

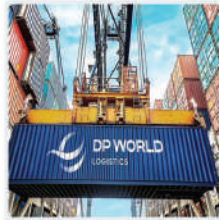
چالش دوگانه تعرفه‌های بندری و هزینه‌های دلاری در ایران

- ۲ وقتی تعرفه‌ها به ضد توسعه تبدیل می‌شوند
- ۳ سایت معرفی آرتین بنادر اروند به روز رسانی شد
- ۶ مسابقات فوتسال «جام آرتین» برگزار شد
- ۷ گامی بلند به سوی صنعتی پاک تر
- ۸ معرفی بزرگترین بنادر هند در یک نگاه

ARTIN NEWS

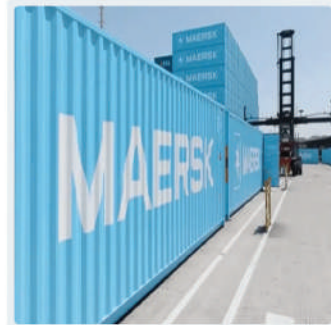


دی پی ورلد اولین انبار خود را در سنگاپور افتتاح کرد



شرکت دی پی ورلد با افتتاح اولین انبار خود در سنگاپور، گام مهمی در تقویت شبکه لجستیکی خود در منطقه آسیا و اقیانوسیه برداشت. به گزارش گروه بین الملل آرتین نیوز به نقل از Seatrade Maritime؛ شرکت دی پی ورلد اولین انبار خود را در سنگاپور که یک مرکز ۱۳۰۰۰ متر مربعی واقع در بنوی در غرب جزیره است، افتتاح کرد. این ایالت شهری از سال ۲۰۲۱ به عنوان محل استقرار دفتر مرکزی آسیا-اقیانوسیه دی پی ورلد شناخته شده است. بر اساس این گزارش این انبار چندمنظوره به مساحت ۱۳۰۰۰ متر مربع در مرکز لجستیکی میلتری بنوی، در منطقه آسیا و اقیانوسیه است. این شرکت پیش از این انبارهای مشابهی در اینچئون، کره جنوبی و هنگ کنگ راه اندازی کرده است.

مرسک برند خود را به روز رسانی کرد



مرسک، غول کشتیرانی، پس از ۵۱ سال، کانتینرهای خاکستری خود را با رنگ آبی جدید جایگزین کرد تا هویت برند یکپارچه‌ای را در خدمات جهانی خود منعکس کند. به گزارش گروه بین الملل آرتین نیوز به نقل از سایت marinesight؛ شرکت جهانی کشتیرانی مرسک بعد از ۵۱ سال، رنگ کانتینرهای خشک خود را از خاکستری به آبی تغییر داد. این تغییر بخشی از به‌روزرسانی گسترده برند این شرکت دانمارکی است که خدمات حمل و نقل زمینی، دریایی و هوایی خود را تحت یک هویت یکپارچه ارائه می‌کند. مرسک با خرید ۸۵۰۰۰ کانتینر جدید از چین، کانتینرهای آبی خود را وارد بازار می‌کند. این شرکت قصد دارد در سال‌های آینده تعداد بیشتری از این کانتینرها را معرفی کند. اما همچنین رنگ سفید کانتینرهای یخچال دار مرسک بدون تغییر باقی خواهد ماند. تغییر ظاهر کانتینرها پس از تغییراتی که مرسک پیش‌تر در کشتی‌های خود اعمال کرده بود، انجام می‌شود. از سال ۲۰۲۳، کشتی‌های جدید این شرکت به جای رنگ مشکی، دارای علائم سفید روی بدنه هستند و ستاره هفت‌پر معروف مرسک اکنون به صورت برجسته‌تری روی بدنه‌ها نمایش داده می‌شود.

بحران خاموش در بندر ایران؛ وقتی تعرفه‌ها به ضد توسعه تبدیل می‌شوند



محسن صادقی فر
دبیر انجمن بنادر ایران

در آغاز سال ۱۴۰۴، در حالی که کشور هنوز از بار سنگین تورم سال‌های گذشته رهایی نیافته، بندر ایران زیر فشار هزینه‌های روزافزون در حال نفس نفس زدن هستند. نکته عجیب اینجاست که برخلاف سایر حوزه‌های اقتصادی، بخش بندری کشور نه تنها اجازه تطبیق با شرایط جدید را ندارد، بلکه با رویکردی کنترل‌گرایانه تحت بیشترین محدودیت‌ها قرار گرفته است.

