



عضو هیات مدیره و معاون مدیرعامل بانک مسکن در امور مالی، بازاریابی، تسنجیم و ارائه برنامه‌های آموزشی هدفمند را از رویکردهای اصلی بانک در سال جاری عنوان کرد.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، عسکرپور در نشست با مسئولان بانک مسکن استان اردبیل، جذب منابع را از اولویت‌های اصلی بانک مسکن دانست و عنوان کرد: اگرچه تحقق این هدف در شرایط اقتصادی کنونی دشوار است، اما با تمرکز بر صاحبان واحدهای تولیدی به‌ویژه فعالان صنعت ساختمان و ارائه محصولات متنوع به این مشتریان، می‌توان در مسیر جذب منابع و توسعه مشتریان گام مؤثری برداشت. عضو هیات مدیره بانک مسکن با اشاره به نقش مؤثر این بانک در حمایت از صنعت ساختمان افزود: این بانک می‌تواند در کنار فعالیت‌های تخصصی خود در حوزه ساخت و ساز، با ورود به حوزه ابزارهای جدید تأمین مالی در بازارهای مالی و پولی، در ارائه خدمات به واحدهای صنعتی و تجاری نیز موفق عمل کند.

عسکرپور با بیان اینکه مجموعه بانک مسکن و شرکت‌های تابعه آن از ظرفیت‌های متعددی در زمینه خدمات ارزی، صرافی، کارگزاری و بازار سرمایه برخوردارند، گفت: شرکت‌های بزرگ می‌توانند از خدمات جامع و متنوع سوپرمارکت مالی بانک مسکن بهره‌مند شوند. وی در ادامه به عملکرد استان اردبیل در حوزه تسهیلات نهضت ملی مسکن اشاره کرد و گفت: پرداخت تسهیلات حمایتی در این استان به‌خوبی انجام شده است و باید تمرکز بیشتری بر فروش اقساطی واحدهای آماده صورت گیرد.

تداوم روند سودآوری بانک پاسارگاد در سال ۱۴۰۲

بانک پاسارگاد در عملکرد سال ۱۴۰۳، از ثبت سود خالص ۵۶۹ هزار میلیارد ریالی خبر داد و بدین ترتیب، توانمندی و پایداری خود را در شرایط پیچیده اقتصادی به اثبات رساند.

به گزارش اقتصادسراسرآمد از روابط عمومی بانک پاسارگاد، این بانک با ثبت سود خالص ۵۶۹ هزار میلیارد ریالی در سال مالی ۱۴۰۳، عملکرد موفق خود در حوزه‌های مختلف مالی را به نمایش گذاشت. درآمدهای بانک پاسارگاد در سال گذشته از سه منبع اصلی حاصل شده است: ۱،۳۹۹ هزار میلیارد ریال از محل اعطای تسهیلات، ۲۷ هزار میلیارد ریال از محل سرمایه‌گذاری‌ها و ۸۲ هزار میلیارد ریال از محل کارمزد خدمات. کسب سودآوری قابل توجه توسط بانک پاسارگاد، نتیجه مدیریت کارآمد منابع، رویکرد نوآورانه در ارائه خدمات بانکی، سرمایه‌گذاری در توسعه زیرساخت‌های دیجیتال و تمرکز مستمر بر ارتقای سطح رضایت مشتریان بوده است. عملکرد درخشان بانک پاسارگاد در سال ۱۴۰۳، نه تنها ثبات مالی بانک را تأیید می‌کند، بلکه نقش مهم آن را در اقتصاد کشور و ایجاد ارزش برای سهامداران و سایر ذی‌نفعان برجسته می‌سازد. این سودآوری، زمینه را برای تداوم حمایت بانک از بخش‌های مختلف اقتصادی فراهم می‌سازد.

