



بر اساس آمار رسمی سازمان بنادر و دریانوردی، تخلیه و بارگیری انواع کالا طی تیرماه امسال در بنادر کشور نسبت به تیر سال گذشته ۱۴.۲ درصد کاهش یافته است.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، مطابق آمار رسمی سازمان بنادر و دریانوردی طی ۳۱ روز تیرماه امسال در بخش کالاهای فلزی رشد منفی ۱۵.۴ درصدی و در کالاهای ساختمانی و مواد معدنی رشد ۱۹.۲ درصدی ثبت شده است.

در حوزه ماشین آلات، وسایل نقلیه، قطعات یدکی، ابزارآلات و کود و مواد شیمیایی به ترتیب عملکرد بنادر در تخلیه و بارگیری ۶.۲ و ۳۰.۵ درصد کاهش یافته است. رشد منفی عملکرد تخلیه و بارگیری در منسوجات چرم، خرده‌بار و کالای کانتینری به ترتیب ۱۴.۶ درصد، ۳ و ۱۵.۲ درصد بوده است.

اما بیشترین کاهش با ۴۵.۵ درصد مربوط به تخلیه و بارگیری فرآورده‌های نفتی است. در مقابل تخلیه و بارگیری کالای اساسی در بنادر شمالی و جنوبی کشور در مقایسه با ماه مشابه سال گذشته ۱۵.۳ درصد افزایش یافته است.

بر اساس این گزارش، در مجموع طی تیرماه امسال ۱۰ میلیون و ۹۴۴ هزار و ۳۲۱ تن انواع کالا در بنادر کشور تخلیه و بارگیری شده است. در تیرماه سال گذشته این رقم ۱۲ میلیون و ۷۵۰ هزار و ۶۶۴ تن بود.

افزایش نقاط حادثه‌خیز ساحلی مازندران به دلیل پس‌روی آب خزر



رئیس هیات نجات غریق و غواصی مازندران از افزایش نگران‌کننده نقاط حادثه‌خیز در طول ۴۷۳ کیلومتر نوار ساحلی این استان خبر داد و گفت: پس‌روی آب دریا باعث شده تعداد این نقاط از ۴۲۰ به ۶۵۰ مورد برسد.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، نقی کریمیان در نشست خبری اظهار داشت: هزار و ۴۰۰ ناجی غریق در سواحل استان مازندران برای خدمت رسانی به مردم مستقر بوده و در کنار آنان، ۱۰۰ نیروی امدادی در حال گشت زنی و امدادسانی هستند.

رئیس هیات نجات غریق و غواصی مازندران افزود: استان مازندران دارای ۴۷۳ کیلومتر ساحل و ۴۲۰ نقطه حادثه‌خیز است نه به دلیل پس‌روی آب این رقم به ۶۵۰ نقطه افزایش یافته است.

کریمیان رئیس هیات نجات غریق و غواصی مازندران گفت: از دهم خردادماه امسال و شروع فعالیت در سواحل، تاکنون ۴۲۳ نفر نجات یافتند که از این تعداد، ۱۳۵ نفر به بیمارستان اعزام شدند.

رئیس هیات نجات غریق و غواصی مازندران بیان داشت: ۲۲ نفر در سواحل استان غرق شدند که ۱۱ نفر از این افراد از شب و خارج از زمان فعالیت منجیان غریق بوده است.

رئیس هیات نجات غریق و غواصی مازندران یکی از دلایل افزایش تعداد غرق شدگان را افزایش ۳برابری جمعیت مسافران در طول جنگ تحمیلی ۱۲ روزه اسرائیل علیه ایران اعلام کرد و افزود: بعضی از کم کاری‌ها و عدم به کارگیری منجی غریق در مناطقی که مربوط به متلا، مراکز آموزشی و رفاهی بوده، از دیگر مشکلات ما بوده که سبب افزایش غریق شده است.

