می کردیم هم ثبات نظر داشتند.

این روش رفتاری ما را به این نتیجه رساند که شرکت کنندگان می خواستند هر

افراد با سلامت روحیه مختلف و شرایط متفاوت، ممکن است رفتارهای خاص از خود بروز دهند.

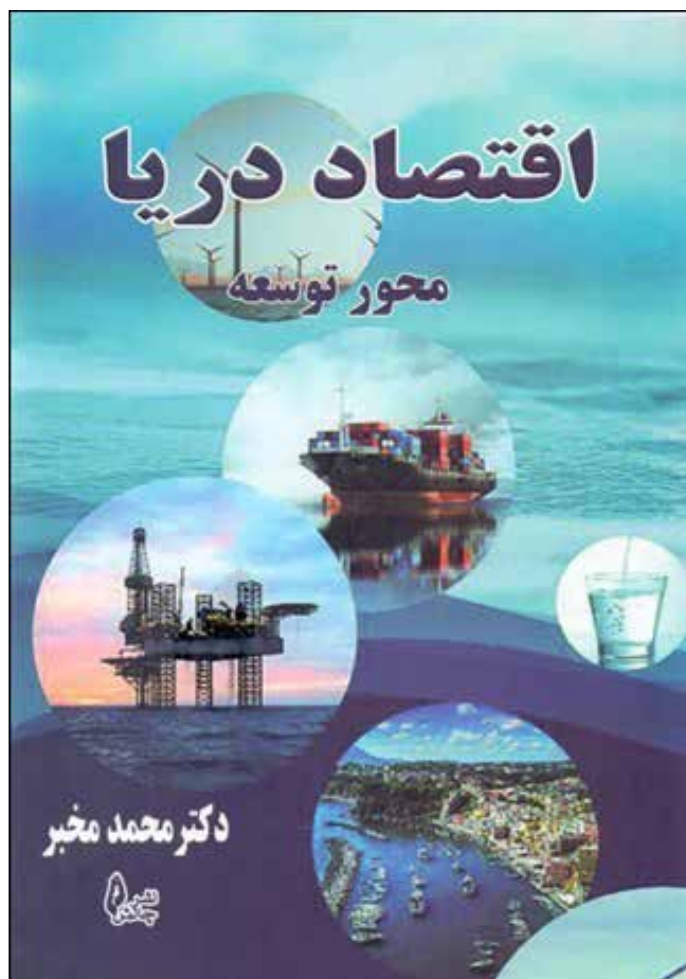
محققان می گویند: «پیش بروری» که به عنوان تمایل به صرف تلاش بیشتر برای انجام هر چه سریع تر کارها تعریف می شود، می تواند توضیح دهد که شما چه خواهید کرد.

همه ما احتمالاً از قبل یکسری از کارها را انجام داده ایم، یعنی وظایف را فوراً انجام داده ایم، حتی اگر این به معنای انجام کار بیشتر باشد.

اما آیا برای انجام کارها عجله می کنیم، زیرا می خواهیم هر چه سریع تر عمل کنیم و بعداً نگران تصمیم گیری باشیم، یا می خواهیم تصمیم گیری را به پایان برسانیم، بنابراین نیازی به انجام سریع آن نداریم.

تیمی از روانشناسان در دانشگاه کالیفرنیا، ریورساید، ممکن است پاسخی داشته باشند: «با توجه به انتخاب، ما دومی را انتخاب می کنیم، زیرا می خواهیم ذهن خود را روشن کنیم.»

محققان به سرپرستی دیوید ای. روزنهام، استاد برجسته روانشناسی، یک کار آزمایشی ابداع کردند؛ به این صورت



معرفی کتاب

اقتصاد دریا؛ محور توسعه

نویسند: محمد مخبر

سال انتشار: ۱۳۹۹

نقش غیر قابل چشم‌پوشی دریا در تسهیل حمل‌ونقل و توسعه تجارت، تأمین مواد غذایی و نیز توریسم و صنعت تفریحات موجب شده است که کشورهای دارای دسترسی به آب، با تمرکز بر روی یک یا چند صنعت از صنایع وابسته به دریا، توسعه اقتصادی خود را هموار نمایند. درآمدهای چشمگیر بنادر چین، کشتی‌سازی کره، شیلات کشورهای شرق آسیا، توریسم ساحلی جزایر آمریکایی و اروپایی همه نشان از نقش چشمگیر دریا در اقتصاد این کشورها دارد.

مباحث کتاب:

- ۱- اهمیت و جایگاه اقتصاد دریا
- ۲- کشتیرانی
- ۳- کشتی‌سازی
- ۴- ریسک و بیمه در اقتصاد کشتی
- ۵- اقتصاد بندر
- ۶- ماهیگیری و پرورش ماهی
- ۷- توریسم ساحلی و دریایی
- ۸- جمع‌بندی: فرصت‌ها و ظرفیت‌های دریا



روسیه بودیم و این کار باعث شد که با طولانی شدن مسیرهای دریایی درآمد کلانی عاید مالکان نفتکش‌ها شود.
وی در ادامه تأکید کرد: "اکنون که وارد سال ۲۰۲۳ میلادی می‌شویم وضعیت تجارت دریایی همچنان در حال تغییر است و تحریم‌های کامل بر ممنوعیت‌های نفت خام از روسیه به اروپا اعمال شده است، اگرچه این کار باعث پایین آمدن قیمت نفت در دریای سیاه شده است، اما نرخ حمل مواد نفتی تغییر چندانی نداشته است؛ بنابراین ایجاد اختلال در بازار تجارت نفتی دور از انتظار نیست، اما در صورتی که وضعیت به همین شکل فعلی باشد سال ۲۰۲۳ میلادی هم برای تانکرهای نفتی با رونق توأم خواهد بود."

وی در پایان گفت: "همانگونه که اشاره شد انتظار تعدیل نرخ‌های لحظه‌ای را داریم که با نوساناتی همراه شود، اما چشم‌انداز رشد بازار نفتکش‌ها در سال ۲۰۲۳ میلادی مثبت و رو به رونق است."

سال پررونق دیگری برای بازار نفتکش‌ها در راه است

بازار نفتکش‌ها در سال ۲۰۲۲ با حمله روسیه به اوکراین و اعمال تحریم‌ها ضمن بالا رفتن نرخ‌ها، منافع از دست رفته خود در سال ۲۰۲۱ را دوباره به دست آورد. بر اساس پیش‌بینی تحلیلگران، این بازار سال ۲۰۲۳ را نیز به خوبی و در شرایط مثبت همراه با رونق پشت سر خواهد گذاشت.

به گزارش گروه بین‌الملل مانا به نقل از خبرگزاری بلومبرگ؛ بازار نفتکش‌ها در سال ۲۰۲۲ میلادی با موجی از افزایش قیمت‌ها مواجه شد و از سایر بخش‌های حمل‌ونقل دریایی پیش افتاد؛ که نه تنها بحران روسیه و اوکراین نتوانست بر آن تأثیر منفی بگذارد، بلکه باعث افزایش سریع قیمت‌ها شد.

تیم اسمیت تحلیلگر دریایی در این زمینه می‌گوید: "در سال ۲۰۲۲ میلادی رشد کلی تجارت دریایی برای تانکرها دو برابر شد و شاخص نرخ‌ها غیر از شرایط استثنایی کمتر پایین آمد و بیشتر صعودی بود؛ این کار درآمد خوبی را برای مالکان و اپراتورها به همراه داشت که انتظار می‌رود امسال نیز این بخش به رشد خود ادامه دهد. البته به شرطی که همه‌گیری مجدد کرونا نتواند مانعی برای رشد تجارت دریایی به خصوص تجارت نفتی باشد."

وی در ادامه با اشاره به اینکه در سال ۲۰۲۲ میلادی تهاجم روسیه به اوکراین باعث افزایش قیمت حمل نفت شد، خاطر نشان ساخت: "در پی شروع بحران روسیه-اوکراین شاهد تغییر سریع جریان تجاری به ویژه در بخش نفتکش‌ها در واکنش به تحریم‌های



توسط روسیه صورت می‌گیرد.
ناگفته نماند آلمان به زودی اولین محموله گاز LNG را از استرالیا تحویل می‌گیرد.

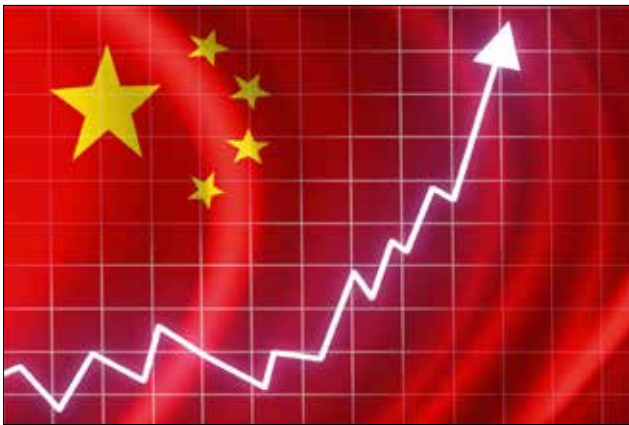
امضای قرارداد ۱۵ ساله خرید گاز LNG بین قطر و آلمان

قرارداد خرید گاز LNG بین قطر و آلمان به منظور خرید سالانه دو میلیون در سال به مدت ۱۵ سال امضا شد.

به گزارش گروه بین‌الملل مانا به نقل از بلومبرگ، بر اساس این قرارداد از سال ۲۰۲۶ تا سال ۲۰۴۱ قطر سالانه دو میلیون تن گاز LNG به آلمان صادر می‌کند.

بر اساس این گزارش شرکت دولتی قطر انرژی، قرارداد فروش گاز LNG را با شرکت انرژی آمریکایی ConocoPhillips امضا کرد تا صادرات گاز LNG توسط این شرکت به آلمان انجام شود.
گاز LNG از منطقه رأس‌لافان قطر به ترمینال LNG برونسوتل آلمان صادر می‌شود.

این میزان گاز تنها سه درصد از تقاضای گاز آلمان را تأمین می‌کند؛ این در حالیست که تأمین ۵۰ درصد از گاز مورد نیاز آلمان



چین با تأخیر اولین قدرت اقتصادی جهان می‌شود

مرکز تحقیقات اقتصاد و بازرگانی مستقر در بریتانیا (CEBR) در آخرین گزارش خود پیش‌بینی کرده است که اقتصاد جهان در سال جدید میلادی به سمت رکود پیش خواهد رفت زیرا تعدادی از اقتصادها به دلیل افزایش هزینه‌های استقراض برای مبارزه با تورم، منقبض خواهند شد.

به گزارش ایران اکونومیست به نقل از اکونومیک، این مؤسسه مشاوره در جدول سالانه گروه جهانی اقتصاد اعلام کرد که اقتصاد جهانی در سال ۲۰۲۲ برای اولین بار از ۱۰۰ تریلیون دلار گذشت اما در سال ۲۰۲۳ متوقف خواهد شد؛ زیرا در نبرد با تورم هنوز پیروز نشده است و تنظیم‌کننده‌ها به افزایش نرخ بهره ادامه خواهند داد. ما انتظار داریم در سال ۲۰۲۳، بانک‌های مرکزی با وجود هزینه‌های اقتصادی، به روش خود پایبند باشند.

کای دانیل نوفلد، مدیر و رئیس پیش‌بینی مرکز تحقیقات اقتصاد و بازرگانی اظهار کرد که هزینه پایین آوردن تورم به سطوح راحت‌تر، چشم‌انداز ضعیفی در رشد اقتصادی طی چند سال آینده است. نتایج این گزارش بدبینانه‌تر از آخرین پیش‌بینی صندوق بین‌المللی پول (IMF) است که در ماه اکتبر پیش‌بینی کرد بیش از یک سوم اقتصاد جهان در سال ۲۰۲۳ منقبض خواهد شد.

