



دوشنبه-۱۲ آبان ۱۴۰۴- سال یازدهم- شماره ۲۳۴۰

دریایاپیه

بنادر

جانشین ستادکل نیروهای مسلح:
امنیت مرزهای آبی کشور مرهون مجاهدت نیروی دریایی سپاه است



جانشین ستادکل نیروهای مسلح در بازدید از منطقه دوم نیروی دریایی سپاه پاسداران انقلاب اسلامی (ندسا) گفت: اگر اکنون امنیتی در مرزهای آبی کشور برقرار شده مرهون جانفشانی‌ها و مجاهدت‌های شبانه‌روزی شما در نیروی دریایی سپاه است. به گزارش اقتصادسراسرآمد، سررتپ پاسدار احمد وحیدی جانشین ستاد کل نیروهای مسلح جمهوری اسلامی ایران در رأس هیاتی از معاونت‌های ستادکل، با حضور در منطقه دوم ندسا از این منطقه بازدید به عمل آورد.

در این بازدید که به منظور ارزیابی توان رزم در منطقه دوم ندسا انجام می شد، سرتپ پاسدار وحیدی در جمع رزمندگان دریادل این منطقه گفت: اگر اکنون امنیتی در مرزهای آبی کشور برقرار شده مرهون جانفشانی‌ها و مجاهدت‌های شبانه‌روزی شما در نیروی دریایی سپاه است.

جانشین ستاد کل نیروهای مسلح با بیان اینکه دشمنان با دیدن شما در مرزهای آبی حتی جرات نمی کنند نگاه چپ به این آب و خاک بیندازند تصریح کر د: شما دریادانان با قدرت ایمان و شجاعتی که از شهدای دریایی همچون شهید مهدوی و همرزماننش درس گرفتید، همانند کسوه در مقابل دشمنانی که چشم طمع به این آب و خاک دارند ایستاده‌اید و دشمنن نیز از این قدرت الهی بیمناک است.

ورود سالانه ۸۰ میلیون نفر گردشگر به سواحل گیلان



سرپرست اداره کل میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی استان گیلان از ورود سالانه حدود ۸۰ میلیون نفر گردشگر به این استان خبر داد و گفت: اکثر این گردشگران از نوار گردشگران ورودی از نوار ساحلی استان بازدید می کنند که در این میان، بندر انزلی رتبه نخست جذب بیشترین گردشگران ورودی به استان را دارا است.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، یوسف سلمان خواه از ورود سالانه حدود ۸۰میلیون نفر گردشگر به این استان خبر داد و به مانا گفت: اکثر این گردشگران ورودی از نوار ساحلی استان بازدید می کنند که در این میان، بندر انزلی رتبه نخست جذب بیشترین گردشگران ورودی به استان را دارا است.

سرپرست اداره کل میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی استان گیلان، ادامه داد: بر اساس آمار اخذ شده، هر ساله بعد از بندر انزلی، سواحل زیباکتار، سواحل رشت، سواحل چغخاله و ساحل شیندان در آستارا، بیشترین میزان جذب گردشگران را به خود اختصاص می دهند.

سرپرست اداره کل میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی استان گیلان خاطر نشان ساخت: با وجود اینکه در برخی از تعطیلات حداقل ۲ میلیون مسافر وارد استان گیلان می شوند؛ براساس برآوردهای انجام شده در طول سال این استان پذیرای حدود ۸۰ میلیون گردشگر است که البته برخی از گردشگران در طول سال چند بار به گیلان سفر می کنند.سلمان خواه سرپرست اداره کل میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی استان گیلان با اشاره به ظرفیت بالای استان در صنعت گردشگری، گفت: گیلان به عنوان مقصدی محبوب برای گردشگران داخلی و خارجی است و ورود حدود ۱۳ میلیون خودرو در نیمه نخست امسال اهمیت این منطقه را در بخش گردشگری نشان می دهد.

