

شماره ۵۹

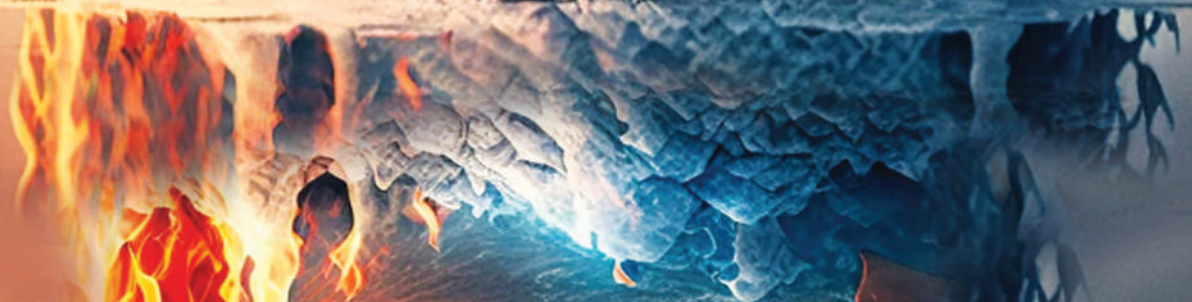


فصلنامه علمی - تخصصی دریایی

سال شانزدهم / زمستان ۱۴۰۲ قیمت : ۶۰۰۰ تومان

بهنگام

تغییرات اقلیمی
اجلاس جهانی COP 28





تماس با ما

۰۲۱ - ۸۴۳۹۷۱۰۸

training@asiaclass.org

عناوین دوره های آموزشی رده بندی آسیا



آشنایی با آیین نامه بین المللی مدیریت ایمنی

آشنایی با انواع پوشش های حفاظتی دریایی و بازرسی رنگ



کاربرد مقررات رده بندی در طراحی و ساخت کشتی

آیین نامه بین المللی ایمنی سکوهاى متحرک فراساحلی

بازرسی از جرثقیل و تجهیزات بالابر

آشنایی با ماشین آلات کشتی

تحلیل ریسک و ارزیابی ایمنی در صنعت دریایی



بهنگام

فصلنامه علمی- تخصصی دریایی



طرح روی جلد: الهام زرقلی شیراز

سال شانزدهم / شماره ۵۹ / زمستان ۱۴۰۲
روشنی، پژوهشی، تحلیلی
صاحب امتیاز: محمدرضا ظفری انارکی
مدیرمسئول: سعید کاظمی
سرمدیر: سعید کاظمی
امور اجرایی: ژاله صداقتی منور
امور مالی: محمدحسین ذوقی
نشانی: تهران، خیابان کارگر شمالی، خیابان پنجم، پلاک ۳۱
کدپستی ۱۴۳۹۶-۳۴۵۶۱
تلفن: ۰۲۱-۸۴۳۹۷۰۰۵
نمبر: ۰۲۱-۸۸۰۲۵۵۵۸
پست الکترونیک: update@asiaclass.org
شمارگان: ۵۰۰ نسخه
توزیع: داخل کشور
عضو بانک اطلاعات نشریات کشور www.magiran.com



نشر تراپیر

مجری طرح: موسسه فرهنگی مطبوعاتی نشر تراپیر
صفحه آرایی: مرضیه سعیدی رشک علیا
چاپ و لیتوگرافی: خاتم نو

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.

فهرست

سخن سردبیر

- ناقوس هشدار / ۴

بازرسی و رده‌بندی

- مدیریت آب توازن (۱) / ۷
- آشنایی با انواع لایف بوت‌ها / ۱۲
- صدور اولین گواهینامه بهبود امنیت سایبری کشتی‌ها توسط چین / ۱۶

مقالات:

- کشتیرانی و آلایندگی هوا (۲) / ۱۷
- بندر امیرآباد، دریای خزر؛ بندر هاب / ۲۳

فناوری:

- ناوگان دریایی کم‌کربن ایرباس راه‌اندازی می‌شود / ۲۷
- ساخت دستگاهی جدید برای جلوگیری از سقوط کانتینر به دریا توسط کره جنوبی / ۲۸
- رونمایی از مدل جدید موتور کشتی با سوخت متانول / ۲۹
- رونمایی از بزرگ‌ترین کشتی کانتینری جهان با سوخت انرژی هسته‌ای در چین / ۳۰
- شبیه‌ساز آموزشی دریایی دیجیتالی ساخته شد / ۳۱

حمل‌ونقل:

- ایران بزرگ‌ترین قدرت تجارت دریایی خاورمیانه شناخته شد / ۳۲
- کریدور جدید هند-اروپا فراتر از رؤیایابی / ۳۳
- مدیران کشتیرانی خواستار اقدام فوری حل بحران خشکسالی کانال پاناما شدند / ۳۵
- ناوگان کانتینری جهان یک هزار و ۲۰۰ کشتی قدیمی و فرسوده دارد / ۳۶
- نرخ جهانی حمل‌ونقل دریایی سر به فلک کشید / ۳۷

قوانین و مقررات:

- تصویب آیین‌نامه تأسیس و فعالیت شرکت‌های بندری و دریایی / ۳۸

محیط زیست:

- تصویب استراتژی دستیابی به سوخت سبز تا سال ۲۰۳۰ توسط رهبران و نمایندگان ۱۰۰ کشور / ۳۹
- عواقب تغییرات اقلیمی در خاورمیانه / ۴۰

بیمه و حقوقی:

- صنعت دریانوردی در سال ۲۰۲۲ بیش از ۳۵ میلیارد دلار بیمه پرداخت کرد / ۴۲
- ضرورت بیمه قایق موتوری تفریحی / ۴۳

اقتصادی:

- اهمیت ژئواکونومیک باب‌المنذب برای شرق و غرب / ۴۴
- جهان کسب‌وکار پس از COP 28 / ۴۶

مدیریت:

- با مخالفان مسئولیت سازمانی چه کنیم؟ / ۴۸
- اشتباه مدیر که مانع رشد می‌شود / ۴۹

خواندنی‌ها:

- کلمبیا بزرگ‌ترین گنج تاریخ بشر را از زیر آب بیرون می‌کشد / ۵۰

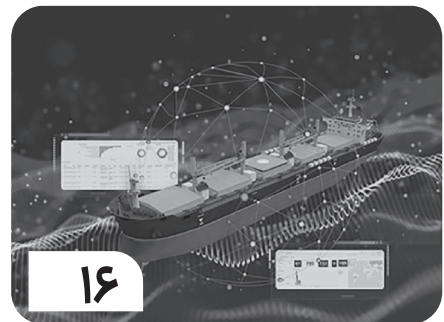
معرفی کتاب:

- توسعه تجارت بین‌المللی به واسطه حمل‌ونقل دریایی / ۵۲

اخبار



۱۲



۱۶



۲۷



۳۱





ناقوس هشدار

s.kazemi@asiaclass.org

ثبت کند و این لحظه معمولاً ارتباط نزدیک و صمیمانه‌ای با عناصر طبیعت دارد. شاعر هایکوسرا، این سادگی و بی‌پیرایگی را به کار می‌گیرد تا عمیق‌ترین مفاهیم فلسفی خود را به خواننده منتقل کند و به این ترتیب او را به سکوت، تأمل و شاعرانه دیدن می‌خواند. هایکو ریشه در فرهنگ ذن و بوداییسم ژاپن دارد و در نهایت سادگی، حاوی مفاهیم بسیار عمیق است. در آیین بودایی، نهایت انسانی شدن، در یکی شدن او با طبیعت محقق می‌شود و ذن تمایل دارد که پیروانش طبیعت را آن چنان که هست ببینند، فارغ از هر اندیشه و احساس خاصی درباره آن. این طبیعت‌گرایی و نگاه مستقیم و بی‌واسطه به طبیعت را به راحتی می‌توان در هایکوهای ژاپنی پیدا کرد: "برکه کهن...جهیدن غوکی...صدای آب"

بر اساس تعریف کنوانسیون تغییرات آب‌وهوایی سازمان ملل (UNFCCC) تغییر اقلیم عبارتست از تغییرات آب‌وهوایی که به طور مستقیم یا غیرمستقیم با فعالیت‌های انسانی نسبت دارند و ساختار اتمسفر زمین را در سراسر جهان تغییر می‌دهند. منظور

«ماهاریشی پاتانجلی»، خردمندی از هندوستان، حدود ۲۵۰۰ سال پیش، کتابی را گردآوری کرد شامل ۱۹۶ سوترا (فلسفه) در مورد یوگا که به «یوگا سوتراهای پاتانجلی» معروف است. طبق عقیده پاتانجلی، یوگا فقط یک تمرین فیزیکی یا مدیتیشن نیست، بلکه یک سبک زندگی برای رسیدن به وحدت جسم و روح است و برای رسیدن به آن، هشت مرحله را برشمرد که مرحله سوم آن تحت عنوان "آسانا" همان حرکات فیزیکی یوگا است که در بین مردم به عنوان «ورزش یوگا» شناخته می‌شود. اما اولین مرحله یوگا، "یاما" است که می‌توان آن را خودکنترلی و یا به عبارتی خودداری و دوری از عواملی که روی روح و جسم تأثیر منفی می‌گذارند، ترجمه کرد. یکی از اصول "یاما" تحت عنوان "آهیمسا" به معنای آسیب نرساندن فیزیکی به خود، دیگران و طبیعت است.

آن سوتر از هند، در ژاپن، گواه دیگری بر نگاه محیط زیستی انسان شرقی را می‌توان در اشعار «هایکو» جستجو کرد. هایکو مشهورترین قالب شعر ژاپن است که در سه سطر نوشته می‌شود، ساده‌ترین و آهسته‌ها را به کار می‌گیرد تا یک لحظه را - فارغ از هر پیرایه‌ای -

از فعالیت‌های انسانی، آلودگی ناشی از فعالیت‌های صنعتی و سایر منابعی است که گازهای گلخانه‌ای تولید می‌کنند. این گازها، مانند دی‌اکسید کربن، توانایی جذب امواج مادون قرمز خورشید را داشته و نقش عمده‌ای در بالا رفتن دمای جو زمین دارند. موضوع تغییر اقلیم از آغاز قرن کنونی توجه بسیاری را به خود معطوف کرده است. خصوصاً آنکه از زمان انقلاب صنعتی به این سو، انتشار جهانی دی‌اکسید کربن و سایر گازهای گلخانه‌ای منجر به پدیده گرمایش جهانی شده است. از این رو، امروزه به نظر نمی‌رسد واژه تغییر اقلیم برای کسی ناآشنا باشد، چون به راحتی می‌توان تأثیر آنرا بر محیط زندگی احساس کرد: تابستان‌های داغ، خشکسالی، باران‌های سیل‌آسا، زمستان‌های گرم و بدون برف، آب شدن یخ‌های قطبی، بالا آمدن سطح آب دریاها و خطر زیر آب رفتن برخی کشورها، انقراض گونه‌های گیاهی و جانوری و بروز انواع بیماری‌ها برای انسان از جمله پیامدهای تغییر اقلیم می‌باشد که زندگی انسان‌ها را تحت تأثیر قرار داده است.

در حالی که میزان گرمایش جهانی با سرعت بی‌سابقه‌ای روبه افزایش بوده و در نتیجه پیامدهای تغییرات اقلیمی ناگوارتر از قبل می‌شود، سازمان ملل متحد در آخرین گزارش خود بار دیگر هشدار داد که در صورت عبور از خطوط قرمز، وضعیت کنونی تغییرات اقلیمی، بشریت را با خطر انقراض روبه‌رو خواهد کرد.

آخرین گزارش برنامه محیط زیست سازمان ملل متحد حکایت از آن دارد که دمای زمین در طول قرن جاری به نسبت دوران پیش از صنعتی شدن ۳ درجه سانتی‌گراد گرم‌تر خواهد شد. بر اساس این سند که اندکی پیش از برپایی گفتگوهای آب‌وهوایی در کنفرانس COP 28 دوبی منتشر شده، اجرای تعهدات کنونی آب‌وهوایی کشورهای جهان با در نظر گرفتن وعده‌هایی که هیچ قید و شرطی برای آن‌ها در آینده لحاظ نشده این افزایش دما را تنها به ۲/۹ درجه سانتی‌گراد محدود می‌کند. این میزان افزایش، در بهترین حالت و به شرط برآورده شدن انتظاراتی نظیر تأمین مالی برای کمک به برخی کشورها و با تلاش مضاعف سایر کشورها به ۲/۵ درجه سانتی‌گراد کاهش خواهد یافت.

این سطح از گرمایش به اندازه‌ای زیاد است که نمی‌توان امیدوار بود رویدادهای شدید ناشی از تغییرات آب‌وهوایی را محدود کند. این در حالیست که با میانگین افزایش دمای ۱/۲ سانتی‌گرادی فعلی شاهد رویدادهایی غیرقابل کنترل نظیر آتش‌سوزی‌های گسترده، سیل‌های ویرانگر و یا خشکسالی‌هایی هستیم که همگی متأثر از تغییرات اقلیمی است. بر اساس آنچه رصدخانه کوپرنیک اروپا بر آن صحنه گذاشته، سال ۲۰۲۳ گرم‌ترین سال ثبت شده در تاریخ این کره خاکی بود. این چشم‌انداز نگران‌کننده همچنین خطر فراتر رفتن از اهداف توافقنامه ۲۰۱۵ پاریس را نشان می‌دهد که حفظ میانگین افزایش دمای جهانی "زیر ۲ درجه سانتی‌گراد" و ادامه تلاش‌ها برای محدود کردن آن به "۱/۵ درجه سانتی‌گراد" را

مد نظر قرار داده بود.

به موجب ارزیابی‌های برنامه محیط زیست سازمان ملل متحد، احتمال محدود کردن افزایش دمای زمین به ۱/۵ درجه سانتی‌گراد در خوش‌بینانه‌ترین حالت تنها ۱۴ درصد است. این در حالیست که کشورهای گروه ۲۰ یعنی تقریباً ۱۰ درصد از کشورهای دنیا مسئول تولید و انتشار ۷۶ درصد از گازهای گلخانه‌ای در جهان هستند. به عبارت دیگر از بین حدوداً ۲۰۰ کشور متعاقد به کنوانسیون تغییرات اقلیمی، آنچه ۱۸۰ کشور دیگر در جهت کاهش گازهای گلخانه‌ای انجام می‌دهند، تفاوت خیلی باری در نتیجه رقم نمی‌زند!

آژانس بین‌المللی انرژی پیش از این پیش‌بینی کرده بود که شروع روند کاهش میزان انتشار گازهای گلخانه‌ای در بخش انرژی در میانه دهه جاری میلادی محقق می‌شود. این در حالی است که اکنون احتمال داده می‌شود که بشر نقطه اوج سطح انتشار گازهای گلخانه‌ای را در سال ۲۰۲۳ پشت سر گذاشته است. همزمان امید اندکی در زمینه به ثمر نشستن تلاش‌ها برای تقویت بخش انرژی تجدیدپذیر و کاهش میزان استفاده از سوخت‌های فسیلی هم به چشم می‌خورد. بارزترین نمونه در این زمینه، در بیانیه پایانی نشست تغییرات آب‌وهوایی سازمان ملل متحد در دوبی مشاهده شد. شرکت‌کنندگان در این اجلاس برای گذار به دوران عاری از سوخت‌های فسیلی به توافق رسیدند. با این حال، کارشناسان سازمان ملل متحد دستیابی به سطح انتشار صفر خالص تا سال ۲۰۵۰ میلادی را تنها راه محدودسازی میزان گرمایش زمین به ۱/۵ درجه سانتی‌گراد در مقایسه با دوران پیش از انقلاب صنعتی می‌دانند.

در اجلاس جهانی COP 28 مقرر شد صاحبان کالا، مالکان کشتی، شرکت‌های کشتیرانی، مدیران بندار، شرکت‌های تأمین‌کننده سوخت و سازندگان تجهیزات به منظور تولید سوخت‌های تجدیدپذیر امکانات و زیرساخت‌های لازم را به طور مشترک فراهم کنند. بر این اساس، شرکت‌هایی که در زنجیره حمل‌ونقل و تأمین و لجستیک کالا فعالیت می‌کنند باید تا سال ۲۰۴۰ میلادی، ۹۰ درصد سوخت مصرفی در کشتی‌ها و تجهیزات مورد استفاده در حمل‌ونقل و صنایع دریایی را به سوخت‌های سبز تبدیل کنند.

اگرچه از دید برخی کارشناسان، تلاش IMO برای استفاده از سوخت‌های سبز و تعیین ضرب‌الاجل برای آن را جاه‌طلبانه توصیف می‌کنند، با این حال نمایندگان کشورهای عضو برای تولید سالانه ۱۱ میلیون تن سوخت سبز شامل هیدروژن و آمونیاک بدون احتساب گاز LNG تا سال ۲۰۳۰ میلادی به توافق رسیدند. بدین ترتیب استراتژی مقرر از سوی IMO که در این اجلاس مطرح شد، کاهش گازهای گلخانه‌ای توسط کشتی‌ها به میزان ۸۶ درصد تا سال ۲۰۴۰ میلادی تعیین شد. همچنین IMO و مؤسسه رده‌بندی



ایران بعد از مصر، در معرض بیشترین آسیب ناشی از تغییرات اقلیمی در منطقه خاورمیانه و شاخ آفریقا خواهد بود.

از جمله دلایل این مسئله می‌توان به دو نکته اصلی اشاره کرد: اول آنکه ایران از لحاظ جغرافیایی در منطقه خشک و نیمه‌خشک قرار گرفته است و دوم آنکه در دهه‌های اخیر به دلیل توسعه صنعتی گسترده بدون رعایت ضوابط محیط زیستی و عدم رعایت اصول توسعه پایدار، کشور با افزایش محسوس مصرف منابع آبی و تخریب شدید عرصه‌های طبیعی مواجه شده است. علی‌رغم این موضوع، هنوز مسئله تغییر اقلیم و لزوم مبارزه با عوامل تشدیدکننده آن در سطوح کلان کشور چندان جدی گرفته نشده است!

آمارهای پروژه جهانی کربن نشان می‌دهد ایران سالانه حدود ۷۵۰ میلیون تن انتشار دی اکسید کربن حاصل از سوخت‌های فسیلی دارد که حتی از انتشار گازهای گلخانه‌ای آلمان که اقتصادش ۱۲ برابر بزرگ‌تر از اقتصاد ایران است، بیشتر است. علی‌رغم این وضعیت نگران‌کننده، هنوز هیچ هدف‌گذاری کلانی برای حذف انتشار کربن^۳ در ایران صورت نگرفته است!

در پایان این یادداشت، اشاره‌ای به مقایسه عملکردی کشورهای تولیدکننده گازهای گلخانه‌ای شاید خالی از لطف نباشد. «شاخص عملکرد تغییرات اقلیمی^۴» بر اساس چهار مؤلفه اصلی توسعه انرژی‌های پاک (خورشیدی و بادی)، انتشار گازهای گلخانه‌ای، مصرف انرژی‌های فسیلی و سیاست‌های آب‌وهوایی کشورها امتیازبندی می‌شود. بر اساس این شاخص، جدیدترین رتبه ایران در بین کشورهای مورد بررسی، مقام دوم از آخر لیست است! بدترین عملکرد ایران در این شاخص مربوط به انرژی‌های پاک می‌باشد. سهم انرژی‌های تجدیدپذیر و پاک در سبد تولید برق ایران تنها ۰/۵ درصد است!

زنگ هشدار عوارض تغییر اقلیم بایستی در زمان مناسب و البته توسط متولیان امر و سیاست‌گذاران توسعه کشور شنیده شده و تا دیر نشده تدبیر مناسب اندیشیده شود. یادآوری عنوان کتابی از "ارنست همینگوی" نویسنده نام‌آشنای آمریکایی شاید بیراه نباشد که: "ناقوس‌ها برای که به صدا درمی‌آیند؟..."

پانویس

1. United Nations Framework Convention on Climate Change
2. United Nations Conference on Trade And Development
3. Net-zero target
4. Climate Change Performance Index

لویدز برای آموزش دریانوردان در جهت استفاده از سوخت‌های سبز متعهد شدند.

اما بخش دریایی با وجود آنکه در مسیر درست گام برمی‌دارد ولی شتاب مناسب را ندارد. بر اساس بررسی‌های به عمل آمده توسط UNCTAD^۲ در سال ۲۰۲۳ بکارگیری سوخت‌های سبز هنوز در مراحل اولیه قرار دارد، به طوری که ۹۸/۸ درصد از ناوگان کشتیرانی دنیا هنوز با سوخت‌های فسیلی حرکت می‌کنند و این در حالیست که ۲۱ درصد از کشتی‌های سفارش داده شده پتانسیل کار با سوخت‌های جایگزین غیرفسیلی را دارند.

با این حال، در کوتاه‌مدت و در بازه‌ای که امکان حذف سوخت‌های فسیلی وجود ندارد بکارگیری فناوری‌ها و دستگاه‌های کاهنده مصرف انرژی در بخش‌های مختلف کشتی اعم از سیستم رانش، شکل بدنه، ایجاد لایه هوا در زیر کشتی و یا کمک گرفتن از نیروی باد و نظایر آن‌ها می‌توانند راهکارهای مناسبی محسوب شوند.

در عین حال تأمین مالی برای اجرای اهداف حذف گازهای گلخانه‌ای محل اختلاف است. کشورهای در حال توسعه به کمک مالی کشورهای ثروتمند برای گذار به انرژی‌های تجدیدپذیر نیاز دارند، اما کشورهای ثروتمند در ارائه این کمک مالی در حد مطلوب همکاری لازم را ندارند. اختلاف نظر بین کشورهای تولیدکننده نفت و کشورهای غربی نیز از مناقشات اصلی اجلاس اخیر بود. صحبت‌های وزیر انرژی عربستان سعودی یک هفته بعد از پایان اجلاس به خوبی گویای همه چیز است. به گفته وی باید از هر فرصتی جهت کاستن از گازهای گلخانه‌ای بدون در نظر گرفتن منبع آن استفاده و همه فناوری‌ها برای تحقق این هدف بکار گرفته شود. ولی این توافق حذف فوری یا تدریجی سوخت‌های فسیلی را تصریح نمی‌کند، بلکه به یک «فرآیند تحول» اشاره دارد!

با وجود این که تغییرات اقلیمی تمام کشورها را تحت تأثیر قرار می‌دهد، اما میزان تأثیرپذیری کشورهای مختلف از این تغییرات یکسان نیست.

بر اساس نتایج یک تحقیق منتشر شده در مجله Lancet، پیش‌بینی می‌شود اگر انتشار گازهای گلخانه‌ای با همین روند فعلی ادامه یابد، تا پایان این قرن سالانه تقریباً ۱۲۳ نفر از هر صد هزار نفر در منطقه شمال آفریقا و خاورمیانه جان خود را در حوادث مرتبط با گرمای شدید از دست خواهند داد. با این حال این گزارش که از جمله با کمک محققان در «دانشگاه بهداشت و پزشکی گرمسیری لندن» انجام شده می‌گوید که اگر میزان افزایش گرمایش زمین در حد دو درجه باقی بماند، امکان جلوگیری از ۸۰ درصد آمار مرگ در اثر گرمای شدید وجود دارد. شمال آفریقا و خاورمیانه یکی از آسیب‌پذیرترین مناطق جهان از تغییر اقلیم است، به طوری که دانشمندان هشدار می‌دهند افزایش دما تا پایان قرن، بسیاری مناطق آن را غیرقابل سکونت خواهد کرد. بر اساس این گزارش،



مصرف سوخت در کشتی، آلودگی سمی آب‌ها و میکروارگانیسم‌های دریایی در نتیجه استفاده از پوشش‌های ضد خزه سمی در سطح زیرآبی بدنه کشتی‌ها، و همچنین انتقال موجودات آبی مضر و ریزموجودات بیماری‌زا یا پاتوژن‌ها^۳ با رهاسازی آب توازن کشتی‌ها در دریاها اشاره کرد.

با توجه به ماهیت ناشناخته مواد HAOP در طبیعت و اثرات مخرب آن‌ها بر محیط زیست، سلامتی انسان و اقتصاد جهانی از اوایل دهه ۸۰ و به طور گسترده‌تر از دهه ۹۰ توجه دانشمندان و محققان به این موضوع والته تنها به چند گونه شناخته شده از این مواد جلب شد.

کنوانسیون حقوق دریاها در سال ۱۹۸۲^۴ در ماده ۱۹۶ از دولت‌های عضو خواست تا تمام اقدامات لازم به منظور جلوگیری، کاهش و کنترل آلودگی دریایی را با به‌کارگیری دانش فنی در حوزه منطقه تحت حکومت انجام دهند و کنترل لازم بر شناورهایی که به طور عمدی یا غیرعمدی گونه‌های غیربومی مضر را به محیط زیست دریایی وارد می‌کنند، صورت پذیرد.

در سال ۱۹۹۱ سازمان بین‌المللی دریانوردی^۵، کار تدوین و تصویب قطعنامه (31) MEPC.50 مربوط به دستورالعمل‌های داوطلبانه تحت عنوان «راهنمای جلوگیری از ورود گونه‌های ناخواسته دریایی و پاتوژن‌ها از طریق تخلیه آب توازن و رسوبات کشتی‌ها»^۶ را به اتمام رساند.

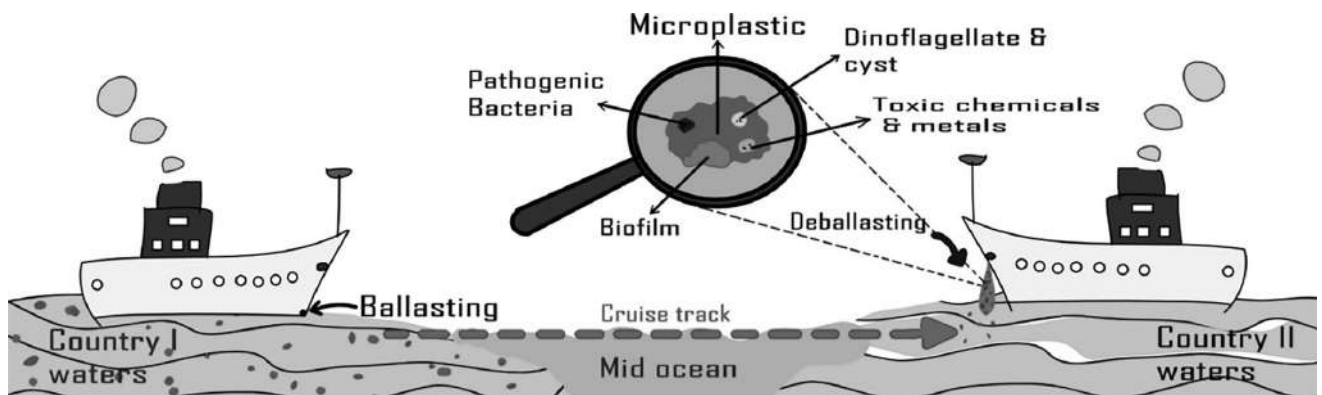
مدیریت آب توازن (۱)

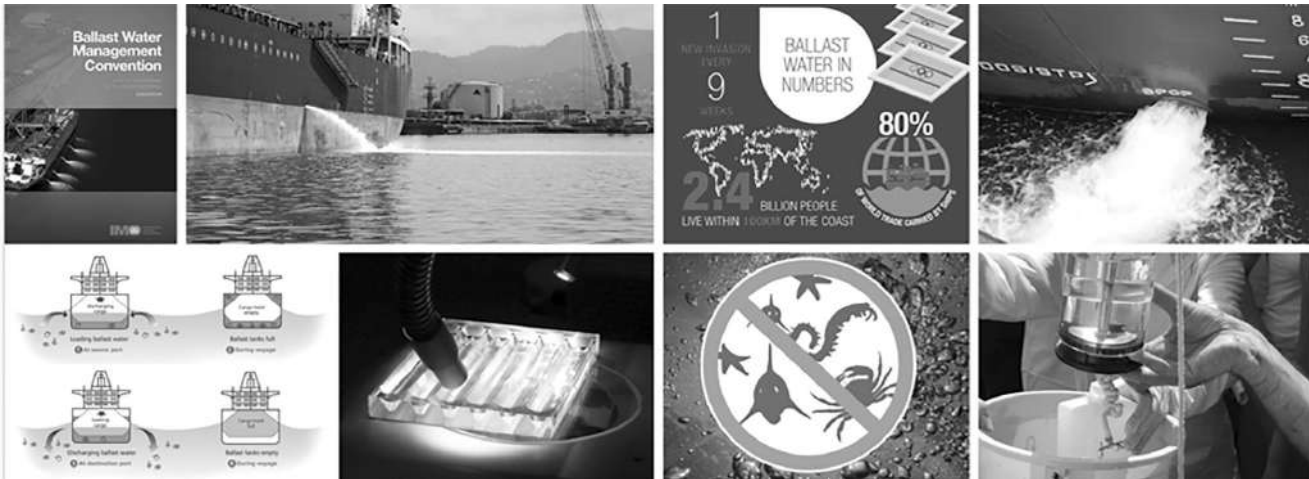
سعید کاظمی

مقدمه

رشد چشمگیر و پیوسته تجارت جهانی و افزایش تقاضا برای دسترسی به سیستم‌های حمل‌ونقل کارآمد به منظور جابه‌جایی کالا و مسافر منجر به اقبال جهانی به حمل‌ونقل دریایی با در نظر گرفتن مزایا و ویژگی‌های ممتاز و ذاتی آن شده است.

امروزه کشتیرانی، حمل‌ونقل بین‌المللی بیش از ۹۰ درصد کالا در دنیا را بر عهده داشته و پیش‌بینی می‌شود که این روند در آینده شدت بیشتری نیز پیدا کند. موضوعی که با توجه به ماهیت غیرقابل پیش‌بینی دریا و ناشناختگی پدیده‌های طبیعی آن و نیز محدودیت‌های دانش بشری در طی سالیان گذشته، وقوع فجایع و حوادث بزرگ با ابعاد بی‌سابقه جهانی را در طی تاریخ دریانوردی به همراه داشته است. از نمونه‌های مشهور این وقایع می‌توان به Titanic در سال ۱۹۱۲، Torrey Canyon در سال ۱۹۶۷، Amoco Cadiz در سال ۱۹۷۸، Exxon Valdez در سال ۱۹۸۹، Estonia در سال ۱۹۹۴، Sea Empress در سال ۱۹۹۶، Erika در سال ۱۹۹۹، و Prestige در سال ۲۰۰۳ اشاره کرد. این وقایع منجر به تلفات جانی، مالی و یا خسارت قابل توجهی بر اکوسیستم‌های دریایی و ساحلی شد. علاوه بر آن، یکی دیگر از پیامدهای اجتناب‌ناپذیر حمل‌ونقل کالا در دریا فارغ از آثار زیانبار مرتب بر حوادث کشتی‌ها، آلودگی محیط زیست دریاها و اقیانوس‌ها ناشی از انواع آلاینده‌ها در اثر فعالیت بی‌وقفه کشتی‌ها در دریاها و اقیانوس‌ها است که نتایج مخرب و زیانباری به همراه دارد. از جمله می‌توان به آلودگی ناشی از تخلیه فاضلاب^۱ یا پساب روغنی^۲ در دریا، آلودگی هوا ناشی از گازهای خروجی به دلیل





در خصوص این موضوع با حضور نماینده‌های سیاسی اعضاء حداکثر تا اوایل سال ۲۰۰۴ برگزار شود که مورد موافقت مجمع این سازمان هم قرار گرفت. در نهایت، کنوانسیون بین‌المللی کنترل و مدیریت آب توازن و رسوبات کشتی‌ها تحت عنوان کامل: The International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments, 2004 (BWM Convention) در کنفرانس دیپلماتیک برگزار شده از ۹ تا ۱۳ فوریه ۲۰۰۴ در مقر اصلی IMO در لندن مورد تصویب قرار گرفت. کنوانسیون از کشورهای عضو می‌خواهد تا کشتی‌های مشمول کنوانسیون و کشتی‌های تحت پرچم خود را به تطبیق با مفاد و الزامات مندرج در آن ملزم کنند. همچنین هر دولت عضو باید با توجه به شرایط خاص و توانایی‌های خود، سیاست، استراتژی یا برنامه‌های ملی برای مدیریت آب توازن در بنادر و آب‌های تحت حاکمیت خود را به منظور دستیابی به اهداف کنوانسیون تهیه و اجراء کند. در ۸ سپتامبر سال ۲۰۱۵ میلادی، با الحاق ۵۲ کشور دارنده ۳۵/۱۴ درصد از تناژ جهانی، کنوانسیون به شرایط لازم الاجراء شدن رسید و الزامات کنوانسیون مدیریت آب توازن کشتی‌ها از ۸ سپتامبر سال ۲۰۱۷ لازم الاجراء شد. هم‌اکنون ۶۳ کشور با مجموع ۶۸/۵۱ درصد از تناژ کشتی‌های تجاری دنیا به این کنوانسیون ملحق شده‌اند.

بر این اساس، کشتی‌های ساخته شده پس از تاریخ ۸ سپتامبر ۲۰۱۷ (برابر با ۱۷ شهریورماه ۱۳۹۶) باید در هنگام تحویل، و کشتی‌های قدیمی‌تر از آن تاریخ باید در موعد انجام اولین بازرسی تمدید گواهینامه بین‌المللی پیشگیری از آلودگی نفتی^۱ پس از ۸ سپتامبر ۲۰۱۹ از الزامات این کنوانسیون پیروی کنند. همچنین مقرر شد کشتی‌هایی که مشمول بازرسی تمدید این گواهینامه مطابق با ضمیمه اول کنوانسیون مارپل نمی‌شوند (تناژ ناخالص کمتر از ۴۰۰) حداکثر تا تاریخ ۸ سپتامبر ۲۰۲۴ (برابر با ۱۷ شهریورماه

در سال ۱۹۹۲ و در نتیجه کنفرانس سازمان ملل متحد در موضوع محیط زیست و توسعه^۲ که در شهر ریودوژانیروی برزیل برگزار شد، سازمان بین‌المللی دریانوردی سلسله مذاکراتی را برای امکان‌سنجی ایجاد سندی اجباری با موضوع موجودات HAOP در آب توازن کشتی‌ها آغاز کرد. هم‌زمان و در خلال این کنفرانس، کنوانسیون تنوع زیستی^۳ به تصویب رسید که با هدف حفظ تنوع زیستی، استفاده پایدار از گونه‌ها و سهم شدن عادلانه و برابر در مزایای حاصل از کاربرد منابع ژنتیکی، از دولت‌های عضو می‌خواهد تا به نحو مقتضی از ورود گونه‌های غیربومی که اکوسیستم و زیستگاه گونه‌های دیگر را به خطر می‌اندازند، جلوگیری کند و آن‌ها را تحت کنترل درآورده و یا نابود سازند. پس از سال ۱۹۹۹ میلادی، کارگروه آب توازن - که قبل‌تر توسط کمیته حفاظت از محیط زیست دریایی^۴ در سال ۱۹۹۴ تشکیل شده بود - تمرکز خود را بر ایجاد کنوانسیونی مستقل و با موضوع کنترل و مدیریت آب توازن کشتی‌ها و رسوبات ناشی از آن‌ها، قرار داد.

با توجه به مطالعات انجام گرفته در آن زمان، خطرات زیست‌محیطی ناشی از آب توازن کشتی‌ها و رسوبات آن‌ها، ورود آلودگی‌ها از خشکی به دریا، بهره‌برداری بیش از حد از منابع زنده دریایی، و نابودی زیستگاه‌های دریایی به عنوان چهار خطر اصلی برای اقیانوس‌ها معرفی شدند.

در سال ۲۰۰۲ سران و رهبران کشورهای جهان در نشست با موضوع توسعه پایدار که در شهر ژوهانسبورگ آفریقای جنوبی تشکیل شده بود، گرد هم آمدند و خواستار شتاب بخشیدن به سلسله اقدامات لازم برای دسته‌بندی گونه‌های مهاجم دریایی موجود در آب توازن کشتی‌ها، شدند.