کریمیان رئیس هیات نجات غریق و غواصی مازندران گفت: حقوق منجیان غریق تقریباً به‌روز نشده در ۲ سال اخیر حمایت‌های خوبی از سوی وزارت کشور در این زمینه صورت گرفته اما گاهی تاخیرهایی که در پرداخت داریم به‌خاطر ارسال دی‌هنگام پرونده منجیان غریق به هیات استان بوده است.



سازندگان مهمات و کارخانه‌های کشتی‌سازی در ایالات متحده برای جنگ با چین آمادگی کافی را ندارند.

برخی گزارش‌ها نیز حاکی از این است که نیروی دریایی چین ۳۷۰ کشتی جنگی دارد که بیش از تعداد ناوهای نیروی دریایی ایالات متحده است. انتظار می‌رود ایسن تعداد تا سال ۲۰۳۰ میلادی به ۴۳۵ کشتی افزایش یابد. کارخانه‌های کشتی‌سازی چینی در حال ساخت کشتی‌های جنگی پیشرفته‌تر، از جمله کشتی‌های بزرگ و مجهز کلاس Renhai هستند. چین همچنین بزرگ‌ترین ناوگان ماهیگیری و گارد ساحلی جهان را ساخته است، البته ناوگان دریایی تجاری بزرگ قدرت دریایی چین را افزایش می‌دهد. در مقابل پیش‌بینی می‌شود که اندازه نیروی دریایی ایالات متحده با ۲۹۲ کشتی ثابت بماند یا در سال‌های آینده کوچک‌تر شود. در نتیجه تعداد کشتی‌هایی که از رده خارج می‌شوند بیش از تعداد کشتی‌های تولیدشده است. ناوگان لجستیکی و حمل‌ونقل دریایی که به ارتش ایالات متحده کمک می‌کند نیز در حال فرسوده‌شدن است.

سهم این کشور در دریافت سفارش کشتی‌های تانکر از ۳۲.۴ درصد در سال ۲۰۲۲ به ۶۲.۶ درصد در سال ۲۰۲۳ و ۷۱.۲ درصد در سال ۲۰۲۴ افزایش یافته است. سهم چین از دفتر سفارش کشتی‌های کانتینری نیز مسیر رشد مشابهی را طی کرده است. این کشور از سال ۲۰۱۲ رتبه اول سفارش‌های جدید را در جهان در اختیار دارد. هزینه‌های نیروی کار در چین نصف کره و ژاپن است و این کشور ارزان‌ترین تولیدکننده فولاد در جهان به‌شمار می‌رود. ناگفته نماند، پس از پیشنهاد نماینده تجاری آمریکا مبنی بر اعمال عوارض بر کشتی‌های چینی که وارد آمریکا می‌شوند، سهم بازار چین از دریافت سفارش‌های جدید کشتی به ۵۲ درصد رسید.

در سال‌های اخیر، کشتی‌سازان چینی به سمت جذب سفارش انواع کشتی‌های پیشرفته‌تر مانند تانکرهای LNG و بزرگ‌ترین کشتی‌های کانتینری روی آورده‌اند که پیش‌تر در انحصار کشتی‌سازان کره جنوبی بود. در سال گذشته، کارخانه کشتی‌سازی جیانگ‌نان و شرکت صنایع کشتی‌سازی چین به‌طور مشترک کشتی حمل LNG غشایی Mark III Flex با ظرفیت ۱۷۵ هزار مترمکعب را به شرکت ADNOC تحویل دادند. یاردهای کشتی‌سازی چین به دنبال حفظ رهبری خود در بازار رو به رشد سوخت‌های جدید و فناوری پاک هستند و طراحان موتور و تجهیزات در حال ایجاد ظرفیت محلی‌اند. شرکت Silverstream Technologies یکی از اعضای بنیان‌گذار اتحاد جهانی نسآوری حمل‌ونقل پایدار بوده که با حمایت وزارت حمل‌ونقل چین شکل گرفته و با هدف تسریع پروژه‌های صنعتی سبز در این کشور طراحی شده است.