این مقام مسئول در استان گیلان با اشاره به اینکه سواحل استان به عنوان یکی از مقاصد مهم گردشگری کشور مطرح است، اظهار امیدواری کرد: با افزایش حضور سرمایه گذاران و توسعه زیرساخت‌های گردشگری در سواحل شاهد رونق بیش از پیش صنعت گردشگری دریایی در استان باشیم.



اگر خطوط کشتیرانی تعدد توقف در بنادر هدف خود را کم کنند یا مسیرها را متراکم تر، ممکن است زمان انتظار، زمان لنگر یا تأخیر در تخلیه/بارگیری افزایش یابد. این تأخیر می تواند باعث افزایش هزینه‌هایی مانند هزینه دموراز یا هزینه اضافی کشتی‌ها شود.

در چنین شرایطی بنداری که هزینه‌های جایگزین مسیر یا ترانشیمنت پایین‌تر دارند، ممکن است در شرایط تعرفه‌های متقابل به‌عنوان مسیر جایگزین عملکرد بهتری پیدا کنند. این می تواند منجر به تغییرات ناشی از شناخت مسیرهای ترانشیمنت جدید یا بنادر واسط شود. اگر برای اپراتورهای اطمینان کو تاهمدت فراهم شود(مانند این تعلیق یک‌ساله)، اما تنش تعرفه‌ای در بلندمدت پابرجا باشد یا احتمال بازگشت تعرفه‌ها وجود داشته باشد، ممکن است سرمایه گذاران در توسعه زیرساخت (مثلا ترمینال کاننتیری جدید، جرقنقل، امکانات ذخیره سازی) مردد شوند؛ یعنی ابهام بلندمدت می تواند به کندی سرمایه گذاری منجر شود، حتی اگر فشار کوتامدتی کاهش یابد.

چشم انداز آینده تجارت دریایی

در نهایت، معلق شدن یک‌ساله تعرفه‌های بندری میان چین و آمریکایمی تواند به‌عنوان یک «بنجره موقت تنفس» برای صنعت حمل و نقل دریایی و زنجیره تأمین محسوب شسود، اما به هیچ وجه تضمین کننده تغییرات ساختاری در روابط تجاری نیست. تحلیلگران معتقدند حذف موقت این عوارض می تواند در کوتاهمدت هزینه حمل کاننتیر را تا ۵درصد کاهش دهد. با توجه به حجم مبادلات دریایی میان چین و آمریکا که حدود ۷۵۰میلیارد دلار در سال برآورد می شود، این کاهش هزینه می تواند تأثیر محسوسی بر قیمت نهایی کالاها، به‌ویژه در حوزه کالاهای مصرفی و فناوری داشته باشد.

یکی از بزرگ‌ترین آسیب‌های جنگ تعرفه‌ای، بی ثباتی در تصمیم گیری شرکت‌های لجستیکی و تولیدی است. اکنون با این تعلیق، شرکت‌های چندملیتی فرصت دارند بر نامه‌های حمل خود را برای سالل۲۰۲۶ تا تنظیم کرده و قراردادهای جدیدی با خطوط کشتیرانی منعقد کنند. برخی تحلیلگران معتقدند؛ این اقدام بیش از آنکه نشانه بهبود روابط تجاری باشد، ابزاری برای مدیریت فشارهای تورمی داخلی در آمریکا و چین است. به باور آنان، اگر مذاکرات تجاری عمیق‌تری صورت نگیرد، تعرفه‌ها ممکن است پس از دوره تعلیق دوباره فعال شوند.

تعلیق یک‌ساله عوارض بندری، هرچند نشانه‌ای از کاهش موقت تنش هاست، اما مسیر بازگشت به تعادل کامل هنوز طولانی به نظر می رسد. در صورتی که این آتش‌بس به توافق جامع‌تری منجر شود، می تواند در میانمدت باعث تثبیت نرخ‌های حمل و نقل، کاهش فشار هزینه‌ای بر شرکت‌های بین‌المللی واحیای سرمایه گذاری در بنادر اصلی آسیا و آمریکا شود.

