

«سر آمد» بررسی کرد؛

خاستگاه جهانی ICSدر نظام حکمرانی دریایی

چالش‌های اتاق بین‌المللی کشتیرانی در آینده‌سازی تجارت دریایی

گروه راهبردی – مرتضی فاخری – اتاق بین‌المللی کشتیرانی یا ICS را می‌توان یکی از ستون‌های اصلی حکمرانی دریایی در جهان دانست؛ نهادی که بیش از یک قرن است نقش تعیین‌کننده‌ای در شکل‌دهی استانداردهای ایمنی، زیست‌محیطی و عملیاتی صنعت حمل‌ونقل دریایی ایفا می‌کند. در دنیایی که بیش از ۹۰درصد تجارت جهانی از مسیر دریا جابه‌جا می‌شود، وجود یک نهاد هماهنگ‌کننده که بتواند زبان مشترکی میان دولت‌ها، سازمان‌های بین‌المللی و مالکان کشتی ایجاد کند، ضرورتی انکارناپذیر است.

به گزارش «اقتصادسراسرآمد»، مرتضی فاخری، پژوهشگر ارشد علوم راهبردی در نوشتاری با نگاهی به خاستگاه و جایگاه جهانی اتاق بین‌المللی کشتیرانی در نظام حکمرانی دریایی به بررسی نقش این نهاد جهانی در استانداردسازی ایمنی، عملیات و آموزش در حوزه تجارت دریایی جهان پرداخته است. نگارنده در بخشی از این مطلب درباره اهمیت، فرصت‌ها و الزامات اتاق بین‌المللی کشتیرانی برای ایران و ناوگان منطقه‌ای نیز مواردی را مطرح کرده است. این مطلب را در ادامه می‌خوانید:

اتاق بین‌المللی کشتیرانی (ICS) دقیقاً در همین نقطه قرار دارد؛ نقطه اتصال میان سیاست‌گذاری و عملیات، میان قانون‌گذاری و اجرای میدانی و میان منافع ملی دولت‌ها و ضرورت‌های جهانی اقتصاد. این سازمان به نمایندگی از بخش خصوصی کشتیرانی، از طریق تدوین اسناد فنی، ارائه پیشنهادها، تخصصی و مشارکت فعال در تصمیم‌سازی‌های سازمان بین‌المللی دریانوردی، مسیر حرکت صنعت را تعیین و از یکپارچگی استانداردهای جهانی حفاظت می‌کند. اهمیت ICS تنها در حوزه تکنیکی خلاصه نمی‌شود؛ این نهاد در واقع صحنه‌ای به ظاهر پنهان، اما بسیار اثرگذار از پشت‌صحنه تجارت دریایی را آشکار می‌کند؛ جایی که مقررات، توافقی‌ها و استانداردها پیش از آنکه به ابلاغیه‌های رسمی تبدیل شوند، در قالب تحلیل‌های کارشناسی و رایزنی‌های تخصصی شکل می‌گیرند. نقش ICS در این فرایند، تضمین‌اش آن است که تصمیمات بین‌المللی نه‌تنها مبتنی بر اصول علمی، ایمنی و حفاظت محیط‌زیست باشند، بلکه با واقعیت‌های عملیاتی ناوگان جهانی نیز همخوانی داشته باشند.

در نتیجه، ICS را باید نه‌فقط یک نهاد صنفی، بلکه یک بازیگر کلیدی در امنیت تجارت جهانی، توسعه فناوری‌های نوین دریایی و مدیریت ریسک‌های بین‌المللی دانست. نقش ICS در این میان، ترسیم چارچوبی است که نه‌تنها مسیر استانداردسازی و ایمنی ناوگان جهانی را مشخص می‌کند، بلکه برای کشورهای مانند ایران که بخش قابل‌توجهی از مبادلات اقتصادی خود را در دریا انجام می‌دهند، اهمیتی حیاتی و راهبردی دارد.

خاستگاه و جایگاه جهانی ICS در نظام حکمرانی دریایی

اتاق بین‌المللی کشتیرانی در سال ۱۹۲۱ و در دوره‌ای شکل گرفت که جهان به‌تازگی از یک جنگ جهانی و به تبع آن از بی‌نظمی شدید در ساختار تجارت و حمل‌ونقل رهایی یافته بود. افزایش حجم مبادلات دریایی و تفاوت قابل توجه میان مقررات، استانداردها و الزامات عملیاتی کشورهای مختلف، ضرورت ایجاد یک نهاد هماهنگ‌کننده را برجسته می‌کرد؛ نهاده‌ای که بتواند منافع مشترک مالکان کشتی را نمایندگی کند و زبان واحدی برای تعامل با دولت‌ها و سازمان‌های بین‌المللی فراهم آورد.