رگبار افزایش هزینه‌ها، بدون امکان تعدیل درآمد از حقوق و دستمزد گرفته تا قطعات و تجهیزات، از اجاره ماشین آلات تا قبوض برق میلیاری، همه چیز گران‌تر شده است. پیمانکاران بندری برای ادامه فعالیت، افزایش ۴۰ تا ۶۰ درصدی تعرفه‌ها را درخواست کرده‌اند، اما با وجود این موج افزایش هزینه، تعرفه‌های بندری همچنان درجا می‌زنند. هم‌زمان، سهم بندر از درآمد بخش خصوصی نیز افزایش یافته و بهره‌برداران با سلبی از پهنی‌ها، تورم فشار عملیاتی مواجه شده‌اند.

در حالیکه سایر اصناف با به‌روزرسانی قیمت خدمات خود، در پی جبران هزینه‌ها هستند، بخش بندری باید زیر ذره بین بماند؛ گویی مأموریت آن، نه خدمت‌رسانی لجستیکی، بلکه جبران کاستی‌های اقتصادی کشور است.

فرار سرمایه به آن سوی آب‌ها

ناباید تعجب کرد اگر سرمایه‌گذاران، بندر ایران را ترک کرده و جذب بندر منطقه شده‌اند. کشورهای همسایه با ارائه قراردادهای بلندمدت و اعطای اختیار تعرفه‌گذاری به سرمایه‌گذار، اطمینان و امنیت اقتصادی ایجاد کرده‌اند؛ درست برعکس آنچه در ایران در جریان است. امروز در کشورهای منطقه، بندر ابزار توسعه ملی هستند، نه اهرم تنظیم بازار کالاهای مصرفی اما در ایران، تعرفه‌ها به ابزاری برای کنترل قیمت در بازار داخلی تبدیل شده‌اند؛ رویکردی که اساساً با فلسفه وجودی بندر در تضاد است.

تعرفه‌های کاهش، هزینه‌های افزایشی!

اگرچه تصور عمومی بر افزایش تعرفه‌هاست، اما بررسی اعداد واقعی، واقعیتی تلخ را آشکار می‌کند: تعرفه‌ی خن‌کاری از بیش از ۴ دلار به ۵۰ سنت کاهش یافته؛ کاهش بیش از ۸۸ درصد تعرفه‌ی



رشد چشمگیر عملکرد بندر شهید باهنر در سال ۱۴۰۳

مدیر بندر و دریانوردی شهید باهنر و شرق هرمزگان با اشاره به برنامه‌های توسعه‌های این بندر در سال جاری، گفت: در ادامه روند توسعه زیرساخت‌های بندری، در سال گذشته چند هکتار اراضی پشتیبانی جدید به محدوده عملیاتی بندر شهید باهنر الحاق شده که زمینه‌ساز ارتقاء توان لجستیکی و افزایش ظرفیت تخلیه و بارگیری کالا شده است.

به گزارش آرتین نیوز، به نقل از روابط عمومی مدیریت بندر و دریانوردی شهید باهنر و شرق استان هرمزگان، حمیدرضا محمدحسینی تختی با اشاره به بازپس‌گیری بخشی از اراضی بندر شهید باهنر، اظهار کرد: با الحاق این اراضی، فضای مناسبی برای ایجاد محوطه‌های دیپوی کانتینر، استقرار تجهیزات مکانیزه و خدمات پشتیبانی فراهم شده که نقش بسزایی در بهینه‌سازی عملیات بندری و کاهش زمان توقف کالا در بندر دارد.

وی با اشاره به عملکرد بندر در سال ۱۴۰۳، گفت: در سال گذشته، رشد ۲۷ درصدی در عملیات تخلیه و بارگیری نسبت به سال قبل آن (۱۴۰۲) ثبت شده که بخشی از آن مرهون بهره‌برداری از ظرفیت‌های جدید پشتیبانی بوده است.

مدیر بندر و دریانوردی شهید باهنر و شرق استان هرمزگان، گفت: با توجه به موقعیت استراتژیک بندر شهید باهنر، مذاکراتی با شرکت‌های کشتیرانی و فعالان حوزه صادرات و واردات در حال انجام است تا این بندر به عنوان نقطه اتصال جدیدی برای حمل و نقل چندوجهی در جنوب کشور ایفای نقش کند.



افزایش چشمگیر ظرفیت کانتینری بندر تیانجین تا سال ۲۰۳۵

بندر تیانجین، برنامه‌های بلندپروازانه‌ای برای ارتقای جایگاه خود در صنعت کشتیرانی جهانی را آغاز کرد.

به گزارش گروه بین‌الملل آرتین نیوز به نقل از Seatrade Maritime؛ بندر تیانجین در چین قصد دارد ظرفیت عملیاتی کانتینری خود را از ۲۲ میلیون TEU در سال ۲۰۲۴ به ۲۵ میلیون TEU تا سال ۲۰۳۵ افزایش دهد. این طرح، گامی اساسی در راستای تبدیل شدن تیانجین به یک هاب بین‌المللی کشتیرانی در کلاس جهانی است.