آگهی مفقودی

سند وبرگ سبز، کارت سوخت و کلیه مدارک‌سواری پیکان تیپ ۱۶۰۰ کارببری وانت مدل ۱۳۸۱ به شماره پلاک ۴۱۴ب ۸۱ایران ۹۸ رنگ سفید به شماره موتور ۲۲۳-۱۵۳۸۱۰۰ و شماره شاسی ۰۰۸۱۹۶۰۰۴۲ بنام مسلم حسن بیگی فرزند علی به شماره شناسنامه ۳۲کدملی ۰۹۸۴۳۲۱۰۵۰ مفقود گردیده است واز درجه اعتبار ساقط می باشد(پایلام)

ابلاغیه مدیریت محترم شرکت عمران سنگاب غرب مدیریت محترم شرکت آب سازه چشمه سار

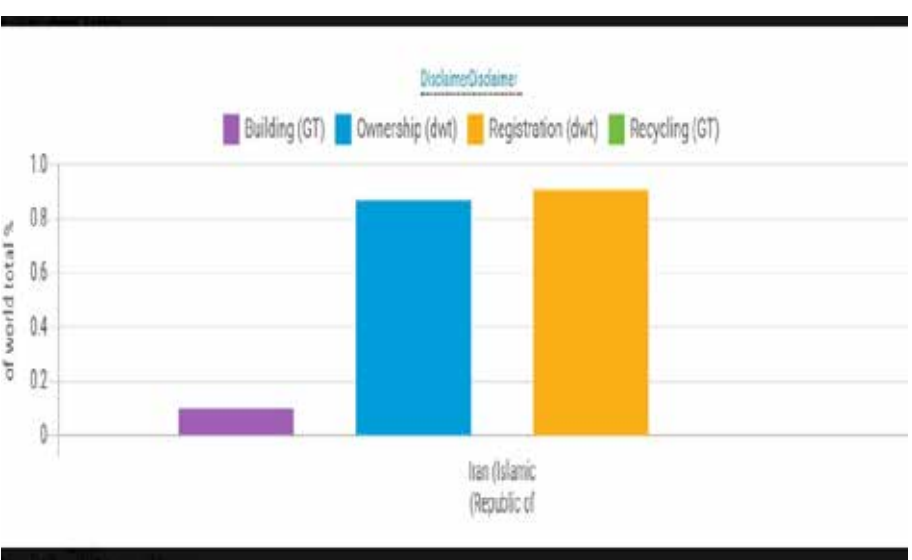
به استحضار می رساند مشاغل درخواستی آقای عبدالکریم آقایی در کمیته بدوی مورخ ۱۴۰۳/۱۰/۱۴ مشاغل سخت و زیان آور مطرح و مورد تایید قرار گرفته است. متقاضی است به استناد مواد ۳ و ۱۶ابین نامه اجرایی مشاغل سخت و زیان آور طی مدت ۲ سال نسبت به ایمن سازی و بهسازی محیط کار اقدام فرمائید. رای کمیته بدوی حکاکن ظرف ۱۵ روز اداری پس از ابلاغ در قالب فرم شماره (۴) قابل تجدید نظر خواهی در کمیته تجدید نظر این استان می باشد و در غیر این صورت رای صادره برای اشخاص داخل کشور سه ماه و برای اشخاص خارج کشور، شش ماه از تاریخ ابلاغ رای، مطابق قانون آیین دادرسی دادگاههای عمومی و انقلاب در امور مدنی، در دیوان عدالت اداری قابل اعتراض است. م‌الف ۱۱۲۲

هوشیا جوهری - رئیس کمیته بدوی بررسی مشاغل سخت و زیان آور استان کرمانشاه



گروه اقتصاد دریا – عادل لک علی آبادی – گزارش‌های رسمی منتشرشده توسط کارشناسان، نشان می‌دهد که ایران باوجود ظرفیت‌ها و پتانسیل‌های بی‌نظیر در حوزه اقتصاد دریامحور و دسترسی به آب‌های بین‌المللی هنوز تا نقطه مطلوب برای بهره بردن از مواهب اقتصاد دریا فاصله معناداری دارد.

به گزارش روزنامه اقتصاد سراسرآمد، عادل لک‌علی‌آبادی، از کارشناسان اداره‌کل تأمین و نگهداری تجهیزات، سازمان بنادر و دریانوردی با نگاهی به اطلاعات موجود در مرکز داده آنکتاد، به بررسی جایگاه امروز ایران در حوزه‌های مختلف صنایع دریانوردی جهان پرداخته است. بررسی اطلاعات رسمی موجود در این مرکز داده بین‌المللی نشان می‌دهد که ایران در حال حاضر در هیچ‌یک از بخش‌های چهارگانه، جایگاه جهانی برجسته‌ای ندارد. این مطلب را در ادامه می‌خوانید:
براساس مرکز داده آنکتاد، سهم کشور ایران در چهاربخش مختلف صنعت دریانوردی از کل جهان به شرح ذیل است. از این رو با توجه به گزارش بررسی حمل‌ونقل دریایی ۲۰۲۴، نسبت به مقایسه این موارد اقدام می‌شود.