ICS در چنین بستری تأسیس شد و از همان آغاز کوشید تا با تکیه بر دانش فنی و بهره‌گیری از مشارکت انجمن‌های ملی کشتیرانی، مسیر یکپارچه‌سازی استانداردهای دریایی را هموار کند. در طول دهه‌های بعد، با قدرت‌گیری سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) و گسترش تجارت جهانی، نقش ICS نیز پررنگ‌تر و به عنوان مهم‌ترین نهاد بخش خصوصی در نظام حکمرانی دریایی جهان تثبیت شد. این نهاد امروز نماینده بیش از ۱۰۰درصد ناوگان تجاری جهان است و همین گستره نفوذ، آن را به بازیگرایی بی‌بدیل در سازوکار تصمیم‌سازی جهانی تبدیل کرده است.

جایگاه ICS در معماری حکمرانی دریایی تنها نتیجه گستره



تصویری از یک کشتی بزرگ در حال حرکت در دریا.

طریق حضور در کمیته‌ها، کارگروه‌ها و نشست‌های تخصصی، پیشنهادهای فنی و تحلیلی خود را ارائه می‌دهد؛ پیشنهادهایی که بر پایه داده‌های عملیاتی ناوگان جهانی، تجربه شرکت‌های کشتیرانی و تحلیل ریسک تنظیم شده‌اند. این اسناد شامل مدل‌های فنی، دستورالعمل‌های عملیاتی، ارزیابی‌ی پیامدهای اقتصادی و زیست‌محیطی و تحلیل هزینه–فایده مقررات جدید است. IMO به‌عنوان نهاد قانون‌گذار بین‌المللی، برای تدوین مقرراتی جامع و قابل‌اجرا، نیازمند اطلاعات دقیق از فضای عملیاتی صنعت است و ICS این‌خلاً را بر می‌کشد. در عمل، بسیاری از مقررات جهانی از استانداردهای ایمنی گرفته تا الزامات محیط‌زیستی مانند کاهش انتشار گازهای گلخانه‌ای، در ابتدا به‌صورت پیشنهادهای ICS مطرح شده و سپس در فرایند مذاکرات دولتی به مقررات الزام‌آور تبدیل می‌شوند.

در سطح تعامل با دولت‌ها نیز ICS نقش میانجی و هماهنگ‌کننده دارد. این نهاد با انجمن‌های ملی کشتیرانی در کشورهای مختلف همکاری می‌کند تا دیدگاه‌های مشترک بخش خصوصی جمع‌آوری و به‌صورت یک صدای واحد در مجامع بین‌المللی ارائه شود. این رویکرد باعث می‌شود صنعت کشتیرانی در برابر مقرراتی که می‌تواند از نظر عملیاتی، اقتصادی یا فناوریانه چالش‌برانگیز باشد، موضعی هماهنگ و مستقل داشته باشد. ICS همچنین از طریق انتشار تحلیل‌های سیاستی و ارائه مشاوره‌های فنی به دولت‌ها، به آنان کمک می‌کند پیامدهای تصمیمات خود را در سطح عملیاتی ارزیابی کنند.

در مذاکراتی که موضوعاتی همچون کربن‌زدایی، سوخت‌های پاک، امنیت سایبری یا مقررات جدید بندری مطرح است، ICS به‌عنوان بازیگر و افق‌را، تلاش می‌کند توازن میان حفاظت محیط‌زیست، ایمنی و قابلیت اجرای عملی مقررات را حفظ کند. این نقش دوگانه یعنی نمایندگی صنعت و همکاری با دولت‌ها سبب شده ICS به یکی از مؤثرترین بازیگران حکمرانی دریایی تبدیل شود؛ نهاده‌ای که توانسته است مصالح صنعت، منافع عمومی و الزامات ایمنی جهانی را در مسیر مشترک هدایت کند و به شفافیت و کارآمدی نظام مقررات‌گذاری دریایی جهان شکل دهد.

تصویری از یک کشتی بزرگ در حال حرکت در دریا.