طبق برنامه‌ریزی‌های انجام‌شده، بندر تیانجین با اجرای پروژه‌های زیرساختی گسترده، توانایی خود را برای پذیرش کشتی‌های بزرگتر افزایش خواهد داد.

معرفی فناوری جدید به صنعت کشتیرانی

سیستم استفاده از انرژی خورشیدی به منظور تأمین انرژی و صرفه جویی در میزان مصرف سوخت و کاهش انتشار CO2 جهت استفاده در کشتی‌های کانتینری، فله، تانکر و مسافری توسط متخصصان هلندی ساخته شد.

به گزارش گروه بین‌الملل آرتین نیوز به نقل از Wattlab: marine link؛ متخصص انرژی خورشیدی دریایی مستقر در هلند، فناوری جدید SolarDeck خود را به صنعت کشتیرانی معرفی کرده است.

بر این اساس، این سیستم خورشیدی یک سیستم مدولار و مقیاس‌پذیر از پنل‌های خورشیدی قابل نصب روی عرشه کشتی‌هاست که کاهش قابل توجهی در مصرف سوخت و انتشار CO2 ایجاد می‌کند.

علاوه بر این با نصب این سیستم بر روی کشتی‌های باری عمومی، SolarDeck صرفه‌جویی قابل توجهی را از طریق مقررات اتحادیه اروپا و بازگشت سرمایه مورد انتظار بین ۳ تا ۵ سال را نصیب مالک و اپراتور کشتی می‌کند. بر این اساس پنل‌های خورشیدی متحرک پس از بارگیری کشتی، در سطح عرشه به صورت اتوماتیک حین حرکت کشتی مستقر می‌شود و هنگام تخلیه و بارگیری به راحتی جمع می‌شود.



"با ما به روز باشید" سایت معرفی آرتین بندر اروند به روز رسانی شد

صاحبان کالا بیش از سه سال متوالی است که منتظر می‌شود که با استقبال پرسنل و فعالان بخش حوزه صنعت حمل و نقل رو به رو شده است.

سپیده یوسفی با تأکید بر اهمیت سرعت اطلاع‌رسانی و اخبار با کیفیت، بیان کرد: توسعه و گسترش فعالیت شرکت، مسئولین این نشریه را برآن داشت که با هدف سرعت بخشی، به روز بودن اخبار، دسترسی آسانتر مدیران، مسئولین و پرسنل به اخبار شرکت آرتین بندر اروند و از سوی دیگر دسترسی فعالان این حوزه به اخبار و تحلیل موضوعات روز



مدیر واحد رسانه شرکت آرتین بندر اروند از به روز رسانی و ایجاد بخش خبری سایت معرفی این شرکت با شعار "با ما به روز باشید" خبر داد و عنوان کرد: در این سایت فعالان حوزه صنعت حمل و نقل میتوانند از اخبار و تحلیل موضوعات روز صنعت حمل و نقل در بندر داخلی و خارجی باخبر شوند.

به گزارش خبرنگار آرتین نیوز؛ سپیده یوسفی با اشاره به گسترش فعالیت شرکت آرتین بندر اروند در حوزه‌های بندری و دریایی در سالهای اخیر، اظهار داشت: این شرکت علاوه بر حضور پررنگ در بندر شهید باهنر، در دو سال اخیر بعنوان اپراتور اصلی بندر سه گانه آبادان، اروندکنار و چوئنده نیز حضور داشت. همچنین در سال گذشته نیز اپراتوری بندر بهمن قشم را نیز برعهده گرفته است.

وی در این باره ادامه داد: به دنبال توسعه شرکت، به روز رسانی سایت، معرفی شرکت آرتین بندر اروند یکی از نیازهای مبرم بود که در دستور کار واحد رسانه قرار گرفت و با شروع سال جدید برای رفع این نیاز اقداماتی در این باره صورت گرفت و سایت مورد نظر به روز رسانی شد.

مدیر واحد رسانه شرکت آرتین بندر اروند با اشاره به نشریه داخلی این شرکت، عنوان کرد: نشریه آرتین نیوز توسط واحد رسانه شرکت آرتین بندر اروند انتشار می‌یابد که در آن بخش‌هایی از جمله رویدادهای شرکت، مسایل آموزشی، تازه‌های فنی، دانش تخصصی، رویدادهای فرهنگی و ... مدنظر قرار داده شده است و همچنین به منظور اطلاع‌رسانی، ایجاد ارتباط، همگرایی فکری و انسجام بخشی بین مدیران شرکت، کارمندان، کارگران و دیگر ادارات و سازمان‌های بیرونی و



برگزاری دوره آموزشی اطفای حریق در شعبه قشم

معاون اجرایی شرکت آرتین بندر اروند از برگزاری دوره آموزشی اطفای حریق در شعبه قشم این شرکت خبر داد.