از آن تاریخ به بعد، کنترل مناسب و مدیریت آب توازن کشتی‌ها، به یکی از اصلی‌ترین چالش‌های زیست‌محیطی سازمان بین‌المللی دریانوردی و صنعت حمل‌ونقل دریایی تبدیل شد. در نوامبر سال ۲۰۰۲ در هشتاد و نهمین جلسه شورای IMO مقرر شد کنفرانسی

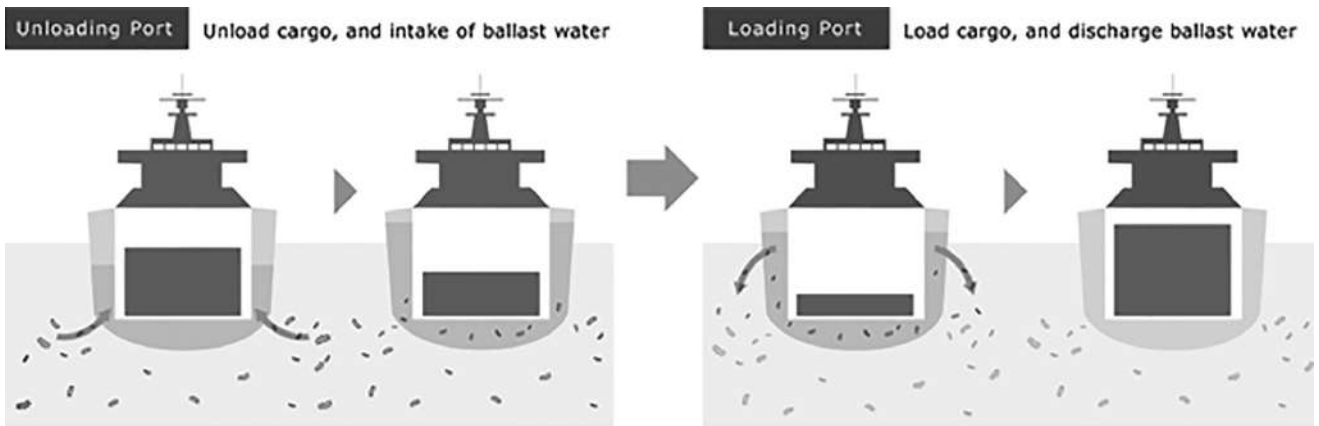


Figure 1. Ballast Water Cycle

آب توازن نه تنها برای جبران کاهش وزن کشتی‌های خالی یا نیمه‌خالی بکار رفته، بلکه در مواقعی که عدم توزیع یکنواخت بار کشتی می‌تواند منجر به اعمال تنش‌های سازه‌ای بزرگ به بدنه اصلی و در نتیجه تغییر شکل‌های بیش از حد مورد انتظار و گاهی شکست سازه منجر شود هم بکار می‌رود.

نحوه عملکرد سیستم آب توازن

تعداد، حجم و توزیع مخازن آب توازن بسته به نوع و اندازه کشتی متفاوت است. محل قرارگیری این مخازن معمولاً در کف دوجداره^{۱۴}، کناره‌ها^{۱۵}، و در مخازن منتهی‌الیه جلوی کشتی^{۱۶} و یا منتهی‌الیه عقب کشتی^{۱۷} تعبیه می‌شوند. (شکل شماره ۲) در گذشته از انبارها و مخازن کالا برای ذخیره آب توازن استفاده می‌شد، ولی در حال حاضر مخازن آب توازن اختصاصی^{۱۸} طراحی



Figure 2. Interior of a Double Bottom (left) and Side ballast tank on a bulk carrier

۱۴۰۳) با الزامات آن منطبق شوند. لازم به ذکر است که از تاریخ لازم‌الاجراء شدن این کنوانسیون (۸ سپتامبر ۲۰۱۷)، تمامی شناورهای مشمول تا زمانی که پیروی از استاندارد پردازش آب توازن کنوانسیون برای آن‌ها الزامی و اجرایی شود، باید تعویض آب توازن خود را مطابق با یک طرح تأیید شده مدیریت آب توازن انجام دهند.

با این وجود، تمام شناورها جهت عزیمت به آب‌های کشورهای مختلف باید از الزامات و مقررات خاص تعیین و اعمال شده در آب‌های آن کشور اطلاع داشته و از آن‌ها پیروی کنند.

اهمیت توازن برای کشتی‌ها

زمانی که کشتی‌های تجاری که برای حمل و جابه‌جایی بار و مسافر مورد استفاده قرار می‌گیرند، خالی از بار و مسافر باشند و یا کاملاً بارگیری نشده باشند، نیاز به افزودن وزن برای جبران اضافه نیروی شناوری وارد بر کشتی دارند. این سبکی شناور ناشی از کاهش وزن کلی کشتی می‌تواند اثرات مختلفی بر عملکرد کشتی داشته باشد؛ از جمله عدم غوطه‌وری کافی سکان و پروانه کشتی که راندمان سیستم رانش و هدایت شناور را تحت تأثیر قرار می‌دهد، کاهش تعادل طولی و عرضی شناور، و افزایش تنش و توزیع غیریکنواخت نیروهای وارد بر بدنه که در نتیجه برای حفظ قابلیت دریانوردی شناور^{۱۱} این کاهش وزن کشتی بایستی به طریقی جبران شود. ماده‌ای که برای اضافه کردن وزن به کشتی استفاده می‌شود، «توازن»^{۱۲} نامیده می‌شود. از لحاظ تاریخی، مواد مورد استفاده برای جبران کاهش وزن کشتی عبارت بودند از مواد جامدی نظیر شن و ماسه، سنگ و آهن. بعد از جایگزینی آهن به جای چوب در ساخت بدنه اصلی کشتی‌ها، استفاده از آب دریا تحت عنوان آب توازن^{۱۳} در انبارها و یا مخازن مخصوص آب توازن به تدریج مرسوم شد. (شکل شماره ۱)

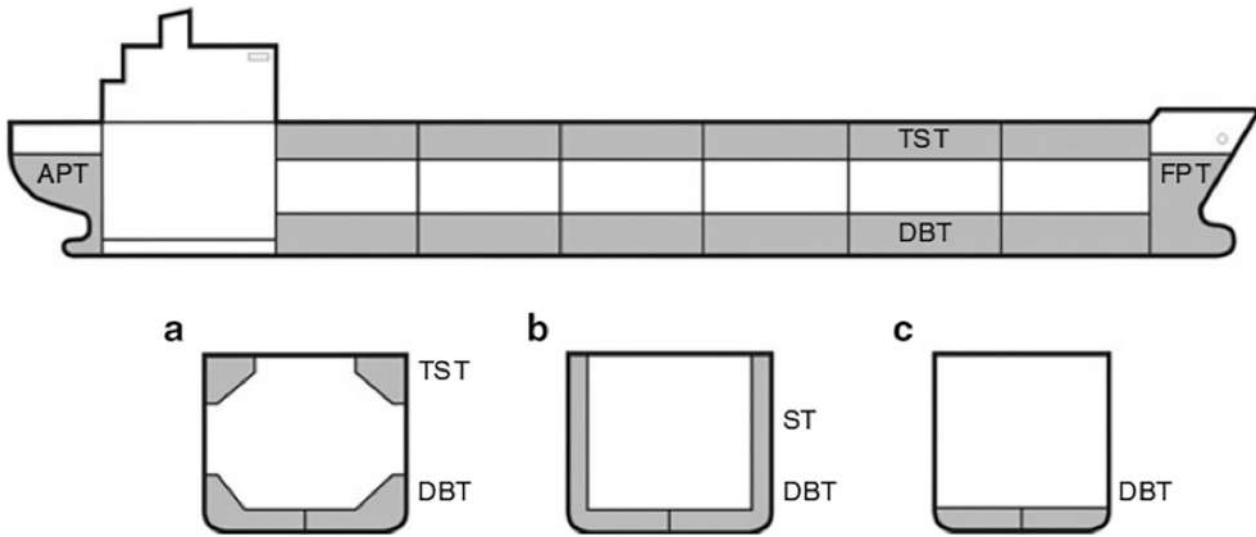


Figure 3. Ballast tanks on: (a) most bulk carriers, (b) tankers, container vessels, and some newest bulk carriers, and (c) Ro-Ro and general cargo vessels. APT after peak tank, DBT double bottom tanks, FPT forepeak tank, ST side tanks, TST topside tanks or upper wing tanks)

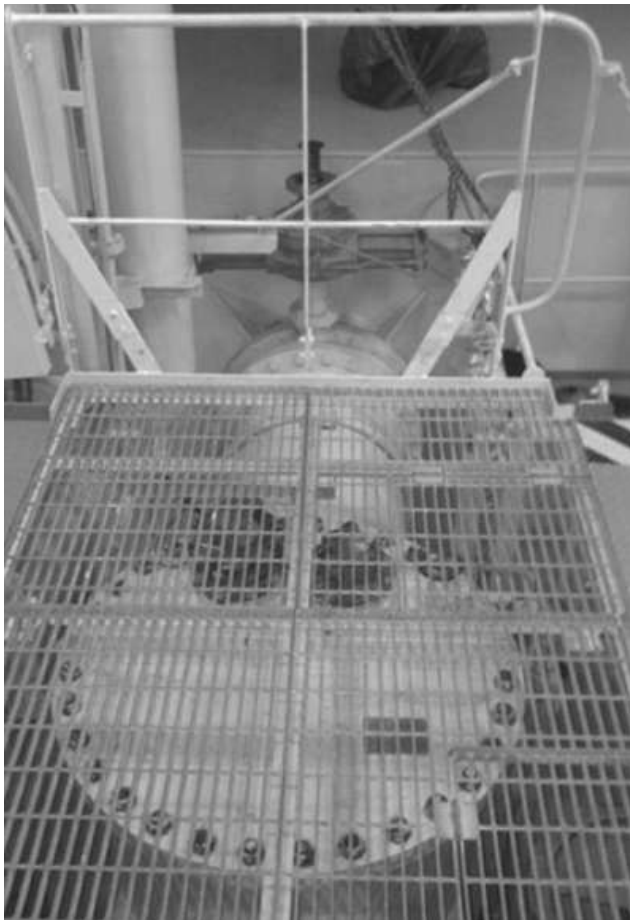


Figure 4. Ballast water intake area with the strainer connected to the sea-chest

و در داخل بدنه کشتی ساخته و نصب می‌شوند. (شکل شماره ۳) با این وجود، در شناورهای فله‌بر خیلی بزرگ و صرفاً برای تردد در شرایط طوفانی، امکان بارگیری آب توازن در بعضی انبارهای مرکزی کشتی پیش‌بینی شده است که در اصطلاح «Heavy Ballast Condition» نامیده می‌شود.

مخازن توازن توسط خط لوله اختصاصی آب توازن^{۱۹} به پمپ(های) آب توازن متصل و آب دریا از مسیر منافذ ورودی آب^{۲۰} و صافی^{۲۱} به درون مخازن پمپ می‌شود. (شکل شماره ۴) شناورهای با مخازن توازن بزرگ معمولاً از دو پمپ بهره می‌برند تا در صورت خرابی یکی از پمپ‌ها، از پمپ دیگر بتوان استفاده کرد (شکل شماره ۵)؛ در حالی که در شناورهای کوچک، پمپ خدماتی کشتی نیز به منظور پر و خالی کردن آب دریا در مخازن توازن مورد استفاده قرار می‌گیرد.

یک نکته مهم، دانستن مقدار آب توازن در هر مخزن برای ارزیابی درست از توزیع صحیح وزن و در نهایت اطمینان از قابلیت دریاوردی مناسب کشتی است. در قدیم این اندازه‌گیری مایعات درون مخزن تنها از طریق sounding صورت می‌گرفت، ولی امروزه در کشتی‌های جدید از اتوماسیون و کامپیوترهای موجود در کشتی بدین منظور بهره گرفته می‌شود؛ که البته همچنان استفاده از روش قدیمی اندازه‌گیری مستقیم به عنوان یک راه حل جایگزین در مواقع خرابی سیستم‌های اتوماسیون کشتی برقرار می‌باشد. به همین دلیل هر مخزن یک منفذ و لوله دسترسی^{۲۲} جهت اندازه‌گیری‌های مربوطه دارد.

محل خروجی برای تخلیه آب توازن در بعضی کشتی‌ها پایین‌تر از سطح آزاد آب دریا (شکل شماره ۶) تعبیه می‌شود و در بعضی



Figure 6. Discharge of ballast water below the water level from a container vessel

پاورقی:

1. Sewage
2. Oily water
3. Harmful Aquatic Organisms and Pathogens, (HAOP)
4. United Nations Convention on the Law Of the Sea (UNCLOS)
5. International Maritime Organization (IMO)
6. Guidelines for the control and management of Ships' water to minimize the transfer of harmful aquatic organisms and pathogens
7. United Nations Conference on Environment and Development (UNCED)
8. Convention on Biological Diversity (CBD)
9. Marine Environment Protection Committee (MEPC)
10. International Oil Pollution Prevention Certificate (IOPP)
11. Seaworthiness
12. Ballast
13. Ballast water
14. Double bottom tanks
15. Side/wing tanks
16. Fore peak tanks
17. Aft peak tank
18. Segregated Ballast Tanks
19. Ballast water pipeline
20. Sea-chest
21. Strainer
22. Sounding Pipe
23. Topside Tank



Figure 5. Two ballast pumps of 1,500 m³ capacity on a container vessel

کشتی‌ها نظیر کشتی‌های فله‌بر بالاتر از سطح آب دریا می‌باشد و از طریق مخازن جانبی^{۳۳} صورت می‌پذیرد.

ادامه دارد.....



and use of fall preventer devices (FPDs).

MSC.1/Circ. 1392 Guidelines for evaluation and replacement of lifeboat release and retrieval systems.

MSC.1/Circ. 1393 Early application of new SOLAS regulation III/1.5.

MSC.1/Circ. 1466 Unified interpretation on fall preventer devices.

Resolution MSC.320(89) Adoption of amendments to the international life-saving appliance (LSA) Code.

Resolution MSC.321(89) Adoption of amendments to the revised recommendation on testing of life-saving appliances (resolution MSC.81(70)), as amended.

MSC.1/Circ.1578 Guidelines on safety during abandon ship drills using lifeboats (emanating from the adoption of the requirements for maintenance, thorough examination, operational testing, overhaul and repair of lifeboats and rescue boats, launching appliances and release gear (resolution MSC.402(96)).

MSC.1/Circ.1579 - Amendments to the guidelines for developing operation and maintenance manuals for lifeboat systems (MSC.1/Circ.1205).

MSC.1/Circ.1584 Amendments to the guidelines for evaluation and replacement of lifeboat release and retrieval systems (MSC.1/circ.1392).

Resolution MSC.402 (96) (adopted on 19 May 2016) Requirements for maintenance, through examination, operational testing, overhaul and repair of lifeboats and rescue boats, launching appliances and release gear.

۲. انواع لایفبوت: لایفبوت‌های روباز^۱ قایق‌های غیرمحصور می‌باشند که به علت قدیمی بودن و پایین بودن ایمنی این نوع قایق‌ها دیگر مورد استفاده قرار نمی‌گیرند. کارخانه Water Craft جزو اولین سازنده‌های این نوع از لایفبوت‌ها می‌باشد که اکنون به علت مورد استفاده قرار نرفتن این نوع قایق‌ها، تعطیل شده و در تولید این نوع قایق فعالیت ندارد. از این رو در این مقاله این نوع لایفبوت‌ها مورد بررسی قرار نخواهد گرفت.



وحید یاسری

کارشناس ارشد ایمنی دریایی شرکت صنعتی و خدمات مهندسی ایران

مقاله حاضر به معرفی انواع لایفبوت، شناسایی خطرات، ارزیابی، کنترل و کاهش ریسک‌ها در رابطه با نحوه انجام آزمایش، بازرسی و استفاده از این قایق‌ها می‌پردازد.

۱. اهم الزامات، مقررات و کنوانسیون‌هایی که در رابطه با انجام بازرسی لایفبوت‌ها و نحوه استفاده از این نوع قایق‌ها که می‌باید مورد استناد قرار گیرند به شرح زیر می‌باشند:

Resolution MSC/Circ. 1093 Guidelines for periodic servicing and maintenance of lifeboats, launching appliances and on-load release gear.

Resolution MSC/Circ. 1137 Guidelines for simulated launching of free-fall lifeboats.

MSC.1/Circ. 1205 Guidelines for developing operation and maintenance manuals for lifeboat systems (26 May 2006).

MSC.1/Circ. 1206 Measures to prevent accidents with lifeboats (26 May 2006).

MSC.1/Circ. 1206 REV.1 Measures to prevent accidents with lifeboats (11 June 2009).

MSC.1/Circ. 1277 Interim recommendation on conditions for authorization of service providers for lifeboats, launching appliances and on-load release gear.

MSC.1/Circ. 1326 Clarification of SOLAS regulation III/19.

MSC.1/Circ. 1327 Guidelines for the fitting



لایف بوت سقوط آزاد



لایف بوت روباز

۵. بهترین سازندگان لایف بوت نوع سقفدار (محصور) و سقوط آزاد در سراسر جهان به ترتیب کیفیت به شرح زیر می باشند:

- Fassmer ، آلمان
- Hyundai ، کره جنوبی
- Ernest Hatecke, آلمان
- Nore Safe, اصالتاً نروژی است؛ اما در حال حاضر در کشور چین ساخته می شود
- بهترین سازندگان چینی از جمله Jianguyin Xinjiang و Beihai

۶. لایف بوت های ناوگان شرکت ملی نفتکش و ناوگان کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران

در ناوگان شرکت ملی نفتکش ایران بیشترین سازنده های لایف بوت از شرکت هیوندای هستند (کشتی های آبادان کلاس و...) و سپس برندهای چینی (کشتی های فاضل کلاس، F کلاس) در ناوگان کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران از برندهای چینی به علت ارزان بودن در بیشتر کشتی های این شرکت استفاده می شود (بانی و هانی، خوزستان کلاس ها) که از نظر تعداد جایگاه اول را دارد. برند Hyundai در ردیف دوم از نظر تعداد قرار گرفته است و در کشتی های نظیر باکری کلاس ها استفاده شده است.

برند Fassmer که جزو با کیفیت ترین لایف بوت ها در سراسر جهان می باشد تعداد محدودی استفاده شده است (نظیر کشتی های فله بر گنج کلاس و کانتینررهای نظیر اردبیل و پیروزی، شهرکرد، اراک کلاس های ساخت آلمان) که جایگاه سوم را از نظر تعداد دارا هستند.

۷. انواع مکانیزم رهاکننده هوک
- Off Load Release: این مکانیزم معمولاً هنگامی که دریا آرام است برای رها سازی هوک ها استفاده می شود
 - On Load Release: این مکانیزم برای رها سازی هوک ها

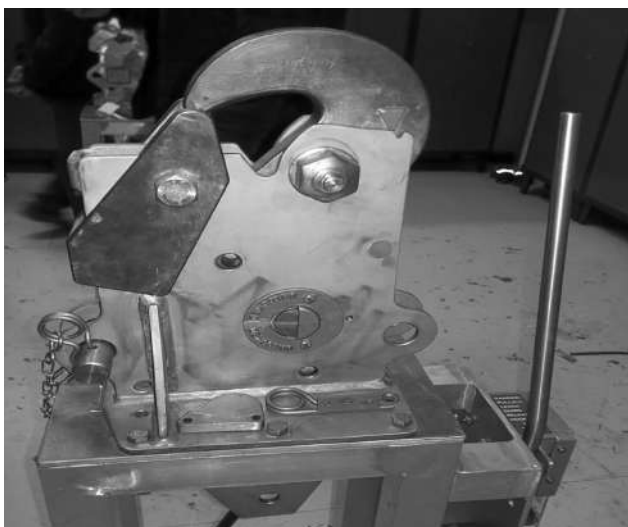
۳. لایف بوت های سقفدار (کاملاً محصور) نوعی از قایق ها هستند که نفرات را در مقابل باد و طوفان و همچنین در مواجهه با حریق محافظت می کنند. در این مقاله این مدل لایف بوت ها بیشتر مورد بررسی قرار خواهد گرفت؛ زیرا که بیشترین تعداد بر روی اکثر شناورها از این نوع بوده و بالطبع بیشترین حوادث نیز در این نوع از لایف بوت ها گزارش شده است.



لایف بوت سقفدار

۴. قایق های نوع سقوط آزاد^۳. محل نصب این مدل لایف بوت ها در انتهای شناورها^۴ می باشد. این نوع قایق ها بهترین نوع قایق برای استفاده در مواقع اضطراری و ترک سریع شناور هستند، ولی متأسفانه به علت ترس خدمه از نوع عملکرد آن به صورت سقوط آزاد و همچنین هراس از ارتفاع مورد استقبال مالکان کشتی ها قرار نگرفت و معمولاً در کشتی های جدید و یا در حال ساخت، از این نوع لایف بوت ها برای استفاده در شناورها سفارش نمی شود. در هنگام بروز خطرات بالاخص در زمان حریق و یا احتمال غرق شدن کشتی، نجات پرسنل با استفاده از این نوع لایف بوت ها بسیار بالا می باشد. برای مثال، کشتی کریستال که در حادثه ای دچار تصادم شده بود، کلیه خدمه آن در کمترین زمان با لایف بوت سقوط آزاد موفق به نجات و ترک کشتی شدند.

رهاکننده به صورت دستی باشد. (پ) هوک جلو و عقب طوری طراحی شود که به هیچ عنوان بعد از جا افتادن حلقه‌های وایر داویت آزاد نشود علاوه بر آن صاحبان کشتی‌ها را متعهد ساخت که از مورخ اول ژوئیه ۲۰۱۴ لغایت اول ژوئیه ۲۰۱۹ به مدت ۵ سال در زمان تعمیرات شناورها در حوضچه تعمیرات^۲ نسبت به اصلاح هوک‌های لایفبوت‌هایی که از این قابلیت برخوردار نیستند اقدام کنند و در صورتی که این نوع لایفبوت‌ها قابل اصلاح نبودند بلافاصله این هوک‌ها تعویض شوند. در جدول GISIS وضعیت هوک‌های تمامی کارخانه‌های سازنده لایفبوت مورد بررسی قرار گرفته و با توجه به سال ساخت قایق و نوع هوک وضعیت هوک‌های موجود از جهت همسان بودن با قوانین MSC.1/Circ1392 و یا مغایرت و از رده خارج شدن آن و همچنین تغییرات و تعویض قطعات هوک جهت همسان شدن با قوانین فوق مشخص گردیده است.



هنگامی که وضعیت دریا متلاطم و موج هست به علت اینکه فضای زیر قایق توسط ارتفاع متغیرموج پر و خالی می‌شود مورد استفاده قرار می‌گیرد.

۸. بررسی حوادث و سوانح و علل بوجود آمدن آن بر اساس مقررات Resolution MSC.402(96) یکی از تست‌های مورد تأکید در لایفبوت‌ها تست On- Load Release می‌باشد که هم در بازرسی سالیانه و هم در بازرسی ۵ ساله می‌بایستی مورد ارزیابی قرار گیرد. این آزمایش یکی از پریسک‌ترین تست‌ها می‌باشد و در صورت عدم آگاهی و دانش کافی اپراتور به نحوه استفاده از مکانیزم رهاسازی و دوباره قفل کردن هوک‌ها منجر به حادثه خواهد شد. چنانچه هوک به درستی بعد از تست Recovery نشود، بدون شک منجر به سقوط قایق خواهد شد. نمونه‌ای از این حوادث که متأسفانه منجر به مرگ و زخمی شدن خدمه شده است می‌توان به شناور نفتکش AD22 متعلق به کمپانی آرامکو عربستان سعودی اشاره کرد.

این حادثه در ژوئن سال ۲۰۰۹ هنگام انجام تست و مانور ماهانه رخ داد. در این حادثه ۷ نفر از خدمه لایفبوت سمت STBD را به سطح دریا هدایت می‌کنند. پس از تست رهاسازی هوک و مانوری کوتاه در نزدیکی کشتی برای بالا بردن لایفبوت را به زیر داویت آورده، اما هوک‌ها به صورت صحیح قفل دوباره نمی‌شود. هنگام بالا کشیدن قایق توسط وینچ برقی در بالاترین نقطه و هنگام قطع کردن میکروسویچ به لایفبوت شوک وارد شده و با اولین تکان هوک عقب باز می‌شود و باعث سقوط لایفبوت وبالطبع نفرات می‌شود که ۶ نفر از خدمه درون لایفبوت آسیب بسیار جدی می‌بینند و متأسفانه یک نفر هم هنگام رسیدن به بیمارستان جان خود را از دست می‌دهد.

این سانحه و شبه‌سوانح دیگر و مشابه به آن در کشتی‌ها منجر به آن شد که IMO فشار بیشتری به سازنده‌ها اعمال و مقررات سختگیرانه‌تری را وضع کند؛ از قبیل MSC.1/Circ1327 که ملزم کرد تا کارخانه‌های سازنده از (fall prevention devices) (FPD) و locking pin استفاده کنند تا تحت هیچ شرایطی چنانچه هوک‌ها بعد از تست صحیح قفل نشد توسط پین طراحی شده درون هوک و یا اتصال FPD هنگام بالا آمدن لایفبوت‌ها به بالا باز نشوند و یا اگر احیاناً هوک باز شد توسط اتصال FPD قایق سقوط نکند. از آنجایی که این ایده و مکانیزم به طور کامل جامع نبود باعث شد تا قوانین MSC.1/Circ1392 و MSC.1/Circ1393 نیز وضع شود و اجبار کند که تمامی سازندگان این نوع قایق‌ها برای مکانیزم رهاسازی هوک‌ها ۳ عامل مهم به شرح زیر را در نظر بگیرند:

(الف) جنس هوک‌ها حتماً از استنلس استیل باشد
(ب) هایدور استاتیک یونیت حتماً به عنوان پین ایمنی اول در سیستم رهاسازی طراحی شود و پین ایمنی دوم در دسته

Japan	IHM-13	Compliant	12/8/2011
Japan	MARK II (with GTC Type Release Handle, Cable F/A : 7.5m/4.5m)	Compliant after modification	3/13/2012
Japan	MARK II (with GT Type Release Handle, Cable F/A : 2.4m/7.0m)	Compliant after modification	3/13/2012
Japan	MARK II (with GTC Type Release Handle, Cable F/A : 2.4m/7.0m)	Compliant after modification	3/13/2012
Japan	NS-25	Compliant	11/24/2011
Japan	NS-3	Compliant	12/15/2011
Japan	NS-5	Compliant	11/18/2011
Japan	SR-3	Compliant after modification	11/10/2011
Japan	SRS-37M	Compliant after modification	2/24/2012
Japan	SZK-25M	Compliant after modification	2/9/2012
Japan	SZK-30M	Compliant after modification	12/2/2011
Japan	SZK-36M	Compliant after modification	12/2/2011
Japan	SZK-5M	Compliant after modification	3/26/2012
Norway	Camsafe 7T	Non-compliant	8/16/2012
Norway	HK40	Non-compliant	10/30/2012
Norway	HK56	Non-compliant	10/30/2012
Norway	HK75	Non-compliant	10/30/2012
Norway	LHR12	Compliant after modification	10/29/2012
Norway	LHR12M2	Compliant after modification	11/5/2012
Norway	LHR25	Compliant after modification	12/10/2013
Norway	LHR3,5	Compliant	11/5/2012



با استفاده از Embarkation ladder و Rescue Boat وارد شده و سپس توسط این قایق به داخل لایفبوت هدایت شوند.

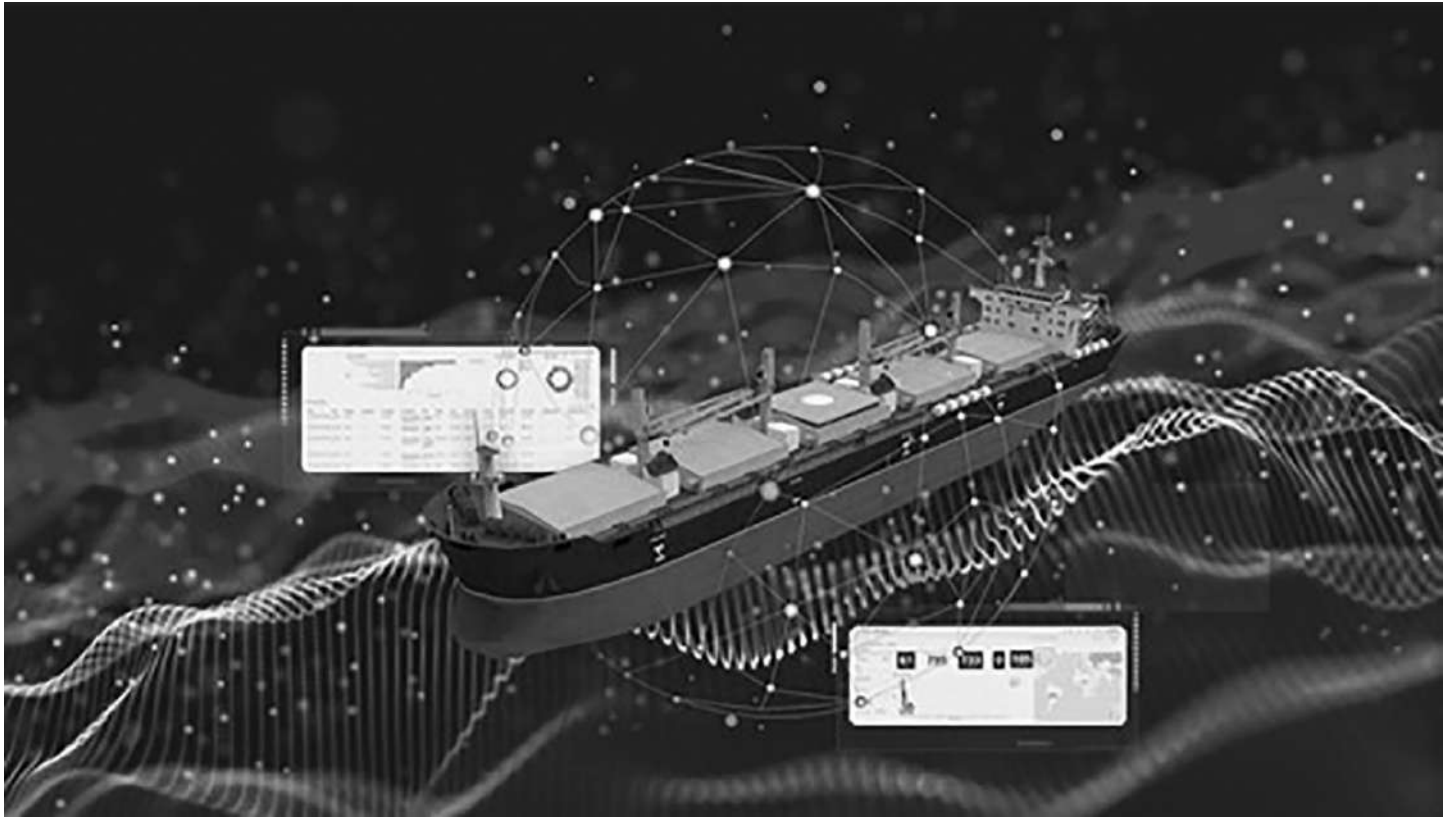
پاورقی

1. Open type
2. Totally enclosed
3. Free fall
4. Aft
5. Lifeboat Release and Retrieval System (LRRS)
6. Dock

۹. شناسایی خطرات و ارزیابی و کاهش ریسک به آب‌اندازی لایفبوت‌ها در هنگام انجام بازرسی و مانور سکوها فراساحلی و کلیه کشتی‌ها اصلاح است قبل از شروع بازرسی، تمامی قسمت‌های داویت و لایفبوت به صورت چشمی بازدید شوند. یک بار قایق بدون پرسنل بالا و پایین شود و همچنین حداقل یک بار بالا و پایین دادن قایق با سرعت انجام شود و در این حین، ترمز، وینچ و قرقره‌ها و وایر از لحاظ سالم بودن چک شود و همچنین در هنگام بالا آمدن قایق میکروسویچ قطع‌کننده داویت حتماً مورد بازرسی قرار گیرد.

در سکوها بهتر است به منظور در نظر گرفتن حداکثر ایمنی قایق بدون پرسنل تا یک متری سطح آب هدایت شود و پرسنل مسئول جهت انجام مانور با Man basket وارد قایق شوند و پس از اتمام مانور و ریکواری کردن هوک‌ها دوباره لایفبوت یک متر به سمت بالا هدایت و پرسنل دوباره با Man basket از لایفبوت خارج و سپس قایق بدون پرسنل به محل Parking position هدایت شود. در کشتی‌ها مراحل فوق به علت اینکه معمولاً Man basket در دسترس نیست بهتر است از Embarkation ladder استفاده شود. این روش فقط برای کشتی‌هایی است که نوع قایق آن‌ها از نوع روباز یا سقف‌دار (کاملاً محصور) باشد، می‌تواند انجام پذیرد.

در کشتی‌هایی که قایق آن‌ها از نوع سقوط آزاد می‌باشد اصلاح است قایق بدون پرسنل به همراه داویت به یک متری سطح آب هدایت شود و سپس پرسنل مسئول مانور و یا نفرات بازرسی‌کننده



صدور اولین گواهینامه بهبود امنیت سایبری کشتی‌ها توسط چین

صنعت کشتیرانی این کشتی‌ها در حال تبدیل شدن به یک مرکز پیچیده سیستم‌ها و حسگرهای متصل هستند که داده‌ها را از کشتی تا ساحل و بالعکس مبادله کنند. این کار نیاز به امنیت سایبری و حفاظت از آن‌ها دارد که به منظور تأیید ایمنی سایبری بر روی سیستم‌های عملیاتی نصب شده است. در ادامه این گزارش آمده است این پروژه با حمایت مرکز نوآوری علم و فناوری، مؤسسه رده بندی چین در شعبه Zhejiang فعال شده و شیوه‌ای کارآمد برای جلوگیری از تهدیدات سایبری محسوب می‌شود.

از دید مسئولان مؤسسه رده بندی چین، صدور تأییدیه این نوع گواهینامه از سوی مؤسسات رده بندی بین‌المللی یک موفقیت برای این کشور به شمار می‌رود.

مؤسسه رده بندی چین گواهینامه تأییدیه نوع فایروال امنیت سایبری کشتی را تعیین می‌کند.

پاورقی

1. China Classification Society (CCS)
2. International Association of Classification Societies (IACS)

مؤسسه رده بندی چین اولین تأییدیه امنیت سایبری کشتی‌ها را برای یک شرکت کشتیرانی صادر کرد. بر این اساس تاب‌آوری سایبری سیستم‌ها و تجهیزات کشتی در مقابل حملات سایبری افزایش می‌یابد.

به گزارش گروه بین‌الملل مانا به نقل از پورت نیوز؛ مؤسسه رده بندی چین^۱ اولین گواهی تأیید نوع فایروال امنیت کشتی را برای شرکت صنایع دریایی Supcon Ocean Technolog صادر کرد. براساس این گزارش این گواهی که به تأیید انجمن بین‌المللی مؤسسات رده بندی^۲ رسیده مقاومت سایبری کشتی‌ها را در مقابل حملات سایبری هکرها به شدت بالا می‌برد.

براساس اطلاعیه مؤسسه رده بندی چین تدوین این گواهینامه از سال ۲۰۲۲ میلادی آغاز شد و الزامات مربوط به آن در حال حاضر قابل اجرا است. این گواهینامه براساس دستورالعمل‌های الزامات امنیت سایبری کشتی‌ها آماده شده و یک پشتیبانی فنی مؤثر برای برآورده کردن الزامات مربوط به امنیت سایبری محسوب می‌شود. این سیستم امنیت سایبری کشتی و فایروال شبکه کشتی‌ها را به طور کامل امنیتی کرده و سیستم‌های ایمنی را بهبود می‌بخشد. در اطلاعیه‌ای که به مناسبت صدور این گواهینامه توسط مؤسسه رده بندی چین صادر شده آمده است با دیجیتالی شدن

کشتیرانی و آلاینده‌گی هوا

(۲)

سوخت‌های جایگزین

قوانین بین‌المللی و ملی در مرحله اول از اقدامات خود در جهت جایگزینی این سوخت‌ها اقدام کرده‌اند. تاکنون این مقررات بیشتر بر آلاینده‌هایی نظیر SO_x ، NO_x و PM تمرکز داشته و بنابراین استفاده از نفت کوره سنگین با گوگرد کم و یا بکارگیری فناوری‌های کاهنده آلاینده‌های هوا می‌تواند الزامات این مقررات را ارضاء کنند ولی لزوماً در جهت کاهش گازهای گلخانه‌ای نیستند. بنابراین استفاده از سوخت‌های جایگزینی که استفاده از آن‌ها باعث کاهش انتشار انواع آلاینده‌ها شود مورد مطالعه و تحقیقات گسترده‌ای قرار گرفته است.

در حالت کلی، سوخت‌های پاک یا سوخت‌های سازگار با محیط زیست به سوخت‌هایی اشاره دارند که انتشار کمتری از گازهای گلخانه‌ای و آلاینده‌های هوا داشته، در عین حال به روش‌های پایدارتری تولید می‌شوند. این سوخت‌ها و فناوری‌ها با هدف کاهش تأثیرات منفی حمل‌ونقل دریایی بر محیط زیست و کاهش انتشار گازهای گلخانه‌ای توسعه داده می‌شوند. تعدادی از سوخت‌ها و فناوری‌های پاک در حمل‌ونقل دریایی عبارتند از:

به منظور تأمین اهداف مدنظر در استراتژی‌های حذف کربن و گازهای گلخانه‌ای و سایر آلاینده‌های هوا در کشتیرانی و صنعت حمل‌ونقل بین‌المللی، یک حرکت جهانی با عنوان Zero-Emission Shipping یا Decarbonisation of Shipping به رهبری IMO و همکاری کشورهای عضو، سایر نهادها و سازمان‌های بین‌المللی اعم از منطقه‌ای، دولتی، خصوصی و مردم‌نهاد شکل گرفته که همانگونه که بیان شد حذف کامل انتشار گازهای گلخانه‌ای تا سال ۲۰۵۰ از نتایج این حرکت جمعی خواهد بود. یکی از راه‌کارهای فنی به منظور دستیابی به این هدف، تأمین سوخت‌های پاک همزمان با حذف تدریجی سوخت‌های فسیلی است.