مرکز تحقیقات اقتصاد و بازرگانی که پیش‌بینی‌های رشد، تورم و نرخ ارز خود را بر اساس داده‌های صندوق بین‌المللی پول و یک مدل داخلی استوار کرده است در مورد اقتصاد سال گذشته گفت

که تورم به داستان اصلی اقتصادی سال گذشته تبدیل شد. تحلیلگران هشدار دادند که «اگرچه شاهد کاهش رشد قیمت در برخی اقتصادها هستیم اما نوسانات در بازارهای انرژی جهانی و تورم اصلی ریشه‌دار نشان می‌دهد که در سال ۲۰۲۳ نیز این موارد در مرکز و پیشرو باقی خواهند ماند.»

این مؤسسه مشاوره همچنین پیش‌بینی کرد که چین تا سال ۲۰۳۶ عملکرد بهتری از ایالات متحده خواهد داشت و به بزرگ‌ترین اقتصاد جهان تبدیل می‌شود. البته ۶ سال دیرتر از آنچه قبلاً انتظار می‌رفت به این جایگاه دست می‌یابد و علت آن سیاست‌های این کشور در برابر کووید صفر و تشدید تنش‌های تجاری با غرب عنوان می‌شود که رشد اقتصادی آن را کند کرده است.

بر پایه این مطالعه، اقتصاد هند تا سال ۲۰۳۲ به سومین اقتصاد بزرگ جهان تبدیل خواهد شد و تا سال ۲۰۳۵ به مرز ۱۰ تریلیون دلار خواهد رسید.

سفارش ساخت کشتی با متانول از سوخت LNG جلوگیری

سفارش ساخت کشتی با سوخت متانول برای اولین بار در اکتبر ۲۰۲۲ از سفارش ساخت کشتی با سوخت LNG جلوگیری افتاد.

به گزارش گروه بین‌الملل مانا، مؤسسه DNV در تازه‌ترین گزارش خود اعلام کرد با سفارش ساخت ۱۸ فروند کشتی کانتینری با سوخت متانول که اخیراً امضا شد همراه با کشتی‌هایی که در ماه اکتبر ۲۰۲۲ با سوخت متانول توسط شرکت‌های کشتیرانی Maersk، COSCO و OOCL سفارش داده شد، تعداد این نوع کشتی‌ها به ۴۷ فروند رسید که برای اولین بار از رزرو کشتی‌ها با سوخت LNG پیشی گرفت. بر اساس گزارش DNV علاوه بر این امضای قرارداد ۲۵ فروند تانکر فنی و شیمیایی با سوخت متانول در حال مذاکره و امضا است. گزارش DNV حاکی است گرایش به سمت استفاده از سوخت‌های پاک با متانول، LNG و همچنین کشتی‌های مجهز به اسکرابر روزبه‌روز

شرایط بهتری به خود می‌گیرد و به نظر می‌رسد تعداد کشتی‌هایی که با سوخت پاک در سال ۲۰۲۵ میلادی فعالیت خواهند کرد به حدود ۴ هزار و ۹۸۴ فروند کشتی خواهد رسید.

در پایان این گزارش آمده است اطلاعات دریافتی این مؤسسه حاکی است برخی از مالکان اخیراً از طرح سفارش کشتی‌های نوساز دوگانه‌سوز با سوخت LNG خارج شده و کشتی‌هایی را با سوخت معمولی همراه با اسکرابر و یا سوخت‌های دیگر مانند متانول و ... سفارش می‌دهند.





ورود هند به تولید هیدروژن و آمونیاک سبز با سرمایه‌گذاری کلان

هند برای تولید هیدروژن سبز مبلغ ۲/۲ میلیارد دلار معادل ۱۸۰ میلیارد روپیه سرمایه‌گذاری می‌کند تا از بازیگران اصلی صادرات این نوع سوخت باشد.

به گزارش گروه بین‌الملل مانا، یک مقام ارشد دولتی در این زمینه به رویترز گفت: "هزینه فعلی تولید هر کیلوگرم هیدروژن سبز در حال حاضر بین ۳۰۰ تا ۴۰۰ روپیه است که درصددیم هزینه تولید را در مدت پنج سال به ۵۰ روپیه برسانیم." وی یادآور شد: "دولت هند تا سال ۲۰۳۰ میلادی حدود هشت تریلیون روپیه به منظور تولید هیدروژن و آمونیاک سبز سرمایه‌گذاری می‌کند."

این مقام افزود: دولت هند درصدد است در بودجه سال آینده منابع قابل توجهی را برای سال مالی آوریل تدارک ببیند. وی تأکید کرد: "برای سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های استراتژیک و تأمین تجهیزات به ۴۵ میلیارد روپیه به مدت پنج سال و ۱۳۵ میلیارد روپیه برای تولید هیدروژن و آمونیاک سبز در سه سال نیازمندیم."

این مقام با اشاره به اینکه تقاضای جهانی برای هیدروژن سبز تا سال ۲۰۳۰ میلادی از ۱۰۰ میلیون تن تجاوز می‌کند، گفت: "در

برنامه تولید پنج میلیون تن هیدروژن سبز تا سال ۲۰۳۰ میلادی قرار گرفته که ۷۰ درصد آن به کره جنوبی، ژاپن و اتحادیه اروپا فروخته خواهد شد."

به گفته وی شرکت‌های هندی مانند:

Reliance Industries (RELI.NS)، Indian Oil (IOC.NS)، NTPC (NTPC.NS)، Adani Enterprises (ADEL.NS)، JSW Energy (JSWE.NS) و Acme Solar (ACMO.NS)

برنامه‌های بزرگی را برای تولید هیدروژن و آمونیاک سبز دارند.

طرفداران محیط زیست خواستار پایان دادن به مصرف سوخت‌های فسیلی شدند

از جمله گاز طبیعی مایع به عنوان سوخت دریایی است. Ocean Rebellion همچنین خواستار پایان دادن کار اسکرابرها شد، چرا که آن‌ها اجازه می‌دهند تا سوزاندن HFO که مملو از اکسیدهای نیتروژن است در دریا ادامه یابد.

این اعتراض می‌تواند فشار فزاینده‌ای بر IMO برای تعیین اهداف مشخص‌تر در خصوص کربن‌زدایی از صنعت کشتیرانی را به همراه داشته باشد.



کمیته حفاظت از محیط زیست دریایی (MEPC) هفتاد و نهمین نشست خود را در سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) درخصوص مسائل مربوط به کربن‌زدایی از کشتی‌ها و بهره‌وری انرژی از روز دوشنبه ۱۲ دسامبر ۲۰۲۲ برگزار کرد. این نشست با حضور نمایندگانی از کشورهای مختلف برای اولین بار پس از سال ۲۰۱۹ میلادی به صورت حضوری در لندن برگزار شد.

به گزارش گروه بین‌الملل مانا به نقل از آف شور انرژی؛ گروه هنری بین‌المللی Ocean Rebellion که به دنبال حذف استفاده از سوخت‌های فسیلی در صنعت کشتیرانی است در هفتاد و نهمین نشست کمیته حفاظت از محیط زیست دریایی IMO که در حال برگزاری است در مقابل مقر IMO در لندن گرد هم آمدند تا با اجرای نمایش هنری خود به تخریب اقیانوس‌ها و از دست دادن تنوع زیستی واکنش نشان دهند.

این گروه خواستار پایان دادن به استفاده از سوخت‌های فسیلی



ساخت پیشرفته‌ترین ترمینال کانتینری زیست‌محیطی در جهان

اداره بندر والنسیا (PAV) پروژه ساخت اسکله کانتینری در امتداد شمالی بندر والنسیا به ارزش حدود ۱/۶۴ میلیارد را تصویب کرد.

به گزارش گروه بین‌الملل مانا به نقل از آف‌شور انرژی؛ پروژه ساخت چهارمین ترمینال کانتینری در آب‌های داخلی بندر والنسیا به ارزش حدود ۱/۵۸ میلیارد یورو تصویب شد. اداره بندر والنسیا (PAV) در حال آماده‌سازی برای راه‌اندازی مناقصه‌ای در این خصوص است؛ که شامل سرمایه‌گذاری ۵۴۲/۷ میلیون یورویی بخش خصوصی و دولتی است. شرکت سرمایه‌گذاری ترمینالی ایتالیایی/سوئیزی (TIL) که بخشی از کشتیرانی سوئیزی MSC Group است با سرمایه‌گذاری ۱/۰۲ میلیارد یورویی مسئولیت ساخت و بهره‌برداری از آن را برعهده دارد. پروژه پایانه کانتینری دارای مساحتی حدود ۱۳۷ هکتار و یک هزار و ۹۷۰ متر خط پهلوگیری با ظرفیت نگهداری پنج میلیون کانتینر خواهد بود. این ترمینال دارای جدیدترین طراحی، فناوری و تجهیزات با امکانات کاملاً برقی است؛ که به کشتی‌های بزرگ کانتینری در عملیات دریایی و زمینی امکان خدمات‌رسانی می‌دهد. پروژه ارائه شده توسط TIL/MSC به بندر والنسیا شامل برقی کردن ۹۸ درصد از اجزای محرک و تأسیسات ترمینال است. علاوه بر این، صد درصد برق از منابع تجدیدپذیر تأمین خواهد شد که به نوبه خود انتظار می‌رود کاهش ۹۸ درصدی در انتشار CO₂ را به همراه داشته باشد. با استفاده از سیستم‌های

پیشرفته و خودکار پیش‌بینی ترافیک، طراحی ساختمان با معیارهای بهره‌وری انرژی و سیستم روشنایی با لامپ‌های ال‌ای‌دی انتظار می‌رود مصرف انرژی به حداقل برسد. به گفته اداره بندر والنسیا، TIL در پروژه خود یک پایانه راه‌آهن مجهز به شش خط به طول هزار متر با ظرفیت جابه‌جایی ۳۰۵ هزار TEU در سال از طریق راه‌آهن را پیشنهاد داده است. ترمینال کانتینری جدید؛ باعث افزایش اشتغال در بندر والنسیا و ایجاد پنج هزار شغل بالقوه برای جامعه والنسیا در منطقه اطراف بندر خواهد شد. در مجموع، بندر والنسیا ۲/۲ درصد از کل اشتغال در جامعه والنسیا را تشکیل خواهد داد. ۱۴ درصد از انرژی الکتریکی مصرف شده توسط بندر والنسیا با دو نیروگاه خورشیدی که در محوطه بندر نصب می‌شوند به صورت خودکفا تولید خواهد شد که در راستای هدف خود برای تبدیل شدن به بندری با انتشار کربن صفر تا سال ۲۰۳۰ میلادی است. در پایان گزارش اشاره شد که این پروژه چه در مرحله ساخت و چه در زمان بهره‌برداری، تأثیر اقتصادی قابل توجهی خواهد داشت.

پیشرفته‌ترین و سبزترین کشتی مسافری شرکت MSC به راه افتاد

پیشرفته‌ترین، سبزترین و بزرگ‌ترین کشتی کروز مسافری شرکت MSC که ۵ هزار و ۸۷۲ نفر ظرفیت دارد و با هزینه یک میلیارد دلاری ساخته شده، اولین سفر آزمایشی خود را در تاریخ ۷ دسامبر ۲۰۲۲ به سرانجام رساند.

به گزارش گروه بین‌الملل مانا به نقل از سایت شرکت MSC؛ کشتی MSC Seascope که در ایتالیا ساخته شده بزرگ‌تر از

کشتی‌های قبلی این شرکت بوده و به گفته طراحان آن با کارایی ساختاری و هیدرودینامیکی بیشتر، انقلابی در کشتی‌های کروز به شمار می‌رود. این کشتی با تناژ ۱۵۴ هزار تن و سرعت ۲۱ گره دریایی ساخته شده است.