عادل پیغامی در نشست هم‌اندیشی با وزیر اقتصاد:

«تقویت زیر ساخت‌ها و هوشمندسازی» قشم را در مسیر توسعه لجستیک ملی قرار داده است



وی با اشاره به عقب‌ماندگی تاریخی این جزیره در حوزه عمرانی تصریح کرد: در ۴۰ سال گذشته به‌طور میانگین سالی یک کیلومتر اتوبان در قشم ساخته شده، در حالیکه قشم به حداقل ۳۰۰کیلومتر نیاز دارد که اکنون احداث ۲۵۰ کیلومتر اتوبان در دست اجراست.

وی توضیح داد: در یک‌سال‌ونیم اخیر، پروژه پل خلیج

و سرمایه‌ای در این منطقه آزاد حدود ۳۰ به ۷۰است که

نشان از وضعیت مالی مطلوب دارد. قشم در ۲ سال اخیر تلاش کرده از «بیماری هلندی زمین» رها شود و وابستگی

خود به فروش زمین را کاهش دهد. بخش عمده درآمدها از مسیرهای پایدار، به‌ویژه گمرکی، تأمین می شود و

پروژه‌های عمرانی نیز با منابع غیرزیمینی پیش می روند.

«سرآمد» از توقف تعرفه‌های بندری چین و آمریکا گزارش می دهد؛

چشم انداز آتش بس موقت تجارت

در بنادر آمریکا و چین

مسیرهای خود را تغییر داده یا از خطوطی استفاده کرده‌اند که مشمول تعرفه نباشند. این تغییرات ممکن است به ناوگان‌های جایگزین، بنادر واسطه یا زنجیره حمل ترکیبی (ترانشیمنت) منتقل شده باشد. معلق شدن تعرفه می تواند انگیزه‌ای برای بازگشت برخی مسیرها یا بازبینی انتخاب بنادر واسطه باشد.

تعرفه‌های اضافی ممکن است باعث کاهش کشتی‌هایی شوند

که حاضرند با هزینه جدید وارد بنداری شوند یا خطوط کشتیرانی مجبور به

کاهش دفعات ورود به برخی بنادر شوند. این امر می تواند ظرفیت مؤثر بنادر را

کاهش دهد یا باعث تأخیر شود. با تعلیق، ممکن است بارهای اضافی که قبلاً

حذف شده بودند، دوباره بازگردند یا ظرفیت آزاد شود.

افزایش رقابت دریایی سایر کشورها

بررسی‌ها نشان می دهد در حال حاضر اگر بنداری در کشورهای ثالث یا بنادر رقبا(نه چین و نه آمریکا) بتوانند سهمی از حمل بارهایی که قبلاً مسیرشان تغییر یافته بود، به دست آورده باشند. تعلیق تعرفه ممکن است بخشی از آن سهم را بازگرداند یا دسترسی مجدد را باز کند. همچنین ممکن است بنادر واسطه در جنوب شرق آسیا یا خاورمیانه فرصت جذب بخشی از جریان‌هایی را که از تغییر مسیر ناشی شده‌اند، از دست ندهند. اگر هزینه حمل کاهش یابد، در برخی کالاهای حساس به هزینه حمل (مثلاً کالاهای الکترونیکی، پوشاک، قطعات صنعتی) -ایمن کاهش امکان دارد به کاهش قیمت نهایی با افزایش رقابت پذیری صادرات منجر شود. البته اثر بسته به سهم هزینه حمل در قیمت تمام‌شده است و همچنین به شرایط بازار رقابت واردات در کشور مقصد.

باید در خاطر داشت که در شرایطی که تعرفه‌ها معلق شده‌اند، ولی امکان اعمال دوباره شان وجود دارد، شرکت‌ها ممکن است استراتژی خود را به سمت افزایش ذخیره‌سازی محلی یا استفاده از مسیرهای پشتیبان سوق دهند؛ یا هدف کاهش ریسک در میانمدت. بااین حال، شرکت‌های حمل و نقل دریایی و سرمایه گذاران در زیرساخت بندری ممکن است این تعلیق را فرصتی برای بررسی سرمایه گذاری جدید در ظرفیت یا تجهیزات داشته باشند، به شرط آنکه انتظار داشته باشند تنش تعرفه‌ای کاهش یابد یا حداقل قابل پیش‌بینی شود.