در شکل ۵، فناوری‌ها و سوخت‌هایی که ممکن است پتانسیل ایفای نقش برای انتقال به کشتیرانی با انتشار صفر داشته باشند معرفی شده‌اند. با توجه به تأثیر مستقیم سوخت‌های مصرفی بر انتشار گازهای گلخانه‌ای ناشی از عملیات کشتیرانی، مقررات و

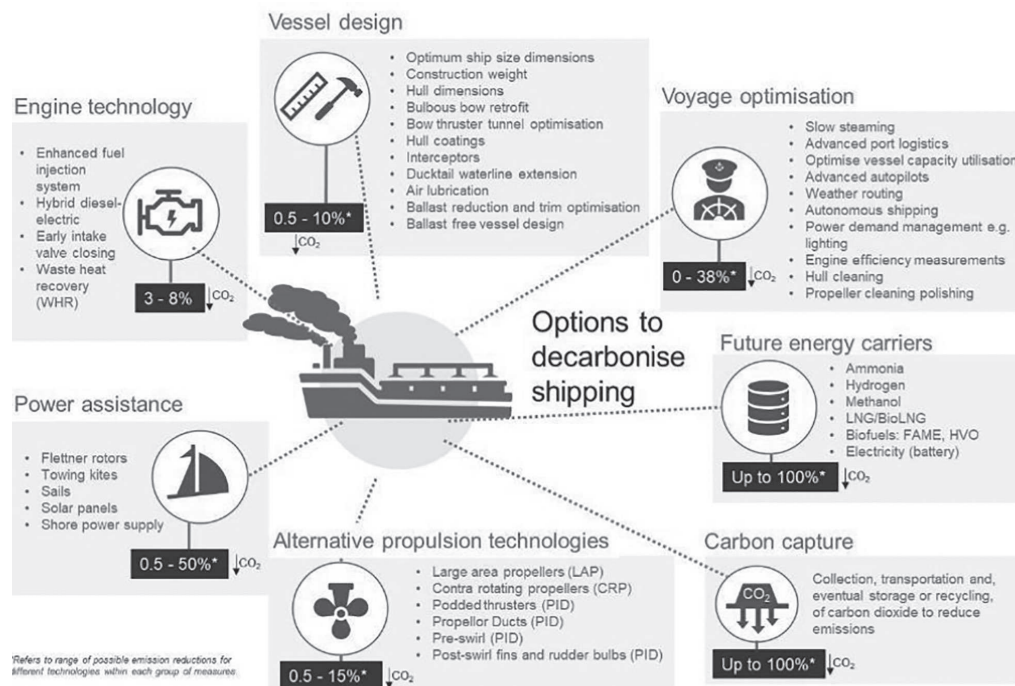


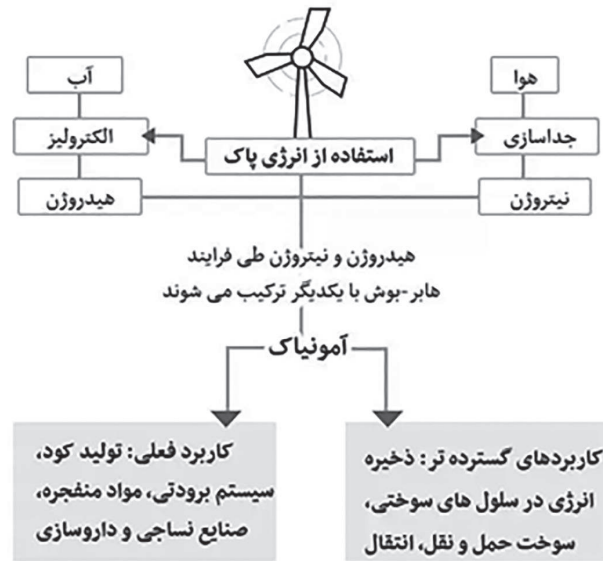
Figure 5. Technologies and fuels on a pathway to zero-emission shipping

در سال ۲۰۳۰ میلادی، این هزینه به ۴۰۰ تا ۶۰۰ دلار به ازای هر تن برسد و با افزایش مصرف به دلیل استفاده از این حامل انرژی به ۲۷۵ تا ۴۵۰ دلار به ازای هر تن در سال ۲۰۴۰ میلادی برسد. یکی از مزایای آمونیاک این است که می‌تواند در موتور احتراق داخلی هم سوزانده شود. در همین راستا و بنا بر اعلام شرکت موتورسازی MAN، این شرکت در حال ساخت موتوری دوزمانه با سوخت آمونیاک است که امیدوار است که تا سال ۲۰۲۴ آماده تحویل و نصب بر روی کشتی شود.

متانول (CH₃OH): متانول یک الکل سبک، چندمنظوره، بی‌رنگ و قابل اشتعال است که می‌تواند از منابع متنوعی از جمله گاز طبیعی، زیست توده^۱ و منابع تجدیدپذیر تولید شود. تعداد روزه‌روز بیشتری از صاحبان کشتی‌ها در ماه‌های اخیر تصمیم به سفارش کشتی‌هایی که قادر به حرکت با متانول هستند گرفته‌اند، زیرا این سوخت دارای زیرساخت تأمین خوبی است و می‌تواند در صورت تولید از زیست‌توده و هیدروژن تجدیدپذیر، به کربن‌زدایی قابل توجهی دست یابد. براساس آمار منتشر شده، تعداد کشتی‌های سفارش داده شده تا سپتامبر ۲۰۲۳ با قابلیت استفاده از متانول به ۱۸۵ فروند رسیده است؛ در حالی که این تعداد سفارش ۵ ماه قبل تر از آن ۱۳۵ فروند بود. این کشتی‌ها عموماً دوگانه‌سوز بوده و می‌توانند سوخت‌های فسیلی سنتی را نیز بسوزانند. همچنین اقبال شرکت‌های کشتیرانی به متانول در مقایسه با آمونیاک به علت در دسترس بودن موتورهای دریایی با سوخت متانول بوده، در حالی که موتورهای دریایی با سوخت آمونیاک همانگونه که بیان شد تا سال ۲۰۲۴ به صنعت عرضه خواهد شد و با توجه به ماهیت خوردگی و سمی بودن آمونیاک تردیدهایی به همراه خود خواهد آورد. اما بنا بر پیش‌بینی صورت گرفته توسط مؤسسه رده‌بندی ABS میزان تولید متانول در دنیا تا سال ۲۰۳۰ میلادی به ۱۴/۳ میلیون تن خواهد رسید که این رقم برای آمونیاک ۸۷/۵ میلیون تن خواهد بود؛ یعنی تولید آمونیاک ۶ برابر بیشتر از تولید متانول در سال ۲۰۳۰.

اولین کشتی کانتینری مرسک که با سوخت متانول حرکت می‌کند ۳۰۰ تن متانول را در ماه ژوئیه ۲۰۲۳ در بندر سنگاپور از یک تانکر دریافت کرد. سوخت اولیه این کشتی در کارخانه هیوندای توسط یک شرکت هلندی تأمین شده بود.

بنا بر اعلام شرکت مرسک این شرکت قصد دارد برای احداث مرکز بانکرینگ متانول در آمریکا و سنگاپور همکاری کند. مرکز بانکرینگ لوویزیانای آمریکا با هزینه دو میلیارد دلار احداث می‌شود و قرار است سالانه ۴۰۰ هزار تن متانول سبز تولید کند. در سوی دیگر، بندر سنگاپور اعلام کرده است که در صدد احداث بزرگ‌ترین مرکز بانکرینگ سوخت متانول در آن بندر با کمک شرکت مرسک می‌باشد. سوخت متانول نسبت به سایر سوخت‌ها گران‌تر است به طوری که قیمت سوخت متانول در حدود ۲ هزار و ۳۰۰ دلار در هر تن می‌باشد. احتمالاً متانول، علی‌رغم محبوبیت



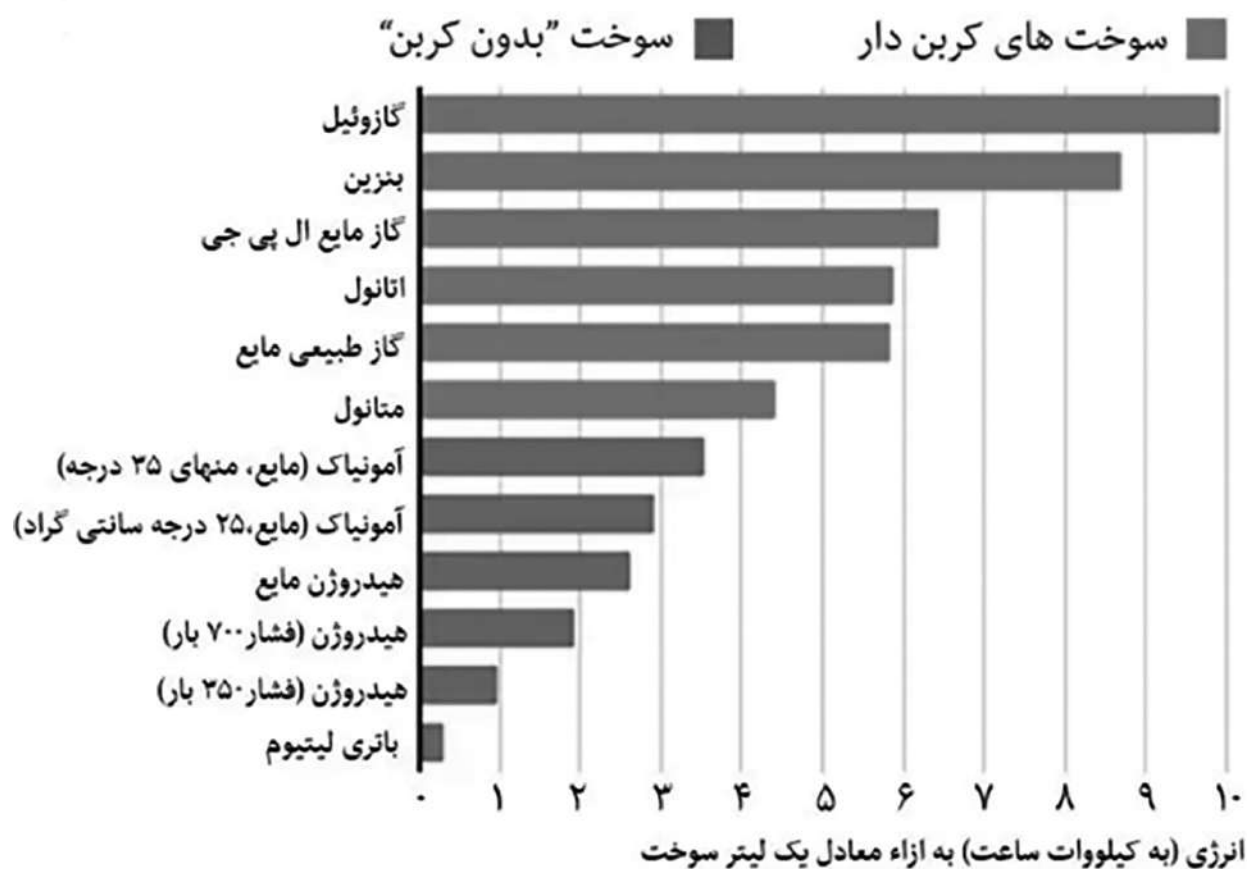
گاز طبیعی مایع LNG: سوختی است که در مقایسه با سایر سوخت‌های رایج در کشتیرانی مقدار کمتری از گازهای گلخانه‌ای، اکسید سولفور (SO_x) و مواد جامد آلاینده هوا ایجاد می‌کند. **هیدروژن:** هیدروژن به عنوان یک سوخت صفر-انتشارگازهای گلخانه‌ای شناخته می‌شود و تولید آن با استفاده از الکترولیز و با بهره‌گیری از انرژی‌های تجدیدپذیر مثل باد و نور خورشید امکان‌پذیر است.

آمونیاک (NH₃): آمونیاک نیز یک سوخت صفر-انتشارگازهای گلخانه‌ای است که معمولاً با استفاده از انرژی تجدیدپذیر تولید می‌شود. نحوه تولید آمونیاک سبز به طور شمانیک در شکل بالا نمایش داده شده است.

بر اساس تحقیقات صورت گرفته، همانگونه که از مقایسه صورت گرفته در نمودار صفحه بعد مشهود هست راندمان سوخت‌هایی نظیر آمونیاک و هیدروژن نسبت به سوخت‌های فسیلی مورد استفاده در صنعت کشتیرانی پایین‌تر است، از این رو کشتی‌هایی که از آن‌ها استفاده می‌کنند بایستی سوخت بیشتری حمل کنند. مشکل دیگر این است که هر چند سوزاندن سوختی مانند آمونیاک ممکن است دی‌اکسید کربن تولید نکند، ولی اکسید نیتروژن تولید می‌کند که آن هم یک گاز گلخانه‌ای است که برای حل این مسئله، باید فناوری‌های مناسب به کار گرفته شوند.

آژانس بین‌المللی انرژی پیش‌بینی کرده است که آمونیاک و هیدروژن در پی تحقق هدف به صفر رساندن انتشار کربن در جهان، اصلی‌ترین سوخت‌های دریایی خواهند شد. بر اساس این گزارش، آمونیاک ۴۵ درصد تقاضای سوخت مورد نیاز بخش حمل‌ونقل دریایی را پوشش خواهد داد. پیش‌بینی می‌شود کارخانه‌های کوچک تولید آمونیاک از ابتدای سال ۲۰۲۵ در سراسر جهان ظاهر شوند و آمونیاک سبز را با قیمت ۶۵۰ تا ۸۵۰ دلار به ازای هر تن تولید کنند. پس از آن، انتظار می‌رود با ساخت کارخانه‌های بزرگ‌تر

انرژی آزاد شده با مصرف یک لیتر از سوخت های مختلف



در گزارش مؤسسه رده بندی DNV که در ماه نوامبر ۲۰۲۲ منتشر شد، با ثبت سفارش ساخت ۱۸ فروند کشتی کانتینری با سوخت متانول همراه با کشتی‌هایی که در ماه اکتبر همان سال با سوخت متانول توسط شرکت‌های کشتیرانی COSCO، Maersk و OOCL سفارش داده شدند، تعداد این نوع کشتی‌ها به ۴۷ فروند رسید که برای اولین بار از رزرو ساخت کشتی با سوخت LNG پیشی گرفته است. بر اساس همین گزارش علاوه بر سفارشات فوق، امضای قرارداد ۲۵ فروند تانکر با سوخت متانول نیز در همان تاریخ در حال مذاکره و امضاء بوده است.

گزارش DNV حاکی است گرایش به سمت استفاده از سوخت‌های پاک با متانول، LNG و همچنین کشتی‌های مجهز به اسکراپر 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.

سوخت‌های زیستی^۲: محتوای انرژی سوخت زیستی از منابع زیستی و مواد آلی که بدن موجودات زنده را می‌سازند به وجود آمده است. در واقع سوخت زیستی نوعی از سوخت است که از

اخیر خود به عنوان پرکاربردترین نوع سوخت دریایی با کربن صفر دست پیدا نکند، زیرا تردیدهایی در مورد دسترسی کافی به آن وجود دارد.

با این حال، بنا بر اعلام مؤسسه رده بندی DNV و بر اساس مطالعات صورت گرفته توسط این مؤسسه در سال ۲۰۲۰ میلادی، سوخت‌های آمونیاک و متانول بهترین سوخت‌های آینده صنعت کشتیرانی خواهند بود. بررسی ۱۲ نوع سوخت توسط تیم تحقیقاتی این مؤسسه نشان داده است که کاهش ۵۰ درصدی انتشار کربن تا سال ۲۰۴۰ میلادی فقط با سوخت‌های آمونیاک و متانول امکان پذیر خواهد بود، که البته بایستی توجه کرد که بر اساس استراتژی بازنگری شده IMO در سال ۲۰۲۳ حتی این میزان کاهش نیز کافی نبوده و ۲۰ درصد عقب‌تر از اهداف تعیین شده است و بایستی توسط سایر سوخت‌ها و فناوری‌ها جبران شود. همچنین در این گزارش به صاحبان خطوط کشتیرانی پیشنهاد می‌شود که به منظور صرفه‌جویی هرچه بیشتر و کاهش هزینه از سیستم‌های دوگانه‌سوز در کشتی‌ها استفاده کنند که یکی از سوخت‌ها می‌تواند گاز LNG باشد و دیگری آمونیاک و یا متانول.

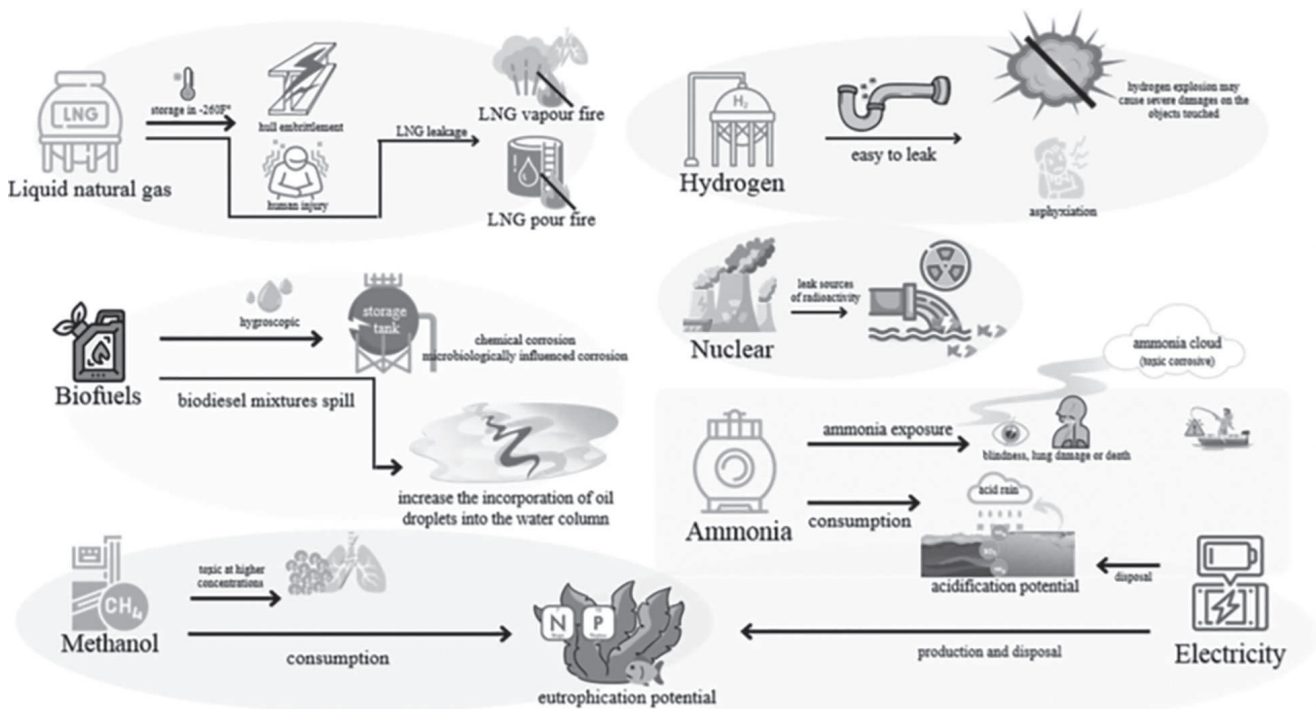


Figure 6. Special marine environmental risks posed by alternative-fuel-powered ships

تکنولوژیکی فعلی، مانع دستیابی به شناور کاملاً الکتریکی (با استفاده از انرژی باتری یا پیل‌های سوختی) در دنیا شده و صرفاً شناورهای کوچک با برد مأموریتی کوتاه (نظیر شناورهای مسافربری در آب‌های داخلی) با این قابلیت تولید شده‌اند. در عوض شناورهای هیبریدی قابلیت عملیاتی بالاتری داشته و پس از تخلیه باتری‌های لیتیوم-یون موجود در شناور، با سوئیچ کردن به موتورهای دیزلی به فعالیت خود ادامه می‌دهند. باتری‌های تخلیه شده یا به وسیله دیزل ژنراتورهای کشتی و یا به وسیله ایستگاه‌های برقی موجود در بنادر شارژ خواهند شد.

انرژی باد و خورشیدی^۵: انرژی‌های نو نظیر انرژی باد و یا انرژی خورشیدی به عنوان منابع جایگزین سوخت‌های فسیلی در نظر گرفته شده، هرچند که در تناژهای بالای شناورها به تنهایی پاسخگوی تأمین قدرت مورد نیاز برای سیستم رانش نیستند. ترکیب و تلفیق این سوخت‌ها و فناوری‌های پاک به حمل‌ونقل دریایی پایدارتر و کم‌انتشارتر کمک کرده و در نتیجه بهبود کیفیت هوا و کاهش اثرات اقلیمی قابل انتظار خواهد بود. نکته مهم و قابل توجه آن است که این فناوری‌ها و منابع سوختی همگی "چرخه حیات انتشار" متفاوتی دارند که به انتشار گازهای گلخانه‌ای در طی تولید، توزیع و استفاده از آن‌ها وابسته هستند. به عنوان مثال، در مورد سیستم رانش الکتریکی، میزان انتشار معادل CO_2 در چرخه حیات به منبع تولید برق وابسته است که مثلاً توسط انرژی تجدیدپذیر تولید شده یا سوخت‌های فسیلی، و یا برای سیستم رانش هیدروژنی، به روش تولید سوخت هیدروژن مورد

منابع زیست‌توده به وجود می‌آید. این بدان معناست که ماهیت سوخت زیستی به گیاهان نظیر جلبک‌ها و ضایعات محصولات زراعی برمی‌گردد و همین امر موجب تجدیدپذیر بودن آن می‌شود. این سوخت‌ها می‌توانند به عنوان جایگزین‌هایی برای سوخت‌های سنتی استفاده شوند و انتشار کمتری از گازهای گلخانه‌ای داشته باشند. در عین حال، استفاده از این سوخت نیز با چالش‌هایی روبرو است. برای تولید سوخت‌های زیستی در مقدار انبوه نیاز به حجم بسیار زیادی از مواد غذایی و گیاهی بوده که به نوعی امنیت غذایی و داروسازی را تهدید خواهد کرد. علاوه بر این، ذخیره و نگهداری طولانی‌مدت این سوخت (بالاتر از یک سال) به دلیل ناپایداری و اکسیداسیون دشوار خواهد بود.

پیل سوختی^۳: پیل‌های سوختی از هیدروژن یا سوخت‌های دیگر پاک برای تولید برق و حرکت استفاده می‌کنند. کشتی‌هایی که از این تکنولوژی‌ها استفاده می‌کنند، انتشارات مستقیمی ندارند و بسیار کارآمد هستند. از نمونه‌های اجراء شده می‌توان به تولید موفق بزرگ‌ترین پیل سوختی هیدروژنی توسط یک کنسرسیوم نروژی با همراهی شرکت تویوتا برای نصب در کشتی اشاره کرد که در سال ۲۰۲۴ به تولید انبوه می‌رسد. با این حال استفاده از این پیل‌های سوختی با توجه به فضای مورد نیاز برای تعبیه آن‌ها و مسائل ایمنی مرتبط، و افزایش وزن قابل توجه آن‌ها برای دستیابی به قدرت‌های بیشتر برای کشتی‌های اقیانوس‌پیما محل تردید است.

سیستم‌های الکتریکی و هیبریدی^۴: محدودیت‌های

استفاده وابسته است.

در عین حال نباید از این نکته مهم غافل شد که تولید و استفاده از این فناوری‌ها و سوخت‌های کربن-صفر می‌تواند در عین تحمیل هزینه‌های بالا، خطرات بالقوه جدیدی را در صنعت کشتیرانی به همراه داشته باشند. به عنوان نمونه شکل شماره ۶ خطرات زیست‌محیطی این سوخت‌های جایگزین را نمایش می‌دهد.

امارات متحده عربی؛ آینده‌نگری در سوخت‌های جایگزین

اتاق بین‌المللی کشتیرانی^۷ و انجمن بین‌المللی بنادر^۸ به همراه گروه ویژه دریایی انرژی پاک^۹ در سپتامبر سال ۲۰۲۲ میلادی از ابتکاری تحت عنوان "مرکز دریایی انرژی پاک" در پیتسبورگ آمریکا رونمایی کردند. کانادا و امارات متحده عربی جزء نخستین کشورهایی بودند که حمایت خود را از ابتکار تازه راه‌اندازی شده اعلام کردند. در این ابتکار گردهمایی ذی‌نفعان سطح ارشد دولتی و خصوصی از بخش‌های بنادر، کشتیرانی، مالی و انرژی در سراسر زنجیره ارزش انرژی دریایی شکل گرفته در عین حال اتاق بین‌المللی کشتیرانی و انجمن بین‌المللی بنادر به دنبال اقدامی برای ارتقای تولید، صادرات و واردات سوخت‌های کم‌کربن خواهند بود. اهداف کلیدی این طرح شامل تسهیل تبادل اطلاعات و دانش درباره سیاست‌ها، برنامه‌ها و پروژه‌های کربن‌زدایی برای کاهش ریسک سرمایه‌گذاری و تسریع استقرار تجاری سوخت‌ها و فناوری‌های جایگزین در سراسر کشورها است.

بر اساس ادعای گزارشی که اخیراً با عنوان "نقش امارات متحده عربی در اقتصاد جهانی هیدروژن" توسط محققان مرکز سیاست جهانی انرژی در دانشگاه SIPA کلمبیا و شرکت Qamar Energy در واشنگتن منتشر شده است کشور امارات عربی متحده برای تبدیل شدن به یکی از بزرگ‌ترین و کم‌هزینه‌ترین تولیدکنندگان هیدروژن کم‌کربن در جهان از مزایای رقابتی برخوردار است. از آنجا که انتظار می‌رود هیدروژن نقش مهمی را به عنوان عامل کربن‌زدایی بین‌المللی و فعال‌کننده استراتژی‌های توسعه پایدار و انتقال جهانی به منابع انرژی دارای کربن کمتر، ایفاء کند، طبق پیش‌بینی شورای هیدروژن، احتمال داده می‌شود که تا سال ۲۰۵۰ هیدروژن حدود ۱۸ درصد از تقاضای جهانی انرژی را شامل شود و این در حالیست که بیش از ۳۰ کشور نقشه راه هیدروژن را منتشر کرده و بیش از ۲۲۸ پروژه در مقیاس بزرگ در سراسر زنجیره ارزش هیدروژن در دست اجراء است. استفاده از این تقاضای نوظهور فرصت مهمی را برای بازیگران انرژی جهانی فراهم کرده است. همچنین بنیاد آینده دبی در گزارشی با عنوان "هیدروژن: از هیاهو تا واقعیت" اهمیت توسعه استراتژی‌های یکپارچه برای تولید، ذخیره و استفاده از انرژی هیدروژن را مورد تأکید قرار داده است. در این گزارش آمده است که امارات متحده عربی نه تنها می‌تواند به یک اقتصاد هیدروژنی پیشرو در منطقه تبدیل

شود، بلکه به یک صادرکننده عمده هیدروژن نیز تبدیل می‌شود. به سیاستگذاران در دبی اکیداً توصیه می‌شود استراتژی توسعه بخش صادرات "Producer & Hub" را دنبال کنند، که تحت تقاضای زیاد یا متوسط داخلی و بین‌المللی هیدروژن امکان‌پذیر است. این استراتژی می‌تواند سالانه ۳۲ میلیارد درهم به تولید ناخالص داخلی دبی اضافه کند، بیش از ۱۲۰ هزار شغل ایجاد کند و انتشار CO₂ معادل ۸۴ روز در سال از تولید نفت خام امارات تا سال ۲۰۵۰ را جبران کند. در عین حال، امارات متحده به منظور جایگزینی سوخت‌های فسیلی با سوخت سبز تأسیسات نیروگاهی با یک میلیارد دلار سرمایه‌گذاری در منطقه صنعتی خلیفه ابوظبی احداث می‌کند. پیش‌بینی می‌شود در مرحله اول سالانه ۲ هزار تن آمونیاک سبز توسط نیروگاه خورشیدی ۸۰۰ مگاواتی تولید شود.

بنا بر اعلان شرکت نفت ابوظبی ADNOC تاکنون این شرکت سه محموله آمونیاک آبی به مشتریان در ژاپن فروخته و این در حالی است که امارات متحده عربی یک استراتژی متوازن برای تولید هیدروژن آبی و سبز را پوشش می‌دهد. هیدروژن آبی به هیدروژن تولید شده از گاز طبیعی با کربن مرتبط جذب شده و ذخیره شده در زیر زمین اشاره دارد. در حالی که هیدروژن سبز به هیدروژن ساخته شده از الکترولیز آب با برق تجدیدپذیر و حداقل انتشار CO₂ اشاره دارد. هیدروژن آبی در حال حاضر هزینه کمتری دارد و گامی مهم در توسعه اقتصاد هیدروژن کم‌کربن محسوب می‌شود. با این حال، هزینه تولید هیدروژن سبز با گذشت زمان کاهش می‌یابد. علاوه بر زیرساخت‌های موجود و قابلیت‌های تولید برای هر دو نوع هیدروژن، امارات دارای مزایای طبیعی قابل توجهی است. ADNOC در حال حاضر بیش از ۳۰۰ هزار تن هیدروژن در سال در تأسیسات خود تولید می‌کند. این شرکت قصد دارد تولید هیدروژن خود را به ۵۰۰ هزار تن در سال برساند و علاوه بر آن فرصت‌های جدید به ویژه در تولید آمونیاک آبی را نیز پیش می‌برد. این شامل یک کارخانه جدید آمونیاک آبی در مقیاس جهانی در مجموعه TA'ZIZ، در شهر الرویس است که فروش محموله‌های آزمایشی آمونیاک آبی به مشتریان در ژاپن را آغاز کرده است. تلاش‌های امارات متحده عربی برای تولید هیدروژن سبز از شرایط عالی تولید خورشیدی در کشور و هزینه پایین آن برای برق خورشیدی سود می‌برد. شرکت انرژی آینده ابوظبی (مصدر) طرح‌های متعدد هیدروژن سبز را در مجموعه مصدر با همکاری زیمنس، شرکت نفت و گاز Marubeni آمریکا، اتحاد ایرویز، گروه لوفت‌هانزا، دانشگاه علم و صنعت خلیفه و وزارت انرژی ابوظبی آغاز کرده است.

از دیگر کشورهای منطقه، می‌توان به عربستان سعودی نیز اشاره کرد که برنامه‌ای تحت عنوان «ابتکار سبز سعودی» را در سال ۲۰۲۱ راه‌اندازی کرد که قرار است به چالش‌های زیست‌محیطی رسیدگی کند، به طوری که این کشور تا سال ۲۰۶۰ میلادی به انتشار «صفر خالص» گازهای گلخانه‌ای برسد. این در حالیست که وزیر انرژی

در فاصله تصویب این قانون در سال ۲۰۱۶ و زمان لازم الاجرای آن در ژانویه سال ۲۰۲۰ صورت نگرفته است، به طوری که در نهایت با صرف هزینه‌های قابل توجه و تأمین سوخت از خارج در نهایت این قانون برای ناوگان کشور اجراء شد. در صورتی که با برنامه‌ریزی صحیح و به موقع علاوه بر جلوگیری از غافلگیری و تحمیل هزینه‌های گزاف، امکان بهره‌مندی از بازار خارجی تأمین سوخت ناوگان بین‌المللی نیز می‌توانست فراهم شود.

در خصوص بهره‌گیری از سوخت‌های با انتشار صفر، بر اساس تحقیقات صورت گرفته در میان مدت اقبال بیشتری به استفاده از سوخت LNG پیش‌بینی شده است و برای بلندمدت، ارجحیت به استفاده از سوخت آمونیاک و سایر سوخت‌های پاک (در صورت دستیابی به فناوری‌های مورد نیاز) خواهد بود. در ایران هم اکنون بیش از ۱۳ میدان گازی مستقل در خشکی و میدان‌های دریایی پارس جنوبی، پارس شمالی، سلمان، لاوان و کیش وجود دارد، به طوری که ایران به عنوان یکی از کشورهای دارنده ذخایر عظیم گاز طبیعی به میزان ۳۴ تریلیون مترمکعب که ۱۸ درصد ذخایر گاز جهان را تشکیل می‌دهد مطرح می‌شود. استفاده از این ظرفیت بی‌نظیر، می‌تواند کمک شایانی در تبدیل شدن کشور به عنوان هاب تأمین سوخت LNG برای کشتیرانی منطقه کند. ایجاد زیرساخت‌های لازم بانکرینگ برای سوخت‌های ذکر شده توأم با تجهیزات مورد نیاز شناورها برای این سوخت‌ها (نظیر سیستم رانش منطبق و مخازن سوخت مناسب در کشتی) حائز اهمیت است و می‌تواند کمک قابل توجهی به جذب بازار بانکرینگ در منطقه خلیج فارس با تردد سالانه ۴۷ هزار فروند شناور کند و ایجاد اشتغال و رفع محرومیت از مناطق ساحلی جنوب کشور را به دنبال داشته باشد. همچنین باید نیم‌نگاهی در بلندمدت به سوخت‌های آمونیاک و هیدروژن داشت؛ چرا که در راستای دستیابی به هدف حذف کربن از سوخت شناورها در سال ۲۰۵۰، این سوخت‌ها نقش اساسی را بازی خواهند کرد که نیاز به برنامه‌ریزی و سرمایه‌گذاری طولانی‌مدت دارد.

پاورقی

1. Biomass
2. Biofuels
3. Fuel Cell
4. Hybrid and Battery Systems
5. Wind Propulsion and Solar Panels
6. International Chamber of Shipping (ICS)
7. International Association of Ports & Harbours (IAPH)
8. Clean Energy Maritime Taskforce

عربستان سعودی طی سخنانی در مجمعی که از طرف آرامکو، غول نفتی سعودی، برگزار شد، ادعا کرده است که بزرگ‌ترین صادرکننده نفت خام به دنبال تبدیل شدن به یک رهبر جهانی در تولید هیدروژن به‌عنوان انرژی دوستدار محیط زیست است.

وضعیت ایران در این دوره‌گذار

خیز کشورهای جهان و منطقه برای تولید انرژی‌های پاک و تجدیدپذیر در شرایطی رخ می‌دهد که در ایران، سیاست‌گذاران کمترین توجهی به تولید این نوع انرژی‌ها نداشته‌اند. به عنوان نمونه در دهه ۹۰ شمسی مطابق مصوبه مجلس شورای اسلامی بنا بود که درصدی از تعرفه برق مصرف‌کنندگان برای تأمین سوخت پاک هزینه شود. اما این مصوبه به راحتی نادیده گرفته شد. این بی‌توجهی ایران به سوخت‌های پاک ریشه در رویکرد غلطی است که سال‌ها در دولت‌ها وجود داشته و علت آن هم دسترسی به سوخت ارزان بوده است. امروزه فقط یک درصد تولید برق ایران از طریق انرژی‌های تجدیدپذیر تأمین می‌شود، در حالی که این رقم در ترکیه بیش از ۱۸ درصد است و متوسط تولید برق دنیا از این طریق بیش از ۲۰ درصد است. سوخت فسیلی مقصر اصلی آلودگی هوای کلان‌شهرهای ایران است، چرا که نیروگاه‌های گازی به علت کمبود گاز به خصوص در فصل زمستان که شرایط برای وارونگی هوا مساعد است مجبور به مصرف مازوت هستند و این امر منجر به آلودگی هوای شدید می‌شود. آن هم در شرایطی که ایران ظرفیت تولید حدود ۸۰۰ هزار مگاوات از طریق انرژی‌های تجدیدپذیر خورشید و باد را دارد و جزء کشورهایی است که با ۳۰۰ روز آفتابی در صدر دسترسی به انرژی‌های پاک به شمار می‌آید. علی‌رغم این غفلت ایران و با وجود آنکه کشورهای همسایه در حاشیه جنوبی خلیج فارس نیز به منابع بزرگ انرژی فسیلی دسترسی دارند، اما دوراندیشی آن‌ها سبب شده که قراردادهای بزرگی در زمینه تولید سوخت پاک به امضاء برسانند و به این سمت بروند که به جای خام‌فروشی نفت خود، آن را تبدیل به ارزش افزوده کنند. متأسفانه در ایران هیچ برنامه‌ای برای تولید و جایگزینی سوخت‌های پاک و انرژی‌های تجدیدپذیر وجود ندارد، چرا که حداقل ایران می‌توانست مانند سایر کشورها، سندی جامع برای توسعه استفاده از این منابع انرژی و سوخت‌های پاک با انتشار صفر تهیه کرده و در مجلس به تصویب برساند.