این کشتی که خواهر کشتی Seaside Evo نامیده می‌شود در تاریخ ۷ دسامبر ۲۰۲۲ پس از انجام اولین سفر آزمایشی وارد بندر نیویورک شد. روبن رودریگز مدیرعامل شرکت MSC Cruises در زمینه ساخت این کشتی گفت: "با الحاق این کشتی به ناوگان مسافری MSC تعداد کشتی‌های کروز ما به ۲۱ فروند می‌رسد که دو کشتی دیگر نیز در دست ساخت متعلق به این شرکت است." وی در ادامه یادآور شد: "این کشتی از نظر انتشار گازهای گلخانه‌ای، کربن و سیستم تصفیه فاضلاب کاملاً عاری از هرگونه آلاینده‌ای است و دارای امکانات رفاهی بیشماری می‌باشد و به جرأت می‌توان گفت این کشتی سبزترین و بزرگ‌ترین کشتی مسافری حال حاضر جهان است. سیستم سوخت کشتی به گونه‌ای تعبیه شده که در آینده بتوان از سوخت متانول نیز استفاده کرد." وی در پایان گفت: "اولین سفر این کشتی از ۱۱ دسامبر ۲۰۲۲ به میامی آغاز می‌شود."



رکورد عملیات کانتینری شکسته شد

به گزارش ایران اکونومیست به نقل از کشتیرانی جمهوری اسلامی، کاپیتان مجید سجده با اعلام اینکه شرکت حمل کانتینری گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران امسال نیز در تداوم رویکرد ارزش آفرینی سال قبل رکورد حمل کانتینر را شکسته است، تصریح کرد: "برآورد ما در بخش حمل بار کانتینری آن است که تا پایان سال جاری رکورد سال قبل خود را در عملیات حمل کانتینر به مقدار ۱۵ درصد افزایش دهیم".

وی با تأکید بر اینکه در حال راه اندازی خطوط جدید حمل بار کانتینری به بنادر مختلف هستیم، به ورود نخستین شناور کانتینری این شرکت با ظرفیت ۶ هزار و ۵۰۰ TEU کانتینر به بندر چابهار اشاره کرد و گفت: "ایجاد خط منظم کانتینری از/به چابهار-شرق دور، دستاوردی ملی برای گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران به خصوص حمل و نقل کانتینری این گروه است".

کاپیتان سجده در خصوص فعالیت این خط منظم کانتینری تصریح کرد: "از این پس هر دو هفته یکبار کشتی‌های کانتینری با ظرفیت بالا به صورت مستقیم از خاور دور به بندر چابهار تردد خواهند داشت و این اقدام استمرار می‌یابد".

وی با تأکید بر اینکه سازمان منطقه آزاد چابهار و سازمان بنادر و دریانوردی در زمینه راه اندازی خط کانتینری به بندر چابهار، همکاری خوبی با گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران داشته‌اند،

ابراز امیدواری کرد با برنامه‌ریزی‌های صورت گرفته در زمینه توسعه ترانزیت و رونق کریدور شمال-جنوب توفیقات بیشتری نصیب گروه کشتیرانی شود.

مدیرعامل شرکت حمل کانتینری گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در ادامه اظهارات خود با یادآوری اینکه در حال حاضر کشتی‌های بزرگ ترکانینری این شرکت با ظرفیت ۱۴ هزار و ۵۰۰ TEU به دلیل امکانات محدود بندر چابهار، امکان پهلوگیری در این بندر را ندارند، افزود: "در صورت نصب گنتری کرین‌ها در بندر چابهار این محدودیت نیز تا حد زیادی رفع خواهد شد".

وی در عین حال تأکید کرد: "مهم‌ترین عوامل برای توسعه ترانزیت از بندر چابهار، توسعه پسرکانه این بندر در بخش‌های مختلف جاده‌ای و ریلی است".

سجده در پایان اظهارات خود از دیگر موانع عدم توسعه ترانزیت از بندر چابهار به بالا بودن کرایه حمل زمینی از این بندر اشاره کرد و گفت: "حمل جاده‌ای کانتینر از این بندر به اصطلاح دوسر بار نیست؛ اما اگر کانتینرها دوسر بار شوند مطمئناً امکان توسعه فعالیت‌ها بیش از پیش وجود دارد و بندر چابهار می‌تواند شانه‌به‌شانه بندرعباس توسعه یابد. البته ترانزیت منطقه از چند مسیر در حال رخ دادن است. از سمت شرق پاکستان بسیار فعال است، بندر کراچی و گوادر زیرساخت‌های بسیار مناسبی را فراهم کرده‌اند. از سوی دیگر بندر ام‌القصر عراق در حال توسعه است که در این میان بندر چابهار می‌تواند نقش بسیار مهمی را ایفا نماید و بر این اساس در صورتی که پسرکانه، خط راه آهن و جاده توسعه یابد مطمئناً بندر چابهار بیش از این فعال خواهد شد".



/// **NETS** **MITSUI OSK LINES IMPLEMENTS MARLINK SMART**



hybrid connectivity including Starlink LEO services

Leading Japanese shipowner will evaluate its sustainability and crew welfare strategies using new low-latency services, within Marlink's hybrid connectivity network and digital tools.

Marlink, the smart network solutions company, will deploy its hybrid connectivity solutions on selected vessels operated by Japanese shipowner Mitsui O.S.K. Lines (MOL), integrating Starlink LEO with its highly reliable Sealink GEO VSAT service and its digital platform.

MOL will verify how Marlink's unique network can enhance operating safety and improve high-speed communications for seafarers. Starlink's high speed, low latency connectivity will form an integral part of this hybrid solution, designed to provide a reliable Committed Information Rate (CIR) in combination with unparalleled Maximum Information Rate (MIR) performance.

The Marlink network will be completed with an L-band backup solution and will be seamlessly and securely orchestrated with Marlink's network management platform, XChange and advanced Cyber threat detection, including Security Operation Center (SOC) as a service.

MOL is one of the world's largest shipping companies with more than 130 years of history and operational experience. The company plans to verify the effectiveness of Marlink's hybrid network solution including Starlink within its future digital innovation

strategy.

Marlink's integration of Starlink into one seamless end-to-end managed hybrid network provided to MOL, will improve user experience, application performance and security. MOL will also benefit from additional managed services including global 24/7 support to ensure the smooth integration of the connectivity into MOL's business operations.

Marlink will leverage its 40 years of satcom network expertise to provide MOL with professional services such as network assessment, design, configuration, integration and delivery. Marlink's network management platform, XChange will include the latest software-defined (SD-WAN) technology to optimise the routing of MOL's applications by leveraging the different connectivity solutions simultaneously.

MOL is committed to improving operational and environmental performance across its diversified fleet. The company has long believed in the importance of communications technology to drive efficiency and voyage optimisation through data collection.

"Marlink is honoured to have been selected by MOL for this next-generation connectivity evaluation, blending GEO/LEO services and we look forward to working with our Japanese colleagues to demonstrate the power of this hybrid, future-proof network," said Tore Morten Olsen, President, Maritime, Marlink. "This pilot will demonstrate the unique user experience of high speed, low latency connectivity working alongside our highly reliable GEO VSAT services, enabling shipowners to drive operational efficiency and enhance crew welfare."

"MOL is pleased to be collaborating with Marlink to bring the next generation of maritime communications to our fleet and understand better how these services fit into our digital sustainability strategy," said Ryusuke Kimura, Managing Executive Officer, Mitsui O.S.K. Lines. "The ability to improve our business processes and the welfare of our crews, with a partner like Marlink enables us to focus on our core activities and provide the best possible service to our customers."

Source: www.tankeroperator.com

ICS GUIDE LAUNCHED TO HELP OWNERS/ OPERATORS WITH EEXI AND CII EMISSION REDUCTION REGULATIONS



The International Chamber of Shipping (ICS) has published the industry's first definitive guide to the IMO GHG regulations, helping decision makers to chart their way through the major technical and operational changes they face in achieving the CO₂ reduction targets for 2030 agreed by the UN International Maritime Organization (IMO).

Reducing Greenhouse Gas Emissions: A Guide to IMO Regulatory Compliance

guides readers through the first step on the route to decarbonisation: preparing for compliance with the IMO regulatory framework, and in particular, the 2021 amendments to MARPOL Annex VI. It is the first of what will be a developing

portfolio of guidance and support for the industry.

Guy Platten, Secretary General of the International Chamber of Shipping says:

"The number one priority facing owners and operators is reducing emissions, while maintaining safe and efficient operations. It is essential that decision makers have access to the best expert advice possible on the implications of new legislation. Unlike much that can be found on this topic, the information provided in the ICS Guide highlights and emphasises how these changes will directly affect shipping, and the decisions that owners and operators must make today."

Reducing Greenhouse Gas Emissions: A Guide to IMO

Regulatory Compliance covers

- Reductions of carbon intensity through the use of the Energy Efficiency Design Index for new ships (EEDI) and the Energy Efficiency Existing Ship Index (EEXI).
- Submission of the Ship Energy Efficiency Management Plans (SEEMP) for external audit and statutory certification; and
- Use of operational Carbon Intensity Indicators (CIIs) and the collection and submission of operational data, with ships being designated annually with an 'A to E' rating.
- Modification of existing ships, including information for naval architects.

ICS holds a unique position in the drive to reduce GHG emissions. It sits at the heart of facilitating and encouraging GHG debate, in its role at IMO, and the regular contact it has with governments and NGOs. Through its continued dialogue with its shipowner association members, it has gained a genuine understanding of the practical concerns affecting shipowners, and the information they need to help them make informed decisions.

Source:

www.tankeroperator.com

DNV PREDICTS A STRONG FUTURE FOR LNG-FUELED SHIPS



The advisory division of leading class society DNV Maritime sees good times ahead for LNG dual-fuel vessels, even if today's high gas prices support fuel-switching to VLSFO.

More than 200 LNG-fueled ships have been ordered over the course of the year to date, including 17 in November 2022 alone, according to DNV Principal Consultant Martin Wold. Within three years, the number of LNG-fueled ships afloat will increase from 340 hulls today to more than 800 vessels, DNV predicts, and most of the new deliveries will be big vessels like container ships and PCTCs.

This new dual-fuel tonnage will eventually run on LNG, once prices for gas normalize, and Wold's office has previously predicted that liquefied natural gas could account for three percent of all bunker

volume by 2025.

"Simple extrapolation will tell you that a share of 10 percent in the global bunker market by 2030 is well within reach," Wold suggested in a blog post.

However, alternative fuels like green methanol will be increasingly competitive now that the EU plans to tax greenhouse gas emissions from shipping - including emissions of methane, a pollutant released in varying quantities by LNG-fueled ships.

"With the preliminary agreement at the EU last week that shipping will be included in EU ETS starting from 2024, all low-carbon options now make even more sense," Wold said in a research note. "Methane emissions will also be included, so methane slip from engines will come under even greater scrutiny."

Source: www.maritime-executive.com

and other sections of the marine sector."

"We are looking to build a strong co-operative research platform that will conduct extensive and in-depth research into sustainable shipping innovation and development."

"We believe this partnership and shared knowledge approach is vital and that SSIDI will play a major role in the shipping industry's low carbon journey."

The SSIDI will work together to promote clean energy safety and look at how a sustainable shipping innovation and development industry chain can

be developed. The initiative will also strengthen members' strategic cooperation on climate change.

The launch was also attended by senior officials from the Ministry of Transport of the People's Republic of China including Mr. Yi Jiyong - Deputy Director General of the Water Transport Bureau Li Guanyu - Deputy Director General of the International Cooperation Department and Mr. Du Guoguang – the level II bureau rank official of the Maritime Safety Administration.