محمد رضا رزمی در گفت و گو با خبرنگار آرتین نیوز، افزود: دوره آموزشی اطفای حریق برای پرسنل این شرکت در دو مرحله تئوری و عملی با موفقیت برگزار شد.

وی اضافه کرد: در بخش تئوری، پرسنل طی دو جلسه یک ساعت و سی دقیقه‌ای با مفاهیم پایه‌ای و روش‌های اطفای حریق آشنا شدند. در ادامه، مرحله عملی این دوره در محوطه بندر بهمن برگزار شد که در آن، نحوه کار با کپسول‌های خاموش‌کننده پودر و کپسول گاز CO2 برای خاموش کردن حریق‌های برقی آموزش داده شد.

رزمی افزود: این دوره به‌ویژه برای کارکنان جدیدالورود که تجربه و آشنایی کافی با تجهیزات اطفای حریق نداشتند، بسیار مفید و تأثیرگذار بود. استقبال گرم پرسنل از این برنامه، نشان‌دهنده اهمیت بالای این آموزش‌ها در ارتقای ایمنی محیط کار است.

وی خاطر نشان کرد: این دوره تحت نظارت آتش‌نشانی منطقه آزاد قشم و با تدریس مهدی ابراهیم‌پور برگزار شد که گامی مهم در راستای افزایش سطح ایمنی و آگاهی پرسنل محسوب می‌شود.

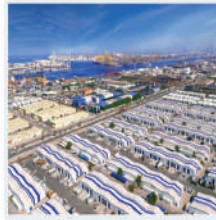
صنعت حمل و نقل در بندر داخلی و خارجی، بخش اخبار با شعار "با ما به روز باشید" به سایت مورد نظر افزوده شود تا با همراهی و نقطه نظرات شما عزیزان گام مثبتی در این صنعت برداشته شود.

مدیر واحد رسانه شرکت آرتین بندر اروند با بیان بخش‌های متفاوت این سایت، خاطر نشان کرد: این سایت علاوه بر معرفی شرکت و شعب خود، بخش خبری آن متشکل از اخبار داخلی و همچنین دارای بخش‌های متفاوتی از جمله گزارش، مصاحبه، گزارش تصویری و ویدئوهای خبری است.

از سوی دیگر مخاطبان نشریه این شرکت نیز می‌توانند به آرشیو پی‌دی‌اف، نشریه آرتین نیوز از ابتدای انتشار تا آخرین شماره آن دسترسی داشته باشند.

وی با اشاره به آدرس مذکور خاطر نشان کرد: خوانندگان محترم می‌توانند برای دسترسی به اخبار داخلی شرکت آرتین بندر اروند، اخبار روز صنعت بندری و دریایی ایران و بین‌المللی و همچنین مشاهده آرشیو پی‌دی‌اف نشریه به آدرس <https://artinba.com> مراجعه فرمایند تا از این اخبار نیز باخبر شوند.

منطقه آزاد جبل علی، میزبان بیش از ۱۱ هزار شرکت



تعداد کسب و کارهای در منطقه آزاد جبل علی به ۱۱ هزار شرکت رسیده است.

به گزارش گروه بین المللی آرتین نیوز به نقل از سایت port news؛ منطقه آزاد جبل علی (JAFZA) چهارمین سالگرد تأسیس خود را با رکورد حجم تجارت ۱۹۰ میلیارد دلاری جشن می‌گیرد. این منطقه در سال ۲۰۲۴ میلادی با افزایش ۱۵ درصدی عملکرد نسبت به سال ۲۰۲۳ میلادی بالاترین سهم را در اقتصاد دبی به همراه داشت.

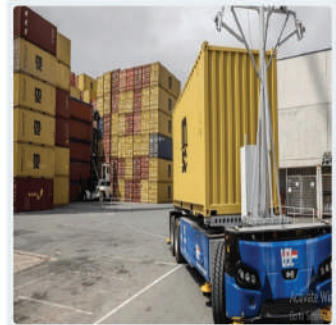
بر اساس این گزارش منطقه آزاد جبل علی JAFZA که در سال ۱۹۸۵ میلادی به عنوان منطقه آزاد خاورمیانه با تنها ۱۹ شرکت تأسیس شد، در حال حاضر میزبان بیش از ۱۱ هزار صاحب کسب و کار است. بر اساس این گزارش این منطقه خدمات کسب و کارها را از طریق دریا، هوا و زمین به بیش از ۳۵ میلیارد مصرف کننده متصل می‌کند.

شاتل خودران برقی در بندر آنتورپ رونمایی شد

بندر آنتورپ - پروژ با رونمایی از شاتل برقی خودران در ترمینال مدیرپر، گامی مهم به سوی آینده لجستیک هوشمند و پایدار برداشت.