سهم صنایع دریایی ایران از ساخت کشتی جهان

سهم ایران از ساخت کشتی در جهان، بسیار کم است. این در حالی است که چین، کره و ژاپن حدود ۹۵درصد از ساخت و تولید بازار جهانی را در سال ۲۰۲۳ در اختیار داشته و از مزایای درآمد ارزی عظیم، اشتغالزایی، رونق صنایع بالادستی، انتقال فناوری، پشتیبانی از ناوگان ملی و غیره بهره برده‌اند.

جایگاه ایران از مالکیت تناژ کشتی‌های جهان

براساس این اطلاعات از نظر مالکیت تناژ وزن مرده (dwt) سهم ایران از کشتی‌های جهان نزدیک ۸۵/درصد است. در حالی که ۱۰ کشور برتر از نظر مالکیت ناوگان جهانی به ترتیب عبارتند از:

یونان با ۱۶،۹درصد سهم از کل جهان

چین با ۱۳،۳درصد سهم از کل جهان

ژاپن با ۱۰،۴درصد سهم از کل جهان

سنگاپور با ۶،۳درصد سهم از کل جهان

هنگ کنگ با ۵،۸درصد سهم از کل جهان

کره جنوبی با ۴،۲درصد سهم از کل جهان

آلمان با ۳،۲درصد سهم از کل جهان

تایوان با ۲،۶درصد سهم از کل جهان

جزیره من با ۲،۴درصد سهم از کل جهان

نروژ با ۲،۳درصد سهم از کل جهان

Table II. 6
World fleet ownership by capacity in dead weight tons and flag of registration, as of 1 January 2024