Source: www.tankeroperator.com

CLASSNK APPROVAL FOR HYDROGEN ENGINE FOR HYDROGEN CARRIER

ClassNK has issued an Approval in Principle (AiP) for a dual fuel generator engine using hydrogen gas as fuel and related machinery systems and arrangements for a 160,000m³ hydrogen carrier developed by Kawasaki Heavy Industries, Ltd. (KHI). This marks ClassNK's first AiP for a dual fuel generator engine using hydrogen gas as fuel.

As hydrogen is expected to be used as a clean energy source to realize a decarbonized society, ClassNK has worked on the establishment of necessary standards and certification to contribute to its maritime transportation and marine fuel use. For the 160,000m³ liquefied hydrogen carrier developed by KHI, ClassNK has so far issued AiPs for its integrated design as well as its Cargo Containment System (CCS), Cargo Handling Systems (CHS), and dual fuel main boilers that use hydrogen boil-off gas as fuel.

In the latest examination, ClassNK carried out the design review of the dual fuel generator engines using hydrogen gas as fuel and related machinery systems and arrangements based on its Part N of Rules for the Survey and Construction of Steel Ships incorporating the IGC Code, and its Guidelines for Liquefied Hydrogen Carriers incorporating the IMO's interim recommendations for Carriage of Liquefied Hydrogen in Bulk. In addition, a comprehensive safety assessment was conducted based on the HAZID risk assessment results, which has led to the issuance of the

AiP.

According to KHI, the dual fuel generator engine is capable of switching between hydrogen and low-sulfur fuel oil flexibly, and when hydrogen fuel is selected, boil-off gas naturally evaporated from the ship's liquefied hydrogen cargo tanks is used as the main fuel at a calorie-based mixed ratio of 95% or higher to generate and supply electricity in board, which is expected to reduce greenhouse gas emissions from the ship significantly.

ClassNK will actively continue to take part in advanced initiatives toward decarbonization and also support the decarbonization of the entire maritime industry by incorporating the knowledge gained through collaboration with front runners into rules and guidelines.

Approval in Principle (AiP):

At the initial stage of designing or before the specific target ship etc. to be implemented is decided, the design is examined based on the existing regulations such as international treaties and ship classification rules, and an Approval in Principle (AiP) is issued as proof of conformity with requirements. It also prevents rework of regulatory aspects in the post-process, shortens the examination time at the time of class registration, and can be used as a technical basis for external appeal of the design status.

Source: www.tankeroperator.com

CALL TO SEAFARERS TO PARTICIPATE IN A SURVEY ON HOURS OF WORK/REST, WORKLOAD AND SHIP MANNING

The World Maritime University (WMU) is calling on all seafarers who are currently working on any commercial ship, or have worked on such ships at any time after 1 February 1997, to participate in a survey on hours of work/rest, workload, and ship manning.

The WMU conducted research on seafarers' work/rest hours in 2019–2020, which was well received and discussed within the industry, including at the IMO and ILO. Consequently, the MSC 105 at the IMO proposed a scoping exercise to enhance provisions on seafarers' work and rest hours and on fatigue.

WMU is conducting the survey in collaboration with the International Federation of Shipmasters'

Associations (IFSMA), The Nautical Institute, the Institute of Marine Engineering, Science and Technology (IMarEST), and the International Seafarers' Welfare and Assistance Network (ISWAN). The survey is part of research funded by the ITF Seafarers' Trust. Once the survey is finished, WMU will work with the maritime community to consider improvements.

The survey should take no more than 20 minutes to complete, and all responses will remain strictly confidential. You are welcome to share the survey link with seafarers in your network. The participation deadline is 31 December 2022.

Source: www.tankeroperator.com

CHINA CLASSIFICATION SOCIETY SPEARHEADS NEW 'GREEN' SHIPPING INNOVATION AND DEVELOPMENT DRIVE

China Classification Society (CCS) is joining forces with several major Chinese marine industry companies to launch the 'Sustainable Shipping Innovation and Development Initiative' (SSIDI).

CCS launched SSIDI in Beijing with representatives of China Petrochemical Corporation, COSCO Shipping Co. Ltd., China Merchants Energy Shipping Co. Ltd. and ICBC Financial Leasing Co. Ltd. who were among those to sign the initiative.

The launch gathering heard how SSIDI and its members will now work closely together to explore and research alternative fuels.

SSIDI's extensive and in-depth research work will focus on the economy, safety, technology maturity, policies and regulations, fuel availability, market mechanism and other aspects of alternative fuels for shipping.

CCS vice president Fan Quang said: "With accelerated policy making and developments to

reduce shipping emissions led by the International Maritime Organization (IMO), European Union and other global organisations, the industry-wide consensus is to promote the application of alternative fuels in shipping."

"This will lead to significant changes in the entire international shipping industry, and it will have a profound impact on all upstream and downstream industries."

"However, it is important to recognise that amid this drive to alternative fuels there are still many uncertain factors that must be addressed."

"These include fuel supply, ship financing, technology development, and standard formulation. These are far beyond the scope of traditional shipping and require joint exploration by all parties across the entire industry chain."

"It is for this reason, CCS has launched the SSIDI with interested parties in energy, shipping, finance

ABS UNITES ITS DIGITAL SERVICES UNDER A SINGLE BRAND AND A NEW LEADER



ABS' two digital services for shipowners have been united under new management and a new, fresh brand.

ABS Nautical Systems, a division of consultancy ABS Group, has provided vessel management software to the industry for more than 30 years. It's a package of administrative tools used by countless owners and shipmanagers around the globe.

The software-as-a-service platform My Digital Fleet - historically housed under class society ABS - offers a different portfolio of systems for leveraging ship data to analyze performance. It interfaces with Nautical Systems, but it stands on its own as a separate product.

Going forward, the two will be unified under a single brand, ABS Wavesight.

"ABS Wavesight stands well above other maritime software companies by uniting the expansive offerings of Nautical Systems and the innovative performance and compliance tools of My Digital Fleet into one powerful new SaaS business," said Christopher J. Wiernicki, ABS Chairman, President, and CEO. "ABS Wavesight complements ABS' core classification services and is an important part of our overall enterprise strategy to support our clients."

The new brand is helmed by a tech veteran, Paul Sells, who joined ABS in January 2022 as global head of digital

solutions. Before his arrival, he headed up sales for two Silicon Valley companies in the industrial augmented-reality space. But Sells is deeply familiar with maritime: he started his career in the Navy, and he spent nine years at Huntington Ingalls as a manager of manufacturing engineering.

Under the new Wavesight brand, the familiar Nautical Systems and My Digital Fleet platforms will still be available to existing customers as-is, according to Sells. But there will be new options too: ABS is developing APIs for these systems so that owners can integrate Wavesight into their own software tools - and with the tools of other developers, like weather-sensing company Sofar Ocean and maritime technology giant Kongsberg.

Shipowners with ABS-classed vessels will benefit from Wavesight's integration with ABS inspection and classification, but the new brand is a standalone unit to serve any vessel, Sells says - regardless of which IACS member is handling its class.

"Our vision is provide our clients with integrated solutions instead of fragmented vendor offerings; open APIs instead of walled gardens; and easy integration and maintenance instead of costly upgrades every few years," says Sells.

Source: www.maritime-executive.com

ongoing training and examination over the past 15 months in preparation for their transition to SIRE 2.0 and companies that have integrated SIRE into their in-house IT environments have been working with the project team to integrate the new web API. Programme participants, including submitting companies, have also been engaged in a range of engagement and learning activities.

Training resources, including documentation, factsheets and familiarisation videos developed to meet the needs of each participant group (vessel operators, programme recipients, inspectors and officers/crew) can be downloaded and used onboard ships or integrated into in-house training programmes. Submitting companies, programme recipients and

operators are strongly encouraged to use these pre-recorded and subtitled presentations as a tool for aiding understanding and expectations of SIRE 2.0 inspections.

Karen Davis, Managing Director, OCIMF, added: "Digitalising the inspection process has been a challenging undertaking, but we are confident the new and significantly enhanced SIRE 2.0 will tangibly improve safety within the marine industry. We've received very positive feedback from inspectors, programme users and industry partners throughout the development of SIRE 2.0 and will continue to work closely with all stakeholders during the transition phases and beyond."

Source: www.safety4sea.com

OFFICE POLITICS MAKE BEST PEOPLE QUIT

Office politics are defined by self-interests and agendas that run ahead of business goals. Management is ready to sacrifice success in order to look good or to maintain control.

Sure signs of a highly political environment:

Office Politics 101: Blame-games, finger pointing.

Office Politics 102: Mind-games and manipulation.

Office Politics 103: Managers operate by pressure - not by inspiration nor by support.

Office Politics 104: Setting up people to fail.

Office Politics 105: Honesty is considered to be a threat.

Office Politics 106: Not sharing relevant information in order to maintain control.

Office Politics 107: Responsibility avoidance and dilution.

Office Politics 108: Not hiring nor promoting strong performers so as not endanger own position.

Office Politics 109: Spreading rumors to damage someone's reputation.

Office Politics 110: Misrepresenting own accomplishment to make oneself look better at expense of others. Taking credit for other people's successful work, and "crediting" them when their efforts fail

Office Politics 111: Favoritism and nepotism.

Office Politics 112: False promises to get someone to do something, e. g. to accept a job or a responsibility.

Office politics 113: Backstabbing.

Office Politics 114: Micromanagement and excessive control.

Office Politics 115: Obedience is preferred to loyalty.

To sum it up:

Loyalty, talent and hard work are not appreciated in toxic political cultures. Honesty and integrity are punished.

That's when best people say: **Time to say goodbye boss!!**

Sure signs that you work in a healthy environment free from toxic politics:

1) Leadership is open, fair, authentic, honest, friendly and supportive.

2) Failures and mistakes are treated as lessons. Finger-pointing is frowned upon.

3) Employees are trusted and empowered.

4) People are promoted and rewarded on the basis of their accomplishments, not political favors.

5) Leadership takes real risks for employees, stands up for them, gets them what they need, is there for them when they run into problems.

6) Best ideas win.

7) Employees come first.

8) Loyalty, talent and hard-work are appreciated and recognized.

Seek respect, not attention. It lasts a lot longer.

Seek loyalty, not obedience. It is worth a lot more.

PHASED ROLL-OUT FOR OCIMF'S SIRE 2.0 VESSEL INSPECTION REGIME

The Oil Companies International Marine Forum (OCIMF) has confirmed its updated Ship Inspection Report Programme (SIRE 2.0) will be delivered to industry in a 'phased approach' comprising four stages, rather than a single 'go-live' switch between the current SIRE (VIQ7) and new SIRE 2.0.

Since its launch in 1993, OCIMF's SIRE tanker inspection programme has become central to supporting safety and best practice in the marine industry, with approximately 165,000 SIRE reports downloaded since inception providing industry with a reliable tool for assessing vessel safety and quality. To ensure the inspection regime keeps up with industry change, OCIMF has been working with its membership and industry partners to develop the software, tools, processes and procedures that underpin the new digitalised inspection regime, SIRE 2.0.

Aaron Cooper, OCIMF's Programmes Director, explains: "SIRE 2.0 has been developed to future-proof against the continuously evolving nature of risk within the maritime industry. While based on the existing programme – which has proven highly effective in improving tanker safety – it is a very different regime. OCIMF recognises that moving from SIRE to SIRE 2.0 is a significant change for all parties involved in the programme and the roll-out of the new inspection regime must reflect the readiness of the programme, as well as all programme participants".

"Introducing the new regime using a phased approach will provide the opportunity for all industry sectors to become fully familiar with the SIRE 2.0 guidance materials, training materials and inspection process. Further, the roll-out strategy is underpinned by a comprehensive plan of phase-specific critical success factors which need to be met before moving to the next phase."