همانگونه که بیان شد جایگزینی سوخت‌های کربن-صفر به جای سوخت‌های فسیلی در صنعت کشتیرانی امری اجتناب‌ناپذیر بوده و تمامی کشورهای عضو IMO از جمله ایران برای جلوگیری از بروز محدودیت‌های احتمالی برای تردد ناوگان تحت پرچم خود بایستی با این الزامات خود را تطبیق دهند. مرور تجربیات گذشته نظیر الزام به استفاده از سوخت کم‌سولفور موسوم به قانون ۲۰۲۰ بیانگر این امر بود که هیچ پیش‌بینی برای تولید مازوت کم‌سولفور در کشور



بندر امیرآباد، دریای خزر، بندرهاب

کاپیتان ایرج نیازخانی

بزرگ‌ترین رودخانه در سواحل شمال ایران محسوب می‌شود. مساحت حوضه آبریز خزر ۳/۵ میلیون کیلومتر مربع می‌باشد که ۹۰ درصد آن در سمت روسیه است.

منابع گسترده‌ای از نفت و گاز در بستر این دریا وجود دارد. ذخایر نفت در این دریا ۳۲ میلیارد بشکه می‌باشد که حدود ۴ درصد از کل ذخایر نفت خاورمیانه را تشکیل می‌دهد. دریای خزر دارای ۵۷۵ نوع گیاه، ۱۳۳۲ گونه جانوری و ۸۵۰ نوع ماهی می‌باشد و همچنین نود درصد خاویار جهان از دریای خزر به دست می‌آید.

طول دریای خزر حدود ۱۰۳۰ تا ۱۲۰۰ کیلومتر و عرض آن بین ۱۹۶ تا ۴۳۵ کیلومتر است. سطح دریای خزر حدود ۲۸ متر پائین‌تر از سطح دریاهای آزاد است و کم‌عمق‌ترین مناطق آن در شمال دریای خزر و با عمقی کمتر از ۵ متر و عمیق‌ترین آن در جنوب دریای خزر و در سواحل شمالی ایران می‌باشد. قسمت شمالی آن در فصل زمستان یخ می‌بندد و چندین جزیره کوچک در بخش شمالی آن وجود دارد. سواحل این دریاچه جمعاً ۶۳۷۹ کیلومتر است که حدود ۹۲۲ کیلومتر آن در خاک ایران واقع شده است.

جهت جریان آب در دریای خزر از سمت شمال غربی به جنوب شرقی است و در نتیجه جهت جریان و همچنین عمق زیاد آب در سواحل ایران موجب کاهش سرعت حرکت جریان آب می‌شود و این پدیده طبیعی باعث سکون انواع آلودگی‌های موجود در آن، در سواحل ایران و بیشتر از سواحل دیگر کشورهای پیرامون آن است.

میلیون سال پیش به جای دریاهایی که در این دوره وجود دارند، همچون آرال، آروف، سیاه، مازندران، مدیترانه، فارس، و دریاهای مجمع‌الجزایر مالای و ... دریای عظیمی وجود داشت که زیوس، زمین‌شناس اتریشی در سده ۱۹ میلادی، «تتیس» نام الهه دریاهای را برای آن در نظر گرفت.

تتیس، دریایی که روزگاری پهنه‌های بزرگ خود را در سوی خط استوا گسترده بود، بیست میلیون سال پیش از بین می‌رود تا کره زمین به صورت فعلی در آید و در نهایت در قسمت‌هایی که از ژرفای تتیس برآمدند، از جمله ایران، فرهنگ‌هایی به وجود آمد که نقش‌پرداز سرنوشت امروز ما بوده‌اند. سواحل دریای خزر، از جمله گیلان و مازندران از دریای تتیس روئیده‌اند. از این رو دریای خزر که همچنین بزرگ‌ترین دریاچه دنیا می‌باشد، باقیمانده دریای بزرگ تتیس است.

دریای خزر با مساحتی حدود ۴۳۸ هزار کیلومتر مربع و با حجم ۷۷۰ هزار کیلومتر مکعب و با عمقی نزدیک به هزار متر، در عمیق‌ترین جای خود بزرگ‌ترین دریاچه در جهان می‌باشد. مقادیر آب فراوانی از بیش از ۱۳۰ رود بزرگ و کوچک به آن می‌ریزند. رودهای حوضه آبریز دریای خزر در ایران عبارتند از سفیدرود، هراز، بابل، پلرود، چالوس، تنج، گرگان، تالار و نکا. حدود ۷۵ درصد آب آن از طریق رود ولگا در کشور روسیه تامین می‌شود. رودخانه سفیدرود با میزان آب دهی ۴ کیلومتر مکعب در سال



در سال ۱۳۷۶ ازسوی دبیرخانه شورایعالی مناطق آزاد به عنوان منطقه ویژه اقتصادی به تصویب برسد. پس از پنج سال تلاش، اولین نشانه‌های بندری بزرگ پدیدار و در اردیبهشت سال ۱۳۸۰ فاز اضطراری بندر به دست مرحوم دکتر دادمان، وزیر فقید وقت راه و ترابری افتتاح شد.

در حال حاضر این بندر با توجه به موقعیت استراتژیکی خود به عنوان حلقه پلائی کریدور بین‌المللی ترانزیت شمال به جنوب، دسترسی به بازارهای بزرگ کشورهای آسیای مرکزی و ظرفیت تجاری و اقتصادی فراوان، نظیر استخراج منابع انرژی، جایگاه ممتازی در عرصه اقتصادی بین‌المللی و ملی دارد. اتصال به شبکه ریلی کشور و نزدیکی نسبی به مراکز جمعیتی و بازار مصرف وابسته به آن و نیز امکان دسترسی سریع و آسان از طریق شبکه ریلی به مناطق مرکزی کشور از ویژگی‌های ممتاز این بندر است.

بندر امیرآباد بهشهر در سه فاز با ۳۴ پست اسکله طراحی شده که اکنون فاز اول آن به پایان رسیده است. وسعت این منطقه ویژه بیش از هزار هکتار می‌باشد و به شبکه ریلی ایران نیز متصل است. بندر امیرآباد به صنایع کشتی‌سازی صدرای نکا، نیروگاه نکا و پایانه نفتی نکا، خط لوله نکا و شرکت نفت خزر در بهشهر نزدیک است. با احداث ۲۰ اسکله دیگر در فازهای دوم و سوم بندر امیرآباد بهشهر بزرگ‌ترین و مهم‌ترین بندر حاشیه دریای مازندران خواهد شد. این محدوده حاوی اراضی پسرکرانه گسترده، بهره‌مندی از زیرساخت حمل‌ونقل نوین چندوجهی، سکوی تخلیه و بارگیری رو-رو و تریلی برای ترانزیت و جابه‌جایی یکسره بار و به اضافه دسترسی سهل به مصرف‌کنندگان و بازار CIS با جمعیت بالغ بر ۳۰۰ میلیون نفر، توانسته گام مهمی را در ابعاد وسیع در این زمینه بردارد. لازم به ذکر است که کشورهای عضو اتحادیه کشورهای مستقل یا همسود (CIS) عبارتند از:

۱) جمهوری آذربایجان؛ ۲) مغولستان؛ ۳) ارمنستان؛ ۴) افغانستان؛ ۵) ازبکستان؛ ۶) بلاروس؛ ۷) تاجیکستان؛ ۸) ترکمنستان؛ ۹) قزاقستان؛ ۱۰) مولداوی و ۱۱) قرقیزستان. در عین حال در نوزده مارس ۲۰۱۴ میلادی، اوکراین اظهار داشت که به علت پیوستن شبه‌جزیره کریمه به روسیه، اتحادیه کشورهای CIS را ترک می‌کند.

بندر امیرآباد در استان مازندران با قرارگیری در موقعیت خاص جغرافیایی در حاشیه سواحل شمالی ایران و با در نظر گرفتن سیاست‌های اقتصادی می‌تواند با افزایش حجم تبادلات کالا و ترانزیت، نقش بسزایی در رشد و توسعه و استحکام اقتصاد در ایران، داشته باشد. بندر امیرآباد یکی از مهم‌ترین بنادر شمال ایران است که به بازارهای بزرگ کشورهای آسیای مرکزی دسترسی دارد و دارای ۶۰ هکتار منطقه ویژه و حدود ۲ هزار هکتار منطقه در حال گسترش می‌باشد که از نظر جغرافیایی مستعد به منظر اقتصادی می‌باشد و اگر طرح تبدیل منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد به منطقه آزاد تجاری، نهایی و مورد تصویب قرار گیرد، این بندر با

کشورهای حاشیه دریای خزر عبارتند از پنج کشور جمهوری اسلامی ایران، روسیه، آذربایجان، قزاقستان و ترکمنستان که در میان این کشورها فقط دو کشور ایران و روسیه به آب‌های آزاد دسترسی دارند. دریای خزر از طریق رودخانه ولگا- دن به آب‌های آزاد راه دارد و حمل‌ونقل دریایی از روش‌های مهم جابه‌جایی بار در میان این کشورها است. کسوها و بنادر موجود در دریای خزر نقش بسزایی در روابط و مبادلات تجاری و بازرگانی در ایران دارند و با توجه به اینکه روابط بسیار نزدیک سیاسی و تجاری میان ایران و روسیه به عنوان یکی از شرکای اصلی ایران برقرار است، از این رو نقش خزر بیش از پیش حائز اهمیت می‌باشد.

از جمله بنادر اصلی و مهم روسیه در دریای خزر بندر ماخاچ کالا، آستراخان و اولیا هستند.

بندر باکو در کشور آذربایجان و در غرب دریای خزر واقع گردیده است و بنادر نفتی سنگچال، الات، دیوبندی، و بندر هوسان در کشور آذربایجان و دریای خزر از اهمیت بسیار زیادی برخوردارند. قزاقستان در شمال شرقی حاشیه خزر واقع شده است و بنادر مهم آن عبارتند از بندر اکتائو، بندر باتینو و بندر کوریک که بندر اکتائو بزرگ‌ترین بندر در این کشور می‌باشد.

بندر ترکمن‌باشی بزرگ‌ترین بندر در ترکمنستان و موقعیت جغرافیایی آن در شرق دریای خزر واقع شده است، ضمناً خطوط کشتیرانی همواره به صورت منظم میان این بندر با بنادر باکو، اکتائو و آستراخان برقرار می‌باشد.

بنادر مهم ایران در دریای خزر عبارتند از: بندر امیرآباد، بندر نکا، بندر فریدون کنار، بندر نوشهر، بندر کاسپین، بندرانزلی و بندر آستارا. همچنین بنادر کوچک دیگری همچون بندر سرمشهد (بابلسر) و بندر ترکمن و بندرگز نیز در دسته بنادر شمالی ایران قرار می‌گیرند. بندر امیرآباد از بنادر نسل سوم و یکی از بزرگ‌ترین بنادر در حال توسعه شمال ایران در کرانه جنوبی دریای خزر محسوب می‌شود.

منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد در شهرستان بهشهر و در شرق استان مازندران، در موقعیت جغرافیایی ۳۶ درجه، ۵۰ دقیقه، ۱۴ ثانیه شمالی و ۵۳ درجه، ۲۲ دقیقه، شانزده ثانیه شرقی، در فاصله ۵۱ کیلومتری شهرستان ساری ۳۰۰ کیلومتری تهران و ۳۰ کیلومتری نزدیک‌ترین فرودگاه قرار دارد. بندر امیرآباد از بنادر نسل سوم و بزرگ‌ترین بندر در شمال ایران است که با توجه به اتصال به خطوط راه آهن از بنادر مهم و استراتژیکی ایران محسوب می‌شود طول کانال این بندر ۹۸۷ متر، عمق حوضچه ۶ متر و طول اسکله‌ها در مجموع ۲۶۴۳ متر می‌باشد این منطقه ویژه اقتصادی با دارا بودن اراضی وسیع پشتیبانی به مساحت ۱۰۶۰ هکتار (قابل افزایش تا ۲۱۲۰ هکتار)، قرار گرفتن در مسیر کریدور بین‌المللی ترانزیت شمال - جنوب و بهره‌مندی از موقعیت خاص و استثنایی نقش مهمی را در ابعاد ملی و منطقه‌ای به عهده گرفته است.

عملیات احداث این مجتمع بندری بزرگ و مدرن از سال ۱۳۷۵ آغاز شد. استعدادهای بالقوه و امکانات متعدد آن موجب شد

توجه به ظرفیت‌های بالای آن رشد و توسعه چشمگیری خواهد کرد. از جمله نقاط قوت و تأثیرگذار در این بندر عبارتند از:

- بندری وسیع همراه با اراضی پسرکرانه و پشتیبانی با وسعت زیاد جهت سرمایه‌گذاری در زمینه‌های مختلف اقتصادی همچون کارخانه‌ها و صنایع تولیدی و ...
- بندر نسل سوم و متصل به شبکه ریلی کشور
- وجود اسکله رو-رو متصل به شبکه ریلی جهت ترانزیت و حمل یکسره کالا
- زیرساخت حمل‌ونقل مدرن چندوجهی
- دسترسی آسان به بازار مصرف کشورهای CIS با جمعیت بالغ بر ۳۰۰ میلیون نفر
- بهره‌مندی از ۱۵ پست اسکله با ظرفیت ۷/۵ میلیون تن
- نزدیکی به بندر خشک اینچه برون
- ظرفیت اتصال کریدور ترانزیت بین‌المللی شمال به جنوب کریدور حمل‌ونقل شمال - جنوب (INSTC^۲) میان سه کشور ایران، روسیه و هند در هلسینکی در سال ۱۹۹۲ به تصویب رسید و توافقنامه آن در سپتامبر سال ۲۰۰۰ میلادی میان این سه کشور، در سن پترزبورگ به امضا رسید. این کریدور کشورهای اروپای شمالی همچون فنلاند، سوئد و نروژ را به بندر سن پترزبورگ در روسیه

متصل می‌کند. کریدور شمال به جنوب در ادامه مسیر خود از بندر روسیه تا بندر جنوبی دریای خزر مانند بندر امیرآباد امتداد می‌یابد. به علاوه از کشورهای آسیای میانه همچون ترکمنستان تا بندرهای واقع در خلیج فارس در ایران از جمله بندر شهید رجایی ادامه یافته و از آن طریق به بندر واقع در جنوب خلیج فارس و کشورهای جنوب شرقی آسیا و حاشیه اقیانوس هند ختم می‌شود. هدف از ایجاد این کریدور گسترش تبادلات اقتصادی و ایجاد

مسیری سهل و کوتاه‌تر در امور حمل‌ونقل کالا می‌باشد.

بندر امیرآباد تا افق سال ۱۴۰۹ با احداث ۲۴ پست اسکله نفتی، عمومی، فله و کانتینری، به ظرفیتی معادل ۱۸ میلیون تن کالا دست خواهد یافت و با تملک ۱۰۶۰ هکتار اراضی واقع در پایین‌دست مجتمع وسعت اراضی پسرکرانه خود را به بیش از ۲۱۲۰ هکتار خواهند رساند. احداث اسکله رو-رو ریلی به طول ۳۳۰ و آبخور ۷/۵ متر برای ترانزیت و حمل یکسره کالا از طریق واگن به کشورهای آسیای میانه از جمله طرح‌های اجرایی در این بندر می‌باشد.

بندر امیرآباد دارای ۱۵ پست اسکله با ظرفیت پذیرش ۷/۵ میلیون تن کالا می‌باشد که دارای کاربری‌های متفاوت از جمله چند منظوره، نفتی، غلات و رو-رو ریلی می‌باشند.

اسکله	تعداد	طول (متر)	عمق (متر)	آبخور (متر)	ظرفیت (تن)	کاربری
شماره ۱	۱	۱۰۷	۶	۴/۶۵	۶۰۰۰	غلات
شماره ۲- رو-رو کامیون	۱	۱۸۸	۶	۴/۶۵	۶۰۰۰	چندمنظوره
شماره ۳ تا ۶- شرقی	۴	۶۵۰	۶	۴/۶۵	۶۰۰۰	چندمنظوره
شماره ۷- جنوبی	۱	۲۲۰	۶	۴/۶۵	۶۰۰۰	چندمنظوره- نفتی
شماره ۸ تا ۹- غربی	۲	۳۶۰	۶	۴/۶۵	۶۰۰۰	چندمنظوره- نفتی
شماره ۱۰ تا ۱۳- ضلع جنوبی آبراه	۴	۵۷۵	۶/۵	۵/۲۰	۶۰۰۰	چندمنظوره
شماره ۱۴- رو رو ریلی	۱	۳۰۰	۶/۵	۵/۲۰	۶۰۰۰	رو-رو ریلی
شماره ۱۵- شمالی آبراه	۱	۲۵۰	۶/۵	۵/۲۰	۶۰۰۰	چندمنظوره

شرح	تعداد	ظرفیت
انبار سرپوشیده کالای عمومی	۱۰	۷۵ هزار مترمربع
سیلو	۷	۲۳۶ هزار تن
مخزن نفتی و روغن خوراکی	۴	۷۱ هزار مترمکعب
انبار روباز	-	۱۰۶ هزار ۴۸۲ مترمربع

سرمایه‌گذاری در بندر امیرآباد از سال ۱۳۹۶ تا ۱۴۰۰ در جدول زیر قابل مشاهده می‌باشد.

پاورقی

1. Commonwealth of Independent States
2. International North-South Transport Corridor

بندرامیرآباد دارای ۱۰ انبار سرپوشیده کالای عمومی به مساحت کل ۷۵ هزار مترمربع، انبار روباز به مساحت کل، ۱۰۶ هزار و ۴۸۲ مترمربع سیلو جمعاً به ظرفیت ۲۳۶ هزار تن و ۴ مخزن مایعات روغنی و نفتی با ظرفیت‌های متفاوت، جمعاً ۷۱ هزار مترمکعب می‌باشد.

گزارش عملکردی عملیات و شاخص جابه‌جایی کالا و جذب

عنوان	۱۳۹۵	۱۳۹۶	۱۳۹۷	۱۳۹۸	۱۳۹۹
تخلیه و بارگیری کالای نفتی و غیرنفتی (میلیون تن)	۲/۲۱	۳/۲۰	۳/۷۹	۴/۱۰	۲/۵۲
تخلیه و بارگیری کالای غیرنفتی (میلیون تن)	۲/۱۹	۳/۱۴	۳/۷۷	۴/۰۵	۲/۴۲
تخلیه و بارگیری کالای نفتی (میلیون تن)	۰/۲۱	۰/۴۶	۰/۰۲	۰/۰۵	۰/۰۹
تخلیه و بارگیری کانتینر (TEU)	۴۱۲	۱۱۰۶	۱۷۹	۳۳۱۹	۳۰۸۶۷
صادرات کالای غیرنفتی (میلیون تن)	۵/۵۱	۴/۰۷	۰/۴۵	۰/۷۷	۰/۵۰
ترانزیت کالای غیرنفتی (میلیون تن)	۰/۷۴	۰/۷۹	۰/۰۴	۰/۰۲	۰/۰۴
ترانشیپ کالای غیرنفتی (میلیون تن)	۰	۰	۰/۰۰۰۱۸۵	۰	۰/۰۰۴
شناورهای ورودی بالای هزار تن (فروند)	۶۲۶	۸۳۵	۹۳۸	۱۰۱۷	۶۹۰
متوسط زمان سرویس به کشتی‌ها (ساعت بر کشتی)	۲۸	۲۱	۵۱	۶۱	۰
مبلغ جذب سرمایه‌گذاری (میلیارد ریال)	۳۹۸۰	۱۲۳۷	۱۱۷۵	۲۵۸	۳۲۸۰



ناوگان دریایی کم کربن ایرباس راه‌اندازی می‌شود

علاوه بر این، این کشتی‌ها دارای دو موتور دوگانه‌سوز هستند که هم با گازوئیل دریایی و هم ای-متانول کار می‌کنند.

ای-متانول^۲ از ترکیب هیدروژن سبز و دی‌اکسید کربن محبوس شده تولید می‌شود. این فرآیند دارای پتانسیل کاهش انتشار دی‌اکسید کربن در جو است. در این کشتی‌های جدید همچنین از نرم‌افزار مسیریابی برای ترسیم مؤثرترین مسیری که بیشترین بهره را از بادها و جریان‌های غالب می‌برد، استفاده خواهد شد.

هر کشتی قادر به حمل ۷۰ کانتینر ۱۲ متری و ۶ مجموعه از قطعات هواپیمای تک‌راهرو است.

به گفته ایرباس، این فناوری جدید تا سال ۲۰۳۰ انتشار کربن این ناوگان را از ۶۸ هزار تن به ۳۳ هزار تن کاهش می‌دهد.

«نیکلاس کرتین»، رئیس بخش پایداری و محیط زیست شرکت ایرباس گفت: «نوسازی ناوگان دریایی ما یک گام بزرگ رو به جلو در کاهش اثرات زیست‌محیطی ماست».

وی افزود: «جدیدترین نسل از کشتی‌های پیشنهاد شده توسط لوئیس دریفوس آرماتورز نسبت به پیشینیان خود در مصرف سوخت کارآمدتر هستند و از فناوری‌های پیشرفته مانند نیروی محرکه با کمک باد استفاده می‌کنند. این نشان‌دهنده عزم ما برای رهبری کردن مسیر در کربن‌زدایی از بخش خود با نوآوری نه تنها در هوانوردی، بلکه در تمام عملیات صنعتی ماست».

پاورقی

1. Flettner
2. e-methanol

شرکت «ایرباس» قصد دارد ناوگان جدید اقیانوسی خود با تولید اندک کربن را راه‌اندازی کند.

به گزارش ایسنا و به نقل از نیواپلس، ذکر نام شرکت ایرباس معمولاً تصویر کشتی‌ها در دریا را به ذهن متبادر نمی‌کند، اما این غول هوافضا اعلام کرده است که قصد دارد از سال ۲۰۲۶ ناوگان دریایی خود را که محموله‌های این شرکت را در سراسر اقیانوس‌ها حمل می‌کنند، با کشتی‌هایی سبزتر و کارآمدتر جایگزین کند.

در یک اقتصاد جهانی برای به دست آوردن سطوح مناسبی از کارایی، شرکت‌ها باید امکانات خود را در سراسر قاره‌ها و کل جهان گسترش دهند. شرکت ایرباس نیز به همین دلیل ناوگان دریایی مخصوص خود را متشکل از سه کشتی اجاره‌ای دارد که قطعات هواپیماهای آن را در سراسر اقیانوس اطلس از فرانسه به خط مونتاژ نهایی این شرکت در آمریکا می‌برند.

با توجه به اینکه انتظار می‌رود تولید هواپیمای A320 تا سال ۲۰۲۶ به ۷۵ فروند در ماه افزایش یابد، این میزان تولید، ردپای کربن سنگینی را به همراه دارد و برای مقابله با این موضوع، ایرباس به شرکت کشتی‌سازی لوئیس دریفوس آرماتورز دستور ساخت سه کشتی کم‌آلاینده جدید را داده است که ایرباس آن‌ها را اجاره خواهد کرد، اما شرکت لوئیس دریفوس آرماتورز دارای مالکیت و حق بهره‌برداری از آن خواهد بود.

این کشتی‌های جدید دارای شش محرک فلتنر^۱ هستند که سیلندرهای عمودی و بزرگی هستند که مانند ایرفویل عمل می‌کنند و از باد برای ایجاد نیروی رانش برای به حرکت درآوردن کشتی استفاده می‌کنند.



ساخت دستگاہی جدید برای جلوگیری از سقوط کانتینر به دریا توسط کره جنوبی

حفاظت شود، نرخ تلفات در هر حادثه کانتینری در زمینه سقوط آن‌ها تا ۷۰ درصد کاهش می‌یابد. این دستگاہ به گونه‌ای طراحی شده که بسیار سبک‌وزن است و امکان بارگیری کانتینر را بسیار آسان می‌کند. وی در پایان گفت که این دستگاہ تأییدیه چهار مؤسسه رده‌بندی DNV، LR، ABS و KR را دریافت کرده است.



شرکت کشتی‌سازی صنایع سنگین سامسونگ دستگاہی را ابداع کرده که از سقوط کانتینرها به دریا تا ۷۰ درصد جلوگیری می‌کند. به گزارش گروه بین‌الملل مانا، سایت کانتینرنیوز اعلام کرد: دستگاہی که توسط شرکت کشتی‌سازی سامسونگ کره جنوبی ابداع شده می‌تواند در کاهش تلفات کانتینر و جلوگیری از سقوط آن به دریا نقش اساسی داشته باشد.

این دستگاہ که (Special Structure Anti-Container Loss (SSA-CL نام دارد کانتینرها را چنان محکم روی کشتی حفظ می‌کند که از سقوط جعبه‌های کانتینر به دریا در بدترین شرایط آب‌وهوایی و امواج بلند یا بادهای تند کاملاً حفاظت کرده و امکان سقوط را از آن‌ها سلب می‌کند.

«لی دونگ یون» رئیس مؤسسه تحقیقات کشتی‌سازی و دریایی سامسونگ در این زمینه گفت: «این دستگاہ راه حل مناسبی است که می‌تواند جلوی ریزش کانتینر به دریا را گرفته و از آسیب رساندن به اموال کشتی و مفقود شدن آن‌ها جلوگیری کند، بدین ترتیب خطر دریایی سقوط کانتینر را به حداقل می‌رساند.»

وی یادآور شد: «از آن جایی که پیش‌نویس اصلاحیه‌های فصل ۵ کنوانسیون SOLAS تصویب شده و خدمه کشتی در برخی مواقع نسبت به مفقود شدن کانتینرها مقصر شناخته می‌شوند، در این ارتباط با غرق شدن کشتی کانتینری آنجل در بندر کائوسیونگ تایوان که حدود ۶۰۰ کانتینر به دریا ریخت؛ همین امر باعث شد تا شرکت سامسونگ با اختراع این دستگاہ نسبت به جلوگیری از حوادث دریایی کمک کند. در صورتی که کانتینرها توسط این دستگاہ که به عنوان پل اتصال کانتینر به کشتی لقب گرفته است،



رونمایی از ۴ مدل جدید موتور کشتی با سوخت متانول

مطالعه ساخت قرار دارد تا کشتی‌هایی که در حال حاضر از موتورهای دیزلی استفاده می‌کنند بتوانند موتورهای جدید را جایگزین کنند.

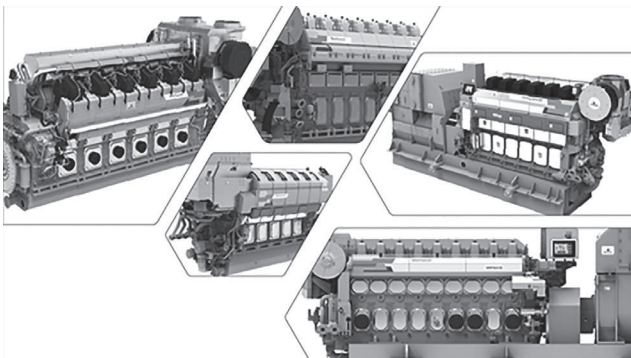
این شرکت رویکردی نوآورانه برای حمایت و ایجاد تحول در صنعت دریایی اتخاذ کرده و بر تولید طیف گسترده‌ای از موتورهای متانولی تأکید دارد.

«Stefan Nysjo» معاون شرکت وارتسیلا نیز در این مراسم گفت که از سابقه بسیار طولانی در زمینه ساخت موتورهای سبب برای سوخت سبب برخورداریم و روزبه‌روز تلاش می‌کنیم تا موتورهای توسعه یافته را برای استفاده انواع سوخت مانند LNG، متانول، آمونیاک و هیدروژن تولید کنیم. تلاش و جدیت کارشناسان این شرکت بر این محور استوار است تا موتوری تولید شود که بتواند از تمامی سوخت‌های سبب استفاده کند؛ بدون آنکه نیاز به تولید موتورهای جداگانه برای هر سوختی باشد.

گروه فناوری وارتسیلا طی مراسمی ۴ نوع موتور قابل استفاده در کشتی‌هایی که به سوخت متانول مجهز می‌شوند، معرفی کرد. به گزارش گروه بین‌الملل مانا به نقل از marinelink؛ در این مراسم «راجر هولم» رئیس کسب‌وکار نیروی دریایی وارتسیلا طی سخنانی گفت علاوه بر موتور متانول وارتسیلا ۳۲ که سال گذشته معرفی شد، چهار نوع موتور جدید که مراحل طراحی و ساخت را گذرانده و به طور آزمایشی رونمایی می‌شود، به موتورهای قبلی اضافه شد.

وی با اشاره به اینکه از سال ۲۰۲۵ میلادی این پنج نمونه موتور به طور کامل در دسترس همگان در سراسر جهان قرار خواهد گرفت یادآور شد: «متانول یکی از گزینه‌های اصلی سوخت جایگزین برای صنعت کشتیرانی است که متخصصان این شرکت پس از بررسی و مطالعه گزینه پایداری به منظور سوخت کم‌کربن که متانول سبب است انتخاب کردند».

وی با اشاره به اینکه از حدود چهار سال پیش نسبت به طراحی چنین موتورهایی و جایگزینی آن با موتورهای دیزلی تحقیق و پژوهش به عمل آمده یادآور شد: «تبدیل موتورهای دیزلی فعلی به موتورهایی با سوخت متانول هم‌اکنون در دست تحقیق و



رونمایی از بزرگ‌ترین کشتی کانتینری جهان با سوخت انرژی هسته‌ای در چین



سوخت‌هایی در صورتی که تجهیزات آن در کشتی‌ها نصب شود تمامی ندارد و به جرأت می‌توان گفت یک بار نصب تجهیزات انرژی هسته‌ای می‌تواند مادام‌العمر در کشتی کار کند. تنها مشکل آن است که هزینه تأسیسات بانکرینگ آن به میلیاردها دلار می‌رسد که برای برخی کشورها تأمین آن به سختی صورت می‌گیرد. از سوی دیگر مزیت این سوخت‌ها نسبت به سوخت‌های دیگر آن است که فضای کمتری در کشتی اشغال می‌کند تا کالای بیشتری با کشتی حمل شود.

ضمن اینکه نتایج کارآیی عملیاتی آن به هیچ عنوان با سوخت‌های دیگر قابل مقایسه نیست، زیرا چنین کشتی‌هایی نیاز به اتصال سیستم برق‌رسانی ندارند، چرا که سوخت انرژی هسته‌ای به عنوان نیروگاه کوچک داخل کشتی هم عمل می‌کند، همچنین نیاز به سوختگیری ندارد تا کشتی مجبور شود در بنادر پهلو گرفته و سوختگیری کند. ناگفته نماند این کشتی به هیچ عنوان آلودگی زیست‌محیطی ندارد.

در ادامه آمده است این کشتی توسط مؤسسه رده‌بندی DNV تأیید شده و یک رویداد جدید در صنعت کشتیرانی به شمار می‌رود، اگر چه در برخی کشورهای اروپایی در ناوهای جنگی از این نوع سوخت استفاده می‌شود، اما در کشتی‌های تجاری تاکنون بی‌سابقه بوده است.

شایان ذکر است چندی پیش روسیه برای اولین بار با نمایش دادن یک کشتی تجاری با استفاده از سوخت هسته‌ای آن را الگویی برای حمل‌ونقل دریایی اعلام کرده بود.

پاورقی

1. China State Shipbuilding Corporation (CSSC)

چین از یک کشتی بزرگ کانتینری با ظرفیت ۲۴ هزار TEU با سوخت هسته‌ای که از آن به عنوان گلوله نقره‌ای یاد می‌کند، رونمایی کرد. پیش از این روسیه برای اولین بار یک کشتی با سوخت هسته‌ای را به عنوان الگو برای جهانیان معرفی کرده بود. به گزارش گروه بین‌الملل مانا به نقل از ترد ویندز؛ این کشتی که به سفارش Marintec چین ساخته شده، استفاده از انرژی هسته‌ای را دوباره در سراسر جهان بر سر زبان‌ها انداخته است. براساس این گزارش این کشتی توسط کارخانه کشتی‌سازی جیانجینگ متعلق به شرکت کشتی‌سازی دولتی چین^۱ در شانگهای رونمایی شد.

براساس این گزارش در بیانیه‌ای که از سوی کارخانه کشتی‌سازی دولتی چین منتشر شده، آمده است این کار نشان داد که استفاده از انرژی هسته‌ای می‌تواند عملکرد بسیار مثبتی داشته و در تمام کشورها کاربرد داشته باشد.

در این بیانیه بر رعایت ایمنی کشتی تأکید شده است و گفته شده سوخت هسته‌ای در مقایسه با سوخت‌های سبز به خصوص متانول سبز در کشتی می‌تواند چند صد برابر انرژی بیشتری نسبت به متانول تولید کند.

«Mikal Boe» از کارشناسان و تحلیلگران صنعت دریایی در زمینه استفاده از انرژی هسته‌ای در کشتی‌ها گفت: "چین



شبیه‌ساز آموزشی دریایی دیجیتال ساخته شد

به کارآموزی در کشتی‌های تجاری یا مسافری نداشته باشند. «Frans Calje»، مدیر اجرایی PD Ports سفارش‌دهنده این دستگاه در زمینه ساخت این شبیه‌ساز گفت: "فکر ابداع و ساخت چنین سیمولاتور دیجیتالی از سال ۲۰۲۰ میلادی با سرمایه‌گذاری ما توسط شرکت Global Sim. شروع شده و به مرور تجهیزاتی به آن اضافه شده است تا علاوه بر دریانوردان تمامی دست‌اندرکاران حمل‌ونقل بتوانند هرگونه آموزشی که لازم دارند به صورت دیجیتالی یاد بگیرند."

وی افزود: "این شبیه‌ساز علاوه بر ایجاد فضای امن برای یادگیری کارآموزان از قانون انتشار کربن پشتیبانی می‌کند و جرثقیل‌هایی که در اطراف این سیمولاتور پیش‌بینی شده با استفاده از انرژی برقی بدون انتشار کربن است." وی تأکید کرد: "این فرصتی است تا رانندگان جرثقیل‌های ساحلی بتوانند با درک عمیق از خطرات احتمالی سقوط جرثقیل‌ها و همچنین کاربرد بهتر آشنا شوند." وی در پایان گفت: "این شرکت تصمیم دارد در زمینه آموزش پرسنل دریایی و غیردریایی سرمایه‌گذاری کرده و یک فضای ایمن، کارآمد و مؤثری برای آموزش نیروی انسانی مهیا کند."

شبیه‌ساز آموزشی دیجیتالی به منظور آموزش دریانوردان، کارکنان بندری و تمامی دست‌اندرکاران حمل‌ونقل و صنایع دریایی ساخته شد.

به گزارش گروه بین‌الملل مانا به نقل از portstrategy؛ برای ساخت این شبیه‌ساز که ۴۰۰ هزار پوند توسط یک شرکت انگلیسی هزینه شده دستیابی به یادگیری مهارت‌های کار در بخش حمل‌ونقل در کوتاه‌ترین زمان ممکن خواهد بود. بر این اساس تمامی مراحل و عملیاتی که باید در کشتی انجام شود در این سیمولاتور (شبیه‌ساز) تعبیه شده و حتی امکان اینکه کاربر با جرثقیل‌های بندری نیز آشنا شود، وجود دارد.

کاربران حتی می‌توانند با جرثقیل‌هایی که در این شبیه‌ساز کار شده در یک محیط امن آشنا شوند. حتی شرایطی هنگام آموزش پیش می‌آید که بادهای شدیدی در داخل سیمولاتور می‌وزد تا کاربر بتواند کار با آن شرایط را به خوبی آموزش ببیند، حتی امکان کار در شب نیز در این شبیه‌ساز پیش‌بینی شده است.

شبیه‌ساز به گونه‌ای ساخته شده که می‌تواند به مرور زمان تمام عملیات مربوط به کشتی را آموزش دهد، به گونه‌ای که کارآموز نیاز



ایران بزرگ‌ترین قدرت تجارت دریایی خاورمیانه شناخته شد

کل کشتی‌های تجاری فعال در منطقه خاورمیانه در سال میلادی گذشته بالغ بر ۲ هزار و ۷۳۸ فروند بوده است که بیش از یک سوم این کشتی‌ها معادل ۳۴ درصد به ایران اختصاص داشته است.

رده بندی کشورهای خاورمیانه براساس قدرت تجارت دریایی

رتبه	نام کشور	شماره
۱	Iran	۹۴۲
۲	United Arabic Emirates	۶۳۶
۳	Saudi Arabia	۴۱۳
۴	Bahrain	۱۹۰
۵	Kuwait	۱۶۶
۶	Qatar	۱۲۳
۷	Iraq	۷۵
۸	Oman	۵۷
۹	Lebanon	۴۹
۱۰	Jordan	۳۵
۱۱	Yemen	۳۰
۱۲	Syria	۲۲

منبع: سازمان اطلاعات مرکزی آمریکا (سیا)

ایران با دارا بودن ۹۴۲ فروند کشتی، بزرگ‌ترین قدرت تجارت دریایی در منطقه خاورمیانه بوده و بیش از یک سوم کشتی‌های این منطقه را به خود اختصاص داده است.