| Country or territory of ownership | Number of vessels | | | Dead weight tons | | | | |
|--|-------------------|--------------|--------|------------------|---------------|---------------|---|--|
| | National flag | Foreign flag | Total | National flag | Foreign flag | Total | Foreign flag as a percentage of world dead weight | Total as a percentage of world dead weight |
| 1 Greece | 580 | 4 406 | 4 992 | 49 985 667 | 344 971 148 | 394 977 181 | 87.3 | 16.9 |
| 2 China | 6 600 | 2 772 | 9 418 | 130 737 555 | 178 336 427 | 309 870 897 | 57.6 | 13.3 |
| 3 Japan | 959 | 3 142 | 4 104 | 38 689 931 | 203 666 970 | 242 366 672 | 84.0 | 10.4 |
| 4 Singapore | 1 350 | 1 445 | 2 824 | 67 827 285 | 78 156 951 | 146 047 319 | 53.5 | 6.3 |
| 5 Hong Kong, China | 869 | 1 104 | 2 000 | 76 961 461 | 57 939 090 | 135 586 887 | 42.7 | 5.8 |
| 6 Republic of Korea | 826 | 852 | 1 688 | 18 896 324 | 77 045 438 | 97 020 891 | 79.4 | 4.2 |
| 7 Germany | 172 | 1 918 | 2 091 | 7 492 926 | 66 931 088 | 74 427 230 | 89.9 | 3.2 |
| 8 Taiwan Province of China | 144 | 890 | 1 043 | 5 826 691 | 54 846 644 | 60 735 889 | 90.3 | 2.6 |
| United Kingdom including Isle of Man | 334 | 928 | 1 267 | 9 070 489 | 47 538 877 | 56 980 416 | 83.4 | 2.4 |
| 10 Norway | 936 | 898 | 1 836 | 17 331 399 | 36 441 844 | 53 903 936 | 67.6 | 2.3 |
| 11 Bermuda | 0 | 420 | 420 | - | 52 293 715 | 52 293 715 | 100.0 | 2.2 |
| 12 United Arab Emirates | 130 | 1 291 | 1 427 | 596 404 | 50 624 996 | 51 247 355 | 98.8 | 2.2 |
| 13 United States including Puerto Rico | 770 | 1 010 | 1 788 | 10 477 424 | 39 245 905 | 50 416 065 | 77.8 | 2.2 |
| 14 Türkiye | 401 | 1 619 | 2 030 | 6 623 393 | 40 174 680 | 46 849 025 | 85.8 | 2.0 |
| 15 Switzerland | 14 | 647 | 661 | 835 748 | 40 293 135 | 41 128 883 | 98.0 | 1.8 |
| 16 India | 926 | 345 | 1 275 | 17 670 993 | 23 006 477 | 40 697 051 | 56.5 | 1.7 |
| 17 Denmark | 399 | 373 | 772 | 20 313 094 | 18 447 451 | 38 760 545 | 47.6 | 1.7 |
| 18 Indonesia | 2 398 | 132 | 2 540 | 28 277 194 | 3 430 913 | 31 980 209 | 10.7 | 1.4 |
| 19 Monaco | 0 | 337 | 337 | - | 31 699 502 | 31 699 502 | 100.0 | 1.4 |
| 20 Cyprus | 113 | 311 | 424 | 3 939 325 | 25 272 183 | 29 211 508 | 86.5 | 1.3 |
| 21 Belgium | 81 | 211 | 292 | 7 038 164 | 17 182 252 | 24 220 416 | 70.9 | 1.0 |
| 22 Russian Federation | 1 551 | 269 | 1 828 | 10 708 028 | 10 997 997 | 21 726 655 | 50.6 | 0.9 |
| 23 Islamic Republic of Iran | 240 | 13 | 254 | 18 340 397 | 679 712 | 19 021 661 | 3.6 | 0.8 |
| 24 France | 144 | 309 | 453 | 4 145 965 | 14 162 666 | 18 308 631 | 77.4 | 0.8 |
| 25 Kingdom of the Netherlands | 650 | 536 | 1 186 | 5 437 806 | 12 600 744 | 18 038 550 | 69.9 | 0.8 |
| 26 Viet Nam | 938 | 212 | 1 158 | 12 097 561 | 5 446 178 | 17 561 034 | 31.0 | 0.8 |
| 27 Saudi Arabia | 176 | 122 | 300 | 14 023 679 | 2 555 698 | 16 583 171 | 15.4 | 0.7 |
| 28 Brazil | 297 | 86 | 384 | 4 687 509 | 9 423 957 | 14 116 966 | 66.8 | 0.6 |
| 29 Italy | 420 | 163 | 583 | 6 789 366 | 6 762 515 | 13 551 881 | 49.9 | 0.6 |
| 30 Malaysia | 442 | 164 | 618 | 6 435 077 | 3 539 337 | 10 016 263 | 35.3 | 0.4 |
| 31 Canada | 216 | 158 | 375 | 2 645 448 | 7 351 057 | 9 996 989 | 73.5 | 0.4 |
| 32 Nigeria | 218 | 72 | 298 | 5 341 412 | 3 371 996 | 9 344 789 | 36.1 | 0.4 |
| 33 Oman | 3 | 69 | 72 | 518 | 7 727 130 | 7 727 648 | 100.0 | 0.3 |
| 34 Qatar | 47 | 88 | 135 | 608 178 | 7 006 679 | 7 614 857 | 92.0 | 0.3 |
| 35 Bangladesh | 276 | 6 | 282 | 5 107 202 | 190 469 | 5 297 671 | 3.6 | 0.2 |
| Top 35 | 23 620 | 27 318 | 51 155 | 615 959 613 | 1 579 361 821 | 2 199 328 358 | 71.8 | 94.2 |
| World | 26 692 | 30 135 | 58 173 | 650 553 871 | 1 650 129 315 | 2 334 036 650 | 70.7 | 100.0 |

Source: UNCTAD calculations, based on data provided by Clarkson Research Services.
Note: Propelled seagoing vessels of 1,000 gross tons and above, as of 1 January 2024. The totals include vessels for which the flag is unknown. Thus, the sum of national and foreign flags equals the total. Foreign flag as a percentage of total is calculated as share of vessels with known flag.

سهم ایران در ثبت کشتی‌ها

سهم ایران در ثبت کشتی‌ها نیز در حدود ۰/۹درصد است. در این رابطه طی سال ۳۵،۲۰۲۳کشور دارای بزرگ‌ترین دفاتر ثبت کشتی، حدود ۹۴درصد از ظرفیت ناوگان جهانی را پوشش می‌دادند. از میان این کشورها، ۱۸کشور از اقتصادهای در حال توسعه بودند که در مجموع ۷۶درصد از ظرفیت ناوگان جهانی را به خود اختصاص داده‌اند. همچنین ۱۰ پرچم برتر جهان،

روزنامه «سراسرآمد» بررسی کرد؛

سهم ایران از کیک صنایع دریانوردی جهان

نگاهی به جایگاه ایران در چهار بخش صنعت دریانوردی براساس گزارش آنکتاد

۷۸درصد از کل ظرفیت ناوگان جهانی را شامل می‌شوند. این کشورها عبارت‌اند از: لیبی، پاناما، جزایر مارشال، هنگ کنگ، سنگاپور، چین، مالت، باهاما، یونان و ژاپن.