تجاری CSSC را محدود کند. همچنین ادغام احتمالی کشتی‌سازی‌های نظامی و غیرنظامی می‌تواند باعث اعمال محدودیت‌ها یا تعرفه‌های بیشتر بر صنعت کشتی‌سازی چین شود؛ از جمله افزایش هزینه‌های بندری برای کشتی‌های چینی یا تعرفه‌های بالاتر.

دست‌بالای چین در صنعت کشتی‌سازی

جایگاه نخست کشتی‌سازی چین در جهان نمادی از تحول تاریخی آن از یک کشور قاره‌ای متمرکز به درون به یک قدرت دریایی است که عنوان بزرگ‌ترین کشتی‌ساز جهان را دارد، اما این تنها مزیت آن نیست، بلکه صنعت کشتی‌سازی چین نشان‌دهنده یک دارایی استراتژیک محوری برای پکن است که در راستای تلاش «شی‌جین‌پینگ»، رهبر چین، برای تغییر شکل نظم جهانی است. باید توجه داشت که شرکت‌های بزرگ کشتی‌سازی چینی که کشتی‌های تجاری جهان را تولید می‌کنند، همان‌هایی هستند که معمولاً برای نیروی دریایی چین کشتی‌های جنگی می‌سازند. کارخانه‌های کشتی‌سازی چین در حال رونق هستند و قراردادهای چندمیلیارد دلاری برای ساخت کشتی‌های جنگی، کشتی‌های کانتینری، نفتکش‌ها و حامل‌های بار برای خطوط کشتیرانی در چین، غرب و حتی تایوان دریافت کردند.

در سال‌های اخیر کارخانه‌های کشتی‌سازی گسترش یافتند، تعداد بسیاری از کارگران را آموزش دادند و زنجیره‌های عرضه گسترده‌ای را برای سال‌های آینده ایجاد کردند. برنامه‌ریزان نظامی چینی از همه این موارد برای ساختن بزرگ‌ترین نیروی دریایی جهان از نظر تعداد کشتی استفاده می‌کنند. در مقابل از رونق صنعت کشتی‌سازی آمریکا کاسته شده است. در صورت درگیری طولانی‌مدت، نیروی دریایی چین به لطف کارخانه‌های کشتی‌سازی چینی دست بالا را خواهد داشت. چون اندازه کارخانه‌های کشتی‌سازی چینی جهت افزایش تولید در زمان جنگ مناسب است، می‌توانند سرعت تولید را تسریع، کشتی‌ها را جایگزین و کشتی‌های آسیب‌دیده را به سرعت تعمیر کنند. این قابلیت را کارخانه‌های کشتی‌سازی آمریکایی در طول جنگ جهانی دوم ارائه کردند.

چشم‌انداز ناوگان نظامی دریایی در چین

استراتژیست‌های آمریکایی باور دارند، با توجه به درگیری اوکراین- برتری چین در صنعت کشتی‌سازی نگران‌کننده است، زیرا احتمال طولانی‌شدن جنگ وجود دارد. بنابراین صنایع مرتبط برای تدوام جنگ مورد نیاز است، به‌طوری‌که کارخانجات اسلحه‌سازی آمریکایی برای تأمین تقاضا در مناطق جنگی اوکراین همواره تلاش کرده‌اند. از همین رو،

«سراسرآمد» گزارش می‌دهد؛

تثبیت فرمانروایی چین در صنعت کشتی‌سازی جهان

پیام ادغام دو غول کشتی‌سازی چین چیست؟

می‌کرد، روندی نزولی داشته است. امروزه اروپا تنها ۵درصد از کل تولید جهانی کشتی را در اختیار دارد و ایالات متحده تقریباً هیچ سهمی در آن ندارد. اکثر کشتی‌هایی که امروزه توسط چین ساخته نشده‌اند، از کره جنوبی و ژاپن می‌آیند.