به گزارش مانا، اداره اقتصادی سازمان اطلاعات مرکزی آمریکا (سیا) در گزارشی از وضعیت ناوگان کشتیرانی منطقه خاورمیانه اعلام کرد: "ایران با دارا بودن ۹۴۲ کشتی بزرگ‌ترین قدرت تجارت دریایی منطقه در سال ۲۰۲۲ میلادی بوده است."

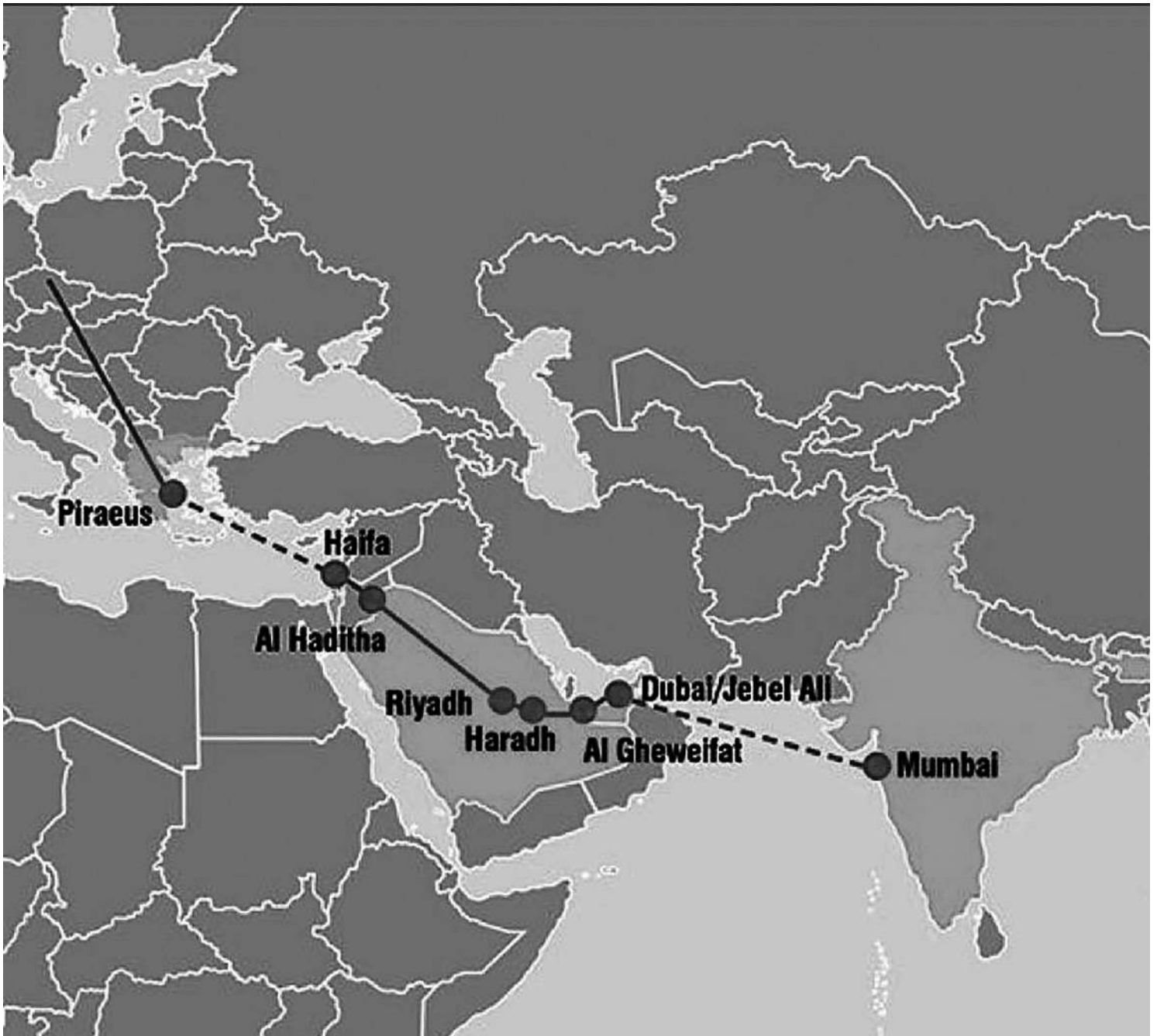
بر اساس این گزارش ایران ۳۲ کشتی فله‌بر، ۳۱ کشتی کانتینری، ۸۳ نفتکش، ۳۹۳ کشتی باری عمومی و ۴۰۳ فروند کشتی از انواع دیگر در سال ۲۰۲۲ میلادی داشته است.

بر این اساس، ایران در میان ۱۲ کشور خاورمیانه بیشترین تعداد کشتی تجاری را در سال ۲۰۲۲ میلادی داشته است. اختلاف قدرت ایران با کشور بعدی بیش از ۳۰۰ کشتی بوده است.

امارات با دارا بودن ۶۳۶ فروند کشتی در رتبه دوم منطقه از این نظر قرار داشته است. تعداد کشتی‌های ایران به میزان ۳۰۶ فروند از امارات بیشتر بوده است.

یک سوم کل کشتی‌های خاورمیانه متعلق به ایران است

ناوگان کشتیرانی ایران همچنین بیش از دو برابر ناوگان کشتیرانی عربستان سعودی بوده است. سیا تعداد کشتی‌های عربستان در سال ۲۰۲۲ میلادی را ۴۱۳ فروند اعلام کرده و این کشور را سومین قدرت تجارت دریایی در منطقه خاورمیانه معرفی کرده است. بحرین با دارا بودن ۱۹۰ فروند کشتی و کویت با ۱۶۶ کشتی به ترتیب در رتبه‌های چهارم و پنجم از این نظر قرار گرفته‌اند. قطر با ۱۲۳ فروند، عراق با ۷۵ فروند، عمان با ۵۷ فروند، لبنان با ۴۹ فروند، اردن با ۳۵ فروند، یمن با ۳۰ فروند و سوریه با ۲۲ کشتی به ترتیب رتبه‌های ششم تا دوازدهم را به خود اختصاص داده‌اند.



کریدور جدید هند-اروپا فراتر از رؤیابافی

اتصال هند به اروپا از طریق خطوط دریایی و ریلی امارات متحده عربی، عربستان سعودی، اردن و رژیم صهیونیستی است. به گزارش گروه بین‌الملل مانا، بیشتر صاحب‌نظران سیاسی جهان، این تحول را جایگزینی برای ابتکار کمربند و جاده چین^۲ (BRI)

کریدور اقتصادی هند-خاورمیانه-اروپا^۱ (IMEC) بلافاصله پس از اعلام آن در اجلاس سران گروه ۲۰، از سوی کشورهای حاضر در این پروژه و برخی کارشناسان غربی به عنوان یک پیشرفت ژئوپلیتیکی بزرگ مورد استقبال قرار گرفت. IMEC یک کریدور تجاری برای

سعودی در حال مذاکره سطح بالا با چین برای ساخت یک پروژه بسیار مهم ریلی به عنوان پل زمینی برای اتصال بخش شرقی و غربی سعودی است. همچنین در مورد امارات متحده عربی، مدیریت بنادر آن به شدت به چین وابسته است. در حال حاضر، IMEC شامل استفاده از بنادر برای کارکرد کریدور تجاری است. چه کشوری این بنادر را به عنوان جنبه‌های کلیدی زنجیره تامین جهانی مدیریت و اجرا می‌کند؟ شرکت دولتی DP World امارات یکی از بزرگ‌ترین اپراتورهای بندری در جهان است. در ماه مه ۲۰۲۳ میلادی، DP World قراردادهایی را با بندر نینگبو-ژوشان چین و بندر دریایی ژجیانگ برای همکاری در خدمات زنجیره‌ای صنعت خودرو و تدارکات امضا کرد. هدف از این همکاری شتاب بخشیدن به ارائه خدمات در خاورمیانه و شمال آفریقا، افزایش حجم تجارت با چین و توسعه شرکت‌های تجارت الکترونیک فرامرزی است. این همکاری محدود یا جدید نیست. بیش از شش هزار شرکت چینی در چند سال گذشته فعالیت خود را در امارات راه‌اندازی کرده‌اند.

برای اینکه IMEC رقیب BRI باشد و واشنگتن حضور چین را در خاورمیانه و اروپا به حاشیه ببرد، آن‌ها باید حضور چین را کم‌رنگ کنند. آیا IMEC می‌تواند این کار را انجام دهد؟ همچنین هنوز اطلاعی در مورد میزان بودجه IMEC در دسترس نیست.

برخلاف BRI که از طریق سرمایه چین تأمین مالی می‌شود، IMEC هر کشور عضو را ملزم کرده که زیرساخت‌های خود را ساخته و خود آن را تأمین مالی کند. باید دید که آیا کشورها می‌توانند این کار را به طور هماهنگ و به موقع انجام دهند یا خیر. همانطور که در بالا ذکر شد، بسیاری از این موارد به برخی از جنبه‌های حقوقی کلیدی بستگی دارد. حتی اگر همه موارد در راستای عملکرد IMEC پیش برود، باز نمی‌توان انتظار داشت که کشورهایمانند عربستان سعودی و امارات به سادگی روابط خود را با چین کنار بگذارند تا به دستور واشنگتن کار کنند. قرار است تجارت چین با امارات در آینده نزدیک از مرز ۲۰۰ میلیارد دلار عبور کند و همچنین، در حال حاضر پکن یکی از بزرگ‌ترین خریداران نفت عربستان بوده که این علاوه بر نقش چین در توسعه صنعت گردشگری عربستان سعودی است. اکنون که واشنگتن این کشورها را علیه چین تحت فشار قرار می‌دهد، نه تنها چین روابط خود را با این کشورها عمیق‌تر خواهد کرد، بلکه از این واقعیت که IMEC بسیاری از کشورهای مهم منطقه مانند ایران، ترکیه و مصر را کنار گذاشته، سود خواهد برد.

این امر فرصتی برای گسترش نفوذ پکن در منطقه است. در مجموع، کریدور اقتصادی هند-خاورمیانه-اروپا با هدف خارج کردن چین از اقتصاد منطقه فاصله بسیاری دارد.

پاورقی

1. India-Middle East-Europe Economic Corridor
2. Belt and Road Initiative

معرفی می‌کنند. یکی از دلایل منطقی این استدلال، حمایت واشنگتن از تلاش‌های اخیر برای ایجاد ائتلاف جهانی علیه چین و محافظت از نظم اقتصادی و مالی جهانی به رهبری ایالات متحده است.

اما از زمان اعلام پروژه، برخی از واقعیت‌ها نادیده گرفته شد و پرسش‌های بسیاری در مورد امکان‌سنجی تجاری و ژئوپلیتیکی آن نسبت به مزایای بالقوه آن مطرح می‌شود. در ابتدا باید دید که یادداشت تفاهم IMEC در مورد ماهیت این کریدور چه می‌گوید. این یادداشت «تعهدات سیاسی شرکت‌کنندگان را بیان و حقوق یا تعهداتی را تحت قوانین بین‌المللی ایجاد نمی‌کند» و دقیقاً اینجاست که ژئوپلیتیک پیچیده وارد بازی خواهد شد.

برای نمونه، از نظر قانونی هماهنگ کردن چارچوب‌های نظارتی چالش بزرگی برای IMEC است. این کریدور شامل چندین کشور با سیستم‌های قانونی، سیاست‌ها، پروتکل‌های حمل‌ونقل و مقررات متفاوت است. ساده‌سازی و یکسان‌سازی این چارچوب‌ها برای تسهیل تجارت، سرمایه‌گذاری و همکاری اقتصادی ضروری است. پیش‌نیاز این هماهنگی این است که کشورهای عضو قبل از هر موضوعی روابط حقوقی داشته باشند. تاکنون، تلاش‌های واشنگتن برای به رسمیت شناختن اسرائیل توسط عربستان سعودی، با چانه‌زنی بسیار قوی ریاض برای به دست آوردن یک توافق امنیتی مشابه ناتو بین ایالات متحده و عربستان سعودی مواجه شده است.

برای اطمینان از آینده IMEC، واشنگتن به شرکت‌کنندگان به عنوان یک نهاد حقوقی نیاز دارد. در صورتی که روند عادی‌سازی عربستان و اسرائیل از بین برود، انجام این کار احتمالاً با مشکل مواجه می‌شود. از همین روی، واشنگتن تلاش کرده است در ازای حمایت دفاعی واشنگتن، عربستان سعودی را برای محدود کردن روابط خود با چین تحت فشار قرار دهد. انجام معامله به دلیل این اختلافات دشوار است. اما نمی‌توان انکار کرد که این معامله باز هم یک پیش‌نیاز ژئوپلیتیکی برای تولد IMEC است.

دوم و مهم‌تر از همه، اگرچه انگیزه اصلی واشنگتن برای این پروژه ایجاد یک کریدور برای مقابله با چین است، اما کاملاً قابل تصور است که پکن احتمالاً از این پروژه برای پیش برد منافع خود استفاده کند. تاکنون، چین از این پروژه استقبال و اعلام کرده است؛ تا زمانی که از آن به عنوان یک «ابزار ژئوپلیتیکی» استفاده نشود، اتصال آن قابل‌پذیرش است.

اما فراتر همه موارد، بسیاری از زیرساخت‌هایی که برای عملیاتی شدن IMEC باید ساخته شود، همچنان با مشارکت چینی‌ها همراه خواهد بود. به عنوان مثال، عربستان سعودی و امارات متحده عربی دو کشور کلیدی IMEC هستند و چین در هر دوی آن‌ها حضور بسیار زیادی دارد.

چین یکی از بزرگ‌ترین بازیگران در سیستم راه‌آهن عربستان سعودی به عنوان جزء کلیدی پروژه IMEC است. عربستان



مدیران کشتیرانی خواستار اقدام فوری حل بحران خشکسالی کانال پاناما شدند

گزارش آمده است: "ترافیک در کانال پاناما یک انحراف گسترده در سراسر خطوط کشتیرانی به وجود آورده است و ادامه این بحران خسارت و هزینه‌های زیادی را بر تجارت دریایی تحمیل خواهد کرد." براساس این گزارش تعداد کشتی‌هایی که در انتظار ترانزیت از کانال هستند از ۷۹ کشتی در ۶ نوامبر ۲۰۲۳ به ۹۹ کشتی در ۸ نوامبر ۲۰۲۳ رسیده است. در این راستا برخی از مالکان کشتی از هزینه بیش از حد ترانزیت کشتی‌ها به شدت انتقاد کرده و یادآور شده‌اند که هزینه غیرقانونی و خارج از عرف عبور کشتی‌ها از یک میلیون دلار تا سه میلیون دلار و حتی برخی اوقات تا چهار میلیون دلار برای دور زدن نوبت‌دهی کشتی‌ها در نوسان است که این هزینه‌ها کاملاً غیرقانونی دریافت می‌شود. در پایان این گزارش آمده است: "متأسفانه نامه مدیرعامل خط کشتیرانی وان در مطبوعات محلی پاناما انعکاس چندانی نداشتند و نه رئیس جمهور، نه مشاوران و نه مدیر اداره کانال پاناما هنوز پاسخی به نامه نداده‌اند." شایان ذکر است: «ریکورت واسکز مورالس» مدیر اداره کانال پاناما در گفتگو با خبرگزاری‌ها اعلام کرده این بدترین بحرانی است که در تاریخ ۷۳ ساله کانال پاناما ثبت شده و ۴۰ درصد از کل ترافیک کانتینری آمریکا سالانه از طریق کانال پاناما انجام می‌شود که در حال حاضر با وقفه بیش از حد مواجه شده است.

در مجموع تشدید بحران خشکسالی کانال پاناما تجارت ۲۷۰ میلیارد دلاری ترانزیتی سالانه در این کانال را تحت‌الشعاع قرار داده است. کارشناسان پیش‌بینی می‌کنند کاهش تعداد ترانزیت کشتی‌ها از ۲۵ کشتی به ۱۸ کشتی نیز دردی را دوا نخواهد کرد. به طور کلی از دید کارشناسان تمامی کشتی‌ها با تأخیر از این منطقه عبور می‌کنند و این باعث ضرر به صاحبان کالا است.

در پی بروز بحران خشکسالی و تأخیر کشتی‌ها به منظور ترانزیت از کانال پاناما که تجارت دریایی ۲۷۰ میلیارد دلاری سالانه را تحت‌الشعاع قرار داده «جرمی نیکسون» مدیرعامل شرکت کشتیرانی وان طی نامه‌ای به رئیس جمهور پاناما خواستار حل بحران آب در کانال پاناما شد.

به گزارش گروه بین‌الملل مانا به نقل از تردید ویندز؛ در پی کاهش تعداد ترانزیت کشتی‌ها که از ۳۱ کشتی در روز به ۲۰ کشتی در روز رسیده و قرار است از اول فوریه ۲۰۲۴ میلادی به ۱۸ کشتی برسد، مدیرعامل کشتیرانی وان با نامه‌نگاری به رئیس جمهور خواستار اقدام قاطع برای حل مشکل ترانزیت کشتی‌ها شد. در این نامه آمده است: "نگرانی مدیران خطوط کشتیرانی به حدی رسیده که مجبوریم مسیرهای جایگزین را که هرچند ما را با تأخیر حمل مواجه خواهد ساخت، انتخاب کرده و شاید از طریق کانال سوئز اقدام کنیم." در ادامه این نامه آمده است: "متأسفانه آنچه در حال حاضر مشاهده می‌شود هیچ پروژه زیرساختی قابل توجهی در پاناما برای افزایش میزان آب به حوضچه‌ها انجام نمی‌شود که این کار به وضعیت نامطمئن فعلی دولت پاناما دامن می‌زند. در همین حال مالکان دیگر کشتی‌ها با اشاره به اینکه انتظارات طولانی برای عبور از کانال با پرداخت هزینه‌های میلیون دلاری انجام می‌شود، در صورت ادامه این روند مجبوریم به تغییر مسیرهای دریایی اقدام کنیم." از سوی دیگر بلومبرگ در گزارشی با انعکاس انتقاد شدید مالکان و اپراتورها نسبت به بحرانی بودن شرایط کانال پاناما یادآور شده است: "براساس داده‌های ردیابی کشتی‌ها نفتکش‌های بزرگ در ۱۰ مایلی کانال پاناما توقف کردند و با توجه به پایین بودن سطح آب معلوم نیست بتوانند از آن عبور کنند!" در ادامه این



ناوگان کانتینری جهان یک هزار و ۲۰۰ کشتی قدیمی و فرسوده دارد

متعلق به سایر شرکت‌های بزرگ و کوچک کانتینری هستند که باید از ناوگان خارج شوند، اما اصرار بیشتر مالکان بهره‌کشی بیشتر از آن‌هاست، زیرا از سایزهای کوچک برخوردارند. در ادامه این گزارش آمده است با توجه به اینکه حمل و نقل کانتینری با مزاد ظرفیت جدی روبه‌رو است که آن هم به سفارش بی‌سابقه کشتی‌های نوساز برمی‌گردد، کشتی‌های کانتینری قدیمی باید از این ناوگان حذف شوند. متأسفانه در سال ۲۰۲۳ فقط ۷۰ کشتی قدیمی با ظرفیت ۱۴۰ هزار TEU به یاردهای اسکراب اعزام شده‌اند. در ادامه این گزارش آمده است با کمال تأسف باید گفت مالکان برای خروج این قبیل کشتی‌ها به علت آنکه دارای سایزهای کوچک‌تر هستند رغبت چندانی نشان نمی‌دهند، اما اکثر این کشتی‌ها باعث آلودگی بیشتر محیط زیست دریایی می‌شوند، زیرا از تعداد کشتی‌هایی که ۲۰ سال عمر دارند فقط کمتر از ۱۰۰ کشتی مجهز به اسکراب هستند.

۲۵ درصد از کشتی‌های کانتینری با سه میلیون TEU بیشتر از ۲۰ سال سن دارند که تعداد آن‌ها به یک هزار و ۲۰۰ کشتی می‌رسد. به گزارش گروه بین‌الملل مانا؛ براساس گزارش هفتگی آلفالاینر بزرگ‌ترین مالک کشتی‌های قدیمی شرکت MSC سوئیس است که نزدیک به ۲۵ درصد ناوگان جهانی را در اختیار دارد و این شرکت ۲۱۲ کشتی قدیمی با ظرفیت ۷۱۸ هزار TEU کانتینر با ۲۰ سال و بیشتر در اختیار دارد. بیشتر این کشتی‌ها، کشتی‌های دست دومی هستند که این شرکت در اوت ۲۰۲۰ میلادی نسبت به خرید ۳۳۰ کشتی دست دوم اقدام کرد که ۱۴۵ فروند آن بیشتر از ۲۰ سال عمر داشتند. خط کشتیرانی بعدی که مالک کشتی‌های قدیمی‌تر است شرکت مرسک می‌باشد که ۴۸ کشتی قدیمی با عمر بالاتر از ۲۰ سال دارد، پس از آن شرکت Evergreen با ۳۶ کشتی قدیمی در رتبه سوم قرار دارد. بقیه کشتی‌های قدیمی و فرسوده

نرخ جهانی حمل و نقل دریایی سر به فلک کشید

شرکت‌های جهانی پست و تحویل کالا می‌گویند که هزینه‌ها سر به فلک کشیده و نرخ حمل و نقل دریایی برای یک کانتینر ۴۰ فوتی به طور مثال از شانگهای به بریتانیا طی یک هفته از ۲ هزار و ۴۰۰ دلار به ۱۰ هزار دلار افزایش یافته است.

به گزارش تین نیوز به نقل از تسنیم، شبکه خبری سی ان بی سی در گزارشی هشدار داد که شرکت‌های جهانی پست و تحویل کالا با افزایش قیمت‌های حمل و نقل دریایی و هوایی و همچنین سرگردانی کشتی‌های باری و عدم عبور آن‌ها از دریای سرخ در پی حملات شبه نظامیان حوثی یمن در این دریا، دچار ضرر و زیان‌های شدیدی شده‌اند. این شبکه به نقل از کارشناسان این صنعت تصریح کرد که این شرایط زنجیره‌های تأمین جهانی را تهدید می‌کند؛ زنجیره‌هایی که پس از سه سال پرتلاطم ناشی از فشارهای تورمی و تأخیرهای طولانی تحویل کالا در دوران کرونا، در حال حاضر با مشکل بزرگی مواجه هستند.

بر اساس این گزارش، شرکت‌های تحویل کالا می‌گویند که نرخ حمل و نقل دریایی برای یک کانتینر ۴۰ فوتی از شانگهای به بریتانیا طی یک هفته از ۲ هزار و ۴۰۰ دلار به ۱۰ هزار دلار افزایش یافته است. این در حالی است که قیمت تحویل یک کانتینر ۲۰ فوتی در هفته گذشته یک هزار و ۹۰۰ دلار بود. طبق گزارش‌ها، نرخ تحویل با کامیون در خاورمیانه اکنون بیش از دو برابر شده است.

«آلن بائر»، مدیرعامل شرکت خدمات حمل و نقل او ال آمریکا به سی ان بی سی گفت: «در طول دوران کرونا، به دلیل تأثیری که این بیماری همه‌گیر بر زنجیره تأمین جهانی داشت، قیمت‌های حمل و نقل آهسته‌تر افزایش یافت».

وی افزود: «آنچه ما در اینجا تجربه می‌کنیم رویدادی (ناگهان) مانند کلید برق است که در آن کشتی‌ها در شرایط واقعی به جای دیگری هدایت می‌شوند».

بائر در ادامه تصریح کرد که در برخی از خطوط تجاری، نرخ حمل و نقل بین ۱۰۰ تا ۳۰۰ درصد افزایش یافته است و «به نظر نمی‌رسد که این امر کاملاً ناشی از تغییرات عرضه و تقاضا باشد». در این گزارش آمده است که ۱۵۸ کشتی حامل بیش از ۲/۱ میلیون کانتینر باری تا صبح پنجشنبه (۲۱ دسامبر ۲۰۲۳) مسیر خود را از دریای سرخ منحرف کرده‌اند.

ارزش این محموله‌ها بر اساس برآورد مؤسسه ام دی اس ترانسمودال ۵۰ هزار دلار برای هر کانتینر یعنی ۱۰۵ میلیارد دلار تخمین زده شده است. بر اساس گزارش قبلی شبکه سی ان بی سی، بزرگ‌ترین خط کشتیرانی جهان یعنی شرکت MSC، اولین شرکتی بود که نرخ حمل و نقل خود را از مبدأ هند ۳۰ تا ۴۰ درصد افزایش داد.

شرکت‌های بین‌المللی هشدار داده‌اند که انحراف مسیر کشتی‌های تجاری می‌تواند بر دردسترس بودن محصول تأثیر بگذارد.



تصویب آیین نامه تأسیس و فعالیت شرکت‌های بندری و دریایی

سیاست‌های کلی توسعه دریامحور است. از جمله این اولویت‌ها، سیاست‌گذاری یکپارچه امور دریایی برای احراز جایگاه شایسته جهانی و رتبه اول در منطقه، توسعه فعالیت‌های اقتصادی دریامحور، تسهیل و توسعه سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های لازم نرم‌افزاری و سخت‌افزاری، تأمین و ارتقا سرمایه انسانی و مدیریت متعهد و کارآمد، افزایش سهم کشور در حمل‌ونقل دریایی و ترانزیت با ایجاد و تقویت شبکه حمل‌ونقل ترکیبی و حمایت از فعالان اقتصادی در این حوزه است.

دبیر شورای عالی هماهنگی ترابری کشور، ضمن اشاره به این موضوع که این آیین‌نامه فصل جدیدی در فضای جدید کسب‌وکار دریامحور رقم خواهد زد، اهم اهداف آن را این چنین برشمرد: «اصلاح ساختار و فرآیند با رویکرد تسهیل‌گرانه و جلوگیری از انحصار، توسعه فضای کسب‌وکار تخصصی، شفاف‌سازی مقررات، اعطای مجوز در جهت برخورداری از فرصت‌های برابر و ایجاد رقابت، دستیابی به سهم بیشتر از بازارهای منطقه با توسعه خدمات مکمل حمل‌ونقل دریایی، تفکیک تخصصی مجوزها به لحاظ ارتقای ایمنی در انجام عملیات و افزایش کیفیت خدمات و اشتغال‌زایی با استفاده از سرمایه انسانی متخصص در جهت تأسیس شرکت‌های بندری و دریایی دانش‌بنیان».

معاون حمل‌ونقل وزیر راه و شهرسازی گفت: «در دستور کارهای دیگر این نشست، پیش‌نویس بازنگری شرایط عمومی حمل‌ونقل جاده‌ای داخلی کالا و نیز مفاد تکمیلی پیش‌نویس دستورالعمل اجرایی تردد اشخاص و وسائط نقلیه موتوری در بنادر کشور مورد بحث و تبادل نظر اعضا قرار گرفت و مقرر شد دبیرخانه شورا پس از طرح و بررسی نهایی موضوعات با حضور اعضای ذی‌ربط در جلسات کمیسیون فرعی شورا، پیشنهادهای را جهت طرح و تصویب در نشست‌های بعدی ارائه دهد».

افندی زاده در پایان تأکید کرد: «امروزه نگاه به مقوله حمل‌ونقل در سطح کشورهای منطقه و بین‌المللی تغییر کرده و دولت‌ها در چارچوب حکمرانی مطلوب و مؤثر حمل‌ونقل در بعد داخلی و خارجی آن، به دنبال نقش‌آفرینی بیشتر این بخش پیش‌ران در رشد اقتصادی کشور هستند».

وی افزود: «با توجه به جایگاه مهم و حیاتی حمل‌ونقل و بر پایه تقویت مشارکت و هم‌افزایی دولت و بخش خصوصی و تسهیل و تبیین مسئولیت این نهادها در پیشبرد سیاست‌ها و برنامه‌های کوتاه‌مدت، میان‌مدت و بلندمدت، تدوین و اجرای قوانین و مقررات شفاف و عدالت‌محور و افزایش اثربخشی و کارایی قوانین به ویژه در حوزه طیف گسترده کسب‌وکارهای این حوزه، شورای عالی هماهنگی ترابری کشور، در حدود و ثغور وظایف، تکالیف و اختیارات محوله، ترویج این نگاه مترقی را در سطح ملی و فرابخشی پیگیری می‌کند».

معاون حمل‌ونقل وزیر راه و شهرسازی از تصویب آیین‌نامه تأسیس و فعالیت شرکت‌های بندری و دریایی در راستای سیاست‌های کلی توسعه دریامحور خبر داد.

به گزارش تین نیوز به نقل از وزارت راه و شهرسازی، شهریار افندی زاده، مصوبات نشست ۲۲۸ شورای عالی هماهنگی ترابری کشور را تشریح کرد و گفت: «در راستای سیاست‌های کلی توسعه دریامحور که آبان ماه امسال از سوی رهبر معظم انقلاب اسلامی به رؤسای قوای سه‌گانه و رئیس مجمع تشخیص مصلحت نظام ابلاغ شد، آیین‌نامه تأسیس و فعالیت شرکت‌های بندری و دریایی در نشست ۲۲۸ شورای عالی هماهنگی ترابری کشور به تصویب اعضا رسید و مقرر شد پس از پاره‌ای اصلاحات تکمیلی، جهت اجرا از سوی این شورا ابلاغ شود».

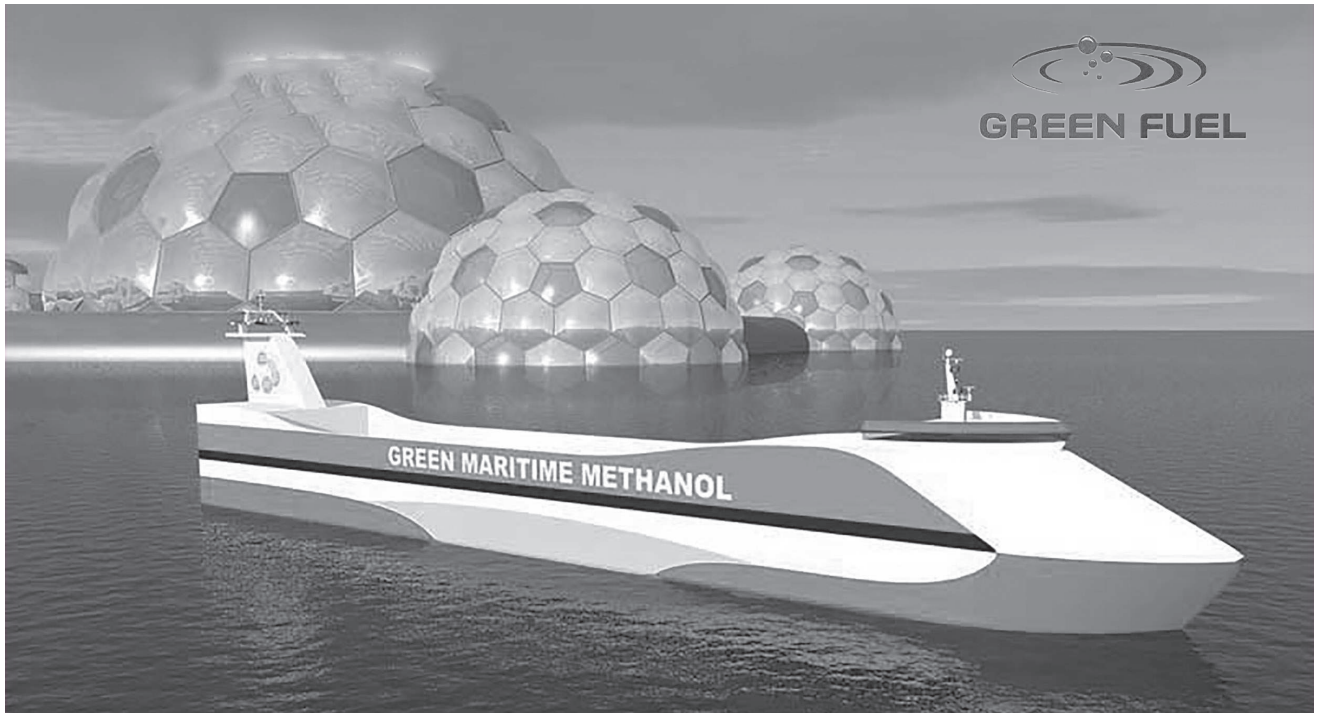
دبیر شورای عالی هماهنگی ترابری کشور گفت: «در این نشست که به فاصله کوتاهی پس از ابلاغ سیاست‌های کلی توسعه دریامحور از سوی مقام معظم رهبری به رؤسای قوای سه‌گانه و رئیس مجمع تشخیص مصلحت نظام در آبان سال جاری برگزار شد، آیین‌نامه تأسیس و فعالیت شرکت‌های بندری و دریایی که گامی مهم در بهبود حکمرانی اقتصاد دریا تلقی می‌شود و کلیات آن پس از چند نشست تخصصی، در اسفند سال گذشته مورد موافقت نشست کمیسیون فرعی شورا قرار گرفته بود، به تصویب اعضا رسید و بر این اساس مقرر شد پس از پاره‌ای اصلاحات تکمیلی، جهت اجرا از سوی شورا ابلاغ شود».

افندی زاده ادامه داد: «با توجه به جایگاه حاکمیتی و سیاست‌گذاری شورای عالی هماهنگی ترابری کشور و نیز مفاد ابلاغیه سیاست‌های کلی توسعه دریامحور که قوه مجریه موظف است با کمک قوای دیگر و با بسیج دستگاه‌های مسئول، برنامه جامع تحقق این سیاست‌ها را شامل تقدیم لوایح، تصویب مقررات و اقدامات اجرایی ارائه دهد، این شورا تحت راهبری وزیر راه و شهرسازی و رئیس شورا، از تمامی ظرفیت‌های خود با مشارکت مؤثر کلیه اعضا جهت پیشبرد سیاست‌ها و برنامه‌های مذکور استفاده خواهد کرد».

معاون حمل‌ونقل وزیر راه و شهرسازی افزود: «این شورا پیش از این، در سال‌های ۱۳۶۵ و در نشست‌های ۴۷ تا ۵۱، آیین‌نامه تأسیس و فعالیت شرکت‌ها و مؤسسات کارگزاری ترابری دریایی را با ۱۲ زمینه فعالیت مصوب کرده و در نشست ۱۶۵ سال ۱۳۸۳، به فعالیت نمایندگی کشتیرانی پرداخته شده است، در سال‌های بعد آیین‌نامه‌های مرتبط با فعالیت‌های ۱۱ گانه بازنگری و به تصویب شورای عالی سازمان بنادر و دریانوردی رسید و نهایتاً در نشست ۱۶۷ شورا، آیین‌نامه صدور مجوز و نحوه فعالیت شرکت‌های نمایندگی کشتیرانی بازنگری و تصویب شده است».

«به گفته افندی زاده، آیین‌نامه جدید که برای ۳۱ زمینه فعالیت تدوین شده، اهدافی را در برمی‌گیرد که همسو با اولویت‌های

تصویب استراتژی دستیابی به سوخت سبز تا سال ۲۰۳۰ توسط رهبران و نمایندگان ۱۰۰ کشور



برای استفاده از سوخت‌های سبز و تعیین ضرب‌الاجل برای سال ۲۰۳۰ میلادی را جاه‌طلبانه توصیف می‌کنند، با این حال نمایندگان کشورها برای تولید ۱۱ میلیون تن سوخت سبز شامل هیدروژن و آمونیاک به توافق رسیدند.

باید میزان تولید سالانه این رقم از سوخت‌ها بدون احتساب گاز ال ان جی تا سال ۲۰۳۰ میلادی به ۱۱ میلیون تن برسد.

بدین ترتیب استراتژی تعیین شده از سوی IMO که در این اجلاس مطرح شد کاهش گازهای گلخانه‌ای توسط کشتی‌ها به میزان ۸۶ درصد تا سال ۲۰۴۰ میلادی تعیین شد. در این میان IMO و لویدز رجیستر به منظور آموزش دریانوردان برای استفاده از سوخت‌های سبز متعهد شدند.

امضاءکنندگان از دولت‌های ساحلی و IMO خواستند تا استراتژی لازم برای کاهش گازهای گلخانه‌ای در سال‌های ۲۰۳۰ و ۲۰۴۰ میلادی را تدوین کنند، به شرط آنکه طرح‌ها بلندپروازانه نباشد؛ بلکه قابل تحقق باشد.

در پایان بیانیه پیشنهاد شد حمایت‌های سیاسی از سوی دولت‌ها برای کاهش مالیات برای سوخت‌های بدون آلاینده به میزان ۵ تا ۱۰ درصد تا ۲۰۳۰ میلادی به عمل آید.