تبعات تعرفه‌ها در بنادر و کشتی‌ها

در کنار تأثیرات بر زنجیره تأمین، تعرفه‌های بندری متقابل بین چین و آمریکا دارای پیامدهای ویژه‌ای برای اپراتورهای دریایی و بنادر هستند. از جمله اینکه وقتی کشتی با مالکیت پرچم مالکیت شرکت مستلزم پرداخت اضافی باشد، اپراتورها ممکن است از تماس با آن بندر صرف‌نظر کنند یا دفعات تماس کاهش یابد. این امر ممکن است باعث کاهش درآمد بندر شود یا هزینه‌های عملیاتی تغییر کند. همچنین یکی از نتایج احتمالی تعرفه‌های سرمایه گذاری یا عوارض بندری، آن است که شرکت‌های کشتیرانی ممکن است ساختار مالکیت یا پرچم ثبت کشتی خود را تعدیل کنند تا از تعرفه معاف شوند یا کمتر تحت تأثیر قرار گیرند. این امر می تواند پیامدهای حقوقی، مالی و عملیاتی داشته باشد.

اپراتورها نیز باید بررسی کنند آیا کشتی‌های شان مشمول هستند یا خیر و براساس این، هزینه تطبیق حقوقی و تطابق با مقررات افزون می شود. این هزینه‌های غیر مستقیم معمولاً کمتر دیده می شوند، اما در بلندمدت مهم اند.

گروه دریایپیه- در اقدامی که بسیاری کارشناسان و رسانه‌ها از آن به‌عنوان یک «آتش بس موقت» در جنگ تجاری آمریکا و چین در

حوزه حمل و نقل دریایی یاد می کنند، دو قدرت اقتصادی جهان توافق کرده‌اند دریافت تا عوارض بندری تلافی جویانه را به مدت یک سال

به حالت تعلیق درآورند. این توافق که پس از دیدار رودررو دونالد ترامپ و شی جین پینگ در یوسان کره جنوبی اعلام شد، از ۳۰ اکتبر ۲۰۲۵(۸بان)

اجرائی می شود و شامل تعلیق برخی اقدامات آمریکا و مقابله‌های متقابل چین است. تحلیلگران حوزه حمل و نقل دریایی اما باور دارند که این اقدام و تعلیق

عوارض بندری تلافی جویانه در حقیقت نشان‌دهنده وقعه‌ای قابل توجه در سیاست‌های تعرفه‌ای دونالد ترامپ، رئیس جمهور ایالات متحده آمریکا

برای مقابله با تسلط چین بر صنعت کشتی سازی جهان است. در همین حال

بلومبرگ دریایی نیز در گزارشی عنوان کرده است که این تعلیق بخشی از یک آتش بس تجاری گسترده‌تر میان دو اقتصاد بزرگ جهان به‌شمار می رود.

به گزارش اقتصاد سراسرآمد، انظوره که رسانه‌های بین‌المللی بلومبرگ، رویترز، بی‌بی‌سی جهانی و... در گزارش‌های خود اشاره کرده‌اند، طبق اعلام وزارت

بازرگانی چین، ایالات متحده اکنون موافقت کرده است که اجرای اقدامات ناشی از تحقیقات مربوطه را به مدت یک سال متوقف کند. این وزارتخانه با

اشاره به هزینه‌های تلافی جویانه پکن علیه کشتی‌های آمریکایی- که هم‌زمان با اقدامات آمریکا اعمال شد- اعلام کرد: پس از تعلیق تصمیم واشنگتن،

چین نیز اقدامات متقابل خود را به مدت یک سال به حالت تعلیق درمی آورد.