به گزارش گروه بین المللی آرتین نیوز به نقل از سایت marinsight؛ بندر آنتورپ - پروژ با همکاری شرکت‌های فناوری VDL، Akkodis و Medre pair، تازه‌ترین راه‌حل لجستیکی نسل جدید خود را به نمایش گذاشتند.

در این نمایش زنده، یک شاتل خودران و کاملاً برقی معرفی شد که قرار است حمل و نقل کانتینرها در داخل ترمینال‌های بندری را متحول کند. این فناوری جدید با هدف افزایش بهره‌وری عملیاتی، ارتقاء ایمنی و بهبود پایداری محیط زیست در بندر طراحی شده است. شاتل هوشمند، بدون نیاز به راننده و با انرژی پاک، گامی مهم در مسیر مدرن‌سازی حمل و نقل بندری به شمار می‌رود. بر مبنای این گزارش، برای جایابی داخلی کانتینرها، سیستم شاتل با خودران سازی جایابی کانتینر در مسافت‌های کوتاه و در بخش‌های کلیدی عملیاتی مانند انبارها، محوطه‌ها و دروازه‌ها، نیاز به استفاده از خودروهای دیزلی سنتی و عملیات دستی را به حداقل می‌رساند.



چالش دوگانه تعرفه‌های بندری و هزینه‌های دلاری در ایران



بهار بیژنی
خبیرنگار دریایی بندری



عدم شفافیت در فرآیند تعیین تعرفه‌ها و تغییرات ناگهانی نرخ‌ها بخش خصوصی را با عدم اطمینان مواجه کرده است

تعرفه‌های بندری یکی از مهم‌ترین ابزارهای اقتصادی و مالی در مدیریت بندر و تأمین منابع مالی برای توسعه زیرساخت‌های بندری است. در ایران، تعرفه‌های بندری نقش کلیدی در تعیین هزینه‌های واردات و صادرات کالا و جذب سرمایه‌گذاری‌های بخش خصوصی ایفا می‌کنند. با این حال، این تعرفه‌ها می‌توانند چالش‌های قابل توجهی برای فعالان اقتصادی و بخش خصوصی ایجاد کنند.

ساختار تعرفه‌های بندری یکی از عوامل کلیدی در مدیریت و توسعه بندر کشور به شمار می‌آید. این تعرفه‌ها شامل هزینه‌هایی است که برای خدمات گوناگون ارائه شده در بندر، از جمله پهلوگیری کشتی‌ها، تخلیه و بارگیری کالاها، انبارداری، خدمات گمرکی و سایر فعالیت‌های مرتبط دریافت می‌شود.

تعرفه‌های بندری در کشور به طور مستقیم تحت نظارت و مدیریت سازمان بندر و دریانوردی تعیین و ابلاغ می‌شوند. این سازمان تلاش می‌کند تا تعرفه‌ها را بر اساس شرایط اقتصادی، نیازهای تجاری و قوانین بین‌المللی تنظیم کند. با این حال، نوسانات نرخ‌های تعرفه‌ای در مقایسه با استانداردهای جهانی گاهی به چالش‌هایی در زمینه رقابت‌پذیری بندر ایران منجر می‌شود.

شرکت‌های خدمات بندری نقش کلیدی در تسهیل تجارت بین‌المللی و ارتقای زنجیره تأمین کالا دارند. این شرکت‌ها مسئولیت‌هایی مانند تخلیه و بارگیری کشتی‌ها، انبارداری کالا و انجام عملیات لجستیکی مرتبط را بر عهده دارند. اما در مسیر ارائه این خدمات با چالش‌های جدی مواجه هستند که بخش عمده‌ای از آن به وابستگی تجهیزات و فناوری‌های خارجی و مسائل ارزی برمی‌گردد.

یکی از مهم‌ترین مشکلات شرکت‌های خدمات بندری، نیاز به استفاده از تجهیزات پیشرفته و فناوری‌های روز دنیا است. این تجهیزات و فناوری‌ها عمدتاً از بازارهای بین‌المللی تأمین می‌شوند و تهیه آن‌ها نیازمند پرداخت هزینه‌های ارزی است.

از سوی دیگر، به‌کارگیری این تجهیزات مستلزم آموزش نیروهای انسانی متخصص است که اغلب این

تعرفه‌های بندری؛ با ریال محاسبه اما با فشارهای ارزی مواجه

تعرفه‌های بندری که توسط سازمان بندر و دریانوردی ایران تعیین می‌شود، با ریال محاسبه می‌شوند تا از بار مالی سنگین بر روی شرکت‌های داخلی و واردکنندگان کاسته شود.

اما از سوی دیگر، هزینه‌های مرتبط با خرید تجهیزات، نگهداری، قطعات یدکی و حتی برخی از خدمات تخصصی که شرکت‌های بندری ارائه می‌دهند، وابسته به نرخ ارز و دلار هستند.