Unlike the existing SIRE questionnaire, the SIRE 2.0 software selects questions from a comprehensive question library based on the type of vessel, its outfitting and data provided by the vessel operator to

create a bespoke risk-based inspection questionnaire completed in real-time by inspectors using a tablet device. As no two inspections will be the same, vessel operators, crew and inspectors must be prepared to be assessed on all potential questions.

Inspectors will also now report on hardware, processes and human factors, and, for the first time, observations may also be supported with documentary and photographic evidence (where permitted). As a result, the inspection process will significantly expand the depth and quality of marine assurance data gathered, allowing for more in-depth reporting outcomes and comprehensive assessments of the quality of a vessel and its crew (on an ongoing basis). The roll-out of the new programme will occur over four stages to allow for comprehensive testing and interrogation of the system, with a review of 'critical success factors' needing to be confirmed by the OCIMF membership before moving to the next stage. The organisation has also assured users of the programme that they will be provided with ample warning before each stage is progressed.

Phase 1: SIRE 2.0 internal testing – One-month user acceptance testing involving the OCIMF Secretariat and vessel operators who have previously been involved in SIRE 2.0 Trial Inspections. The goal is to rigorously test the full end-to-end reporting process.

Phase 2: Beta test of full end-to-end process – a two-month testing period with optional participation from invited parties, with a goal to test the end-to-end process without assistance from OCIMF.

Phase 3: Unlimited beta test of full end-to-end process – a four-month transition period allowing participation for all programme users. The goal is to allow all submitting companies, vessel operators and programme recipients to use and familiarise with the SIRE 2.0 system prior to full launch.

Phase 4: SIRE VIQ7 withdrawn – SIRE 2.0 launches and replaces the existing SIRE system as the commercial tanker inspection programme.

Inspectors have been receiving comprehensive and



MEPC 80;

- agreed that the BWM Convention does not preclude the temporary storage of grey water or treated sewage in ballast tanks and that this storage should be permitted, and that guidance should be developed by the Committee;
- approved a unified interpretation of paragraph 4.10 of the BWMS Code;
- approved a revised unified interpretation of regulation E-1.1.5 of the BWM Convention and the Form of the International Ballast Water Management Certificate - both unified interpretations will be incorporated in BWM.2/Circ.66/Rev.4, consolidating all existing unified interpretations to the BWM Convention;
- agreed on core elements to be used for the development of guidance for record keeping and reporting under the BWM Convention and for ships encountering challenging uptake water;
- granted final approval to two ballast water management systems which make use of Active Substances based on the outcome of GESAMP-BWWG 42

Particularly Sensitive Sea Areas

Designation of a particular sensitive sea area in the North-Western Mediterranean Sea to protect cetaceans from international shipping

The MEPC agreed in principle to the designation of the North-Western Mediterranean Sea as a PSSA, subject to the further development and approval of the proposed associative protective measures by the Sub-Committee on Navigation, Communications and Search and Rescue (NCSR) and the Maritime Safety

Committee.

The co-sponsors of the proposal, France, Italy, Monaco and Spain, are invited to further develop the proposed associated protective measures and submit to NSCR as the appropriate Sub-Committee for approval; and inform the Committee once the associated protective measures have been approved and invite the Committee to designate the area as a PSSA at a future session.

The proposed measures include recommended measures, such as reducing speed, increased look out and reporting of cetacean sighting and any collisions.

The submitters state that the aim of the proposed NW Med PSSA is to protect cetaceans from the risk of ship collisions, ship-generated pollution and to increase awareness on a critically important area for the fin whale and the sperm whale. The proposed PSSA encompasses the whole Pelagos Sanctuary and the Spanish cetacean corridor, which are already designated as Special Protected Areas of Mediterranean Importance (SPAMIs) under the Barcelona Convention and the UN Mediterranean Action Plan dedicated to the conservation of cetaceans.

Other matters

Work programme proposals

The MEPC considered proposals for new outputs, and agreed to include in the post-biennial agenda of the Committee the following new outputs:

"Amendments to MARPOL Annex II in order to improve the effectiveness of cargo tank stripping, tank washing operations and prewash procedures for products with a high melting point and/or high viscosity", with two sessions needed to complete the item, assigning the PPR Sub-Committee as the associated organ.

"Revision of the Revised guidelines and specifications for pollution prevention equipment for machinery space bilges of ships (resolution MEPC.107(49))", with two sessions needed to complete the item, assigning the PPR Sub-Committee as the associated organ.

Source: IMO website

refine the CII rating mechanism by using new metrics such as EEOI or EEPI (a metric which takes into account ballast and loaded times).

Energy efficiency of ships

Fuel oil consumption data

The Committee approved the summary of the fuel oil consumption data submitted to the IMO Ship Fuel Oil Consumption Database for 2021.

Updated EEDI guidelines

The MEPC adopted MEPC resolutions on:

- 2022 Guidelines on the method of calculation of the attained Energy Efficiency Design Index (EEDI) for new ships.
- 2022 Guidelines on survey and certification of the Energy Efficiency Design Index (EEDI).

Possible EEDI Phase 4

The MEPC considered the report of the Correspondence Group on the Possible Introduction of EEDI Phase 4 as well as a number of commenting documents. The MEPC invited Member States and international organizations to submit further proposals on a possible EEDI Phase 4 to a future session.

Air pollution prevention

Exhaust gas cleaning systems (EGCS)

The Committee agreed to refer a number of submissions related to discharges and residues from exhaust gas cleaning systems to the 2024 session of the Sub-Committee on Pollution Prevention and Response (PPR 11) for consideration.

In June 2022, the MEPC 78 approved:

- MEPC Circular on 2022 Guidelines for risk and impact of the discharge water from exhaust gas cleaning systems, to provide information on recommended methodology for risk and impact assessments that Member States should follow when considering local or regional regulations to protect the sensitive waters/environment from the discharge water from EGCS.
- MEPC Circular on 2022 Guidance regarding the delivery of EGCS residues to port reception facilities, providing best practices intended to assist both ship operators and port States in assuring the

proper management and disposal of EGCS residues and stored discharge water from EGCSs into port reception facilities.

In 2021, the MEPC adopted the updated Guidelines for exhaust gas cleaning systems (MEPC.340(77)), which specify the criteria for the testing, survey, certification and verification of EGCS as well as discharge water quality criteria.

Licensing schemes for bunker suppliers

Following discussion in a working group in relation to proposals on licensing schemes for bunker suppliers, the MEPC encouraged Member States to make use of the revised Guidance for best practice for Member State/coastal State set out in circular MEPC.1/Circ.884/Rev.; and invited interested Member States and international organizations to submit information on experience gained of the implementation of the guidance on best practice and relevant instruments to a future session.

Biofuels, biofuel blends and synthetic fuels

MEPC 79 considered a number of proposals regarding the use of biofuels and biofuel blends and compliance with NOx regulations.

MEPC 78 had approved a unified interpretation of regulation 18.3 of MARPOL Annex VI facilitating NOx compliance process for blends up to 30% of biofuels. MEPC 79 agreed to expand this approach to synthetic drop-in fuels (e.g. e-methanol, e-ammonia, etc.), thus facilitating their use as low- and zero-carbon fuels.

Black Carbon

MEPC 79 considered several proposals on the reduction of the impact of Black Carbon emissions on the Arctic and agreed to refer a submission to PPR 10 (April 2023) for further consideration.

Ballast water management

The MEPC established the Ballast Water Review Group to consider a number of matters. Following discussion, the MEPC:

- approved draft amendments to appendix II of the Annex to the BWM Convention (Form of Ballast Water Record Book) with a view to adoption by

IMO's carbon intensity measures) and economic (for example, a "levy", a "reward", "feebate" or "flat rate contribution") elements to be further developed as a priority after MEPC 80.

Next steps - Intersessional Working Group on



Reduction of GHG Emissions from Ships and MEPC 80

The MEPC agreed the terms of reference for the next sessions of the Intersessional Working Group on Reduction of GHG Emissions from Ships: ISWG-GHG 14 (20 to 24 March 2023) and ISWG-GHG 15 (26 to 30 June 2023).

The ISWG-GHG is invited to:

- further consider and finalize the development of the draft Revised IMO Strategy on reduction of GHG emissions from ships;
 - further consider and finalize the assessment and selection of measure(s) to further develop in the context of Phase II of the Work plan for the development of mid- and long-term measures;
 - further consider the revision of the IMO ship fuel oil consumption Data Collection System (DCS);
 - consider the final report of the Correspondence Group on Marine Fuel Life Cycle GHG Analysis with a view to finalization of the LCA Guidelines;
- and
- submit a written report of ISWG-GHG 14 and ISWG-GHG 15 to MEPC 80.

MEPC 80 (3-7 July 2023) is expected to adopt the revised IMO Strategy for Reduction of GHG Emissions from Ships.

Impact assessments of candidate measures

The MEPC approved the revised procedure for

assessing impacts on States of candidate measures, which takes into the experience of the comprehensive impact assessment of the IMO short-term GHG reduction measure and includes a new appendix largely following the methodology used for the comprehensive impact assessment of the short-term measure. The revised procedure will be issued as MEPC.1/Circ.,885/Rev.1.

Life Cycle GHG assessment guidelines (LCA Guidelines)

The MEPC considered the interim report of the Correspondence Group on Marine Fuel Life Cycle GHG Analysis. The MEPC agreed updated terms of reference for the correspondence group, which is expected to submit its final report to MEPC 80, including the draft LCA guidelines for consideration and adoption. The draft LCA guidelines will allow for a Well-to-Wake calculation, including Well-to-Tank and Tank-to-Wake emission factors, of total GHG emissions related to the production and use of marine fuels.

Proposals related to onboard CO₂ capture

The MEPC considered proposals related to onboard CO₂ capture and agreed to further consider these proposals at MEPC 80. The MEPC invited interested Member States and international organizations to submit further information, comments and proposals on onboard CO₂ capture to that session.

Revision of the IMO Fuel Consumption Monitoring Data Collection System (IMO DCS)

ISWG-GHG 13 discussed a proposal on the future revision of the IMO Data Collection Systems of annual fuel consumption looking into possible future changes of the IMO GISIS reporting module, including enhanced transparency and additional reporting parameters. MEPC 79 noted the broad support by the Group to the proposal to include data on transport work, the possible use of innovative technologies and on the level of granularity of reported data. Interested Member States and international organizations were invited to further investigate technical and practical implications. The inclusion of data on transport work would allow to

bunker delivery note (BDN). The amendments are expected to enter into force on 1 May 2024.

Tackling climate change - cutting GHG emissions from ships

Background

IMO is committed to cutting GHG emissions from ships. Mandatory energy efficiency measures were first adopted in 2011 and have been strengthened since the Initial IMO Strategy on Reduction of GHG Emissions from Shipping was adopted in 2018, setting out a clear pathway towards decarbonization of international shipping.

On 1 November 2022, the "short-term measure" to reduce ships' carbon intensity entered into force, introducing the Energy Efficiency Existing Ship Index (EEXI); the annual operational carbon intensity indicator (CII) rating and an enhanced Ship Energy Efficiency Management Plan (SEEMP).

At MEPC 77, Member States agreed to initiate the process of revision of the Initial IMO GHG Strategy, towards adopting a strengthened revised Strategy in mid-2023 at MEPC 80.

The MEPC considered the report of the 13th sessions of the Intersessional Working Group on Reduction of GHG Emissions from Ships (ISWG-GHG 13), which met 5-9 December 2022.

A working group on Reduction of GHG emissions from ships was established during MEPC 79.

Revision of the initial IMO GHG Strategy

The Working Group further discussed the proposals for the revision of the Initial GHG Strategy.