Table II. 5
Leading flags of registration by dead weight tons, as of 1 January 2024

| Rank | Flag of registration | Number of vessels | Share of world total vessels (percentage) | Dead weight tons | Share of world total dead weight tons (percentage) | Average vessel size (dead weight tons) | Growth in dead weight tons 2023 to 2024 (percentage) |
|-------------|--|-------------------|---|------------------|--|--|--|
| 1 | Liberia | 5 215 | 4.8 | 408 369 | 17.3 | 78 307 | 7.9 |
| 2 | Panama | 8 338 | 7.7 | 379 833 | 16.1 | 45 554 | 3.8 |
| 3 | Marshall Islands | 4 273 | 3.9 | 308 501 | 13.1 | 72 198 | 2.9 |
| 4 | Hong Kong, China | 2 487 | 2.3 | 200 378 | 8.5 | 80 570 | 0.0 |
| 5 | Singapore | 3 245 | 3.0 | 141 013 | 6.0 | 43 455 | 4.3 |
| 6 | China | 9 530 | 8.8 | 133 647 | 5.7 | 14 024 | 4.8 |
| 7 | Malta | 1 867 | 1.7 | 102 467 | 4.4 | 54 883 | -6.0 |
| 8 | Bahamas | 1 266 | 1.2 | 72 438 | 3.1 | 57 218 | 0.5 |
| 9 | Greece | 1 211 | 1.1 | 56 279 | 2.4 | 46 473 | -4.5 |
| 10 | Japan | 5 265 | 4.8 | 43 007 | 1.8 | 8 168 | 3.1 |
| 11 | Indonesia | 12 226 | 11.2 | 32 741 | 1.4 | 2 678 | 8.2 |
| 12 | Cyprus | 993 | 0.9 | 30 646 | 1.3 | 30 862 | -3.0 |
| 13 | International Shipping Register of Madeira | 814 | 0.7 | 29 290 | 1.2 | 35 982 | 9.2 |
| 14 | Danish International Register of Shipping | 580 | 0.5 | 24 887 | 1.1 | 42 909 | -1.4 |
| 15 | Republic of Korea | 2 162 | 2.0 | 21 221 | 0.9 | 9 816 | 12.0 |
| 16 | Islamic Republic of Iran | 984 | 0.9 | 20 779 | 0.9 | 21 117 | 0.3 |
| 17 | Norwegian International Ship Register | 690 | 0.6 | 20 139 | 0.9 | 29 187 | -5.3 |
| 18 | Isle of Man | 262 | 0.2 | 19 355 | 0.8 | 73 873 | -3.6 |
| 19 | India | 1 900 | 1.7 | 18 421 | 0.8 | 9 695 | 1.6 |
| 20 | Saudi Arabia | 443 | 0.4 | 14 287 | 0.6 | 32 250 | 6.6 |
| 21 | Viet Nam | 1 953 | 1.8 | 13 236 | 0.6 | 6 777 | 6.6 |
| 22 | United States of America | 3 501 | 3.2 | 13 215 | 0.6 | 3 775 | 4.7 |
| 23 | Russian Federation | 2 902 | 2.7 | 11 867 | 0.5 | 4 089 | 5.7 |
| 24 | United Kingdom | 843 | 0.8 | 11 135 | 0.5 | 13 209 | 4.2 |
| 25 | Malaysia | 1 778 | 1.6 | 9 440 | 0.4 | 5 309 | -0.2 |
| 26 | Germany | 593 | 0.5 | 8 056 | 0.3 | 13 585 | 10.8 |
| 27 | Cameroon | 295 | 0.3 | 8 050 | 0.3 | 27 290 | 11.0 |
| 28 | Belgium | 191 | 0.2 | 7 974 | 0.3 | 41 751 | -12.9 |
| 29 | Palau | 536 | 0.5 | 7 892 | 0.3 | 14 723 | 49.2 |
| 30 | Italy | 1 240 | 1.1 | 7 670 | 0.3 | 6 185 | -15.8 |
| 31 | France | 492 | 0.5 | 7 512 | 0.3 | 15 269 | 28.2 |
| 32 | Türkiye | 1 203 | 1.1 | 7 230 | 0.3 | 6 010 | 8.4 |
| 33 | Nigeria | 945 | 0.9 | 6 866 | 0.3 | 7 266 | 16.2 |
| 34 | Kingdom of the Netherlands | 1 191 | 1.1 | 6 714 | 0.3 | 5 637 | 1.7 |
| 35 | Bermuda | 110 | 0.1 | 6 541 | 0.3 | 59 461 | -7.1 |
| Top 35 | | 81 524 | 74.9 | 2 211 094 | 93.9 | 27 122 | 3.2 |
| World total | | 108 789 | 100 | 2 353 899 | 100.0 | 21 537 | 3.4 |