استراتژی دستیابی به سوخت سبز در اجلاس جهانی COP 28 امارات به تصویب سران و نمایندگان ۱۰۰ کشور جهان رسید. بر این اساس قرار شد تا سال ۲۰۳۰ میزان تولید سوخت بدون آلاینده ناشی از متانول، هیدروژن و آمونیاک به ۱۱ میلیون تن در سال افزایش یابد.

به گزارش گروه بین‌الملل مانا به نقل از safety4sea؛ در ادامه اجلاس جهانی COP 28 که در امارات برگزار شد، مقرر شد صاحبان کالا، اپراتورهای کشتی، مدیران بنادر و شرکت‌های ذخیره‌سازی سوخت و سازندگان تجهیزات به منظور تولید سوخت‌های تجدیدپذیر امکانات لازم را به طور مشترک فراهم کنند. بر اساس این بیانیه شرکت‌هایی که در زنجیره حمل‌ونقل و تأمین و لجستیک کالا فعالیت می‌کنند باید تا سال ۲۰۴۰ میلادی، ۹۰ درصد از کشتی‌ها و تجهیزات قابل استفاده در حمل‌ونقل و صنایع دریایی را به سوخت‌های سبز تبدیل کنند.

بدین ترتیب تولیدکنندگان تجهیزات مربوط به صنایع دریایی متعهد می‌شوند نسبت به تسریع تولید سوخت و بهسازی ماشین‌آلات و تجهیزاتی که در داخل کشتی و سایر محصولات دریایی مورد استفاده قرار می‌گیرد اقدامات لازم را به عمل آورند. اگرچه از دید کارشناسان امضای این بیانیه تلاش IMO



عواقب تغییرات اقلیمی در خاورمیانه

از هر جا دارند. از جمله گزارشی از معاونت بررسی‌های اتاق بازرگانی تهران به این مسئله پرداخته است. هرچند مقدمات

رونق کمتری دارد. برخی مطالعات پیشنهاد می‌کنند که این تغییرات در خاورمیانه، به ویژه در بخش کشاورزی تأثیراتی عمیق‌تر

تغییرات اقلیمی از مباحث پرتنش در فضای عمومی کشورهای توسعه‌یافته است؛ اما در کشورهای در حال توسعه

این گزارش از صحت برخوردار باشد، درباره راهکارهای آن، نظیر ایجاد تغییرات ریشه‌ای سیاسی، اقتصادی و اجتماعی برای فائق آمدن بر این اثرات باید با احتیاط بیشتری سخن گفت؛ به ویژه در سرزمین ذاتا پرتنش نظیر خاورمیانه.

زمین تب‌کرده

انتشار گازهای گلخانه‌ای، بی‌تردید باعث گرم شدن کره زمین شده است؛ به طوری که دمای سطح زمین طی سال‌های ۲۰۱۱ تا ۲۰۲۰ به ۱/۱ درجه سانتیگراد بالاتر از متوسط سال‌های ۱۹۰۰-۱۸۵۰ رسیده است. همچنین این احتمال وجود دارد که گرمایش در طول قرن بیست‌ویکم از ۱/۵ درجه سانتیگراد فراتر رود. انتشار گازهای گلخانه‌ای با استفاده مداوم و نابرابر انرژی، استفاده از زمین و تغییر کاربری آن، شیوه‌های زندگی و الگوهای مصرف و تولید در مناطق مختلف، بین کشورها و درون کشورها افزایش یافته است. در این میان منطقه خاورمیانه و شمال آفریقا، یک کانون تغییرات اقلیمی است و مدل‌های اقلیمی، دما را در این منطقه ۲۰ درصد بالاتر از میانگین جهانی پیش‌بینی می‌کنند. این منطقه در حال حاضر کم‌آب‌ترین منطقه در جهان است و پیش‌بینی می‌شود در این منطقه افزایش دما منجر به خشکسالی‌های شدیدتری شود. بیش از ۶۰ درصد از جمعیت منطقه دسترسی بسیار کمی به آب آشامیدنی دارند و ۷۰ درصد تولید ناخالص داخلی آن‌ها در برابر تنش آبی آسیب‌پذیر هستند. زنجیره تأمین مواد غذایی از مرحله تولید تا مصرف به شدت متأثر از تغییر آب‌وهوا و اقلیم است، به خصوص در مرحله تأمین مواد اولیه و تولید که مرتبط با بخش کشاورزی است، هرگونه بی‌ثباتی می‌تواند کل چرخه را با مشکلات جدی مواجه کند. گرم شدن کره زمین بر الگوهای آب‌وهوا تأثیر می‌گذارد و باعث موج گرما، بارندگی شدید و خشکسالی می‌شود. تغییرات

اقلیمی و رویدادهای شدید ناشی از آن مانند سیل، آتش‌سوزی، خشکسالی و توفان در ۵۰ سال گذشته ۵ برابر شده است. در سال ۲۰۲۰ برنامه جهانی غذا سازمان ملل تخمین زد ۲۶۵ میلیون نفر به دلیل بلایای مرتبط با آب‌وهوا با کمبود شدید مواد غذایی مواجه خواهند شد. اثرات مرتبط با تغییرات آب‌وهوا به ویژه در بخش کشاورزی بسیار چشمگیر است و شامل کاهش بهره‌وری محصولات کشاورزی، بیابان‌زایی، قرارگرفتن در معرض سیل، افزایش کم‌آبی، تأمین ناکافی آب و غلات برای تولید دام است.

نمونه خاورمیانه

از آنجا که ۷۰ درصد تولیدات کشاورزی خاورمیانه و شمال آفریقا از طریق دیم انجام می‌شود، این منطقه به شدت در برابر تغییرات دما و بارندگی ناشی از تغییرات آب‌وهوایی آسیب‌پذیر است. از سوی دیگر، پیش‌بینی می‌شود جمعیت این منطقه تا سال ۲۰۷۰ دو برابر شود و اثر ترکیبی این دو روند می‌تواند منجر به دو پیامد شود:

۱) افزایش وابستگی واردات به مواد غذایی و آسیب‌پذیری کل منطقه در برابر شوک‌های جهانی (۲) افزایش مهاجرت در داخل و از کشورهای فقیر منطقه. منطقه منا از نظر شرایط اقتصادی و اجتماعی بسیار ناهمگون است. در بین کشورهای این منطقه، کشورهای با درآمد کم و متوسط همچون الجزایر، جیبوتی، مصر، ایران، عراق، اردن، لبنان، لیبی، مراکش، سوریه، تونس، یمن، کرانه باختری و غزه، بسیار آسیب‌پذیر هستند. در واقع به دلیل ترکیب عواملی چون کمبود آب و بارش، رشد بالای جمعیت، تمرکز جغرافیایی جمعیت، بی‌ثباتی اقتصادی و سیاسی، حکمرانی ضعیف و سرمایه‌های مالی اندک، این منطقه پرتنش‌ترین منطقه در جهان است. به دلیل وجود شرایط خاص در منطقه خاورمیانه و شمال آفریقا

و آسیب‌پذیری در مقابل رویدادهای آب‌وهوایی، اقداماتی برای مقابله با خشکسالی، افزایش بهره‌وری کشاورزی، تنوع بخشیدن به کشاورزی، بهبود شرایط اقتصادی و سیاسی و ایجاد تغییرات عمده اجتماعی، اقتصادی و تکنولوژیکی برای ایجاد تاب‌آوری ضروری به نظر می‌رسد. این در حالی است که در منطقه منا، بخش کشاورزی کمتر از ۱۰ درصد از کل ارزش افزوده را تولید می‌کند، اما ۲۲ درصد از کل اشتغال را تشکیل می‌دهد، سهمی که در میان زنان به ۳۱ درصد نیز افزایش می‌یابد. علاوه بر این، حدود ۷۰ درصد از فقرا در مناطق روستایی زندگی می‌کنند، بنابراین کشاورزی قطعاً برای نتایج توسعه گروه‌های جمعیت ضعیف‌تر و فقیرتر، یعنی زنان، کشاورزان کوچک و کارگران کشاورزی، استراتژیک است. همچنین نقش کشاورزی برای پایداری زیست‌محیطی، امنیت غذایی، ثبات اجتماعی سیاسی و مهاجرت نیز حیاتی است.

اقدامات پیشگیرانه بلندمدت

اقدامات از جنس سیاست‌گذاری و برنامه‌های بلندمدت عبارتند از: بهبود توان اقتصادی، افزایش کارآمدی دولت‌ها، توسعه زنجیره تأمین مواد غذایی با هدف متنوع‌سازی تولید محصولات، سیاست‌گذاری برای مدیریت زنجیره تأمین سبز و اقتصاد چرخشی، به‌کارگیری مدیریت ریسک آب‌وهوا در سیستم‌های غذایی، برنامه‌ریزی دولت‌ها برای ایجاد یکپارچگی و هماهنگی در میان بخش‌ها و بین ذی‌نفعان، به‌کارگیری رویکردهایی مرتبط با افزایش کیفیت معیشت محلی و تاب‌آور کردن جوامع محلی همچون کارآفرینی روستایی، توسعه اجتماعات محلی و توانمندسازی و افزایش آگاهی عمومی.

منبع: روزنامه دنیای اقتصاد



صنعت دریانوردی در سال ۲۰۲۲ بیش از ۵۳ میلیارد دلار بیمه پرداخت کرد

سال ۲۰۲۲ به ۲۰/۵ میلیارد دلار رسید که افزایش ۸/۳ درصدی در پی داشت.

بخش انرژی فراساحلی در سال ۲۰۲۳ میلادی با پرداخت ۴/۱ میلیارد دلار حق بیمه، افزایش ۷/۳ درصدی نشان داد. به گفته وی زبان سال‌های دوران کووید در سال ۲۰۲۲ میلادی تا حدودی جبران و تراز مثبت شد. وی با اشاره به اینکه داده‌های دریافتی مربوط به فعالیت صنعت دریانوردی در سال ۲۰۲۳ میلادی در دست گردآوری است و در ماه‌های آینده منتشر می‌شود، وضعیت بیمه‌های دریایی را در سال ۲۰۲۳ میلادی مثبت توصیف کرده و اظهار امیدواری کرد که صنعت دریایی به سطوح زیان‌آور تا پایان سال ۲۰۲۳ نرسد و همچنان به روند مثبت خود ادامه دهد.

پانویس

International Union of Marine Insurance

حق بیمه صنعت دریانوردی در سال ۲۰۲۲ بیش از ۳۵/۸ میلیارد دلار بود که نسبت به سال قبل از آن ۸/۳ درصد افزایش نشان می‌دهد. با دستیابی صنعت بیمه دریایی به این درآمد، ضرر ناشی از دوران کووید تا حدودی جبران شد.

به گزارش گروه بین‌الملل مانا به نقل از [hellenicshippingnews](https://www.hellenicshippingnews.com): «لارنس لانگ» دبیرکل اتحادیه بین‌المللی بیمه دریایی IUMI در این زمینه گفت: «بازگشت مجدد تجارت در سال ۲۰۲۲ میلادی پس از همه‌گیری باعث افزایش دارایی‌ها و بالا رفتن ظرفیت بازار شد و بازارهای اروپایی و آسیایی اگرچه به صورت بطئی و آرام، اما فعال بودند.»

وی افزود: «در سال ۲۰۲۲ میلادی حق بیمه بدنه کشتی‌ها ۸/۴ میلیارد دلار بود که ۵/۷ درصد نسبت به سال ۲۰۲۱ میلادی بالاتر رفت.» وی با اشاره به اینکه صنعت بیمه در سال ۲۰۲۲ نه تنها ضرر نکرد، بلکه با درآمد مثبتی مواجه شد تأکید کرد: «حق بیمه کالا در

با دریابانی است، ابراز کرد: "در زمان صدور دفترچه تمامی آیتم‌های قانونی از جمله بیمه و واجد شرایط بودن قایقران لحاظ می‌شود."

همه قایق‌ها بیمه هستند

وی با بیان اینکه کنترل تردد شناور و قایق‌ها با دریابانی است، افزود: "از نور تا رامسر تعداد ۸۰۰ فروند شناور ساماندهی شده است؛ همچنین ۵۰ تا ۶۰ قایق صیادی به صورت پره و خاویاری در این منطقه تردد دارند." فرمانده مرزبانی غرب مازندران با بیان اینکه متأسفانه زیرساخت‌های اسکله تفریحی برای استقرار شناورهای تفریحی چندان مطلوب نیست، خاطرنشان کرد: "قایق‌های بزرگ قابلیت این را ندارند که به ساحل نزدیک شوند و تنها قایق‌های کوچک می‌توانند خود را به ساحل بزنند و توقف کنند."

صدور گواهینامه معاینه فنی برای شناورها

عسگری با اشاره به صدور گواهینامه معاینه فنی برای کلیه شناورها از سوی مؤسسات رده‌بندی بندر و خود اداره کل بندر و دریانوردی گفت: "هر قایقی باید هر ساله معاینه فنی و ایمنی خود را از این مؤسسات دریافت کند در غیر این صورت اجازه تردد نخواهد داشت." وی اتفاقاتی همچون حریق را برای شناورها و قایق‌های موتوری اجتناب‌ناپذیر دانست و ادامه داد: "همه این قایق‌ها باید کپسول اطفای حریق داشته باشند تا در صورت حادثه این چنینی بتوانند خود را نجات دهند." فائزه قدیری سرپرست معاونت امور دریایی اداره کل بندر و دریانوردی مازندران نیز در گفتگویی با ایسنا، با بیان اینکه کلیه قایق‌های تفریحی جهت دریافت مجور و صدور گواهینامه ایمنی و فنی به مؤسسات رده‌بندی زیر نظر بندر مراجعه می‌کنند، گفت: "این مؤسسات تمامی قایق‌ها را مورد بازرسی و بررسی قرار می‌دهند و در صورتی که مشکلی نداشته باشند گواهینامه فنی برای آن‌ها صادر می‌شود."

اعتبار یکساله گواهینامه قایق و شناورها

وی با اشاره به ثبت مالکیت این قایق‌ها توسط اداره کل بندر افزود: "اعتبار هر گواهینامه یک سال است و قبل از به پایان رسیدن اعتبار آن، مالک شناور باید به مؤسسات رده‌بندی بندر مراجعه کند تا اگر واجد شرایط بود، تمدید شود. سرپرست معاونت امور دریایی اداره کل بندر و دریانوردی مازندران تصریح کرد: "اگر مشکلی برای این شناورها ایجاد شود که دریانوردی را تحت تاثیر قرار دهد یا مالک بخواهد تغییراتی در قایق خود ایجاد کند گواهینامه وی تعلیق خواهد شد و از آنجایی که سیستم مؤسسه با سیستم جامع دریایی ما ارتباط دارد به محض تعلیق آن شناور غیرفعال خواهد شد."



ضرورت بیمه قایق موتوری تفریحی

آتش گرفتن یک فروند قایق موتوری تفریحی در روزهای گذشته (نیمه آذرماه) در میان دریا به علت اتصالی برق و سرایت آن به باک بنزین در حوالی روستای انارور بخش مرکزی نوشهر که دارای سه سرنشین بود ذهن‌ها را به این سمت کشاند که این گونه قایق‌ها از نظر سیستم ایمنی و فنی چگونه باید باشند و قایقران و سرنشینان دارای بیمه هستند یا خیر؟ البته خوشبختانه این قایق و سرنشینان آن توسط نیروهای مرزبانی که در دریا در حال گشت‌زنی بودند نجات پیدا کردند و برخلاف شایعاتی که مبنی بر غرق شدن قایق وجود داشت، این قایق غرق نشد و به ساحل انتقال داده شد. به گزارش تین نیوز، فرماندار نوشهر در گفتگو با ایسنا، با اشاره به اینکه عصر روز دوشنبه (۱۳ آذر) این اتفاق برای یک از قایق‌های موتوری که دارای مجوز بود روی داد، اظهار کرد: "خوشبختانه با کمک نیروهای مرزبانی هر سه سرنشین آن نجات پیدا کردند." رستم زرودی با بیان اینکه مجوز اسکله‌های تفریحی از سوی اداره گردشگری صادر می‌شود اما مجوز این قایق‌ها با این دستگاه نیست، افزود: "صدور دفترچه و مجوز آن با مرزبانی و مؤسسات رده‌بندی بندر است."

صدور ۸۰۰ مجوز تردد در دریای حوزه غرب مازندران

وی گفت: "بنا به گفته فرمانده مرزبانی غرب مازندران ۸۰۰ نفر مجوز تردد در دریای حوزه غرب مازندران دارند و این بدان معنا است که اقتصاد ۸۰۰ خانوار از طریق دریا تامین می‌شود." مصطفی عسگری فرمانده مرزبانی غرب مازندران مستقر در نوشهر نیز در گفتگویی با ایسنا، با بیان اینکه صدور دفترچه تردد تمامی قایق‌ها

اليمن

باب المندب

اهمیت ژئواکونومیک باب‌المندب برای شرق و غرب

اهمیت باب‌المندب برای چین و غرب

رابطه جهان غرب و شرق به دلیل موقعیت جغرافیایی مرکزی آن‌ها در محل اتصال اروپا، آسیا و آفریقا بستگی زیادی به پایداری دریانوردی از طریق تنگه هرمز و باب‌المندب دارد. بسیاری از کشورهای غربی نیز به روابط تجاری با کشورهای عربی به ویژه کشورهای حاشیه خلیج فارس وابسته هستند. علاوه بر این، رکود اقتصادی جهان در سال‌های اخیر، بسیاری از کشورها را مجبور کرده است که در موازنه‌های ژئوپلیتیکی خود تجدید نظر کنند. به عنوان مثال، اگرچه دولت آمریکا تصمیم به خروج تدریجی از خاورمیانه گرفت، اما پیامدهای اقتصادی آن را مجبور خواهد کرد که ثبات منطقه را در اولویت قرار دهد. چند کشور اروپایی نیز، در رقابت برای ایمن‌سازی خطوط تجارت بین‌المللی و ارتقای نقش پیشرو خود در ناوبری دریایی در این مسیرهای مهم هستند. چین به عنوان رقیب ایالات متحده به طور کامل از اهمیت تنگه باب‌المندب آگاه است و به دنبال بازگرداندن قدرت خود از طریق طرح کمربند و جاده چین است که سرمایه‌گذاری در جیوتی و

تنگه باب‌المندب یک کریدور استراتژیک حیاتی در مسیر تجارت دریایی بین دریای مدیترانه و اقیانوس هند از طریق دریای سرخ و کانال سوئز است. در یک سو تنگه باریک شبه‌جزیره عربستان و از سوی دیگر، شاخ آفریقا قرار دارد که از لحاظ امنیتی منطقه‌ای شکننده بوده و برای دهه‌ها با سطوح بالای خشونت و بی‌ثباتی داخلی و خارجی مواجه شده است.

به گزارش گروه بین‌الملل مانا، به باور کارشناسان، تنگه باب‌المندب مهم‌ترین آبراه جهان است و جایگاه آن در استراتژی قدرت‌ها و بازیگران منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای، رقابت‌پذیری ژئوپلیتیکی - ژئواقتصادی کشورهای صاحب منابع و مصرف‌کننده انرژی نفت و گاز برای تسلط بر ترانزیت آن را نشان می‌دهد. در واقع، تنگه باب‌المندب یک مرکز تجاری مهم است که دو منطقه ناپایدار و ناامن شبه‌جزیره عربستان و شاخ آفریقا را به هم متصل می‌کند. از همین روی، بازیگران بسیار منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای تحت تأثیر ژئوپلیتیک انرژی به دنبال منافع ژئواکونومیک خود هستند. یعنی، بازیگران با کنترل و نظارت بر ترانزیت انرژی در راستای اهداف اقتصادی خود گام برمی‌دارند.

اجرای پروژه‌های زیرساختی بزرگ در منطقه در این چارچوب صورت می‌گیرد.

چین بیش از ۳۰ میلیارد دلار در سودان و سودان جنوبی سرمایه‌گذاری کرده که هر دو کشور نفتخیز هستند.

علاوه بر این، یک خط راه آهن به طول ۷۵۰ کیلومتر ساخته که آدیس آبابا در اتیوپی را از طریق جیبوتی به دریای سرخ متصل می‌کند. پایگاه نظامی چین در جیبوتی در گسترش این شبکه ریلی به کشورهای منطقه شاخ آفریقا کمک خواهد بود. پایگاه چین در جیبوتی همچنین نشان‌دهنده گسست سیاست خارجی سنتی پکن با تمرکز بر منطقه شرق آسیا است. طرح جدید قدرت چین بیانگر علاقه روزافزون این کشور به آفریقا و خاورمیانه است، به ویژه در چارچوب ابتکار «کمربند و جاده» رئیس‌جمهور چین، شی جین پینگ، هدف آن را ایجاد مسیرهای زمینی و دریایی معرفی کرده که چین را از طریق اوراسیا و خاورمیانه به اروپا متصل می‌کند. اکنون چین دومین اقتصاد بزرگ جهان پس از ایالات متحده است و قصد دارد تا دهه ۲۰۳۰ میلادی به بزرگ‌ترین اقتصاد جهان تبدیل شود. در راستای دستیابی به این هدف، پکن از طریق پایگاه دریایی خود در جیبوتی به دنبال حفاظت از منافع اقتصادی رو به رشد خود در دریای سرخ است. این کشور به دنبال تأمین منابع طبیعی برای حمایت از رشد اقتصادی خود است، به طوری که نیمی از نفت وارداتی چین از تنگه باب‌المندب می‌گذرد و بیشتر صادرات چین به اروپا از طریق خلیج عدن و کانال سوئز انجام می‌شود. برآوردهای اقتصادی نشان می‌دهد که تولید ناخالص ملی منطقه دریای سرخ تا سال ۲۰۵۰ میلادی بیش از سه برابر خواهد شد و از ۱/۸ تریلیون دلار به ۶/۱ تریلیون دلار افزایش می‌یابد. با وجود این پتانسیل فوق‌العاده، پیش‌بینی‌های اقتصادی براساس داده‌های فعلی حاکی

از آن است که سرمایه‌گذاری در تجارت جهانی از طریق این مسیر طی دهه‌های آینده به دلیل بی‌ثباتی منطقه افزایش چندانی نخواهد داشت. اگر تلاش‌های مشترک برای تأمین امنیت منطقه صورت گیرد، این پیش‌بینی می‌تواند به شدت تغییر کند و حجم تجارت جهانی از طریق دریای سرخ و تنگه باب‌المندب را تا سال ۲۰۵۰ میلادی بیش از پنج برابر افزایش دهد، یعنی از ۸۸۱ میلیارد دلار به ۴/۷ تریلیون دلار برسد. در آوریل ۲۰۲۲ میلادی، یک تیم امنیتی جدید توسط نیروی دریایی آمریکا و انگلیس با سایر کشورهای متحد برای نظارت بر دریای سرخ، تثبیت کشتیرانی و ایمن‌سازی خطوط تجارت بین‌المللی مهم از طریق تنگه باب‌المندب، دریای سرخ و خلیج فارس تشکیل شد. به طوری که، از ماه مه ۲۰۲۲ میلادی، چند کشور اروپایی به رهبری فرانسه خواستار گسترش اختیارات مأموریت نظارت اروپا بر تنگه هرمز شد. اهمیت این مسیر در این است که ۱۰ درصد تجارت جهانی از این تنگه می‌گذرد و پیش‌بینی می‌شود پس از جنگ روسیه و اوکراین افزایش یابد. از زمان شروع جنگ روسیه و اوکراین و تحریم نفت روسیه، کشورهای اروپایی در تلاش برای یافتن منابع جایگزین نفت بوده و به خلیج فارس روی آورده‌اند که از نظر فراوانی و زیرساخت بهترین گزینه است. علاوه بر این، ایتالیا و آلمان قراردادهای جدیدی با قطر امضا کردند و فرانسه نیز همین کار را با امارات انجام داد. موضوع همکاری اقتصادی به نفت محدود نمی‌شود، بلکه تفاهماتی از همکاری اروپا و خلیج فارس در زمینه انرژی پاک در راستای توافقات قبلی در زمینه هیدروژن سبز بین اتحادیه اروپا، عربستان سعودی و امارات وجود دارد. در مجموع، امنیت در تنگه باب‌المندب و البته هرمز برای اقتصاد و ترانزیت جهانی از اهمیت بالایی برخوردار است؛ به طوری که امنیت انرژی کشورهای غربی و چین به امنیت و عملکرد این آبراه‌ها بستگی دارد.





جهان کسب و کار پس از COP 28

را به عنوان عاملی کلیدی در رسیدن به اهداف زیست‌محیطی تعریف می‌کنند. در حقیقت نمایندگان ۱۳۰ کشور جهان به اهمیت این موضوع اذعان داشته‌اند و از این طریق می‌توان منتظر تحولی در سیاست‌ها و وضعیت بازارهای کسب و کار جهان باشیم. واقعیت آن است که سبک تغذیه و کشاورزی منجر به تولیدات غذایی، نه تنها عاملی کلیدی بلکه مهم‌ترین عامل اثرگذار بر محیط زیست است. برخی منابع بین ۱۷ تا ۵۱ درصد از گازهای گلخانه‌ای جهان را ناشی از انتشار گازهای گلخانه‌ای فعالیت‌های کشاورزی و صنایع غذایی معرفی می‌کنند؛ درصدهایی که از سهم بخش‌های حمل‌ونقل و تأمین انرژی در آلاینده‌گی جو نیز فراتر می‌رود.

بیشترین انتشار گازهای گلخانه‌ای صنایع غذایی نیز ناشی از متان تولیدی در پرورش دام، به ویژه گاو است. شاید توجه بر کربن، تا حدی مانع از توجه کافی به سایر گازهای گلخانه‌ای بوده است. اتلاف ۳۰ درصدی غذا و سایر اثرات بر وضعیت آب و خاک نیز مواردی است که تاکنون کمتر مورد توجه قرار گرفته و البته همچنان تمرکز بر آلاینده‌گی هوا (و تغییر اقلیم ناشی از آن) است. نکته دیگری که توجه به صنایع غذایی و کشاورزی را افزون می‌سازد، نابودی جنگل‌ها برای ایجاد مزارع جدید است که خود هم‌زمان منجر به انتشار کربن و کاهش ظرفیت جذب کربن در جهان می‌شود.

حال کسب و کارهای سبز

انصاف آن است که به دشواری کار تصمیم‌گیرندگان و سیاست‌گذاران دولتی اعتراف کنیم. بیش از یک قرن است که صنایع و فعالیت‌های اقتصادی مختلف بر مبنای تولید و مصرف سوخت‌های فسیلی توسعه یافته‌اند. کشاورزی و صنایع غذایی

بسیست‌وهشتمین دوره از اجلاس جهانی زیست‌محیطی با عنوان «COP 28» در حالی با حضور کشورهای عضو سازمان ملل برگزار شد که شواهدی از تغییرات غیرمنتظره به گوش می‌رسید.

یکی از اخباری که از این اجلاس ۱۲ روزه در امارات متحده عربی مخابره شده، مقاومت چند کشور در مقابل تعهدات واقعی و اقدامات معنادار برای مواجهه با گرمایش جهانی بود. در حالی که اغلب کشورها، پیش از این در پیمان‌نامه‌های بین‌المللی از لزوم اجماع جهانی برای حل مشکلات زیست‌محیطی صحبت کرده بودند، تردید را در سخنانشان می‌شد احساس کرد؛ به ویژه در سخنان برخی تولیدکنندگان نفت و برخی مصرف‌کنندگان اصلی آن. دسته نخست اگر از میزان مصرف سوخت‌های فسیلی کاسته شود، درآمدهای کمتری خواهند داشت و دسته دوم شاید نوعی گسست در رشد اقتصادی کشورهایشان را متحمل شوند.

سوخت فسیلی تاکنون به عنوان متهم ردیف اول گرمایش جهانی و تغییرات اقلیمی در نظر گرفته می‌شد. پیمان‌های جهانی پیشین نیز سال‌های ۲۰۳۰ و ۲۰۵۰ را به عنوان سال‌های تحقق اهداف زیست‌محیطی در نظر گرفته بودند. توافق جمعی بر آن است که به تدریج از مصرف سوخت‌های فسیلی و انتشار گازهای گلخانه‌ای کاسته شود تا بالاخره خالص انتشار گازهای گلخانه‌ای به صفر برسد. با این حال، شاید فضای COP 28 تفاوت‌چندانی با سایر اجلاس‌های جهانی نداشت و نمایندگان اغلب کشورها، ابتدا بر منافع اقتصادی ملی، آن هم از نوع کوتاه‌مدت متمرکز بودند تا منافع پایدار جهانی.

خبر مهم‌تر و تأمل‌برانگیزی که از اجلاس سالانه اعضای سازمان ملل متحد به گوش رسید، توجه به اهمیت کشاورزی و غذای شهروندان زمین بود. این نخستین بار است که سران کشورها غذا



COP28 UAE

ممکن است مقررات و قوانین بازی نیز برای آن‌ها تغییر کند. تغییر کلان در شیوه فعالیت‌های اقتصادی، به معنای آن است که در حوزه‌های تولید و مصرف انرژی و البته حوزه غذایی و کشاورزی، فرصت‌های بسیاری برای نوآوری و کارآفرینی وجود خواهد داشت. کارآفرینان و فعالان اقتصادی می‌توانند گوش‌به‌زنگ مشوق‌های احتمالی دولتی یا سیاست‌های جدید مالیاتی باشند و برای کسب منافع اقتصادی، در جهت آن‌ها حرکت کنند. توجه به دغدغه‌های مشتریان و سایر ذی‌نفعان نیز همچنان از مهم‌ترین عوامل تأثیرگذار بر تصمیم‌گیری کسب‌وکارهاست.

در نهایت، می‌توان تصور کرد که همزمان با تغییر نگرش احتمالی در سطح دولت و سیاست‌گذاران، برد واقعی نصیب آن دسته از کسب‌وکارها باشد که بدون اجبار به فعالیت بپردازند. به عبارت دیگر، به جای آنکه همه کسب‌وکارها خود را ملزم به هماهنگ ساختن با خواسته‌ها و نیازهای ذی‌نفعان کنند یا براساس فرصت‌های اقتصادی به تدوین استراتژی بپردازند، به دغدغه‌ها و انگیزه‌های خود توجه کنند. به این صورت، پایداری زیست‌محیطی-اجتماعی فعالیت‌های اقتصادی نه فقط یک الزام یا فرصتی سودآور، بلکه یک انتخاب خواهد بود. عبور از الزام و رسیدن به انتخاب، خلاقیت و نوآوری را شکوفا می‌کند و کارآفرینان متوجه می‌شوند که چگونه می‌توانند فعالیت‌هایی براساس دغدغه‌ها و انگیزه‌های درونی خود آغاز کنند. کسب‌وکارها و فعالیت‌های اقتصادی برآمده از چنین نگرش آزادانه‌ای، به احتمال زیاد، کمترین تضاد منافع با ذی‌نفعان و بیشترین فرصت تحول‌آفرینی اقتصادی و اجتماعی را خواهد داشت.

مهدی نکوئی - روزنامه دنیای اقتصاد

نیز براساس سبک تغذیه رایج فعالیت داشته‌اند. تغییر و تحولی کلان در چنین رویه‌هایی نه تنها نیازمند صرف زمان و برخورداری از آینده‌نگری است، بلکه انرژی و تلاش زیادی می‌طلبد. چرخ‌های اقتصاد جهانی مانند لکوموتیوی است که با قدرت در حرکت است و برای تغییر مسیر یا به راه انداختن یک لکوموتیو موازی، ابتدا با سرمایه‌گذاری سنگین و بازدهی پایین مواجه خواهیم شد. در همین حین، سیاست‌گذاران برای کسب اعتماد شهروندان باید طرح‌هایی زودبازده داشته باشند و رشد اقتصادی را تضمین کنند. در نتیجه، میل طبیعی آن‌ها به ادامه وضع موجود و حمایت از شیوه جاری فعالیت صنایع انتشاردهنده گازهای گلخانه‌ای است. به همین دلیل، نه تنها سیاست‌هایی مانند تعیین مالیات بر کربن (مالیات براساس میزان انتشار گازهای گلخانه‌ای شرکت‌ها) هنوز رویه رایجی در سطح جهان نیست، بلکه یارانه‌ها، حمایت‌ها و حتی لابی‌هایی به نفع صنایع ریشه‌دار دیده می‌شود. چنین چالش‌های چندگانه‌ای، فعالیت کسب‌وکارهای سبز را دشوارتر می‌کند. آن‌ها با وضعیتی مواجه هستند که دوپینگ پایداری نامیده می‌شود؛ به این معنا که وضعیت سیاست‌ها و مقررات در کشورهای مختلف اغلب به ضرر کسب‌وکارهای سبز است. آن‌ها فرصت سودآوری کمتری دارند و انگار رقبای کمتر سبز آن‌ها، پیش از شروع بازی، یک یا دو امتیاز از آنجا جلوتر هستند.

آینده کسب‌وکارهای سبز

با تمام چالش‌های کنونی کسب‌وکارهای سبز، شرایط برای فعالیت پررنگ آن‌ها به تدریج تسهیل می‌شود. تاکنون مشتریان و جامعه دغدغه‌مند، حامی فعالیت آن‌ها بوده، ولی تحولات اخیر در نگرش شرکت‌کنندگان اجلاس COP 28 نشان می‌دهد که



با مخالفان مسئولیت سازمانی چه کنیم؟

برای دسته‌بندی آن‌ها می‌توان یک ماتریس ۲ در ۲ در نظر گرفت که یکی از محورهای آن به نیت منفی و مثبت مخالفان تقسیم می‌شود و محور بعدی به خرد یا کلان بودن حوزه مخالفت آن‌ها. دسته نخست، مخالفانی با نیت منفی و نگاه خرد (تمرکز بر سطح شرکت‌ها) هستند. این گروه جهان مسئولیت‌پذیر و سبز نمی‌خواهند. آن‌ها فقط به فکر سود کوتاه‌مدت خود هستند. در این گروه، شرکت‌های سوخت فسیلی و برخی سرمایه‌گذاران سنتی را مشاهده می‌کنیم. راهکار مواجهه با این گروه، تنوع بخشیدن به طیف شرکا و تامین‌کنندگان، همکاری با شرکا و تامین‌کنندگان هم‌فکر و جذب سرمایه‌گذاران بلندمدت است؛ چراکه در بلندمدت، اهداف مسئولیت‌پذیری سازمانی با اهداف اقتصادی تناقضی ندارد. دسته دوم، گروه‌هایی هستند که نیتی مثبت و ذهنیتی کلان نسبت به مسائل جامعه دارند. آن‌ها را محافظه‌کاران اجتماعی می‌نامیم و در جامعه آمریکا اغلب از کاتولیک‌ها تشکیل شده‌اند. این گروه ممکن است دل خوشی از جنبش‌های اجتماعی مدرن مانند رسمیت یافتن گرایش‌های فردی نداشته باشند. آن‌ها همچنین وابستگی بسیاری به سنت‌ها دارند. در همین حال، شرکت‌ها به سمت افزایش تنوع کارکنان خود پیش می‌روند و تلاش می‌کنند استخدام‌هایشان فقط بر اساس شایستگی کارکنان باشد. نتیجه آن، افزایش تنوع افکار و باورها در محیط کار و در نتیجه افزایش تضادهاست. اما یکی از تجربه‌های موفق، شفافیت شرکت‌ها و مدیران آن‌ها نسبت به اصول اخلاقی خود و پایبندی به آن‌ها بوده است؛

مسئولیت سازمانی و مسئولیت‌پذیری سازمانی بحثی است که در دهه‌های اخیر رواج یافته و اشاره به فعالیت مسئولانه شرکت‌ها در سه زمینه زیست‌محیطی، اجتماعی و حاکمیت شرکتی (تعامل با ذی‌نفعان) دارد. شرکت‌های پایدار، شرکت‌هایی هستند که به دلیل مسئولیت‌پذیر بودنشان، از طریق فعالیت‌های خود آسیبی به این سه گروه نمی‌زنند. با این حال، برخی افراد و گروه‌ها به مخالفت با مسئولیت‌پذیری سازمانی برخاسته‌اند. واکنش شدید آن‌ها به‌رغم عجیب بودن، نیازمند شناخت بیشتر برای یافتن راهکار مناسب است. زمانی که با مدیران شرکت‌ها صحبت می‌کنیم، بحث ما ناگزیر به موج ضدمسئولیت‌پذیری کشیده می‌شود؛ موجی متشکل از عقاید و اقدامات ناهمگون که مخالف تحول ایده‌های بیداری و متری شرکت‌ها نسبت به جامعه و وظایف خود هستند. در حالی که برخی از این مخالفان و جنجال‌آفرینان، به تدریج صدای خود را پایین آورده‌اند ولی نتایج عمل آن‌ها بسیار وخیم است. بسیاری از شرکت‌ها زمانی که بخواهند از اقدامات سبز خود صحبت کنند، متهم به سبزشویی و پنهان کردن اقدامات خود پشت نقابی زیبا می‌شوند. این وضعیت، به‌ویژه در ایالات متحده منجر به کاهش روند پایداری و گسترش آن در بین عموم شرکت‌ها شده است؛ چیزی که برای مقابله با بحران‌های زیست‌محیطی و اجتماعی جهان به شدت به آن نیاز است. یافتن راهکاری در مقابل این جنجال‌آفرینی‌ها نیازمند شناخت مخالفان مسئولیت‌پذیری است.