تثبیت جایگاه چین در صنعت کشتی‌سازی

براساس این ادغام، CSSC جدید تا ۲۱درصد صنعت کشتی‌سازی جهان را تحت کنترل خواهد داشت و پکن امیدوار است این ابرشرکت تازه بتواند در حوزه‌های غیرنظامی، نظامی و انرژی فراساحل رقیبی کارآمدتر باشد. هدف اصلی، تثبیت جایگاه چین بالاتر از کره‌جنوبی به عنوان قدرت برتر منطقه در بازاری است که رقابت در آن، به‌ویژه در آسیا، شدیدتر از همیشه است. در ۲۵سال جدایی، CSIC مستقر در دالیان(شمال) و CSSC مستقر در شانگهای (جنوب) رقابت داخلی ایجاد کردند که اکنون با این ادغام، کاهش این رقابت داخلی و تمرکز بر رشد در برابر رقبای جهانی در اولویت قرار گرفته است، به‌ویژه با افزایش سیاست‌های ضدچینی ایالات متحده در دوره دوم دولت ترامپ.

این ادغام بزرگ‌ترین بازسازی راهبردی در تاریخ کشتی‌سازی چین است که با هدف بهینه‌سازی تخصیص منابع و افزایش رقابت‌پذیری در بازار جهانی انجام می‌شود. طبق برنامه، روز سه‌شنبه ۱۲اوت آخرین روز معامله سهام CSIC در بورس شانگهای خواهد بود و سپس این شرکت در China CSIC Holdings ادغام می‌شود. باین‌حال، این اقدام می‌تواند پیامدهای منفی نیز برای دولت پکن و شرکت تازه‌تأسیس داشته باشد؛ از جمله جلب‌توجه نهادهای بین‌المللی ضدانحصار. هرچند این نهادها قدرت تجزیه شرکت‌های چینی را ندارند، اما ممکن است به دولت‌های دیگر پیشنهاد اقدامات متقابل را بدهند که می‌تواند فعالیت‌های



محمد توماری: بنادر ایران با کمبود زیرساخت و تجهیزات مواجه‌اند

هنوز در قبال حادثه بندر شهید رجایی بلا تکلیف هستیم



محمد توماری، مدیرعامل شرکت ستاره دریایی آرتا در گفتگو با اپلنا ضمن معرفی این شرکت اظهار کرد: شرکت "ستاره دریایی آرتا" حدود یک سال و نیم پیش تأسیس شد، البته بنده بیش از ۱۵ سال است که در حوزه کشتیرانی فعالیت دارم و پیش از تحریم‌ها در خطوط اصلی فعال بودم و با توجه به تجربه طولانی در این حوزه تصمیم گرفتم با همراهی دوستان این شرکت را راه‌اندازی کنم. وی افزود: دفتر مرکزی در تهران قرار دارد و شعبه دیگری هم در بندرعباس فعال است. همچنین یک شرکت دیگر به نام "کراسینگ کولیر" در دبی داریم. در دفتر تهران حدود ۱۸ نفر مشغول هستند و در بندرعباس ۴ تا ۵ نفر و در دبی نیز چهار نفر فعالیت می‌کنند. علاوه بر این، در بخش پورت و انبار دبی نیز نزدیک به ۱۷ الی ۱۸ نفر همکاری دارند.

مدیرعامل شرکت "ستاره دریایی آرتا" با اشاره به وضعیت فعالیت‌های بازرگانی گفت: شرکت ما هم در حوزه صادرات و هم واردات فعال است. البته بنده شخصاً در بخش صادرات متمرکز هستم و تیم فروش هم واردات را پیش می‌برد. ایران به دلیل برخورداری از معادن و منابع غنی همواره در صادرات وضعیت خوبی داشته است.

او ادامه داد: با این حال، مشکلاتی نظیر ایرادات کارت بازرگانی، الزام بازگشت ارز صادراتی و سخت‌گیری‌های متعدد، صادرکنندگان را با چالش جدی روبه‌رو کرده است و همین موضوع باعث شده حجم صادرات نسبت به سال‌های گذشته کاهش یابد یا با سختی زیاد انجام شود.