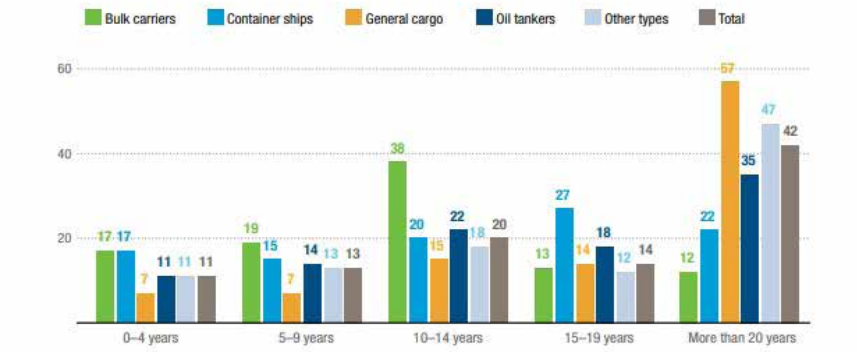
Source: UNCTAD calculations, based on data provided by Clarkson Research Services.
Note: Propelled seagoing merchant vessels of 100 gross tons and above, as of 1 January 2024. Dead weight tons for some individual vessels have been estimated.

جایگاه ایران در بخش بازافت کشتی‌ها

در بخش بازایافت کشتی‌ها، سهم ایران صفر است. در حالی‌که بات وجه به عمر کشتی‌ها، میانگین سنی ناوگان جهانی (حدود ۴۲درصد از کل کشتی‌ها بیش از ۲۰سال عمر دارند)، مضافاً تناژ کشتی‌های فروخته‌شده برای اسقاط در بازه ۲۰۱۵ تا ۲۰۲۳، می‌توان با ایجاد مراکز اسقاط یا بازایافت کشتی با سرمایه‌گذاری متوسط از مزیت پتانسیل‌های اقتصادی و زیست‌محیطی آن بهره‌برد. در این ارتباط حدود ۸۰درصد وزن یک کشتی از فولاد تشکیل شده است، به همین دلیل، صنایع فولاد به‌عنوان اصلی‌ترین مشتریان صنعت بازایافت کشتی شناخته می‌شوند. براساس گزارش الزامات تأسیس صنعت بازایافت کشتی در ایران، مزایای تأسیس این صنعت در کشور به‌عنوان یک کسب‌وکار متوسط علاوه‌بر ایجاد درآمد و حدود ۱۰۰۰فرصت شغلی مستقیم و ۱۰۰۰۰فرصت شغلی غیرمستقیم در کنار مواردی نظیر صرفه‌جویی در مصرف سنگ آهن، گاز طبیعی، زغال‌کک، سنگ آهنک، آب و کاهش انتشار گازهای گلخانه‌ای، توسعه صنایع بازایافت و ورود به عرصه اقتصاد چرخشی را در پی خواهد داشت.

شایان ذکر است، در سال ۲۰۲۳، تنها ۴۳۱کشتی اسقاط شدند که ۱عدد کمتر از سال ۲۰۲۲ بوده است. بااین حال برخی کشورها مانند هند، برزیل و مصر در حال ورود یا بررسی ورود به صنعت اسقاط کشتی هستند.

Figure II. 5
Average age of world fleet, percentage number of vessels, 2024



Source: UNCTAD calculations, based on data provided by Clarkson Research Services.
Note: Propelled seagoing vessels of 100 gross tons and above, as of 1 January 2024.

