

آورند، که زمانی به آن رسیده بودند و موافقت کرده اند که فروخته شوند. دیگران در حال کم کردن هزینه های خود و کوشش در این راه هستند. به هر حال، روی دیگر سکه این است که مقاومت صنعت در مقابل ضربه های بزرگ، در حال حاضر بسیار بیشتر از مقاومتی است که مدت های طولانی در مقابل آن ضربه ها داشته است.

مترجم: آرزو علایی

منبع: Reactions, March 1999, PP. 44-46.

از طریق ایجاد یک جانشین متفاوت برای حمل و نقل جاده ای، جلوگیری کرد.

بالاخره روسیه گفتگوهای جدی اش را با اتحادیه اروپا در خصوص باز کردن سیستم ناوربری در رودخانه های گسترده ولی فراموش شده اش به روی کشتیرانی غربی، آغاز کرد. این برنامه تأثیر عمیقی بر اقتصاد روسیه خواهد گذاشت بدین صورت که توسعه صنعت را در مناطق دور دست ولی با منابع غنی تشویق کرده و در عین حال از آلودگی جلوگیری خواهد کرد.

این امر هم چنین باعث کاهش هزینه های ناشی از انتقال بار از یک وسیله به وسیله دیگر، در سن پترزبورگ و نوورو سیک خواهد شد.

این پروژه به یک برنامه توسعه زیربنایی در زمینه کشتیرانی نیاز دارد، که هزینه آن به طور خوشبختانه توسط روسیه معادل ۱/۵۲ میلیارد دلار برآورد شده است. سهم عظیمی از این مبلغ را سرمایه گذاران غربی و هم چنین بانک های توسعه بازرگانی و چند ملیتی و مقامات محلی تأمین خواهند کرد.

همکاری فنی اساسی نیز از طرف کمیسیون اقتصادی سازمان ملل در اروپا (ECE) در ژنو ارائه می شود که به طور بسیار فعالی استفاده و توسعه راه های آبی قاره را افزایش خواهد داد. طلایه دار مسلم توافق روسیه - اروپا، خدمات جدید باربری مسکو -

## انقلاب در رودخانه های روسیه

گروهی از شرکت های کشتیرانی فرانسوی و روسی در زمینه ناوربری و کشتیرانی، محیط تجاری و دوستانه ای ایجاد کرده اند که مسکو را به پاریس و دیگر بنادر مهم اروپای غربی متصل می کند.

این عمل جسورانه توجه عمیق مسوولین شرکت های بیمه را جلب خواهد کرد. این توجه تا حدودی به خاطر بازرگانی و تجارت ایجاد شده و نیز به این علت است که این سرویس جدید کشتیرانی، با این هدف ایجاد شد تا بتوان از خروج حجم قابل توجهی از گازهای گلخانه ای

پاریس است. ولادیم پروژین، رئیس اجرایی دریانوردی رودخانه مسکو، اعلام کرد خدمات مستقیم میان دو پایتخت از طریق مجموعه ای از کانال ها و رودخانه سن انجام خواهد گرفت.

کشتی های رودخانه / دریا پیمای روسی از طریق کانال، از دریای شمال و دریای بالتیک به فرانسه رفته و از طریق خلیج فنلاند و رودخانه های نوا و مسکوا به روسیه بر می گردند.

ناوبری در آبراه های داخلی، از نظر اقتصادی و زیست محیطی نسبت به سایر روش های حمل و نقل، در زمینه های مختلف صنعتی، مزیت های قابل توجهی دارد.

استفاده از آبراه های داخلی به طور قابل توجهی، معضل گازهای گلخانه ای که توسط حمل و نقل جاده ای تولید شده است را کاهش می دهد، که این معضل به خاطر بالا بردن شدت و تعداد طوفان ها و هزینه های بیمه ای ناشی از طوفان و نیز گرم شدن زمین مورد نفرت و نگرانی قرار گرفته است.