چالش‌های عصر جدید ونقش ICS در آینده‌سازی تجارت دریایی صنعت حمل‌ونقل دریایی در آستانه یکی از پیچیده‌ترین دوره‌های تحول خود قرار دارد؛ دوره‌ای که با گذار به سوخت‌های پاک، کاهش انتشار گازهای گلخانه‌ای، فشارهای فزاینده زیست‌محیطی، دیجیتالی‌سازی گسترده و ظهور تهدیدات امنیت سایبری شناخته می‌شود. اتاق بین‌المللی کشتیرانی در این میان نقش هدایت‌کننده‌ای دارد و تلاش می‌کند ضمن حفظ کارآمدی ناوگان جهانی، مسیر حرکت صنعت را با الزامات جدید هماهنگ سازد.

یکی از مهم‌ترین چالش‌ها، الزام IMO برای کاهش انتشار کربن و حرکت به سمت سوخت‌های کم‌کربن یا بدون کربن است. ICS با مشارکت در طراحی نقشه راه کربن‌زدایی، ارائه ارزیابی‌های فنی و اقتصادی و پیشنهاد سازوکارهای مالی مانند صندوق تحقیق و توسعه دریایی، نقش کلیدی در تبیین راه‌حل‌های عملی دارد. این نهاد با بررسی قابلیت‌های سوخت‌های نوین از آمونیاک و متانول تا هیدروژن و سوخت‌های زیستی، تلاش می‌کند استانداردهایی ارائه دهد که هم با اصول ایمنی سازگار باشد و هم برای ناوگان جهانی قابل‌اجرا. در کنار این تحولات، روند دیجیتالی‌سازی نیز نیازمند زیرساخت‌های مقرراتی جدید است؛ ICS از طریق انتشار دستورالعمل‌های مربوط به خودکارسازی کشتی‌ها، مدیریت داده، عملیات از راه دور و ارزیابی ریسک سامانه‌های هوشمند، نقش راهبردی در تدوین استانداردهای آینده ایفا می‌کند.

چالش‌های دیگر، تهدیدات امنیت سایبری و کمبود دریانوردان



در فاصله سه کیلومتری از روستای بندرلافت است. مسطح بودن و وسعت کم این جزیره باعث می‌شود هنگام مد و بالاآمدن آب دریا، قسمت‌هایی از آن به زیر آب برود. فاصله بین بندر لافت و جزیره شیخ اندرآبی را می‌توان با یک قایق موتوری در ۵دقیقه طی کرد.

در حاشیه شمالی جزیره شیخ اندرآبی که سطح آن از سایر قسمت‌های جزیره پایین‌تر است، تعداد زیادی درخت حرا و در جنوب شرقی آن نیز گنبد سفیدی موسوم به زیارتگاه شیخ اندرآبی یا قدمگاه شیخ وجود دارد؛ این زیارتگاه مورد احترام ماهیگیران و دریانوردان است.

از مساحت ۶ میلیون و ۹۰۰هزار هکتاری عرصه‌های منابع طبیعی هرمزگان، یک میلیون و ۹۲ هزار هکتار آن جنگل با گونه‌های کروت، آکاسیا، کنار، کهور ایرانی، تچ و در دیگر گونه‌ها بوده است که ۲۵ هزار هکتار آن جنگل حرا، ۸۰۲ هزار هکتار جنگل‌های محدوده خلیج فارس و دریای عمان، ۲۱۳ هزار هکتار جنگل‌های ایرانی تورانی و ۵۱ هزار هکتار جنگل‌های دست کاشت است.



چهارشنبه-۲۴دی۱۴۰۴-سال یازدهم-شماره ۲۴۰۰

دریاپایه

بنادر

نفتکش ۱۰۰ هزار تنی
برای تعمیرات اساسی وارد حوض خشک
ایزوایکو شد



یک فروند نفتکش غول‌پیکر با ۱۰۰ هزار تن ظرفیت حمل، برای انجام تعمیرات اساسی وارد حوض خشک مجتمع کشتی‌سازی و صنایع فراساحل ایران (ایزوایکو) شد.به گزارش اقتصادسراسرآمد، این شناور عظیم دارای ۲۴۸ متر طول، ۳۳ متر عرض و ۱۹ متر ارتفاع است.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، ورود این شناورهای عظیم و غول‌پیکر در مجتمع کشتی‌سازی ایزوایکو و تعمیرات آن در این مجموعه عظیم صنعتی، نشان‌دهنده اعتماد شرکت‌های کشتیرانی به توان داخلی، توانایی بالای ایران در صنعت تعمیرات دریایی و کاهش وابستگی به مراکز خارجی است.