۵ اشتباه مدیر که مانع رشد می شود

• مشغول شدن به کارهای فرعی:

اگر کارفرین هستید خوتان را پشت کارهای کم ارزش پنهان نکنید. با کارهای کلیدی و مهم مواجه شوید. کارهای مهم می تواند پرداختن به بازاریابی، تصمیم گیری درباره استخدام و اخراج، تولید محصول جدید، طراحی استراتژی و ... باشد.

• رهبری نکردن ارکستر:

یک رهبر ارکستر خودش خیلی خوب ساز می زند و به کارش مسلط است؛ ولی ترجیح می دهد به جای انجام کارها، مدیریت کارها را به عهده بگیرد.

• استفاده نکردن از اهرم:

اهرم هر فعالیتی است که در کسب و کار انجام می دهیم و از ما وقت و انرژی ناچیزی می گیرد، ولی بازگشت سرمایه مثبتی دارد یعنی سود به ما می رساند

• کاهش انگیزه:

می توان گفت انگیزه مدیر در کمتر از چند ثانیه مسری است و به کارکنان منتقل می شود

• نبود هدف و برنامه ریزی:

با هدف گذاری می دانیم که می خواهیم به کجا برویم و چه پیشرفتی می خواهیم داشته باشیم.

حتی اگر به دلیل فضای پرتنش افکار عمومی اقدام به علنی کردن تصمیمات خود نکنند. دسته های سوم و چهارم مهم ترین مخالفان مسئولیت پذیری سازمانی هستند.

دسته سوم را منتقدان واقعی می نامیم. آن ها خوش نیت و متمرکز بر رویه های سازمانی هستند. سرمایه گذاران دغدغه مند، صندوق های سرمایه گذاری بر طرح های سبز و سازمان های مردم نهاد در این گروه قرار می گیرند. روندهای دهه ها و سال های اخیر نشان می دهد که این دسته از منتقدان نقش و اهمیت بیشتری پیدا کرده اند. این گروه در حقیقت خواهان مسئولیت پذیری سازمانی برای ساختن جهانی سبزتر هستند. با این حال، شفافیت و ارائه گزارش عملکرد، از خواسته های آنهاست. همچنین اقداماتی که یک شرکت به آن ها افتخار می کند، شاید از نگاه برخی از منتقدان آرمانی، به اندازه کافی خوب نباشد.

یکی از خواسته های منتقدان واقعی، گزارش دهی شفاف به سرمایه گذاران و ذی نفعان است. با این حال، هنوز نه الگوی مدونی برای این گزارش ها ارائه شده است و نه استانداردهای واضحی وجود دارد. به عنوان مثال، مدیرعامل یک شرکت بین المللی عنوان کرد که یک بار، گروهی برای طبقه بندی شرکتها بر اساس میزان مسئولیت پذیری شان از من پرسید: «آیا شما میزان زیادی انرژی مصرف می کنید؟» مدیرعامل می گفت که به عنوان یک شرکت بزرگ، مشخص است که انرژی زیادی مصرف می کنیم. بهتر بود که از منبع آن انرژی یا میزان کارایی یا میزان اتلاف انرژی سؤال می کردند. راهکار مواجهه با این دسته از منتقدان، همکاری با آنهاست. شرکت ها و مدیرانشان باید وارد همکاری و گفت و گو با این دسته از منتقدان شوند تا به تدریج، استانداردهای لازم و مقررات جدید عصر مسئولیت پذیری سازمانی تدوین شوند.

دسته چهارم مخالفان مسئولیت پذیری سازمانی، فرصت طلب های سیاسی هستند. آن ها نگاهی کلان دارند و فاقد نیتی خوب هستند. اغلب آن ها خواهان حفظ وضعیت کلان جامعه و مقررات به شیوه کنونی آن هستند. بسیاری نیز از شرکت ها انتظار دارند که در مقابل هر موضوع کلان اجتماعی اظهار نظر کنند.

همراهی با این انتظارات گاهی غیرمنطقی و اتلاف انرژی است. شرکت ها ابتدا باید بر وظایف و فعالیت های خود متمرکز باشند. با این حال، گاهی تحولاتی اثرگذار بر وضعیت آن ها نیز رخ می دهد که اظهار نظر یا موضع گرفتن (ترجیحاً جمعی و از طریق اتحادیه ها) لازم است؛ به ویژه که چه اظهار نظر و چه سکوت نوعی موضع گیری است و منجر به نارضایتی عده ای از ذی نفعان می شود. در هر صورت، باید اصول و اولویت های خود را تعیین کرد و نسبت به آن ها وفادار ماند.

منبع: روزنامه دنیای اقتصاد

مترجم: مهدی نیکوئی



کلمبیا بزرگ‌ترین گنج تاریخ بشر را از زیر آب بیرون می‌کشد

جدید" ثروت و منابع محلی را بار می‌زدند و به اسپانیا می‌آوردند. در طول جنگ کشتی سن خوزه به طور معمول بین پرو و اسپانیا در حرکت بود و با خود جواهرات و فلزات گرانبها را حمل می‌کرد. گزارش‌ها در مورد آنچه دقیقاً در آخرین سفر این کشتی اتفاق افتاد متفاوت است، اما اعتقاد عمومی بر این است که محموله کشتی در این سفر دستکم ۲۰۰ تن طلا، نقره و زمرد استخراج شده در بولیوی بود. پس از لنگر انداختن شبانه در جزیره بارو، در سواحل کارتا خنا، این کشتی با چهار کشتی جنگی بریتانیایی مواجه شد و در یک نبرد دریایی شدید بر اثر اصابت گلوله‌های توپ ناو انگلیسی به سختی آسیب دید و به زیر آب رفت. تمامی خدمه این کشتی به جز ۱۱ نفر در جریان این حادثه جان خود را از دست دادند. کشتی سن خوزه و ماجرای غرقش برای نزدیک به ۳۰۰ سال چیزی در هاله افسانه باقی ماند، زیرا مکان دقیق آن مشخص نبود. تا این که در سال ۱۹۸۱، یک شرکت آمریکایی به نام «گلوچا مورا» ادعا کرد که گنج گمشده را کشف کرده و مختصات جغرافیایی آن را در قبال دریافت نیمی از ثروت آن را پس از بازیابی دریافت خواهد کرد به کلمبیا تحویل داد.

دولت کلمبیا تصمیم گرفته است لاشه یک کشتی غرق شده در سه قرن پیش را که گمان می‌رود گنجینه‌ای به ارزش ۲۰ میلیارد دلار در آن پنهان باشد، از آب خارج کند. «گوستاو پترو»، رئیس جمهوری کلمبیا، به دولت این کشور دستور داده است تا بقایای کشتی بادبانی معروف به «گالئون سن خوزه» در اسرع وقت از کف دریای کارائیب بیرون کشیده شود. «خوان دیوید گوریا»، وزیر فرهنگ کلمبیا، روز چهارشنبه (۸ نوامبر ۲۰۲۳) گفت: «پترو می‌خواهد این کشتی که ۶۲ توپ و سه دکل دارد قبل از پایان دوره ریاست جمهوری‌اش در سال ۲۰۲۶ از آب خارج شود و درخواست کرده است که یک مشارکت عمومی-خصوصی برای این مأموریت تشکیل شود. این یکی از اولویتهای دولت پترو است و رئیس جمهور گفته است که سرعت را افزایش دهیم».

گالئون سن خوزه با ۶۰۰ خدمه در ۸ ژوئن ۱۷۰۸ در جریان نبرد با بریتانیا دز میانه جنگ جانشینی اسپانیا غرق شد. این کشتی در سال ۱۶۹۸ ساخته شده بود و گل سرسبد ناوگان انتقال جواهر نیروی دریایی اسپانیا به حساب می‌آمد. در اوایل قرن هجدهم این کشتی‌ها از سرزمین‌های تازه کشف شده در به اصطلاح "دنیای



ارتش کلمبیا پیشتر در سال گذشته یک فیلم از مأموریت اکتشافی خود برای شناسایی بقایای کشتی منتشر کرده بود. در تصاویر منتشر شده از لاشه کشتی سن خوزه توپ‌های جنگی، ظروف چینی، ظروف سفالی، بطری‌های شیشه‌ای و همچنین سکه‌های طلا دیده می‌شود. بخشی از دماغه کشتی نیز که از لجن و جلبک دریایی پوشیده شده در این تصاویر قابل تشخیص است. به گفته ارتش کلمبیا مأموریت انجام شده نشان داد که هیچ‌گونه دخالت یا تغییری در کشتی سن خوزه از سوی عامل انسانی به وجود نیامده است.



با این حال سرانجام این در سال ۲۰۱۵ بود که خوان مانوئل سانتوس، رئیس جمهوری وقت کلمبیا؛ گفت نیروی دریایی این کشور لاشه کشتی سن خوزه را در مکانی متفاوت در کف دریا پیدا کرده است. کلمبیا هرگز مختصات محل را منتشر نکرده است، اما شرکت آمریکایی اعتقاد دارد این کشور لاشه را در همان میدان زباله دریایی ۳۴ سال پیش یافته است. این کشتی به دلیل گنجینه عظیمش «جام مقدس کشتی‌های غرق شده» معروف شده است. هر چند در حال حاضر این کشتی در اعماق آب قرار دارد، با این حال هنوز مالک دقیق آن مشخص نیست و مدت‌هاست که روی زمین نبرد حقوقی بر سر تصاحب گنج این کشتی ادامه دارد. کلمبیا استدلال می‌کند که مالک انحصار حق بهره‌برداری از محتویات این کشتی است، چرا که لاشه در آب‌های ساحلی این کشور قرار گرفته است. در سوی مقابل شرکت آمریکایی گلوچا مورا که اکنون تغییر نام داده ادعا می‌کند برای اولین بار در سال ۱۹۸۱ مختصات جغرافیایی این کشتی را کشف کرده و سزاوار بخش قابل توجهی از گنجینه آن است. این شرکت از دولت کلمبیا برای دریافت ۱۰ میلیارد دلار، طبق توافقنامه ارتقای تجاری بین ایالات متحده و کلمبیا، شکایت کرده است. در همین حال اسپانیا نیز ادعا می‌کند حقی از این کشتی غرق شده دارد و مردم بومی قبیله «قارا قارا» در بولیوی نیز با این استدلال که اجداد آن‌ها بودند که ابتدا فلزات را از معادن استخراج کرده‌اند، سهمی از آن را مطالبه می‌کنند.

توسعه تجارت بین‌المللی به واسطه حمل‌ونقل دریایی



کتاب توسعه تجارت بین‌المللی به واسطه حمل‌ونقل دریایی نوشته عنایت‌اله بامری‌نیا، نشان می‌دهد که تولید، تجارت و حمل‌ونقل، فاکتورهایی مجزا از هم نیستند که به صورت منفرد بررسی شوند، بلکه تمامی این عوامل در یک سیستم یکپارچه و واحد مورد بررسی قرار می‌گیرند. به گزارش ما، هدف اصلی این کتاب بررسی چالش‌های موجود بر سر راه حمل‌ونقل دریایی بین‌المللی و توسعه تجارت در جهان و در کشور عزیزمان ایران است. تجارت جهانی و به تبع آن حمل‌ونقل دریایی باعث ایجاد تغییر، پیشرفت و توسعه بنادر شده است و ما را به این واقعیت نزدیک می‌کنند که بنادر فعلی وظیفه‌شان بسیار فراتر از وظایف سنتی تخلیه و بارگیری کشتی است، و فعالیتی مستقل از آنچه بر تولید، تجارت و حمل‌ونقل اثرگذار است، انجام نمی‌دهند. نتایج نشان داده است، کشورهایی که بنادر خود را به‌روز کرده و با پیشرفت تکنولوژی حرکت کرده‌اند، تبدیل به بنادری با سطح بسیار بالا در منطقه و یا در سطح جهان شده‌اند، ضمن اینکه پرتراфик‌ترین بنادر نیز به حساب می‌آیند. اقتصاد کشورهای پیشرو در حمل‌ونقل دریایی از جمله سنگاپور و چین و... به سرعت پیشرفت کرده‌اند، به طوری که شاید بتوان گفت این امکان وجود دارد که این قبیل کشورها بتوانند بیش از پنجاه درصد اقتصادشان را بر صنعت حمل‌ونقل دریایی متمرکز کنند. تشریح چالش‌های موجود در حمل‌ونقل دریایی ایران نشان می‌دهد ناوگان کشتیرانی ایران دارای توانمندی‌های خاص خود است و می‌توان با برنامه‌ریزی صحیح و مدیریت کارآمد در ابعاد مختلف همچون مسائل قانونی و حقوقی، گمرک و تعرفه، بیمه و با توجه به موضوع

سوختی ارزان و متنوع نه تنها از اهمیت راه‌های آبی کاسته نشده، بلکه آمارهای موجود نشان می‌دهد که طی بیست سال اخیر حجم حمل‌ونقل دریایی در بعضی کشورها به چهار برابر افزایش یافته است، همچنین در کشتی‌سازی و ابداعات و

توسعه تجارت پایدار به قطب منطقه (خاورمیانه) تبدیل شد. قرن‌هاست که از تاریخ دریانوردی و استفاده از راه‌های آبی می‌گذرد و با وجود ازدیاد و توسعه راه‌های زمینی و برقراری خطوط هوایی و اکتشاف وسایل جدید ارتباطی و تهیه انواع مواد

ابتکارات صنایع دریایی پیشرفت‌های قابل توجهی صورت گرفته است.

بهینه‌سازی و به‌روزرسانی زیربنای حمل‌ونقل دریایی و بکارگیری تکنولوژی و استفاده از فناوری جدید در ناوگان دریایی و تجهیزات ناوبری و تدوین قوانین و مقررات و کنوانسیون‌های مختلف دریایی از سوی سازمان‌هایی چون سازمان ملل متحد، کنفرانس توسعه و تجارت سازمان ملل و سازمان جهانی تجارت گواه این مطلب است که حمل‌ونقل دریایی هر روز در حال تغییر و رو به پیشرفت و توسعه است. مصرف نیز همچون تولید در جهت جهانی‌سازی در حال حرکت است. افق صنعت به خارج از مرزها و از دیدگاه بین‌المللی فقط به دنبال کالا به صورت مواد خام و محصول نهایی نیست، بلکه به عواملی بهتر و ارزان‌تر می‌اندیشد.

در بخشی از کتاب توسعه تجارت بین‌المللی به واسطه حمل‌ونقل دریایی می‌خوانیم: با انتقال مالکیت کالا و خدمات از شخصی به شخص دیگر در

فضایی به نام بازار، تجارت شکل می‌گیرد و هنگامی که این انتقال کالا و خدمات به فراسوی مرزها برسد و از سطح ملی فراتر رود، یعنی توسعه یافته و این توسعه هم در بخش ملی و هم در بخش بین‌المللی اتفاق افتاده است. عوامل اثرگذار بر تولید مختلف‌اند. نیروی کار، سرمایه، تکنولوژی و زمین از مؤلفه‌های آن هستند.

از نظر اقتصادی تسهیل در جابه‌جایی کالاها و خدمات از طریق حذف یا کاهش موانع مصنوعی صرفاً به برابری قیمت محصولات در میان کشورهای مختلف منجر می‌شود. در حالی که تسهیل در جابه‌جایی عوامل تولید ضمن کاهش قیمت تمام شده محصولات، افزایش کیفیت خدمات و کالاها و نیز رشد و توسعه اقتصادی کشورها را در پی دارد.

بعد از جنگ جهانی دوم تجارت جهانی در مقایسه با تولید جهانی رشد بیشتری داشته است، این موضوع به معنای آن است که افزایش تجارت در میان کشورها بر مبنای مزیت‌های

نسبی‌شان در تولید یک کالا یا خدمات بوده است. به جای آنکه همه مراحل تولید یک کالا در یک کشور انجام شود که فقط در تولید بعضی قطعات مزیت نسبی دارد، اما در تولید تعداد دیگری از قطعات آن کالا مزیت نسبی ندارد. امروزه بر مبنای تئوری مزیت نسبی و با توجه به موافقتنامه‌های تجارت آزاد میان کشورها، هر قطعه از محصول در کشوری که در تولید آن قطعه مزیت نسبی دارد به صورت تخصصی تولید می‌شود، و برای مونتاژ و توزیع بین مصرف‌کنندگان به کشوری فرستاده می‌شود که نیروی کار ارزان‌ش مزیت نسبی به آن، در مونتاژ داده است. نتیجه این رویکرد آنست که، برخلاف گذشته قبل از عرضه محصول نهایی به بازارهای مصرف، لازم است قطعات چند بار بین کشورهای مختلف ردوبدل شود که این مبادله خود باعث افزایش تجارت میان کشورها در مقایسه با تولید می‌شود.





همکاری تایوان و دانمارک برای تولید سوخت سبز



بندر سنگاپور در سال ۲۰۲۳ رکورد زد



بندر سنگاپور با جابه‌جایی تناژ ناخالص (GT) سه میلیارد از محل ورود و خروج کشتی‌ها تا تاریخ ۲۵ دسامبر ۲۰۲۳ میلادی به رکورد قابل توجهی دست یافت. به گزارش گروه بین‌الملل مانا به نقل از [safety4sea](#)؛ براساس این گزارش «چی هونگ تات»، سرپرست وزارت حمل‌ونقل سنگاپور با اشاره به اینکه ورودی و خروجی در این بندر بیشتر متعلق به ائتلاف (ONE) بوده، یادآور شد: «تلاش مشترک این بندر با سهامداران سه‌جانبه برای افزایش کارایی و ایمنی بندر ادامه خواهد یافت». وی با اشاره به اینکه سنگاپور به یکی از بزرگترین تأمین‌کنندگان سوخت متانول در جهان تبدیل می‌شود خاطر نشان ساخت: «سنگاپور و تیانجین چین در ایجاد کریدور حمل‌ونقل سبز و دیجیتال پیشگام هستند». به گفته وی پلتفرم (JIT) به منظور بهینه‌سازی تماس‌های بندری و کاهش انتشار گازهای گلخانه‌ای از اکتبر ۲۰۲۳ میلادی در این بندر راه‌اندازی شده و از ژانویه ۲۰۲۴ میلادی به تمام کشتی‌هایی که در سنگاپور وارد می‌شوند تعمیم خواهند یافت. در ادامه این گزارش، «جرمی نیکسون»، مدیرعامل جهانی ائتلاف ONE با اشاره به اینکه دستیابی بندر سنگاپور به جابه‌جایی سه میلیارد تناژ ناخالص (GT) کالا یک نقطه عطف به شمار می‌رود. این مرکز به عنوان یک مرکز دریایی جهانی و مرکز تدارکات استراتژیک «ائتلاف وان» خواهد ماند. «ترنس سئو»، مدیرعامل Jurong Port نیز در این مراسم گفت: «بندر سنگاپور نسبت به ایجاد زنجیره‌های تأمین سبزتر برای افزایش بهره‌وری و خدمات با کیفیت به مشتریان تلاش‌های زیادی انجام داده و این نشان‌دهنده قابلیت اطمینان و انعطاف‌پذیری صنعت دریایی سنگاپور است». شایان ذکر است در سال ۲۰۲۳ میلادی بر اساس شاخص توسعه مرکز کشتیرانی بین‌المللی Xinhua بالتیک سنگاپور به عنوان برترین مرکز دریایی جهانی برای دهمین سال انتخاب شد.

پاورقی

1. Ocean Network Express
2. Just In Time

خطوط کشتیرانی Evergreen با شرکت CIP دانمارک به منظور تولید سوخت سبز در تایوان قرارداد امضا کردند. به گزارش گروه بین‌الملل مانا به نقل از [tradewindsnews](#)؛ شرکت Evergreen اعلام کرد: «به منظور دستیابی به سوخت صفر درصد خالص تا سال ۲۰۵۰ میلادی در راستای استراتژی سازمان بین‌المللی دریانوردی برای کاهش گازهای گلخانه‌ای با شرکای دانمارکی CIP توافقنامه‌ای را امضا کرد تا این سوخت در تایوان تولید شده و به خطوط کشتیرانی برای عملیات کربن‌زدایی هر دو کشور تزریق شود».

از آنجایی که شرکت CIP دانمارک در زمینه تولید انرژی‌های تجدیدپذیر فعالیت می‌کند به همین جهت در مرحله اول تولید سوخت دریایی در تایوان مبتنی بر تولید هیدروژن خواهد بود. در این گزارش آمده بیش از ۲۰۰ کشتی Evergreen برای دستیابی به اهداف کربن‌زدایی با چالش‌هایی روبه‌رو هستند و انواع و اقسام سوخت‌ها را در دست بررسی دارند.

«فلیکس پهل» از شرکای شرکت CIP دانمارک در این زمینه گفت: «اگرچه بر اساس گزارش‌های منتشر شده در سال ۲۰۲۲ میلادی میزان CO_2 کشتی‌ها نسبت به سال پایه یعنی ۲۰۰۸ میلادی، ۶۱ درصد کمتر شده، اما شرکت‌های کشتیرانی مانند Evergreen توانسته‌اند ۲۲/۴ درصد از میزان NO_x و ۲۲/۱ درصد از میزان SO_x را نسبت به سال ۲۰۲۱ میلادی کاهش دهند، اما این میزان کاهش مورد قبول مسئولان Evergreen نیست».

وی گفت: «همکاری جدید Evergreen با این شرکت در ادامه به تولید الکترونیکی انرژی بادهای دریایی نیز منجر خواهد شد؛ همچنین تولید سوخت‌های سبز آمونیاک الکترونیکی و متانول الکترونیکی را به مرور بررسی خواهیم کرد».

وی در پایان گفت: «شرکت CIP مشتاقانه منتظر همکاری برای پاسخ به جاه‌طلبی‌های تایوان به منظور تحقق هدف کربن صفر درصد تا سال ۲۰۵۰ میلادی است».

تایوان شرایط خوبی برای بادهای فراساحلی دارد که باید بر روی این موضوع با یکدیگر همکاری به عمل آوریم».

ساخت بزرگ‌ترین کشتی حمل خودرو توسط چین

چین بزرگ‌ترین کشتی حمل خودرو به ظرفیت ۱۱ هزار دستگاه خودرو را می‌سازد.

به گزارش گروه بین‌الملل مانا به نقل از hellenicshippingnews؛ این کشتی که تأییدیه آن از سوی مؤسسه DNV دریافت شده به عنوان بزرگ‌ترین کشتی حامل خودرو تا امروز شناخته می‌شود.

این کشتی با سوخت LNG با راندمان انرژی بالا و عملکرد عالی، دارای ویژگی‌های نوآورانه‌ای است که می‌تواند با استفاده از پیل‌های خورشیدی بازیابی گرمای هدر رفته را جذب کند، همچنین روانکاری دستگاه از طریق هوا صورت می‌گیرد.

یکی از مدیران شرکت دلتا مارین گفت که این کشتی در کارخانه نانجینگ چین در دست ساخت است و با توجه به آتش‌سوزی‌های صورت گرفته در کشتی‌های حامل خودرو سعی بر این است که در ساخت این کشتی تمامی جوانب مربوط به ایمنی و اطفای حریق منظور شود.

به گفته وی بزرگ‌ترین کشتی‌های حامل خودرو که تاکنون ساخته شده ۸ هزار و ۵۰۰ دستگاه است که بعدها به ۹ هزار و ۱۰۰ دستگاه ارتقاء یافت.

وی در ادامه یادآور شد که شرکت Seaspan چندی پیش کشتی‌های حامل خودرو به ظرفیت ۱۰ هزار و ۸۰۰ دستگاه خودرو را سفارش داده که قرار است در سال ۲۰۲۷ میلادی تحویل و وارد فاز عملیاتی شود.

صعود ۸ پله‌ای بنادر عربستان در لیست ۱۰۰ بندر جهان

سازمان بنادر عربستان با کسب ۷۹ امتیاز براساس شاخص‌های آکتاد در سه‌ماهه چهارم به بیشترین رتبه رشد و توسعه دست یافت.

به گزارش گروه بین‌الملل مانا به نقل از سایت ترید ویندز؛ عربستان سعودی با پیگیری و تحقق اهداف استراتژیک حمل‌ونقل و لجستیک به رقابت‌پذیری با سایر کشورها پرداخته و جایگاه خود را قوت بخشیده است.

بر این اساس در سال ۲۰۲۳ میلادی عربستان سعودی ۲۸ سرویس باری جدید با همکاری خطوط کشتیرانی بزرگ به مسیرهای خود اضافه کرده و در لیست ۱۰۰ بندر بزرگ جهان که توسط مؤسسه لویدز تهیه شده از جایگاه ۲۴ به ۱۶ صعود کرده است.

همچنین این کشور ۱۷ پله در شاخص عملکرد لجستیک که از سوی بانک جهانی تعیین می‌شود، جایگاه ۳۸ را در بین ۱۶۰ کشور به دست آورد.

براساس این گزارش موفقیت سازمان بنادر عربستان به ارتقاء زیرساخت‌ها و تلاش برای بهینه‌سازی، اجرای عملیات جدید، اتوماتیک کردن عملیات بندری و استفاده از فناوری‌های هوشمند برمی‌گردد. از سوی دیگر رویه‌های صادرات و واردات در این کشور تسهیل شده و هزینه عملیات بندری پایین آمده است.

در پایان این گزارش آمده است سازمان بنادر عربستان سعودی (ماوانی) در سه‌ماهه سوم سال ۲۰۲۳ میلادی، ۷۷/۶۶ امتیاز را به دست آورده بود که در سه‌ماهه چهارم به ۷۹/۰۱ امتیاز رسید.

بانک جهانی هشدار داد؛

به خطر افتادن کشتیرانی تجاری دریای خزر در پی کاهش کم‌سابقه سطح آب دریا

به گزارش مانا، بانک جهانی با صدور بیانیه‌ای نسبت به کاهش سطح آب دریای خزر و عواقب آن برای پروژه عمرانی بنادر ساحلی این دریاچه هشدار داد.

براساس این گزارش، بانک جهانی در بیانیه خود مشخصاً به دو بندر ساحلی آلت در جمهوری آذربایجان و آکتائو در قزاقستان اشاره کرده و تأکید کرده است که در صورت ادامه وضعیت کاهش سطح آب دریای خزر برای سال ۲۰۲۴ میلادی، مشکلات بزرگی در روند ساخت بنادر ساحلی این دریاچه ایجاد خواهد شد. گفته می‌شود سطح آب دریای خزر به شکلی کم‌سابقه کاهش یافته و این موضوع، مواردی چون راهبری دریایی، سیرکشتی‌های تجاری و همچنین ساخت بنادر را با مشکلاتی جدی مواجه ساخته است.

بانک جهانی همچنین تأکید کرده است که در حال حاضر نیز بسیاری از کشتی‌های تجاری که برای سال‌ها مشغول سیر در آب‌های دریای خزر بودند، امکان سیر در این دریاچه را ندارند.

این در حالیست که جمهوری آذربایجان، قزاقستان و ترکمنستان سرمایه‌گذاری عظیمی برای ساخت بنادر ساحلی خود طی سال‌های گذشته کرده‌اند و از سوی دیگر، کریدور میانی کمربند و جاده چین که از آن با نام «کریدور ترانس کاسپین» یاد می‌شود نیز از این دریا عبور می‌کند.



قرارداد ۱۵ میلیارد دلاری کانال سوئز با چین برای تولید سوخت هیدروژن سبز

منطقه اقتصادی کانال سوئز قراردادی به ارزش ۱۵/۶ میلیارد دلار با کنسرسیومی از شرکت‌های چینی برای تولید سوخت سبز هیدروژن امضا کرد. به گزارش گروه بین‌الملل مانا به نقل از ترد ویندز؛ ولید جمال‌الدین، رئیس منطقه اقتصادی کانال سوئز (SCZONE) در این زمینه گفت: "قرار است با اجرای ۱۱ پروژه برای تولید سوخت سبز ۹ هزار فرصت شغلی ایجاد شود." وی افزود: "به دنبال مشارکت با شرکت‌های بین‌المللی برای تولید هیدروژن سبز و سایر سوخت‌های سبز در منطقه اقتصادی کانال سوئز هستیم." براساس این گزارش چین به عنوان سومین شریک تجاری بزرگ با مصر ۷/۵ میلیارد دلار مبادلات تجاری دارد که ۶/۶ میلیارد دلار آن مربوط به واردات از چین به مصر است. از سوی دیگر مصر با عربستان سعودی تجارتی بالغ بر ۶/۵۵۵ میلیارد دلار دارد که ۴/۹۴ میلیارد دلار آن واردات از عربستان سعودی است. در ادامه این گزارش آمده است بانک مرکزی مصر به عنوان حامی منطقه اقتصادی کانال سوئز گزارش داد برای سال مالی ۲۰۲۲ و ۲۰۲۳ میلادی بنادر وابسته به کانال سوئز را تقویت کرده و قراردادی را برای اجرای پروژه در این بنادر به ارزش ۱/۳۴ میلیارد دلار امضا کرده است. گزارش دیگر بانک مرکزی حاکی است سرمایه‌گذاری‌های مستقیم خارجی در کانال سوئز در سال مالی گذشته با ۱۲/۸ درصد افزایش به ۱۰ میلیارد دلار رسید. مجموع درآمد تجارت مصر در سال‌های ۲۰۲۲ و ۲۰۲۳ میلادی به ۱۱۱/۴۰۲ میلیارد دلار رسید که امارات، آمریکا، چین و عربستان به عنوان شرکای اصلی تجاری این کشور به شمار می‌روند.

مرسک ۱۰ تانکر بزرگ حامل آمونیاک به کره جنوبی سفارش داد

خط کشتیرانی مرسک ۱۰ تانکر حمل‌کننده آمونیاک بسیار بزرگ به صنایع سنگین هیوندای کره جنوبی سفارش داد. به گزارش گروه بین‌الملل مانا به نقل از ترد ویندز؛ «Tina Revsbech» مدیرعامل Maersk Tankers با تأیید این خبر گفت: "چهار فروند کشتی اول این قرارداد با سرمایه‌گذاری مشترک میتسویی ژاپن انجام خواهد شد و برای شش کشتی دیگر گزینه‌هایی برای مشارکت و سرمایه‌گذاری مدنظر داریم." وی گفت: "در این تانکرهای بزرگ که هرکدام ۹۳ هزار مترمکعب ظرفیت خواهند داشت، هیدروژن و آمونیاک پاک به تمام نقاط جهان حمل خواهد شد." وی با اشاره به اینکه تحویل تانکرهای جدید برای سال ۲۰۲۶ میلادی برنامه‌ریزی شده، یادآور شد: "موتورآلات این تانکرها توسط شرکت مان انرژی تأمین خواهد شد که با شرکت سازنده کشتی همکاری می‌کند." «کنسوکو کوبوتا» مدیرعامل شرکت میتسویی ژاپن نیز در این زمینه گفت: "از تخصص و تجربه خود در زمینه حمل‌ونقل آمونیاک پاک استفاده خواهیم کرد، زیرا این کار یکی از گزینه‌های امیدوارکننده برای نسل بعدی است." شایان ذکر است شرکت مرسک تانکر از سال ۱۹۷۲ تا سال ۲۰۱۳ میلادی تجارت حمل‌ونقل گاز را به عهده داشت که در سال ۲۰۱۳ میلادی آن را به گروه BW فروخت، تا آن زمان بازیگر کلیدی در عرصه حمل‌ونقل گاز بود، اما امسال مجدد وارد بخش گاز شده و در حال حاضر ناوگانی متشکل از ۳۰ کشتی حمل گاز را در اختیار دارد.

اروپا کشتی کانتینری با سوخت آمونیاک می‌سازد

تخمین زده می‌شود این کشتی برای سال ۲۰۲۶ میلادی برای عملیات دریایی آماده شود. مسئولان این شرکت در حال دریافت تأییدیه‌های لازم برای ادامه ساخت این پروژه هستند و قرار است اروپا با رونمایی از این کشتی وارد ساخت کشتی‌های کانتینری با سوخت سبز شود.



اولین کشتی کانتینری اروپا با انرژی آمونیاک و با سرمایه‌گذاری یک شرکت نروژی ساخته می‌شود. به گزارش گروه بین‌الملل مانا به نقل از offshore-energy؛ این کشتی با نام «Yara Eyde» اولین کشتی کانتینری خودکار با سوخت آمونیاک است که در اروپا ساخته می‌شود. قرار است این کشتی بین بنادر اسلو، برویک، هامبورگ و برمهاون تردد کند. شرکت نروژی در اولین مرحله ۴۰ میلیون کرون (۳/۶ میلیون دلار) برای شروع پروژه اختصاص داده است، این کشتی به هیچ عنوان آلودگی زیست‌محیطی ندارد؛ چرا که علاوه بر سوخت آمونیاک مجهز به یک باتری ۲۵۰ کیلووات ساعت به منظور تأمین برق کشتی است.



رونمایی از بزرگ‌ترین کشتی کروز سبز جهان با جدیدترین فناوری‌های روز

از ۵۰ سال نوآوری و رؤیاپردازی به تجربه جدیدی در ساخت کشتی‌های مسافری دست یافته است که در دنیا بی‌نظیر است. این کشتی ۳۶۵ متر طول، ۱۶۴ فوت عرض و ۸۲ فوت ارتفاع دارد و دارای ۲۰ عرشه و ۲۵۰ هزار و ۸۰۰ تن وزن ناخالص است. کشتی Icon of the Seas دارای ۲ هزار و ۸۰۵ کابین، ۶۰۰ پنجره شیشه‌ای و یک آبشار ۵۰ فوتی است که کمتر در کشتی‌های موجود دیده می‌شود. وی افزود: "برای ساخت این شاهکار عظیم معماری دریایی هفت سال برنامه‌ریزی و طراحی شده و در ۹۰۰ روز به مراحل نهایی رسیده است." وی در پایان گفت: "این کشتی پیچیده‌ترین کشتی مسافری است که تا به حال ساخته شده و بسیار شگفت‌انگیز به نظر می‌رسد، زیرا از آخرین فناوری روز و تمامی امکانات تفریحات سالم برخوردار است."

بزرگ‌ترین کشتی تفریحی جهان با جدیدترین فناوری روز با نام «Icon of the Seas» که در کارخانه کشتی‌سازی Meyer Turku فنلاند ساخته شده توسط شرکت رویال کاراییب اینترنشنال رونمایی و به آب انداخته شد. به گزارش گروه بین‌الملل مانا به نقل از safety4sea؛ کشتی Icon of the Seas که ظرفیت ۵ هزار مسافر همراه با ۲ هزار و ۶۰۰ نفر خدمه را در خود جای می‌دهد قرار است از اول سال ۲۰۲۴ میلادی سفرهای خود را آغاز کند. این گزارش حاکی است سوخت مورد نیاز این کشتی LNG و فناوری‌های سلول سوختی است که آلودگی محیط زیستی ندارد. «جیسون لیبرتی» مدیرعامل شرکت رویال کاراییب در این زمینه گفت: "به آب‌اندازی این کشتی نشان می‌دهد که شرکت ما پس

MAERSK TANKERS TO PIONEER TRANSPORTATION OF CLEAN AMMONIA



Maersk Tankers sets out to offer seaborne transportation of clean ammonia, leveraging its close to 100-year experience of operating tanker and gas vessels.

Maersk Tankers today confirmed that an order for up to ten very large ammonia carriers (VLACs) has been placed with Hyundai Samho Heavy Industries in Korea by an affiliated company of Maersk Tankers. Mitsui & Co., Ltd. will join as a co-investor in the first four vessels. The vessels will be operated by Maersk Tankers.

Clean hydrogen and its derivative, clean ammonia, are poised to become vital commodities during the transition to clean energy. Many of the clean ammonia projects under development in the world require seaborne transportation. The market is therefore looking for energy efficient and safe solutions to meet the growing ammonia transportation needs.

Maersk Tankers' CEO, Tina Revsbech, said: "Concrete actions are needed for the tanker industry to progress the energy transition, and in Maersk Tankers, we want to play our part in making transportation of clean energy a reality. We are building on our legacy of operating gas carriers to offer a crucial transportation service that will aid the transition. With this initiative, we will be able to service clean ammonia producers and users in many parts of the world with highly energy efficient and safe ships."

The newbuilds of 93,000 cbm will be among the largest ammonia carriers in operation, capable of carrying a full cargo of ammonia. The first four firm VLACs are due to be delivered from late 2026 onwards, and the contract includes options for an additional six vessels.

Maersk Tankers is working with MAN Energy Solutions and Hyundai Heavy Industries' Engine Machine Division (EMD) to make the vessels capable of running on clean ammonia. However, a decision to install ammonia capable engines requires both regulatory and customer support.