The Committee reaffirmed its commitment to: adopt a revised IMO GHG Strategy, in all its elements, including with a strengthened level of ambition by MEPC 80; continue its work on identifying the candidate GHG reduction measures to be developed in priority as part of a basket of measures consisting of both technical and economic elements by MEPC 80 in accordance with the Work plan; and undertake a comprehensive impact assessment of the basket of candidate measures ahead of their adoption in accordance with the Work plan and the revised

Procedure for assessing impacts on States.

MEPC 80 (3-7 July 2023) is expected to adopt the revised IMO Strategy for Reduction of GHG Emissions from Ships.

Revised resolutions adopted on voluntary measures

The MEPC adopted revised resolutions on voluntary cooperation with ports and on national action plans. The amendments (to resolution MEPC.323(74) and resolution MEPC.327(75)) to include references to shipping routes to support decarbonization.

The revised resolutions are:

- Invitation to Member States to encourage voluntary cooperation between the port and the shipping sectors to contribute to reducing GHG emissions from ships – includes addition of reference to "facilitating voluntary cooperation through the whole value chain, including ports, to create favourable conditions to reduce GHG emissions from ships through shipping routes and maritime hubs".
- Encouragement of Member States to develop and submit voluntary National Action Plans (NAPs) to address GHG emissions from ships, includes reference to "facilitating the development of infrastructure for green shipping, and facilitating voluntary cooperation through the whole value chain, including ports, to create favourable conditions to reduce GHG emissions from ships through shipping routes and maritime hubs".

Mid-term measures including possible technical and economic measures

The MEPC 76 session adopted a work plan on the concrete way forward to make progress with candidate mid- and long-term measures, including measures to incentivize the move away from fossil fuels to low- and zero-carbon fuels to achieve decarbonization of international shipping.

The ISWG-GHG 13 reported on its progress in advancing towards the further development of a "basket of candidate mid-term measures" – integrating both various technical (for example, a GHG fuel intensity standard and/or enhancement of



and its Protocols agreed in December 2021 to bring forward the proposal to IMO.

This is the fifth designated Emission Control Area for Sulphur Oxides and particulate matter worldwide, the others being: the Baltic Sea area; the North Sea area; the North American area (covering designated coastal areas off the United States and Canada); and the United States Caribbean Sea area (around Puerto Rico and the United States Virgin Islands).

Mandatory garbage record books for smaller ships

The MEPC adopted amendments to MARPOL Annex V to make the Garbage Record Book mandatory also for ships of 100 gross tonnage and above and less than 400 gross tonnage. This extends the requirement for mandatory garbage record books to smaller ships, which will be required to keep records of their garbage handling operations, namely discharges to a reception facility ashore or to other ships, garbage incineration, permitted discharges of garbage into the sea, and accidental or other exceptional discharged or loss of garbage into the sea.

The move supports implementation of IMO's Strategy to address marine plastic litter from ships, which sets out the following outcomes as key goals: reduction of marine plastic litter generated from, and retrieved by, fishing vessels; reduction of shipping's contribution to marine plastic litter; and improvement of the effectiveness of port reception and facilities and treatment in reducing marine plastic litter. Actions have been agreed, to be completed by 2025, which relate to all ships, including fishing

vessels. The action plan supports IMO's commitment to meeting the targets set in the UN 2030 Sustainable Development Goal 14 (SDG 14) on the oceans.

The MEPC considered the recommendations from the review of the terms of reference for the IMO Study on marine plastic litter from ships and invited proposals to the next session.

Capacity building to address marine plastic litter from ships

GloLitter Partnerships, a project between the Government of Norway, IMO and FAO is supporting developing countries, including Small Islands Developing States (SIDS) and Least Developed Countries (LDCs), in identifying opportunities for the prevention and reduction of marine litter.

Protecting seas in the Arctic - regional arrangements for port reception facilities

The MEPC adopted amendments to the MARPOL annexes to allow States with ports in the Arctic region to enter into regional arrangements for port reception facilities. The amendments relate to MARPOL Annexes I (oil), II (noxious liquid substances), IV (sewage), V (garbage) and VI (air pollution). The amendments are expected to enter into force on 1 May 2024. Related amendments to the 2012 Guidelines for the development of a regional reception facility plan (resolution MEPC.221(63)) were also agreed.

Information on the short-term GHG reduction measure to be submitted to the IMO Ship Fuel Oil Consumption Database

The MEPC adopted amendments to appendix IX of MARPOL Annex VI on the information which has to be submitted to the IMO Ship Fuel Oil Consumption Database in relation to the implementation of the short-term GHG reduction measure, including on the attained values of the EEXI, CII and rating.

Fuel flashpoint in bunker delivery note - amendments

The MEPC adopted amendments to appendix V of MARPOL Annex VI, to include flashpoint of fuel oil or a statement that the flashpoint has been measured at or above 70°C as mandatory information in the

MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE (MEPC) – 79TH SESSION, 12-16 DECEMBER 2022

MEPC 79th session met in person with hybrid participation.

Adoption of mandatory MARPOL amendments

1. Designation of the Mediterranean Sea, as a whole, as an Emission Control Area for Sulphur Oxides and particulate matter
2. Mandatory garbage record books for smaller ships
3. Protecting Arctic waters - regional arrangements for port reception facilities
4. Information on the short-term GHG reduction measure to be submitted to the IMO Ship Fuel Oil Consumption Database
5. Fuel flashpoint in Bunker delivery note

Tackling climate change - cutting GHG emissions from ships

6. Revision of initial IMO GHG Strategy
7. Development of Mid-term measures including technical and economic measures
8. Adoption of the Revised Procedure of assessing possible impact on States of candidate measures
9. Development of Lifecycle GHG intensity of marine fuels guidelines
10. Proposals related to onboard CO₂ capture
11. Revision of the IMO Fuel Consumption Monitoring Data Collection System (IMO DCS)

Energy efficiency of ships

12. Report of fuel oil consumption data submitted to the IMO Ship Fuel Oil Consumption Database in GISIS (reporting year: 2021); proposed amendment to the 2018 Guidelines on the method of calculation of the Attained Energy Efficiency Design Index (EEDI) and to the 2014 Guidelines on EEDI survey and certification; possible introduction of EEDI phase 4.

Air pollution prevention

13. Licensing schemes for bunker fuel suppliers; NO_x emissions of biofuels and synthetic fuels; exhaust gas cleaning systems (EGCS), Black Carbon.

Ballast water management

14. Various proposals for amendments and unified interpretations; consideration of various operational matters affecting implementation of the BWM Convention; approval of ballast water management systems.

Particularly Sensitive Sea Areas

15. Proposal for designation of a particular sensitive sea area in the North-Western Mediterranean Sea to protect cetaceans from international shipping agreed in principle

Other matters

16. Proposals for new outputs

Adoption of amendments

Designating Mediterranean Sea as an Emission Control Area for Sulphur Oxides

The MEPC adopted amendments to designate the Mediterranean Sea, as a whole, as an Emission Control Area for Sulphur Oxides and particulate matter, under MARPOL Annex VI.

In such an Emission Control Area, the limit for sulphur in fuel oil used on board ships is 0.10% mass by mass (m/m), while outside these areas the limit is 0.50% m/m.

The amendment is expected to enter into force on 1 May 2024, with the new sulphur limit taking effect from 1 May 2025.

Contracting Parties to the Convention for the Protection of the Marine Environment and the Coastal Region of the Mediterranean (Barcelona Convention)



- Resolution.MSC.528(106) – Recommended cooperation to ensure the safety of life at sea, the rescue of persons in distress at sea and the safe disembarkation of survivors

Circulars approved

- MSC.1/Circ.1500/Rev.2 Guidance on drafting of amendments to the 1974 SOLAS Convention and related mandatory instruments
- MSC-MEPC.2/Circ.15/Rev.2 Guidelines for the development, review and validation of model courses
- MSC.1/Circ.1164/Rev.26 Promulgation of information related to reports of independent evaluation submitted by Parties to the 1978 STCW Convention confirmed by the Maritime Safety Committee to have communicated information which demonstrates that Parties are giving full and complete effect to the relevant provisions of the Convention
- MSC.1/Circ.797/Rev.38 List of competent persons maintained by the Secretary-General pursuant to section A-I/7 of the Seafarers' Training, Certification and Watchkeeping (STCW) Code
- MSC.1/Circ.1614/Rev.1 Revised interim guidelines on life-saving appliances and arrangements for ships operating in polar waters
- MSC.1/Circ.1315/Rev.1 Revised guidelines for the approval of fixed dry chemical powder fire-extinguishing systems for the protection of ships

carrying liquefied gases in bulk

- MSC.1/Circ.1655 Unified interpretations of SOLAS chapter II-2
- MSC.1/Circ.1630/Rev.1 Revised standardized life-saving appliance evaluation and test report forms
- COLREG.2/Circ.78 Traffic separation schemes and associated measures
- SN.1/Circ.342 Routing measures other than traffic separation schemes
- MSC.1/Circ.1259/Rev.9 Long-range identification and tracking system – Technical documentation (part I)

- MSC.1/Circ.1307/Rev.1 Guidance on the survey and certification of compliance of ships with the requirement to transmit LRIT information
- MSC.1/Circ.1376/Rev.5 Continuity of service plan for the LRIT system
- MSC.1/Circ.1656 GMDSS operating guidance for ships in distress situations
- MSC.1/Circ.1657 Procedure for responding to DSC distress alerts by ships
- MSC.1/Circ.1658 Guidance on distress alerts
- MSC.1/Circ.892/Rev.1 Guidance on alerting of search and rescue authorities
- MSC.1/Circ.1659 Guidance for the dissemination of search and rescue related information through the international enhanced group call service
- MSC.1/Circ.1403/Rev.2 NAVTEX Manual
- MSC.1/Circ.1660 Guidance on the training on and operation of emergency personal radio devices in multiple casualty situations
- MSC.1/Circ.1503/Rev.2 ECDIS – Guidance for good practice
- MSC.1/Circ.1661 Guidance framework for the application of casualty cases and lessons learned to seafarers' education and training
- MSC-MEPC.1/Circ.5/Rev.4 Organization and method of work of the Maritime Safety Committee and the Marine Environment Protection

Source: IMO website

information through the international enhanced group call service.

- Approved the revised NAVTEX Manual, to be issued as MSC.1/Circ.1403/Rev.2, with an effective date of 1 January 2023.

- Approved a revision of the ECDIS Guidance for good practice, to be issued as MSC.1/Circ.1503/Rev.2. The updated guidance includes, in particular, a new section on onboard ECDIS updates.

- Adopted an MSC resolution on Performance standards for electronic chart display and information systems (ECDIS), which revises resolution MSC.232(82) and introduces a phased implementation of new IHO product specifications (i.e. S-98, S-100 and S-101) for ECDIS as from 1 January 2026.

- Approved the draft IMO position on relevant agenda items of ITU WRC-23 concerning matters relating to maritime services for submission to the ITU's Conference Preparatory Meeting for WRC-23. The next World Radiocommunication Conference (WRC-23) will be held in the United Arab Emirates from 20 November to 15 December 2023.

- Approved an MSC circular on Guidance on the training on and operation of emergency personal radio devices in multiple casualty situations.

- Noted the status reports addressing audit observations and the updated list of all findings from Goal-based Standards (GBS) audits.



Election of Chair and Vice-Chair

The Committee unanimously re-elected Mrs. Mayte Medina (United States) as Chair and Mr.

Theofilos Mozas (Greece) as Vice-Chair, both for 2023.