این اعلامیه تنها چندساعت پس از آن منتشر شد که جیمسون گریر، نماینده تجاری آمریکا تأکید کرد تمرکز دولت همچنان بر احیای صنعت کشتی سازی

داخلی است. او گفت: «ما در تأشیم کشتی سازی آمریکا را با سازی کنیم.»

براساس گزارش‌های منتشرشده، این تعلیق تسکینی موقت برای شرکت‌های کشتیرانی محسوب می شود که در آتش تشدید تنش‌های تجاری دریایی

گرفتار شده‌اند؛ تنش هایی که هزینه‌های تلافی جویانه، شبکه‌های کشتیرانی جهانی را مختل کرده، هزینه‌های حمل و نقل را افزایش داده و حتی باعث تغییر

در ساختار ناوگان و ترکیب هیات‌مدیره شرکت‌ها شده است. این اقدامات بخشی از رقابت گسترده‌تر دریایی میان دو کشور است، زیرا آمریکا به دنبال

به چالش کشیدن سلطه چین در کشتی سازی است. تحلیلگران معتقدند که تعلیق یک‌ساله تعرفه‌های بندری میان چین و آمریکایمی تواند تأثیراتی در چند

لایه داشته باشد.

تأثیرات جهانی توقف تعرفه‌های بندری

با حذف یا توقف عوارض بندری، هزینه هر بار ورود کشتی‌های مشمول به بندر کاهش می یابد. این کاهش هزینه می تواند به‌طور مستقیم بر نرخ کرایه باجری تأثیر بگذارد، خصوصاً برای کالاهایی که ارزش حمل و نقل در هزینه نهایی آن‌ها سهم قابل توجهی دارد. این در حالی است که یکی از مشکلات بزرگ برای شرکت‌هایی که وابسته به زنجیره تأمین بین‌المللی اند، عدم قطعیت سیاست‌های تجاری است. معلق شدن تعرفه باعث می شود حداقل برای دوره‌ای کوتاه، این عدم قطعیت کاهش یابد و برنامه ریزی حمل و نقل و ذخیره سازی بهتر انجام شود.

پیش از تعلیق، به برخی کشتی‌ها با اپراتورهای دریایی در واکنش به تعرفه‌ها

مدیرعامل سازمان منطقه آزاد قشم اعلام کرد: تمرکز بر

زیرساخت‌های عمرانی و طرح‌های هوشمندسازی، این

منطقه را در مسیر توسعه لجستیک ملی قرار داده است؛

به‌نحوی که تراز تجاری نیمه نخست امسال با رشد ۱۷۳

درصدی به ۷۸ میلیون دلار رسیده و اجرای پروژه پل خلیج

فارس دوباره به جریان افتاده است.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، این مطلب را عادل پیغامی در

نشست هم‌اندیشی وزیر امور اقتصادی و دارایی و دبیر

شورای عالی مناطق آزاد و ویژه اقتصادی با مدیرعامل

سازمان‌های مناطق آزاد کشور عنوان کرد.

وی با تشریح عملکرد و برنامه‌های توسعه‌ای این منطقه آزاد

گفت: حدود یک پنجم جزیره قشم در محدوده منطقه آزاد

و بخش‌های دیگر آن نیز در مناطق ویژه قرار دارد، با این

حال به دلیل پیوستگی ساختار آن، قشم در عمل به‌صورت

یکپارچه اداره می شود و تمایز محدوده‌ها تنها در موارد

قانونی اعمال می گردد.

مدیرعامل سازمان منطقه آزاد قشم با اشاره به رشد

شاخص‌های عملکردی ایسن منطقه در سال جاری

اظهار کرد: در ۶ ماهه نخست امسال نسبت به مدت مشابه

سال قبل، شاهد حدود ۸۰درصدافزایش درآمد، بیش از

۱۰۰ درصد رشد عمرانی و ثبت تراز تجاری ۷۸میلیون

دلاری بودیم که ۱۷۳ درصد نسبت به سال گذشته رشد

نشان می دهد.

پیغامی ادامه داد: اکنون نسبت هزینه‌های جاری به عمرانی