Kensuke Kubota, General Manager of the Marine Solution Business Div. at Mitsui & Co., Ltd. said, "We are very pleased to be a part of this initiative with our partner, Maersk Tankers. Mitsui will leverage its expertise and experience in the shipping industry as well as in energy and chemicals to accelerate the transportation of ammonia which we see as one of the promising options for sources of next generation energy. Through this project and other initiatives, Mitsui will contribute to the realization of a carbon neutral society."

The vessels will hold classification from American Bureau of Shipping.

Source: www.tankeroperator.com

LARGEST ELECTRIC, BATTERY-POWERED CONTAINERSHIPS COMMISSIONED IN CHINA



Two battery-powered containerships which are being billed as the largest electric vessels yet constructed were officially named and placed into service in China today. Developed for COSCO Shipping, the two vessels are part of an effort to build an electrified network for shipping along China's Yangtze River.

The ships can transport up to 700 TEU while operating fully on battery power. They use a swappable battery technology where the batteries are housed in containers that can be switched out when the power is depleted. The ships are currently outfitted with 24 batteries each in a 20-foot container and have the capacity to carry up to 36 units. The total battery capacity exceeds 50,000 kilowatt hours.

The vessels are reported to have a sufficient amount of battery power aboard to complete an entire voyage without having to recharge. They will be operated by Shanghai Pan Asia Shipping, a subsidiary of COSCO, on the Yangtze from Shanghai to Wuhan, a distance of over 600 nautical miles. The modular design of the batteries permits the vessels to swap out the depleted batteries for fully charged units so that their operations are not limited by charging time, low load capacity, or a short cruising range.

The vessels are reported to be 10,000 tons with a length

of approximately 394 feet (120 meters) and a width of 77 feet (23.6 meters). Named COSCO Shipping Green Water 01 and 02, the ships are being billed as having the largest dwt, length, box capacity, and batteries of all the electric containerships built to date. They are also unique in their design with a certified capability to move between the river and ocean supporting a feeder network from inland manufacturing to the seaport in Shanghai.

In addition to using battery power, the Chinese are highlighting a broad range of advanced technology deployed on each vessel. They are reported to be built on an intelligent integrated platform with smart navigation and energy management integrated into the operations.

COSCO launched the effort to build the two ships in March 2022. The first steel was cut in December of that year, and by May 2023 both ships were under construction. They were floated in July 2023.

The ships will be used to demonstrate the potential for electric propulsion and battery power. They are part of a program that seeks to develop the Yangtze River Mainline Green Intelligent Ship network by 2030.

Source: www.maritime-executive.com

ICS PUBLICATIONS ANNOUNCES UPDATES TO THE TANKER SAFETY GUIDE



ICS Publications announces updates to the Tanker Safety Guide (Liquefied Gas) to ensure alignment with latest International Safety Guide for Oil Tankers and Terminals (ISGOTT)

The International Chamber of Shipping (ICS) has announced the launch of the Tanker Safety Guide (Liquefied Gas), fourth edition. This comprehensive guide is the definitive industry best practice guidance for gas carrier operators, and a carriage requirement under the national regulations of many flag States.

Revisions to the guide include emphasis on simplifying the human element processes on board to reduce the chance of root cause accidents attributed to human element, and new elements on bunkering and simultaneous operations, all reflecting changes in the latest edition of the International Safety Guide for Oil Tankers and Terminals (ISGOTT 6). It also includes an updated section on reliquification to incorporate new technologies.

All content included in this latest edition has been developed and reviewed by senior industry experts with direct experience in the field and has been presented in a user-friendly and modernised format, with a significant upgrade in the visual representation of technical information, including infographics and flow diagrams.

Gregor Stevens, nautical manager of the International Chamber of Shipping, commented: "Safety is critical to gas carrier operators, and it is hoped that this revised guide will become the standard

guideline on the safe operation of gas carriers and the terminals they serve."

"We are confident that the updated guide will contribute to the further improvement of the industry's excellent safety record and are confident it will be a staple for users to remain at the forefront of current guidance."

This guide has been written for:

- On board deck and technical officers
- Those training or providing training in liquefied gas transportation
- Anyone engaged in the transportation of liquefied gas by sea
-

New in this edition of the guide:

- Alignment of the ship/shore safety checklist with ISGOTT 6
- Emphasis on simplifying the human element processes on board to reduce the chance of root cause accidents attributed to human element
- New elements on bunkering and simultaneous operations
- Expanded guidance on rollover, enclosed spaces and mooring
- Updated section on reliquification to incorporate new technologies
- Useful and relevant annexes pulled into the main body of the guide for easy reference

Source: www.tankeroperator.com

DNV AWARDS AIPS TO DSIC FOR TWO LIQUEFIED CO₂ CONCEPTS

DNV awarded two Approval in Principle certificates to Dalian Shipbuilding Industry Co. for the design of a floating liquefied CO₂ storage and injection unit and a LCO₂ carrier.

At the Marintec China exhibition, DNV awarded two Approval in Principle (AiP) certificates to Dalian Shipbuilding Industry Co. Ltd. (DSIC) for the design of a 50,000 cbm floating liquefied CO₂ (LCO₂) storage and injection unit (FSIU) and a 20,000 cbm LCO₂ carrier.

The AiPs confirm the general feasibility of the conceptual designs as reviewed by DNV. They follow earlier projects by the shipyard, such as the design development of the world's first 7,500 cbm LCO₂ tanker currently under construction to DNV class, as DSIC positions itself as a leading builder in the emerging maritime LCO₂ supply chain.

Carbon capture and storage (CCS) is widely regarded as an important element of the energy transition, which will play an indispensable role in decarbonizing hard-to-abate sectors.

While the deployment of CCS technology is still in its early stages, with only around 40 million tonnes of CO₂ currently captured annually, a large number of LCO₂ transport vessels, storage and injection units are likely to be required in the future to scale up the sector.

“We are delighted to award AiPs to DSIC for their innovative designs, poised to propel the global CCS value chain with shipping as its focal point. Throughout the comprehensive review process, DNV has leveraged its worldwide expertise and resources in liquefied CO₂ transportation, as well as carbon capture, utilization, and storage. We eagerly anticipate continuing our steadfast support for DSIC in bringing these designs to the market,” stated Norbert Kray, Regional Manager Greater China at DNV Maritime.

Source: www.tankeroperator.com

ABS PUBLISHES INDUSTRY-LEADING REQUIREMENTS FOR LIQUID HYDROGEN CARRIERS



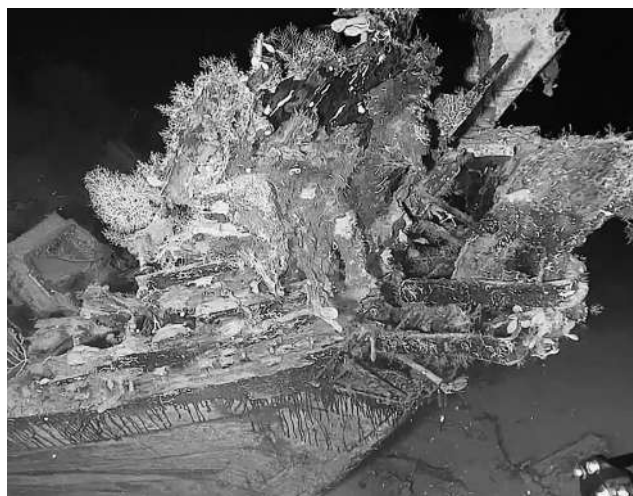
The transportation of hydrogen, a key fuel of the energy transition in maritime, is another step closer to supporting projected market demands thanks to newly published industry-leading requirements from ABS.

The ABS Requirements for Liquefied Hydrogen Carriers address safety and technical standards for vessels carrying liquefied hydrogen, expanding on the corresponding IMO Resolution MSC.420(97) that was adopted in November 2016. The ABS publication provides further support on criteria such as risk assessment, novel concepts, new technology qualification, cargo containment, pressure piping systems, ventilation and fire protection among others.

“The marine industry has increased its interest in the use and transport of hydrogen due to its properties as a zero-emission fuel and the ability to produce hydrogen from renewable and sustainable sources. This publication is the latest in ABS’ support of the hydrogen value chain, providing much-needed detail for new and existing liquefied hydrogen carriers in order to minimize risks to the vessel, crew and environment,” said Gareth Burton, ABS Vice President, Technology.

Source: www.tankeroperator.com

COLOMBIA SPEEDS UP PLAN TO RAISE "HOLY GRAIL" WRECK'S \$20B TREASURE



The Colombian government has launched an effort to recover the lost treasure of the Spanish galleon San José, the "Holy Grail of shipwrecks." The galleon went down in the 18th century and is believed to hold up to \$20 billion worth of gold and jewels, but its fate

has been caught up in litigation.

The three-masted galleon San José was built in 1698 for one of the most lucrative trade lanes ever devised in the history of shipping. In Spanish government service, she carried gold, silver and gems from Latin American colonies back to Spain, creating vast wealth for the Spanish Crown.

On June 8, 1708, the San José and her convoy fell prey to four warships of the UK Royal Navy. During a prolonged battle off Cartagena, San José's powder magazine detonated, and she went down with nearly 600 passengers and crew on board - and the fabulous treasures in her holds.

The San José was lost to history until 1981, when an American firm named Glocca Morra said that it had discovered the wreck site. However, no recovery mission was mounted, and if it had indeed been found, the wreck remained undisturbed.

In 2015, the government of Colombia announced that it had found the wreck on its own at a different site, without divulging the secret location. Glocca Morra (now known as Sea Search Armada) claims that the Colombian find is part of the same previously-identified debris field, and it has filed an arbitration suit against the Colombian government in an attempt to win a half share of the treasure.

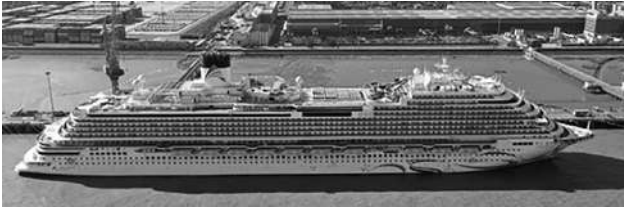
In an interview with Bloomberg last week, Colombia's minister of culture said that the government wants to recover the galleon by 2026, before the end of President Gustavo Petro's current term. Minister Juan David Correa said that the mission is a "priority" and that the president has called for the ministry to "pick up the pace."

The plan is to recover the wreck's treasures, study them thoroughly, and transfer them to a national museum, Correa said. He added that he believes that the Sea Search Armada case has no merit.

The government of Spain (the beneficial cargo owner and flag state) and the indigenous Qhara Qhara tribe of Bolivia (whose ancestors mined the treasure) also believe that they have a claim to a share.

Source: www.maritime-executive.com

CHINA CELEBRATES DELIVERY OF FIRST LARGE, DOMESTICALLY- BUILT CRUISE SHIP



The Adora Magic City was officially named and delivered in Shanghai on Saturday, November 4, making the completion of China's first large, domestically-built cruise ship. Chinese officials continue to highlight the construction project which was completed in just five years from contract signing to delivery as a milestone for the industry and China's position as a global shipbuilder.

Chinese officials sought to use the delivery ceremony to highlight the growing sophistication of their shipbuilding capabilities. They noted that China became the first country to build a large cruise ship as well as an aircraft carrier and LNG carriers. They called the vessels the most challenging to build noting that China will continue to expand its role as a leader in global shipbuilding.

They highlighted the complexity of the process to build a 135,500 gross ton cruise ship that measures 1,061 feet and accommodates 5,246 passengers. The ship is built from a design developed by Carnival Corporation and Fincantieri, which acted as a consultant to China State Shipbuilding Corporation (CSSC) from the project which began with a contract signing in November 2018. They highlighted that the development of the vessel involved 361 suppliers and 1,105 enterprises, and is the result of the close collaboration of more than 5,000 engineers and technicians from more than 30 countries. They said

the cruise ship consists of 107 systems, 55,000 sets of equipment, 25 million components and parts, 4,750 kilometers of cables, 365 kilometers of pipelines, and 120 kilometers of air pipes.

Delivery came two months after the ship which is known by the colloquial name of Ada Modu completed her second sea trials. After a six-day and five-night voyage of 1,630 nautical miles, the ship was met by party leaders to celebrate the last phase of construction. During the trials, the trial team reportedly strictly followed the trial plan and carried out various test verification work, including a total of 88 projects involving 31 commissioning procedures. They verified the ship's maneuverability, automation level, navigation safety and comfort, and related emission indicators.

While using Carnival's Vista class cruise ships as the basis for the design, CSSC and Adora Cruises are reporting that they combined Eastern and Western aesthetics, and tailored the vessel to the Chinese market. Like all modern cruise ships, she has a host of showrooms, lounges, a large shopping arcade, and 26 unique restaurants and bars. There is a large camp area for children including the first AI systems.

Adora recently began cruising from the northern Chinese port of Tianjin after a more than two-year delay due to the pandemic. The new Ada Modu will enter service on January 1, 2024, initially offering shorter cruises from Shanghai. They plan to transition the ship to longer cruises along the "modern Silk Road," once a larger sister ship which is under construction is delivered.

Carnival Corporation was a partner in the development of the Chinese cruise company. They remain a minority investor after having reduced their position as the project moved from concepts through a carefully metered construction process. The entry of the cruise ship into service is being seen as another demonstration that China is fully reopening its cruise market after an extended period after the pandemic and later than most other countries.

Source: www.maritime-executive.com



CHINA AIMS TO DOMINATE THE "GREEN" SHIPBUILDING MARKET

China's industrial and economic regulators have issued a new seven-year plan to dominate the "green" shipbuilding market, building on Chinese dominance in the conventional shipbuilding market.

Chinese yards build half the world's merchant tonnage, about 38 million dwt per year, and the sector has been growing rapidly. According to China's Ministry of Industry and Information Technology and the powerful National Development and Reform Commission - the government's economic planning agency - cleaner shipbuilding is an "inevitable" way forward for the industry's further development.

By 2025, MIIT wants to see Chinese industry develop better supply-chain solutions for green shipbuilding; secure a faster pace of adoption for alternative fuel ships; and achieve a 50 percent share of the global market for LNG and methanol-fueled newbuilds. MIIT also wants to accelerate R&D on methanol and ammonia-powered propulsion, liquid hydrogen carriers, and the development of fuel cell power and other novel options.

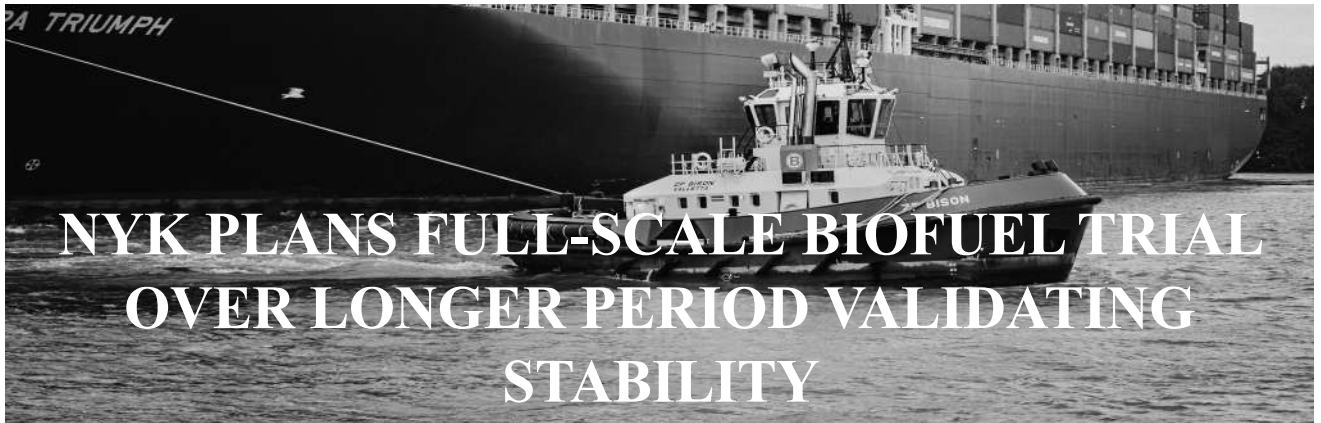
The agency also wants China's shipbuilders to cut their

carbon emissions intensity and their energy intensity. It wants to set up a carbon-management and green supply chain management system, and to encourage more digitalization in the shipyard workflow (a major source of efficiency gains). Since all of these improvements take money, MIIT called for more support for green shipbuilding from financial institutions.

At the back end of ship lifecycle, MIIT wants to promote industrialized shipbreaking in drydock and slipway facilities, once a Chinese specialty. The most popular and lucrative alternative, beaching, should be "strictly prohibited," MIIT said.

Alternative-fueled merchant ships currently account for about one percent of the world's global fleet, according to BIMCO, but this number is expected to increase as more methanol and LNG-powered vessels enter operation. This will be big business for shipyards: about a third of the current orderbook and more than 40 percent of deadweight capacity in the global orderbook is dual-fuel capable or ready.

Source: www.maritime-executive.com



NYK will conduct full-scale trials of long-term use of biofuels starting in 2024 as the company looks to advance on its goals for reducing carbon emissions. The latest program comes as a progressive series of tests expanding the use of biofuel in partnership with its shipping customers.

“Moving forward from the previous short-term trials, NYK will comprehensively verify the safety and stable procurement of biofuels when used over a long period. Through this trial, NYK will establish a safe navigation system using biofuels and promote biofuel development,” according to the company’s announcement.

In this trial, NYK will use biofuel continuously for three months on multiple vessel types. After that, NYK will gradually extend biofuel use for a longer period for further validation. This test will explore the impact of extending the length of use of the fuel and issues such as storage of the fuel.

NYK highlights that while it has confirmed the safety of short-term biofuel use, it has not verified the impact of biofuels on the ship’s main engine, generator, motor, fuel supply system, etc. One of the key points they will be exploring is the quality of biofuels after a certain storage period.

Since fiscal 2019, the NYK Group has conducted short-term biofuel trials on about 10 vessels. NYK also needed to ensure the stability of biofuel procurement when used in more vessels.

The testing of biofuel has advanced since the first trial in 2019 when they tried biofuel on a dry bulk

carrier Frontier Sky while the vessel was docked in Rotterdam. Working with shippers Anglo American and biofuel supplier Toyota Tsusho, they ran a longer test loading the fuel in Singapore aboard the bulk carrier Frontier Jacaranda for a voyage to South Africa in June 2021. A third bulk carrier, Frontier Sky, conducted a trial voyage from Singapore to India in November 2021.

Last year, NYK expanded the trials including operating a round trip between Singapore and South Africa aboard a Capesize bulker named Friendship. That test confirmed that biofuel can result in up to a 10 percent CO₂ emissions reduction compared to conventional marine fuel.

NYK working with Shin-Nippon Kaiyosha which operates tugboats launched the first test of 100 percent concentration biodiesel on a ship. Starting in July 2022 they tested navigation on the higher concentration of biodiesel.

The upcoming test looks to extend the previous experience by increasing the period during which biofuel is used on the ship as well as involving an increasing number and type of vessels. It is a key part of the company’s goal to cut emissions by 45 percent from 2021 level by 2030.

Source: www.maritime-executive.com

question of how risks in the oil & gas industry can be avoided. What is the solution? Geert: “Oil companies can take a leaf out of the Dutch navy book. Naval vessels are extremely complex ships and due to the high costs, the risks are huge.

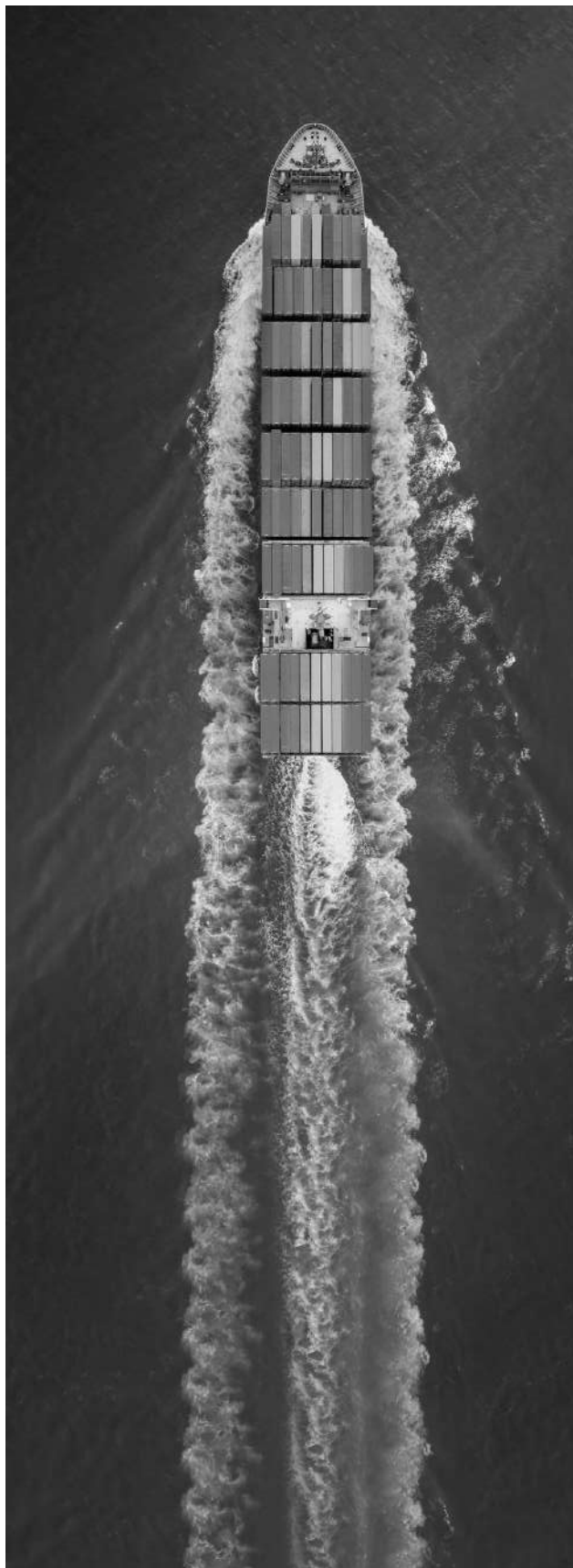
And it is exactly these risks that the Dutch navy now has a grip on through innovative digitalization processes. With our shipbuilding software Shipbuilder, all data elements are linked. Inconsistencies are filtered and must be adjusted.

This requires efforts at the front end and during construction which will largely pay off because the risks are immediately identified and can be eliminated at the front end. In my opinion, oil companies should immediately embrace such systems. What’s more, the use of digitalization enables them to work faster and develop more innovations. You can start simply by making document management and approval processes, data-driven. That alone provides huge benefits compared to using solutions such as Sharepoint or Excel.

Digitalization: 30% fewer risks & more innovations

So, inconsistencies can be avoided with the correct use of digitalization. From customer experience, we know that this can easily decrease by 30 percent. But that's not all. Geert: "I like to use our customer Ulstein as an example. Because they have their information in Shipbuilder as knowledge, they don't need to reinvent the wheel with every project. For example, they can draw up technical specifications in a few days, whereas this used to take weeks. Data is knowledge and making it centrally available for reuse saves a lot of time. At the same time, consistency increases to 100%. We also see that our users reduce the time to find the right information by 80 percent. The advantage is obvious. There is no time left to work on real innovations. So, there is good news for the oil and gas industry: companies that implement digitalization well, avoid risks, and are more innovative at the same time.”

Source: www.maritime-executive.com



the complexity of a pipelayer, the documentation during construction consists of tens of thousands of documents and some of them easily contain 1,000 pages, including requirements and IO listings.

In turn, these documents also refer to documents containing rules & regulations, standards and drawings. And speaking of the latter, a shipbuilding project like this easily has 15,000 drawings. Adding that up, such a complex project consists of 630 million data elements. Who will monitor this? Let me be clear: nobody can.

It is naive to think that people will read all those pages without running a single risk. You need other solutions for such a project to be successful.”

Shipbuilding: risks in texts of offshore ships for the oil and gas industry

Keeping an overview is not the only challenge, If there is anything that offshore ships, e.g. for the oil and gas industry, have in common, it is the complexity. Think about an offshore support vessel, a platform supply vessel, and a rig support vessel - all complex ships and often one-offs.

Building on the knowledge of previous ships is not always possible, simply because new innovations need to be developed.

“The risks of new construction projects for these types of ships are huge as they involve many hundreds of millions,” explains Geert Schouten, director of Shipbuilder. “At the same time, I still see far too much hand work in these kinds of projects, like entering and managing requirements in Excel files, which implies enormous risks and additional work that can be avoided.”

In this article, we will delve deeper into the question of how risks during the construction of offshore ships for the oil & gas industry can be reduced.

Ships for oil and gas industry: Astronomical amounts of data

Let's first look at the amount of data that is required to build a complex ship: the amount of data circulating at shipyards before and during construction is huge.

Geert explains: “Take a pipelayer, for example, a common ship in the oil and gas industry. Due to the complexity of a pipelayer, the documentation during construction consists of tens of thousands of documents and some of them easily contain 1,000 pages, including requirements and IO listings. In turn, these documents also refer to documents containing rules & regulations, standards and drawings.

And speaking of the latter, a shipbuilding project like this easily has 15,000 drawings.

Adding that up, such a complex project consists of 630 million data elements. Who will monitor this? Let me be clear: nobody can.

It is naive to think that people will read all those pages without running a single risk. You need other solutions for such a project to be successful.”

Shipbuilding: risks in texts of offshore ships for the oil and gas industry

Keeping an overview is not the only challenge, according to Geert: “Also think about a consistent provision of information.

I take drawing up a set of requirements of a pipework, as an example.

I regularly come across a requirement in the oil and gas sector such as pipes should preferably be bent instead of using set-up bends.

My first question is: what does 'preferably' mean? Does it have to do with a specific situation? And what kind of set-up bends are we exactly talking about if they are used anyway? I could go on and on, and my list with questions would become infinite. In the end, it may lead to a lot of problems, because a set of requirements of a pipework is only a small part of the total set of requirements of an offshore vessel.

All inconsistencies in the documentation together can therefore result in avoidable failure costs, and may be decisive whether a ship can be delivered successfully and without additional work.”

Oil companies can take a leaf out of the Dutch navy book

In this article we are looking for an answer to the



OIL AND GAS INDUSTRY: 30% OF CONSTRUCTION RISKS CAN BE AVOIDED

If there is anything that offshore ships, e.g. for the oil and gas industry, have in common, it is the complexity. Think about an offshore support vessel, a platform supply vessel, and a rig support vessel - all complex ships and often one-offs. Building on the knowledge of previous ships is not always possible, simply because new innovations need to be developed.

“The risks of new construction projects for these types of ships are huge as they involve many hundreds of millions,” explains Geert Schouten, director of Shipbuilder. “At the same time, I still see far too much hand work in these kinds of projects, like entering and managing requirements in Excel files, which

implies enormous risks and additional work that can be avoided.”

In this article, we will delve deeper into the question of how risks during the construction of offshore ships for the oil & gas industry can be reduced.

Ships for oil and gas industry: Astronomical amounts of data

Let's first look at the amount of data that is required to build a complex ship: the amount of data circulating at shipyards before and during construction is huge.

Geert explains: “Take a pipelayer, for example, a common ship in the oil and gas industry. Due to

Articles

statements and report of the external auditors

A.1179(33) Results-based budget for the 2024-2025 biennium

A.1180(33) The enhancement of multilingualism at IMO

A.1181(33) Appointment of the external auditor

A.1182(33) Amendments to the financial regulations of the International Maritime Organization

A.1183(33) The impact of the Russian armed invasion of Ukraine on international shipping

A.1184(33) Guidelines on places of refuge for ships in need of assistance

A.1185(33) Procedures for port State control, 2023

A.1186(33) Survey Guidelines under the Harmonized System of Survey and Certification (HSSC), 2023

A.1187(33) 2023 Non-exhaustive list of obligations under instruments relevant to the IMO Instruments Implementation Code (III Code)

A.1188(33) 2023 Guidelines on the implementation of the ISM Code by Administrations

A.1189(33) Recommendations emanating from the joint action group to review the impact of the COVID-19 pandemic on the world's transport workers and the global supply chain (JAG-TSC)

A.1190(33) Enhancing the framework of the fight against organized crime in the maritime sector

A.1191(33) Implementation of the Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships, 2009

A.1192(33) Urging Member States and all relevant stakeholders to promote actions to prevent illegal operations in the maritime sector by the 'dark fleet' or 'shadow fleet'

A.1193(33) Appreciation of the Services to the World Maritime university (WMU) of Dr. Cleopatra Doumbia-Henry

A.1194(33) Relations with Non-Governmental Organizations

A.1195(33) Special recognition for merchant vessels and their crew involved in the rescue of mixed migrants at sea.

Source: IMO website

ASSEMBLY OF INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION ELECTED MEMBERS OF ITS COUNCIL FOR 2024-2025 BIENNIUM

The Council is the executive organ of IMO and is responsible, under the Assembly, for supervising the work of the Organization. Between sessions of the Assembly, the Council performs the functions of the Assembly, except that of making recommendations to Governments on maritime safety and pollution prevention.

The Assembly of the International Maritime Organization has elected the following States to be Members of the Council for the 2024-2025 biennium:

Category (a): 10 States with the largest interest in providing international shipping services (listed in alphabetical order): China, Greece, Italy, Japan, Liberia, Norway, Panama, the Republic of Korea, the United Kingdom and the United States

Category (b): 10 States with the largest interest in international seaborne trade:

Australia, Brazil, Canada, France, Germany, India, Kingdom of the Netherlands, Spain, Sweden and the United Arab Emirates

Category (c): 20 States not elected under (a) or (b) above, which have special interests in maritime transport or navigation and whose election to the Council will ensure the representation of all major geographic areas of the world: Bahamas, Bangladesh, Chile, Cyprus, Denmark, Egypt, Finland, Indonesia, Jamaica, Kenya, Malaysia, Malta, Mexico, Morocco, Peru, the Philippines, Qatar, Saudi Arabia, Singapore, and Türkiye.

Source: IMO website

Sound Recycling of Ships, 2009.

- Urging Member States and all relevant stakeholders to promote actions to prevent illegal operations in the maritime sector by the ‘dark fleet’ or ‘shadow fleet.’
- Enhancing the framework of the fight against organized crime in the maritime sector.

IMO Assembly

The Assembly is open to all 175 IMO Member States and three Associate Members. It is also attended by observers from intergovernmental and non-governmental organizations.

The Assembly is the highest Governing Body of the Organization and meets once every two years in regular sessions, but may also meet in an extraordinary session, if necessary. The Assembly is responsible for approving the work programme, the budget and determining the financial arrangements of the Organization. The Assembly also elects the Members of the Council. In addition, the Assembly adopts certain resolutions emanating from the five IMO Committees and endorses actions of the Council with respect to the admission of new intergovernmental and non-governmental organizations as observers. The Assembly also adopts amendments to certain treaties, if so provided therein.

Assembly opening

The meeting was opened by the outgoing President, H.E. Mr. Antonio Manuel R. Lagdameo, Permanent Representative of the Philippines to the United Nations.

The incoming President, H.R.H. Prince Khalid Bin Bandar Bin Sultan Al-Saud, Ambassador Extraordinary and Plenipotentiary of Saudi Arabia to the United Kingdom, addressed the Assembly.

The Assembly was addressed by the Secretary-General of the International Maritime Organization (IMO), Mr. Kitack Lim; and Lord Davies of Gower from the host country Government, the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland.

The 33rd Assembly elected its officers:

President of the Assembly: H.R.H. Prince Khalid Bin Bandar Bin Sultan Al-Saud, Ambassador Extraordinary and Plenipotentiary of Saudi Arabia.

First Vice-President: H.E. Ms. Saida Muna Tasneem, High Commissioner and Permanent Representative of Bangladesh to IMO.

Second Vice-President, H.E. Mr. Juan Carlos Gamarra Skeels, Ambassador Extraordinary and Plenipotentiary and Permanent Representative of Peru to IMO.

Committee 1

Chair of Committee 1: Ms. Gillian Grant of Canada, Chair of the Legal Committee.

Vice-Chairs: Mr. Burak Aykan of Türkiye and H.E. Captain Ian Finley of the Cook Islands.

Committee 2

Chair of Committee 2: Dr. Harry Conway, Alternate Permanent Representative of Liberia to IMO and Chair of the Marine Environment Protection Committee. .

Vice-Chairs: Dr. Anita Mäkinen of Finland and Admiral Cristiano Aliperta of Palau.

Credentials Committee

Chair of the Credentials Committee: H.E. Mr. Giampaolo Bensaia of San Marino.

Full list of resolutions adopted

A.1173(33) Strategic plan for the Organization for the six-year period 2024 to 2029

A.1174(33) Application of the Strategic Plan of the Organization

A.1175(33) Appreciation of the Services to the Organization of Mr. Kitack Lim

A.1176(33) Approval of the appointment of the Secretary-General

A.1177(33) Arrears of contribution

A.1178(33) Presentation of audited financial

IMO ASSEMBLY, 33RD SESSION, 27 NOVEMBER - 6 DECEMBER 2023

The IMO Assembly met for its 33rd session from 27 November - 6 December 2023. For the first time, plenary sessions of the Assembly were live-streamed to the public.

Strategic Plan

The Assembly adopted the Strategic Plan for the six-year period 2024 to 2029. The eight strategic directions are:

SD 1: Ensure implementation of IMO instruments supported by capacity development

SD 2: Integrate new, emerging and advancing technologies in the regulatory framework

SD 3: Respond to climate change and reduce greenhouse gas emissions from international shipping

SD 4: Continue to engage in ocean governance

SD 5: Enhance global facilitation, supply chain resilience and security of international trade

SD 6: Address the human element

SD 7: Ensure the regulatory effectiveness of international shipping

SD 8: Ensure organizational effectiveness

Budget and work programme

The Assembly adopted the Organization's budget and work programme for 2024 and 2025.

The Organization's results-based budget for the 2024-2025 biennium is £83,653,000 comprising an appropriation of £40,923,000 for 2024 and an appropriation of £42,730,000 for 2025. This will be largely financed by contributions from Member States, of £73,153,000, comprising £35,572,000 for 2024 and £37,581,000 for 2025.

Election of members of the IMO Council

A new 40-Member IMO Council for the 2024-2025 biennium was elected.

The newly elected Council met on 7 December (for the Council's 131st session) and re-elected its Chair: Mr. Victor Jiménez. (Spain) and Vice-Chair: Mrs. Amane Fethallah (Morocco).

Appointment of the Secretary-General

The Assembly approved the appointment of Mr. Arsenio Antonio Dominguez Velasco (Republic of Panama) as IMO Secretary-General, for an initial four-year term starting on 1 January 2024.

The Assembly adopted an Assembly Resolution on Appreciation of the Services to the Organization of Mr. Kitack Lim.

Other resolutions

The Assembly adopted a number of resolutions on key aspects of the Organization's work, including:

- Guidelines on places of refuge for ships in need of assistance.
- Recommendations emanating from the joint action group to review the impact of the COVID-19 pandemic on the world's transport workers and the global supply chain (JAG-TSC).
- Survey Guidelines under the Harmonized System of Survey and Certification, 2023.
- 2023 Non-exhaustive list of obligations under instruments relevant to the IMO Instruments Implementation Code (III Code).
- Procedures for port State control, 2023.
- 2023 Guidelines on the implementation of the ISM Code by Administrations.
- The enhancement of multilingualism.
- On the impact of the Russian armed invasion of Ukraine on international shipping.
- Implementation of the Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally

IN THE NAME OF GOD

UPdate

Marine Quarterly Magazine

Volume 16, Issue 59, Winter 2024

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:	Marzie Saeidi Rashk Olia

Articles

IMO Assembly, 33rd session, 27 November - 6 December 2023 / 2

Assembly of International Maritime Organization elected Members of its Council for 2024-2025 biennium. / 4

Oil and Gas Industry: 30% of Construction Risks Can Be Avoided / 5

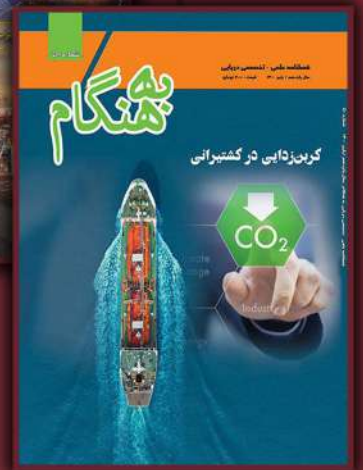
NYK Plans Full-Scale Biofuel Trial Over Longer Period Validating Stability / 8

China Aims to Dominate the "Green" Shipbuilding Market / 9

News / 10



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



رده بندی آسیا

ASIA CLASSIFICATION SOCIETY

www.asiaclass.org

تلفن : ۰۲۱-۸۴۳۹۶





موسسه رده بندی آسیا