Resolutions adopted

- Resolution.MSC.519(106) – Member States' obligations in connection with search and rescue services under the SOLAS and SAR conventions in the context of armed conflicts

- Resolution.MSC.520(106) – Amendments to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 (chapter ii-2)

- Resolution.MSC.521(106) – Amendments to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, (chapter xv)

- Resolution.MSC.522(106) – Amendments to the Protocol of 1978 relating to the Amendments to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974

- Resolution.MSC.263(84)/rev.1 – Performance standards and functional requirements for the long-range identification and tracking of ships

- Resolution.MSC.529(106) – Statement of recognition of maritime mobile satellite services provided by CTTIC through BDMSS

- Resolution.MSC.530(106) – Performance standards for electronic chart display and information systems (ECDIS)

- Resolution.MSC.523(106) – Amendments to the international code for the construction and equipment of ships carrying liquefied gases in bulk (IGC code)

- Resolution.MSC.524(106) – Amendments to the International Code Of Safety for Ships Using Gases or Other Low-Flashpoint Fuels (IGF code)

- Resolution.MSC.525(106) – Amendments to the International Code on The Enhanced Programme of Inspections During Surveys Of Bulk Carriers and Oil Tankers, 2011 (2011 ESP Code)

- Resolution.MSC.526(106) – Amendments to the International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk (IBC Code)

- Resolution.MSC.527(106) – International Code of Safety for Ships Carrying Industrial Personnel (IP Code)

an output on "Development of guidance to assist competent authorities in the implementation of the Cape Town Agreement of 2012", with a target completion year of 2024;

- in the biennial agenda of the CCC Sub-Committee for 2022-2023 and the provisional agenda of CCC 9 an output on "Revision of resolution A.1050(27) to ensure the safety of personnel entering enclosed spaces on board ships", with a target completion year of 2024, in association with other Sub-Committees, as and when requested;
- in its post-biennial agenda outputs on:
 - "Development of measures to ensure the safe operation of elevators on board ships" for the SSE Sub-Committee;
 - "Amendments to the Guidelines for construction, installation, maintenance and inspection/survey of means of embarkation and disembarkation (MSC.1/Circ.1331) concerning the rigging of safety netting on accommodation ladders and gangways", for the SDC Sub-Committee; and
 - "Review of the appropriateness and effectiveness of SOLAS regulation IV/5 (Provision of radiocommunication service)", for the NCSR Sub-Committee.

Other matters

Following consideration of the reports of the Sub-Committees, the MSC:

- Adopted a number of ships routing measures which were approved by the Sub-Committee on Navigation, Communications and Search and rescue (NCSR). The measures adopted will be implemented on 1 June 2023.
- Adopted resolution MSC.263(84)/Rev.1 on Performance standards and functional requirements for the long-range identification and tracking of ships; and approved draft amendments to a number of LRIT-related circulars.
- Approved, for adoption by MSC 107, draft amendments to SOLAS chapter II-2 and the 1994 and 2000 HSC Codes to prohibit the use of fire-fighting foams containing perfluorooctane sulfonic acid (PFOS). The regulations say that extinguishing media containing such foams shall be delivered to appropriate shore-based reception facilities when removed from the ship. PFOS is harmful to human health and the environment.
- Approved revised guidelines for the approval of fixed dry chemical powder fire-extinguishing systems for the protection of ships carrying liquefied gases in bulk (MSC.1/Circ.1315/Rev.1), in order to enhance the safety level.
- Approved amendments to the Revised standardized life-saving appliance evaluation and test report forms (MSC.1/Circ.1630), for circulation as MSC.1/Circ.1630/Rev.1.
- Approved draft amendments regarding type of immersion and anti-exposure suits to the forms of the record of equipment for certificates in the 1994 and 2000 HSC Codes and the SOLAS Convention, for adoption by MSC 107.
- Approved amendments to the Guidelines for the development, review and validation of model courses, to be issued as MSCMEPC.2/Circ.15/Rev.2.
- Approved, for adoption by MSC 107, draft amendments to STCW regulations I/1 and I/2, concerning the inclusion of a new definition for "original form of any certificate required by the Convention" emanating from the use of electronic certificates.
- Approved, for adoption by MSC 107, draft amendments to section A-I/2 of the STCW Code, clarifying the application of existing terms and terminologies to the certificates and endorsements in electronic form, for adoption by the Committee in conjunction with the adoption of related amendments to the 1978 STCW Convention.
- Approved, for adoption by MSC 107, draft amendments to SOLAS chapter V and the appendix (Certificates), the 1978 SOLAS Protocol and the 1988 SOLAS Protocol, for the mandatory carriage of electronic inclinometers for containerships and bulk carriers of 3,000 GT and upwards.
- Approved an MSC circular on Guidance for the dissemination of search and rescue related

incidents were reported. No incidents were reported off the coast of Somalia during the reporting period.

The MSC requested Member States to continue to report incidents of piracy and armed robbery to IMO and to complete and keep updated the Questionnaire on information on port and coastal State requirements related to privately contracted armed security personnel on board ships (PCASP) (MSC-FAL.1/Cir.2).

The MSC noted the efforts undertaken to ensure continued implementation of the Djibouti Code of Conduct and encouraged Member States to continue to support the DCoC Trust Fund; and called upon Member States, in line with resolution A.1159(32), in cooperation with the Organization and as may be requested by Member States of the region, to assist efforts in the Gulf of Guinea and to consider making financial contributions to the West and Central Africa Trust Fund.

Seafarers' access to the COVID-19 vaccination and medical care



The MSC urged Member States and international organizations to join efforts regarding seafarers' vaccinations, following the example of Panama, which offers easy access to COVID 19 vaccines to all seafarers. The MSC also agreed that IMO should encourage the establishment of other regional Maritime Humanitarian Hubs where the need was imperative due to the constant arrival of vessels and seafarers, in addition to supporting UN mechanisms

led by WHO for the supply of vaccines that would be administered to seafarers in these regional humanitarian logistic centres.

The MSC encouraged all Member States with a maritime single window system to include the request for vaccine doses within the system in order to expedite the international maritime vaccination process. Member States and key sectors of the global maritime industry were urged, echoing the Neptune Declaration, for seafarers, as well as improving the coordination needed for more expeditious crew changes, complying with the health protocols of the region or country where they take place.

In the context of reports on the ongoing practice of denying seafarers medical assistance in ports, including dental and optical care, the Committee invited Member States to:

- ensure that seafarers, as key workers, have the right to be treated with dignity and respect, taking into account that they spend most of their time travelling and at sea with a greater degree of testing and regular medical checks than any other person, and are only able to visit the shore for a short time, so a human approach to their medical needs and treatments must be respected; and
- acknowledge seafarers' key role and facilitate their repatriation, access to medical care and protection in respect of shipowners' protocols to avoid contagion especially during the gradual relaxation of COVID-19 restrictions.

Proposals for new outputs

The MSC considered a number of proposals for new outputs at the session and consequently agreed to include inter-alia:

- in the biennial agenda of the NCSR Sub-Committee for 2022-2023 and the provisional agenda for NCSR 10 an output on "Revision of SOLAS regulation V/23 and associated instruments to improve the safety of pilot transfer arrangements", with a target completion year of 2024;
- in the biennial agenda of the III Sub-Committee for 2022-2023 and the provisional agenda for III 9

The MSC approved amendments to the Interim guidelines on life-saving appliances and arrangements for ships operating in polar waters (MSC.1/Circ.1614). The Interim Guidelines outline possible means of mitigating hazards in order to comply with the Polar Code and are intended to assist ship designers and shipowners/operators, as well as Administrations, in the uniform implementation of relevant provisions of the Polar Code, complementing existing requirements of the International Life-Saving Appliance (LSA) Code.

The amendments to the Interim Guidelines introduce a methodology for the calculation of the maximum time of rescue, set out in an appendix, so that ships can find out how much supply, such as food rations and fresh water, and which type of equipment they should carry on board.

Revision of Guidelines on places of refuge for ships in need of assistance

The MSC approved a revision of the Guidelines on places of refuge for ships in need of assistance (resolution A.949(23)). The draft revised Assembly resolution will subsequently be submitted to the Marine Environment Protection Committee (MEPC) and the Legal Committee (LEG), for concurrent approval, with a view to adoption by the Assembly (A 33) in 2023.

The guidelines were first adopted in 2003 to provide guidance for cases where a ship is in need of assistance, but are not intended to address the issue of operations for the rescue of persons in distress at sea (where SAR provisions shall be followed).

The proposed revision recognizes that various organizational, operational and technological developments have taken place in a rapidly changing global maritime domain. Experience in handling situations of ships in need of assistance has increasingly been gained around the world and informed the revision of the guidelines.

The revised guidelines aim to provide the basis of an operational framework for coastal States, ships' masters, operators and/or salvors as well as other

involved parties on how to handle and take a decision when a ship is in need of assistance and seeks a place of refuge.

Among other changes, a new section on media information and management is proposed, recommending that States include in their administrations the capacities (including training) for dealing with media and requests for information in connection with managing a ship in need of assistance seeking a place of refuge.

Piracy and armed robbery against ships

The MSC considered the latest update on global trends relating to piracy and armed robbery against ships. Figures, based on reports submitted to IMO, show an overall 69 incidents of piracy and armed robbery against ships as having occurred or been attempted from January to June 2022, a decrease of approximately 22% at the global level compared to the same period last year.



However, there has been an increase in the number of incidents in the Straits of Malacca and Singapore with 36 incidents reported from January to June 2022, compared to 27 incidents in the same period last year. The number of incidents that took place in the Gulf of Guinea decreased to 13 from 27 incidents in the same period last year, thanks to the enforcement agencies of coastal States in the region and ongoing international support. The number of incidents of piracy and armed robbery against ships reported in the South China Sea is nil, compared to 11 incidents in the same period in 2021 – following the downward trend in the area since 2013, when 142

the Public Services Agreement with CTIC has been concluded and the Letter of Compliance has been issued to mark the commencement of services.

Unsafe mixed migration by sea – resolution adopted

The Committee adopted an MSC resolution on recommended cooperation to ensure the safety of life at sea, the rescue of persons in distress at sea and the safe disembarkation of survivors, intended to emphasize the importance of effective and timely involvement of Governments in cases of rescue of migrants at sea by merchant ships.

The IMO Secretariat has been participating in the UNHCR-led Inter-Agency Group on Protection of Refugees and Migrants moving by Sea, set up to exchange information, experience and good practices concerning mixed migration by sea, SAR activities and safe disembarkation of rescued persons.

As part of the discussion, the Committee noted an intervention by the United Nations High Commissioner for Refugees (UNHCR), who called on Member States to establish effective cooperative arrangements enabling safe and predictable disembarkation, as required by those engaged in rescues at sea, including the shipping sector; and engage in inter-state discussions to further define the concept of "place of safety" and consider the development of new, or amendment of existing, provisions of international law of the sea.

Safety of onboard lifting appliances and anchor handling winches

The MSC approved in principle two sets of draft guidelines on lifting appliances and on anchor handling winches to support the implementation of new draft SOLAS regulation II 1/3-13 which covers requirements for the application, design and construction, operation, inspection, testing and maintenance of onboard lifting appliances and anchor handling winches. The draft SOLAS amendments were approved in principle by MSC 102, with a view to adoption at MSC 107, together with the related

guidelines.

The aim of the draft regulation and the two sets of guidelines is to prevent accidents related to lifting appliances and anchor handling winches, which have resulted in harm to operators and damage to ships, cargo, shore-based structures and subsea structures, as well as to the marine environment.

Safety measures for non-SOLAS ships operating in polar waters - Polar Code amendments

The MSC approved, with a view to adoption at the next session, a first set of draft amendments to the Polar Code, together with associated amendments to the SOLAS Convention, to incorporate new requirements for certain non-SOLAS ships concerning safety of navigation and voyage planning. The amendments will be applicable to fishing vessels of 24 m in length overall and above, pleasure yachts of 300 GT and upwards not engaged in trade and cargo ships of 300 GT and upwards but below 500 GT.

The amendments aim to enhance the safety of ships operating under the special conditions the polar areas present, as well as that of the persons on board.

IMO's Polar Code sets out requirements to ensure the safety of ships operating under the harsh conditions of the Arctic and Antarctic areas, taking especially into account extremes of temperature, and that critical equipment remains operational under those conditions.