این مسئله به ویژه در سال‌های اخیر، با نوسانات شدید نرخ ارز در کشور، فشار مالی قابل توجهی را به شرکت‌های خدمات بندری وارد کرده است. در نتیجه، برخی از این شرکت‌ها با کاهش سودآوری و حتی زیان‌دهی مواجه شده‌اند.

چالش‌های پیش روی بخش خصوصی

-شفافیت پایین در تعیین تعرفه‌ها؛ عدم شفافیت در فرآیند تعیین تعرفه‌ها و تغییرات ناگهانی نرخ‌ها، بخش خصوصی را با عدم اطمینان مواجه کرده است.

آموزش‌ها توسط شرکت‌های خارجی ارائه شده و هزینه‌های آن نیز به ارز خارجی پرداخت می‌شود.

یکی از مسائل مهم و چالش‌برانگیز در صنعت حمل و نقل دریایی ایران، تفاوت ارز مورد استفاده در تعرفه‌ها و هزینه‌های عملیاتی شرکت‌های خدمات بندری است. در حالی که تعرفه‌های بندری در ایران با ریال محاسبه و دریافت می‌شود، بسیاری از هزینه‌های مرتبط با خدمات بندری بر اساس دلار تعیین و پرداخت می‌گردد. این اختلاف ارزی، مشکلات قابل توجهی را برای فعالان این حوزه به وجود آورده است.

این چالش‌ها موجب کاهش توان رقابت‌پذیری شرکت‌های خدمات بندری ایران در مقایسه با بنادر بین‌المللی شده است. در حالی که بنادر پیشرفته جهان با سرمایه‌گذاری‌های کلان در تجهیزات مدرن و زیرساخت‌های پیشرفته، خدمات باکیفیت‌تری ارائه می‌دهند، بنادر ایران به دلیل محدودیت‌های ارزی و فناوری قادر به رقابت در این سطح نیستند. این امر نه تنها موجب کاهش جذب مشتریان خارجی می‌شود، بلکه تأثیرات منفی بر جایگاه ایران در تجارت بین‌المللی می‌گذارد.



وزیر میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی از ورود کشتی کروز با هزار و ۳۰۰ اتاق به آبهای جنوبی کشور خبر داد.
به گزارش آرتین نیوز؛ سید رضا صالحی امیری از ورود کشتی کروز با هزار و ۳۰۰ اتاق جهت بهره برداری در آبهای جنوب کشور خبر داد و بیان داشت: بهره برداری از این کشتی تفریحی بزودی، آغاز خواهد شد.
وزیر میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی، بیان داشت: این کشتی که توسط بخش خصوصی خریداری شده، هم اکنون در بندر چابهار پهلو گرفته است و با تأمین سوخت مورد نیاز آن، پیشبینی می شود به زودی فعالیت خود را آغاز کند.
به گفته وی، این کشتی کروز در مقاصد بین جزایر خلیج فارس، نوار ساحلی خلیج فارس و مکران و نیز مقاصد بین المللی در کشورهای حاشیه جنوبی خلیج فارس و عمان به گردشگران خدمات رسانی خواهد کرد.

ائتلاف کانتینری جمینی صدرنشین رتبه بندی جهانی

ائتلاف کانتینری جدید جمینی، شامل خطوط کشتیرانی مرسک و هاپاگ لوید، در پایان مارس ۲۰۲۵ میلادی موفق شد قابلیت اطمینان برنامه جهانی خود را به ۵۷.۵ درصد برساند.
به گزارش گروه بین الملل آرتین نیوز به نقل از container news، این آمار نشان دهنده افزایش ۳ درصدی ائتلاف جمینی در مقایسه با زمان مشابه سال گذشته است.
بر اساس این گزارش در میان ۱۳ شرکت حمل و نقل دریایی برتر، مرسک با کسب امتیاز ۶۶.۹ درصد، قابل اعتمادترین خط کشتیرانی بود و پس از آن هاپاگ-لوید با ۶۴.۳ درصد و خط کشتیرانی ام ان سی با ۶۱.۹ درصد قرار دارند.
در این گزارش آمده است برای ثبت این داده ها تمام ورودها شامل توقف های مبدأ و مقصد نیز منظور شده است. ورودهای تجاری با اتحادهای قدیمی تر همسو هستند و بر توقف های مقصد تمرکز دارند. با اجرای کامل اتحادهای جدید تا ژوئیه ۲۰۲۵ میلادی، این دو معیار با هم ادغام خواهند شد.



برای غلبه بر این مشکلات، ضروری است که سیاست گذاران و مسئولان صنعت حمل و نقل و تجارت کشور اقدامات اساسی انجام دهند.