ایزوایکو با برخورداری از زیرساخت‌های تخصصی، نیروی انسانی کارآمد و تجربه گسترده در اجرای پروژه‌های کلان، جایگاه خود را به‌عنوان بزرگ‌ترین مرکز کشتی‌سازی کشور و یکی از بازیگران مؤثر در بازار جهانی تعمیرات و ساخت شناور تثبیت کرده است. مجتمع کشتی‌سازی و صنایع فراساحل ایران (ایزوایکو)، که هم‌اکنون بیش از یک هزار نفر در آن مشغول به فعالیت هستند، در سال ۱۳۵۲ با هدف جذب بخش بزرگی از بازار تعمیرات و ساخت شناور، و ۳۷ کیلومتری غرب بندرعباس تأسیس شد. این مجموعه در طول سال‌ها با اجرای پروژه‌های کلان از جمله ساخت سه فروند کشتی کانتینربر اقیانوس‌پیماهای ساخته‌شده در ایران و تحت کلاس GL آلمان هستند، جایگاه ویژه‌ای در صنعت دریایی کشور کسب کرده است.

این مجتمع در زمینه طراحی، ساخت، حمل، نصب و راه‌اندازی سکوهای نفت و گاز و بومی‌سازی این دانش نیز عملکرد درخشانی داشته و توانسته پروژه‌های بزرگی را در فازهای مختلف میدان‌گازی پارس جنوبی و توسعه میدان‌های نفتی هندijan و فروزان با موفقیت به پایان برساند. ایزوایکو همچنین با بومی‌سازی دانش تعمیرات ریگ‌های حفاری دریایی و اجرای بیش از ۱۴ پروژه در این حوزه، نقشی کلیدی در کاهش وابستگی کشور به خارج ایفا کرده است.

پایش مستمر برای پیشگیری از آفتلوانزای پرندگان در جزیره قشم



رییس اداره دامپزشکی قشم گفت: پایش کارشناسان دامپزشکی برای پیشگیری از بیماری آفتلوانزای فوق حاد پرندگان همزمان با آغاز فصل سرما و ورود پرندگان مهاجر در تمام نقاط بزرگ‌ترین جزیره ایران استمرار دارد.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، محمدصدیق ارم به ایرنا، افزود: با شروع فصل سرما و آغاز مهاجرت پرندگان مهاجر آیزی و کنارآیزی برای زمستان‌گذرانی در زیستگاه‌های متنوع آبی بزرگ‌ترین جزیره ایران طرح پایش آفتلوانزای فوق‌حاد پرندگان در حال اجراست و تا ۳۰ماه جاری ادامه دارد.وی ادامه داد: طرح مراقبت فعال بیماری آفتلوانزای فوق‌حاد پرندگان از ۱۰ دی‌ماه ۱۴۰۴ با هدف پایش مستمر، تشخیص زودهنگام و حفظ وضعیت بهداشتی این شهرستانی مرزی آغاز شده است. رییس اداره دامپزشکی قشم توضیح داد: در راستای پیشگیری و کنترل بیماری آفتلوانزای فوق‌حاد طیور و سایر بیماری‌های خطرناک، ۶۹مورد نمونه‌برداری آزمایشگاهی از گونه‌های مختلف پرندگان از جمله مرغابی، مرغ‌شاخ‌دار، طساوس، بلدرچین، کبوتر، قمری، شتر مرغ، مرغ‌پریشم و طوطی کوتوله در سطح این جزیره انجام و نتایج آن‌ها مورد ارزیابی قرار گرفته است. ارم با اشاره به اینکه مرغ، خروس، بوقلمون، مرغ‌شاخ‌دار، پرندگان زینتی، پرندگان وحشی و شتر مرغ از پرندگان حساس به بیماری هستند، نحوه انتقال این بیماری را اینگونه تشریح کرد: تماس با پرندگان وحشی و پرندگان آبری آلوده، تماس با طیور آلوده، از طریق کفش، لباس، خودرو، آب، دان، مدفوع و بستر آلوده، سگ و گربه به عنوان ناقلین مکانیکی و تهیه دان از منابع غیر مطمئن به‌ویژه کانون‌های آلوده از جمله شیوه‌های انتقال این بیماری است.