سیستم راه های آبی داخلی ایجاد شده توسط ECE، به ارتباط میان بنادر دریایی مهم، و راه های ساحلی و نیز مناطق پشت ساحلی کمک شایانی کرده است.

محدوده شبکه آبراه های اروپایی شامل رودخانه های قابل دریانوردی، کانال ها و راه های ساحلی می شود که از اقیانوس اطلس شروع و تا کوه های اورال وسعت دارد و ۳۷

کشور را به هم ارتباط داده و تا آن سوی قاره ادامه می یابد.

شبکه ۱۰۶۰۰۰ کیلومتری رودخانه ها، دریاچه ها و کانال های قابل دریانوردی روسیه منبع بسیار وسیعی است که در انتظار تجدید حیات به سر می برد.

این شبکه آبی به یکی از کمترین آلوده کننده ها و اقتصادی ترین ابزار جابه جایی مسافر و کالا در مسافت های طولانی تا متوسط، تبدیل خواهد شد.

هدف از این برنامه از میان برداشتن سیستم بسیار آلاینده و گرانبار حمل و نقل است که تقلا می کند با تقاضای روز افزون برای اقتصاد ملی که به سرعت مدرنیزه شده است، همگام باشد.

گفتگوهای رسمی میان روسیه و اروپا ممکن است در اواخر سال جاری آغاز شود. گفتگوهای مقدماتی میان طرفین در اواخر سال گذشته در لندن در پنجمین نشست بین المللی حمل و نقل دریایی شروع شد، که به دنبال آن گفتگوهایی در سطوح بالاتر در مسکو انجام گرفت. اتحادیه اروپا، با اصرار و پافشاری "اتحادیه حمل و نقل دریایی / رودخانه ای اروپا" مستقر در برلین، و نیز گروه های ذینفع، به طور مصمم خواستار دستیابی کشتی هایش به بنادر رودخانه ای واقع در اعمال سرزمین پهناور روسیه است - ولی تاکنون نتیجه ای حاصل نشده است.

مخالفان روسی برنامه مدرنیزه کردن به این علت با اصلاحات مخالفند که با این عمل ممکن است اقتصاد روسیه تحت تأثیر کشتی داران خارجی قرار گیرد.

آن ها به این مسأله نیز ظنین هستند که اتحادیه اروپا به این علت از آن ها می خواهد که در مدرنیزه کردن سرمایه گذاری کنند تا خود بتوانند فرصت های بسیار سودمند و طلایی را بریابند. در واقع ممکن است کشتی های اروپایی از جابه جایی کالا میان بنادر روسیه خودداری کنند.

اصلی ترین مسیرهایی که مسوولین اروپایی در بررسی آن هستند، عبارتند از مسیر میان سن پترزبورگ و مسکو، کانال دریای سفید، و سیستم ولگا دنیپر (Dnieper) که دریای خزر را به دریای سیاه متصل می کند.

ولی مقاومت روسیه در حال کم شدن و ضعیف شدن است. سرمایه گذاری و عدم نگهداری آبراه ها آن ها را به نابودی کشانده و به تنگناهای اقتصادی مبدل ساخته است. بسیاری از آبراه ها خیلی تنگ و یا کم عمق بوده و برای کشتی ها و بارج های بزرگ نامناسب اند.

انتقال کالا از طریق آب راه های داخلی برای رفع نیازمندی های روسیه بسیار مناسب هستند. به نقل از مطالعه دوره ای جدید - "گزارش وضعیت فعلی حمل و نقل مرکب در اروپا" - که توسط سازمان همکاری اقتصادی

و توسعه در پاریس منتشر شده است، کشتی های مخصوص آبراه های داخلی به آسانی می توانند تعداد زیادی کانتینر که تا چهار طبقه روی هم انباشته شده باشند را حمل کند.