از دیگر راهکارهایی که می توان به آن اشاره کرد:

- تسهیل دسترسی به ارز: ایجاد مکانیزم های حمایتی برای تأمین ارز مورد نیاز شرکت های خدمات بندری.

- توسعه تولید داخلی: حمایت از شرکت های داخلی برای تولید تجهیزات بندری و کاهش وابستگی به واردات.

- سرمایه گذاری در آموزش: راه اندازی مراکز آموزشی داخلی برای ارتقای مهارت نیروهای انسانی و کاهش هزینه های آموزش خارجی.

- هدیریت نوسانات ارزی: ایجاد ثبات نسبی در نرخ ارز از طریق سیاست های پولی مناسب است.

با اجرای این راهکارها، می توان تا حدود زیادی از فشارهای موجود بر شرکت های خدمات بندری کاست و توان رقابتی آن ها را افزایش داد. در نهایت، تقویت این بخش می تواند نقشی مؤثر در توسعه اقتصاد ملی و بهبود جایگاه ایران در تجارت جهانی ایفا کند.
بخش خصوصی می تواند نقش مؤثری در توسعه بندر ایران ایفا کند. سرمایه گذاری در زیرساخت های بندری، بهبود خدمات لجستیکی و افزایش کارآمدی فرآیندهای تخلیه و بارگیری از جمله حوزه هایی است که بخش خصوصی می تواند در آن ها فعالیت کند. با این حال، برای تحقق این اهداف، نیاز به حمایت دولت و ایجاد محیطی پایدار و شفاف برای سرمایه گذاری وجود دارد.

آینده صنعت بندری ایران

در صورت حل این مشکلات و ایجاد تعادل میان تعرفه های ریالی و هزینه های دلاری، بندر ایران می تواند از ظرفیت های خود برای افزایش تعاملات تجاری و جذب بیشتر خطوط کشتیرانی بین المللی بهره برداری کنند. این اصلاحات، ضمن تقویت صنعت بندری، جایگاه ایران را در اقتصاد منطقه ای و جهانی بهبود خواهد بخشید.

به نظر می رسد اصلاح و بهینه سازی تعرفه های بندری کشور، ضمن افزایش رقابت پذیری، می تواند گام مؤثری در جهت ارتقای جایگاه بندر ایران در تجارت بین المللی داشته باشد. این اقدام نه تنها باعث رشد اقتصادی در منطقه می شود، بلکه می تواند تعاملات تجاری ایران با کشورهای دیگر را تقویت کند.

این مسئله نیازمند بررسی عمیق تر، تعامل با فعالان صنعت و بهره گیری از تجربیات جهانی است تا ایران بتواند نقش پررنگ تری در حوزه حمل و نقل دریایی ایفا کند.

تعرفه های بندری در کشور تأثیر زیادی بر رقابت پذیری اقتصادی و توسعه تجارت خارجی دارد. با وجود چالش های موجود، فرصت های زیادی برای بهبود این وضعیت از طریق اصلاحات ساختاری و افزایش نقش بخش خصوصی وجود دارد. اجرای راهکارهای پیشنهادی می تواند به کاهش هزینه ها، افزایش کارآمدی و تقویت جایگاه بندر ایران در تجارت جهانی کمک کند.

نوسانات شدید نرخ ارز در کشور، فشار مالی قابل توجهی را به شرکت های خدمات بندری وارد کرده است



مانند تخلیه و بارگیری، انبارداری و سایر عملیات، به تجهیزاتی پیشرفته و فناوری های روز دنیا نیاز دارند که اغلب از بازارهای بین المللی تهیه می شوند. همچنین، هزینه های مربوط به آموزش نیروهای متخصص و قراردادهای خدماتی خارجی نیز به دلار پرداخت می شود.

این وابستگی به دلار در حالی رخ می دهد که درآمد این شرکت ها به ریال بوده و نرخ تبدیل ارز نیز در نوسان است. این وضعیت باعث ایجاد فشار مضاعف بر شرکت های خدمات بندری شده و توانایی آن ها برای سرمایه گذاری و رقابت با بندر بین المللی را کاهش داده است.

از جمله پیشنهادات کارشناسان برای رفع این چالش عبارتند از:

- بازنگری در تعرفه های بندری: یکی از راهکارها، تعدیل تعرفه ها بر اساس نرخ ارز و ارائه کمک های حمایتی به شرکت های خدمات بندری است.

- تخصیص ارز ترجیحی: تخصیص ارز ترجیحی یا نیمایی برای واردات تجهیزات بندری می تواند از فشار هزینه های دلاری بکاهد.

- ایجاد مکانیزم های حمایتی: ایجاد تسهیلات مالی و وام های کم بهره برای شرکت های بندری می تواند کمک کند تا این شرکت ها بتوانند با شرایط فعلی بهتر کنار بیایند عنوان شده است.