- Ships in polar waters – revision of Interim guidelines on life-saving appliances and arrangements



Initiative which had been achieved through an interagency "One UN approach" involving relevant UN bodies, including IMO, other international agencies, NGOs and the Member States concerned;

- emphasized the important contribution that the Black Sea Grain Initiative was making to alleviate the global food supply shortages resulting from the ongoing conflict in Ukraine;
- recalled that the Black Sea Grain Initiative had been recognized by the UN Secretary-General as a landmark agreement to help vulnerable people in every corner of the world; and
- adopted an MSC resolution on Member States' obligations in connection with search and rescue services under the SOLAS and SAR Conventions in the context of armed conflicts.

Maritime Autonomous Surface Ships (MASS)

The MSC made further progress on the development of a goal-based instrument regulating the operation of Maritime Autonomous Surface Ships (MASS). This follows the completion of a regulatory scoping exercise. The aim is to adopt a non-mandatory goal-based MASS Code to take effect in 2025, which will form the basis for a mandatory goal-based MASS Code, expected to enter into force on 1 January 2028.

The MSC was updated on the outcome of the first meeting (September 2022) of the Joint MSC/LEG/FAL Working Group on MASS, which was established as a cross-cutting mechanism to address common issues identified by the regulatory scoping exercises for the use of MASS conducted by the Maritime Safety, Legal and Facilitation Committees.

The Joint Working Group developed a table – intended as a living document – to identify preferred options for addressing common issues, such as: role of MASS master and crew; responsibilities of MASS master and crew; competencies required for MASS master and crew; identification and meaning of terms "remote operator" and "remote control station/centre".

The MSC endorsed the work plan of the Group

and, subject to concurrent approval by LEG 110 and FAL 47, agreed to the holding of two meetings of the JWG in each 2022 and 2023, with the next meeting planned to be a hybrid five-day meeting (17 to 21 April 2023), subject to endorsement by the IMO Council.

The MSC noted the structure and draft content of the draft MASS Code, as further developed by MSC MASS Working Group during the meeting, in particular the new draft section on fire safety, based on the guidance and example for the development of functional requirements for the IMO MASS Code developed by the Group.

Recognition of the BeiDou Message Service System for use in the GMDSS

Following the assessment and evaluation of an application by China Transport Telecommunication



Information Group Co. Ltd. (CTTIC) to recognize the BeiDou Message Service System (BDMSS) for use in the GMDSS, the MSC adopted an MSC resolution on Statement of recognition of the maritime mobile satellite services provided by CTTIC through BDMSS.

BDMSS was evaluated taking into account the existing requirements of the criteria for the provision of mobile satellite communication systems in the GMDSS (resolution A.1001(25)).

The recognition is currently limited to a coverage area within 75°E to 135°E longitude and 10°N to 55°N latitude.

IMSO will continue to monitor the implementation of BDMSS and will report to the Committee when

and with the test method used for determining the flashpoint.

The amendments add new definitions and provisions to SOLAS regulation II-2/4 (Probability of ignition), including requiring that ships carrying oil fuel shall prior to bunkering be provided with a declaration signed and certified by the fuel oil supplier's representative that the oil fuel supplied is in conformity with regulation SOLAS II.2/4.2.1 and with the test method used for determining the flashpoint.

The amendments are expected to enter into force on 1 January 2026.

- SOLAS Protocol of 1978

The amendments to the 1978 SOLAS Protocol concern the Form of Safety Equipment Certificate for Cargo Ships, ensuring harmonization with the forms of certificates in the appendix (Certificates) to the annex to the 1974 SOLAS Convention, amended by resolution MSC.496(105) for consistency, as a result of the GMDSS modernization.

The amendments are expected to enter into force on 1 January 2026.

- IGC and IGF Code amendments

The amendments to chapter 6 of the International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk (IGC Code) and to chapter 7 of the International Code of Safety for Ships Using Gases or other Low-flashpoint Fuels (IGF Code) concern the application of high manganese austenitic steel for cryogenic service in cargo and fuel tanks of LNG carriers and LNG-fueled ships.

The amendments are expected to enter into force on 1 January 2026.

- 2011 ESP Code

The amendments to the International Code on the Enhanced Programme of Inspections during Surveys of Bulk Carriers and Oil Tankers, 2011 (2011 ESP Code) include those addressing inconsistencies on examination of ballast tanks at annual surveys for bulk carriers and oil tankers the following requirement contained in the condition evaluation

report.

The amendments are expected to enter into force on 1 July 2024.

- IBC Code

The amendments to the International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk (IBC Code), relate to survivability and provide exclusions related to those openings fitted with watertight closures for application of the conditions concerning flooding or downflooding.

The amendments are expected to enter into force on 1 July 2024.

Black Sea Grain Initiative

The Committee was updated on the latest developments regarding the successful operation of the Black Sea Grain Initiative. The Joint Coordination Centre in Istanbul includes representatives from the United Nations (including IMO), Ukraine, Russian Federation and Türkiye.

SOLAS chapter XI-2 and the ISPS Code allow ships' inspections, which form the basis for the implementation of the Black Sea Grain Initiative. The success to date of the Initiative is making a growing contribution to the critical problem of the alleviation of global food supply shortages resulting from the conflict in Ukraine.

Following consideration, the Committee:

- encouraged the UN Secretary-General and IMO Secretary-General to continue to work on humanitarian efforts to evacuate all stranded ships and seafarers in the conflict area, including efforts to expand the Initiative to other types of ships and additional ports;
- thanked the IMO Secretary-General and the Secretariat for the important contribution to the success of the Black Sea Grain Initiative, in particular the key roles played by the Director of the Legal Affairs and External Relations Division and the Special Advisor to the Secretary-General on Maritime Security;
- noted the success to date of the Black Sea Grain

MARITIME SAFETY COMMITTEE (MSC 106), 2-11 NOVEMBER 2022



MSC 106 met in person, complemented by hybrid facilities allowing remote participation.

Adoption of amendments

- New SOLAS chapter XV and the new mandatory Code for Industrial Personnel

The Committee adopted the new SOLAS chapter XV and the associated new International Code of Safety for Ships Carrying Industrial Personnel (IP Code), developed by the Sub-Committee on Ship Design and Construction (SDC 8).

The aim is to provide minimum safety standards for ships that carry industrial personnel, as well as for the personnel themselves, and address specific risks of maritime operations within the offshore and energy sectors, such as personnel transfer operations. Such personnel may be engaged in the construction, maintenance, decommissioning, operation or

servicing of offshore facilities, such as windfarms, as well as offshore oil and gas installations, aquaculture, ocean mining or similar activities.

The amendments and Code are expected to enter into force on 1 July 2024.

- SOLAS chapter II-2 in relation to flashpoint

The Committee adopted draft amendments to SOLAS chapter II-2, intended to prevent the supply of oil fuel not complying SOLAS flashpoint requirements (60°C), enhancing the safety of ships using oil fuel.

The amendments add new definitions and provisions to SOLAS regulation II-2/4 (Probability of ignition), including requiring that ships carrying oil fuel shall prior to bunkering be provided with a declaration signed and certified by the fuel oil supplier's representative that the oil fuel supplied is in conformity with regulation SOLAS II.2/4.2.1

IN THE NAME OF GOD

UPdate

Marine Quarterly Magazine

Volume 15, Issue 55, Winter 2023

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:	Saeid Kazemi
Chief Editor:	Saeid Kazemi
Executive Affairs:	Jaleh Sedaghati Monawar
Financial Affairs:	Mohammad-Hossein Zoghi
LAYOUT & DESIGN:	Asemaneh Askari

Index:

Maritime Safety Committee (MSC 106), 2-11 November 2022 / **2**

Marine Environment Protection Committee (MEPC) - 79th session, 12-16 December 2022/ **11**

Phased roll-out for OCIMF's SIRE 2.0 vessel inspection regime / **17**

Office Politics make BEST PEOPLE quit / **18**

News / 19

۱. انجام سرویس، بازرسی، تعمیرات و انجام تست های مورد نیاز، صدور گواهینامه بین المللی جهت انواع جانپناه بادی (لایف رافت).
۲. انجام سرویس، تعمیرات، شارژ انواع کپسول ها و تجهیزات پرتابل، ثابت اطفاء مریق از جمله Co2 پودر، فوم، هالون، اسپرینکلر FM200, Mist,
۳. انجام بازرسی و ضخامت سنجی بدنه کشتی ها و سازه های دریایی و صنعتی و آزمایشات غیرمغرب (Vac. Test, UT, DPI, MPI).
۴. انجام بازرسی های سالیانه و پنج ساله، انواع لایف بوت ها و رسکیو بوت و تست وینچ ها، داویت، OLRG و صدور گواهینامه بین المللی
۵. تامین تجهیزات مبارزه با آلودگی در دریا، نگهداری، خدمات پس از فروش و انجام آموزش های تئوری و عملی
۶. انجام آزمایشات Proof Load Test برتقیل ها و تجهیزات جابجائی، Bollard Pull یدک کش ها
۷. طراحی و نصب، سرویس و تعمیرات سیستم های اعلام، اطفاء مریق و کشف گاز
۸. مشاوره در امور ایمنی و آتش نشانی و ارائه طرح های ساماندهی، ایمنی و آتش نشانی در تاسیسات و تجهیزات دریایی، صنایع نفت و گاز، نیروگاه ها و ترمینال های نفتی
۹. انجام ممیزی های فنی، ایمنی و آتش نشانی در صنایع دریایی، نفت و گاز، نیروگاه ها و ترمینال های نفتی و بندر
۱۰. مشاوره در زمینه استقرار مدیریت HSE در صنایع مختلف
۱۱. تهیه نقشه جات و مدارک فنی از جمله Hazardous Area Plan, PMS, Fire Control & Safety Plan, ...
۱۲. اجرای آموزشهای ایمنی دریایی (در چهارچوب مقررات STCW 95 Code)
۱۳. فروش قایق های نجات، جلیقه های نجات، ملقه های نجات و سایر تجهیزات ایمنی نجات جان و اطفاء مریق
۱۴. تامین، تجهیز، بازرسی، تایید و صدور گواهینامه دستگاه های مخابراتی، الکترونیکی، کامپیوتری کمک ناوبری و IT
۱۵. طراحی، نصب و خدمات پس از فروش تجهیزات BWMS (مدیریت آب توازن) برند "Headway"



دفتر مرکزی

خیابان ۳۵ متری قیطریه، خیابان کتابی، کوچه قاسمی، کوچه پولادوند، پلاک ۱۴، واحد ۱۴، طبقه ۴

www.iesco-group.com

email:info@iesco-group.com

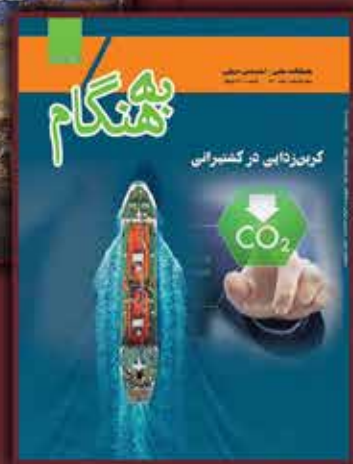
تلفن: ۰۲۱ - ۲۲۲۳۷۱۵۹ - ۲۲۲۳۷۹۰۰ - ۲۲۶۷۱۸۷۱ - ۲۲۲۴۲۵۱۹ - ۲۱



ارزش های بنیادین رده بندی آسیا
ارتقاء ایمنی دریانوردی
رعایت قوانین ملی و بین المللی
پشتیبانی از سرمایه مالکان
حفظ محیط زیست دریایی



رده بندی آسیا
ASIA CLASSIFICATION SOCIETY



www.asiaclass.org
تلفن : ۰۲۱-۸۴۳۹۶