از آنجا که این گونه کشتی ها در معرض امواج سنگین قرار نمی گیرند، کانتینرها نیازی به خوب چیدن به صورت منظم و مطمئن ندارند.

بنابر این این گونه حمل ها به صورت ارزانی انجام می پذیرد. یک کشتی مخصوص آبراه های داخلی می تواند تا ۱۲۰ واحد کالا را حمل کند، که این مقدار ظرفیت دو قطار است. و با ترکیب چند کشتی در یک حمل، ظرفیت را حتی می توان به ۲۰۰ واحد برای یک یدک کش، که همه تحت کنترل یک فرمانده حرکت می کنند، افزایش داد.

این روش حمل کالا به گونه ای خاص رقابتی می باشد، از این جهت که هزینه های اساسی حمل بسیار پایین است.

سیستم آبراه های داخلی روسیه که به طرز فجیعی مورد غفلت قرار گرفته اند، به صورت فزاینده ای توجه کشتی داران غربی را به خود جلب کرده است.

در کوتاه مدت آن ها مشتاقند که از تجارت ایجاد شده توسط صنعت "هیدروکربن کاسپین" بهره برداری کنند. در دراز مدت آن ها می خواهند که در توسعه صنعت بالقوه و

عظیم روسیه در قرن آینده، نقش سودمندی داشته باشند.

بانک نوسازی و توسعه اروپا (EBRD) مستقر در لندن، تاکنون مذاکرات گسترده ای را با شرکت های ناوبری دریایی / رودخانه ای در روسیه داشته است.

این امر هم چنین باعث سرمایه گذاری قابل توجهی در پروژه های مرتبط در کشور همسایه یعنی اکراین شده است، که سیستم ناوبری دریایی / رودخانه ای خود را در سال ۱۹۹۴ به روی کشتی های اروپایی گشوده است.

میزان منفعت سرمایه گذاران را می توان با عمل بانک جهانی تخمین زد که اخیراً نزدیک به یک میلیارد دلار برای توسعه برنامه ای مشابه در چین هزینه کرده است.

بانک جهانی مخصوصاً علاقه مند است که برنامه های کاهش آلودگی های جوی را توسعه بخشد.

مطالعه موسسه تحقیقات تکنولوژی دریایی نروژ، به این نتیجه رسیده است که حمل و نقل دریایی، در سطح جهانی، ۷ درصد از کل اکسید نیتروژن و تقریباً ۴ درصد انیدرید سولفور تولید می کند.

پیشرفت های اخیر در زمینه بهره وری موتور و طراحی پیشرفته بدنه و پروانه کشتی نیز باعث صرفه جویی عظیمی در زمینه سوخت و نیز گازهای خارج شده از آگروز شده است.

مترجم: حجت ا... مشتهی

منبع: Insurance Day, Thursday July 29 1999.

issue No. 657 P. 8.

## آینده درخشان تعاونی های<sup>۱</sup> فرانسوی

شرکت های تعاونی بیمه فرانسوی از هر دو اتوموبیل شخصی در فرانسه، یک دستگاه و از بین دو یا سه خانه یک باب را بیمه کرده اند و نی عملاً در خارج از فرانسه ناشناخته هستند.

آن ها به فدراسیون کمپانی های بیمه فرانسه که برای بیمه گران فرانسه به عنوان هدایت گر حرفه ای به شمار می آیند تعلق ندارند. بلکه هویت دیگری برای خودشان دارند که گروه شرکت های تعاونی بیمه (Groupement des Entreprises Mutuelles d' Assurances) نام گرفته است و اختصاراً GEMA خواننده می شود.

هر ۲۴ عضو GEMS دارای وجه تمایزی می باشند که نشان می دهد آن ها خدمات نمایندگی ها را رد کنند.

<sup>۱</sup> . شرکت های تعاونی *mutuals* عنوان نوعی شرکت بیمه است که در آن بیمه گذاران سهام دار شرکت بیمه نیز هستند.