توماری در خصوص مشکلات حوزه کاری خود اظهار کرد: در حوزه واردات نیز بازرگانان با مشکلات متعددی از جمله ثبت سفارش و ممنوعیت‌های ناگهانی روبه‌رو هستند. این مسائل سبب شده برخی شرکت‌های بزرگ بازرگانی از ادامه فعالیت منصرف شوند و حتی کل کسب‌وکار خود را متوقف کنند. مدیرعامل "ستاره دریایی آرتا" با انتقاد از وضعیت بنادر کشور گفت: در حال حاضر در بنادر مختلف کشور از جمله بندرعباس، شهید رجایی، بانهر، چابهار، امام خمینی، بوشهر و خرمشهر فعالیت داریم. بندر چابهار پتانسیل بالایی دارد که می‌تواند به هاب صادراتی تبدیل شود، اما زیرساخت‌های کافی در آن وجود ندارد. تجهیزات، محوطه‌های استافینگ و امکانات لازم برای بارگیری کانتینر‌ها محدود است. وی افزود: به‌عنوان مثال، در شرایط نرمال روزانه ۲۰۰ کانتینر باید استافینگ یا بارگیری شود اما به دلیل نبود تجهیزات، این رقم به ۱۵ تا ۲۵ کانتینر کاهش یافته است؛ یعنی یک‌دهم ظرفیت واقعی.

گسروه صنایع دریایی - سهیل مرتضوی - کارشناسان بر این باورند که چین در حال حرکت به سمت ساخت ناوگان دریایی قوی‌تر از همتای آمریکایی خود است. بررسی گزارش‌های منتشر شده از سوی رسانه‌های مختلف نیز نشان می‌دهد که چین پس از تبدیل خود به «کارخانه جهانی» به دنبال تثبیت جایگاهش به عنوان بزرگ‌ترین کشتی‌ساز جهان است. بسیاری از مشتریان کشتی‌سازی چین نیز کشورهای غربی در اروپا و آمریکای شمالی هستند. مدتی قبل بود که وال‌استریت ژورنال در گزارشی نوشت؛ هرچند بزرگ‌ترین شرکت‌های کشتیرانی جهان هنوز تحت مالکیت غربی‌ها هستند، اما بیش از نیمی از صنعت کشتی‌سازی تجاری جهان متعلق به چین بوده و این موضوع پکن را تا حد زیادی به بزرگ‌ترین کشتی‌ساز جهان تبدیل می‌کند.

به گزارش روزنامه اقتصاد سراسرآمد، چند روز پیش بود که خبر ادغام دوغول کشتی‌سازی دولتی چین با یکدیگر و ایجاد یکی از بزرگ‌ترین کارخانه‌های کشتی‌سازی جهان مورد توجه رسانه‌ها قرار گرفت. براساس گزارش‌های منتشر شده، چین دوشرکت عظیم دولتی خود در حوزه کشتی‌سازی را ادغام کرده و شرکی با ارزش ۷۰۰میلیارد پوآن (۹۷.۴میلیارد دلار) ایجاد کرده است. بررسی‌ها نیز نشان می‌دهد که شرکت کشتی‌سازی دولتی چین و شرکت صنایع کشتی‌سازی‌اش که پیش‌تر یک مجموعه واحد بودند، اما در سال ۱۹۹۹ به دوشرکت دولتی مجزا تقسیم شدند، حالا پس از ماه‌ها گفت‌وگو و شایعات، در مراسمی در شانگهای دوباره به یک مجموعه تبدیل شدند.

در مقابل عملکرد مناسب چین در صنعت کشتی‌سازی، کارخانه‌های کشتی‌سازی غربی که به ایجاد امپراتوری‌های استعماری، گسترش تجارت و پیروزی در جنگ‌ها کمک