این مسئله باعث می شود سرمایه گذاران تمایل کمتری به سرمایه گذاری در بندر ایران داشته باشند.

- نرخ های بالا و رقابت پذیری پایین: هزینه های بندری در ایران در برخی موارد نسبت به بندر منطقه بالاتر است. این موضوع می تواند منجر به افزایش هزینه های حمل و نقل برای شرکت ها و کاهش جذابیت بندر ایران برای تجارت بین المللی شود.

- عدم نبود زیرساخت های مدرن و تجهیزات لازم برای تخلیه و بارگیری سریع کالا رنج می برند. این کمبودها هزینه های عملیاتی را افزایش داده و در نهایت تأثیر منفی بر تعرفه های بندری می گذارد.

- فرآیندهای پیچیده گمرکی: یکی از موانع اصلی برای بخش خصوصی، فرآیندهای طولانی و پیچیده گمرکی است که به طور مستقیم بر هزینه های بندری تأثیر می گذارد. این مسئله باعث کاهش کارآمدی و افزایش زمان تحویل کالا می شود.

چالش های شرکت های خدمات بندری

شرکت های خدمات بندری در ایران، برای ارائه خدماتی

بزرگترین کشتی الکتریکی در جهان رونمایی شد



کشتی تمام الکتریکی مسافربری جهان با ۱۴ هزار تن وزن و ۱۳۰ متر طول در تاسمانی استرالیا به آب انداخته شد. به گزارش گروه بین الملل آرتین نیوز به نقل از سایت port news؛ شرکت کشتی‌سازی Incat مستقر در تاسمانی استرالیا، اخیراً با راه‌اندازی بزرگترین کشتی مسافربری برقی جهان، در صنعت دریانوردی جهانی انقلابی ایجاد کرده است. بر مبنای این گزارش، وزن تقریبی این کشتی ۱۴۰۰۰ تن ناخالص و به طول ۱۳۰ متر است. این کشتی به بیش از ۲۵۰ تن باتری و یک سیستم ذخیره‌سازی انرژی (ESS) مجهز شده است.

توسعه کانال سوئز با موفقیت انجام شد



مصر به تازگی اجرای آزمایشی توسعه ۱۰ کیلومتری جدید در نزدیکی انتهای جنوبی کانال سوئز را به پایان رساند. به گزارش گروه بین الملل آرتین نیوز به نقل از maritime-executive، اداره کانال سوئز، گفت: در این آزمایش، به دو کشتی اجازه داده شد بدون هیچ مشکلی از کانال جدید عبور کنند. این توسعه، طول کل بخش ترافیکی دو طرفه کانال را به ۸۲ کیلومتر افزایش می‌دهد که در مقایسه با ۷۲ کیلومتر قبلی بهبود قابل توجهی است. مقامات کانال سوئز اعلام کردند: این توسعه به ۶ تا ۸ کشتی دیگر اجازه عبور روزانه را می‌دهد که این امر به مدیریت مؤثرتر شرایط اضطراری کمک کرده و کارایی و ایمنی کانال را بهبود می‌بخشد. این پروژه پس از زمین‌گیر شدن کشتی بزرگ کلتینری Ever Given در سال ۲۰۲۱ که باعث مسدود شدن کانال به مدت شش روز و اختلال در تجارت جهانی شد، آغاز شده است. پس از آن حادثه، مصر تصمیم به گسترش بخش جنوبی کانال و تعریض بخش‌های موجود گرفت تا از بروز مشکلات مشابه در آینده جلوگیری کند.

مسابقات فوتسال «جام آرتین» برگزار شد

در مراسم اختتامیه، محمد احمدی‌زاده، معاون دریایی بنادر شرق هرمزگان، از تلاش‌ها و ایشار کارگران بندری تقدیر کرد. وی همچنین به حادثه تلخی که در بندر شهید رجایی رخ داده بود، اشاره کرد و گفت: این حادثه بار دیگر نشان داد که کارگران بندری چگونه با فداکاری و از خودگذشتگی، جریان اقتصادی کشور را حفظ می‌کنند. ضمن تسلیت به خانواده‌های داغ‌دیده و آرزوی سلامتی برای آسیب‌دیدگان، بر اهمیت نقش این قشر زحمتمند تأکید می‌کنم. احمدی‌زاده شرایط سخت و خاص کاری در بنادر را مورد اشاره قرار داد و افزود: کارگران بندری در دشوارترین شرایط، با تعهد و ایثار مشغول فعالیت هستند. چنین رویدادهایی به تقویت روحیه و همبستگی میان کارکنان کمک شایانی می‌کند. وی در ادامه از برگزاری مسابقات و فعالیت‌های دوستانه در محیط بندر تقدیر کرد و گفت: این گونه برنامه‌ها فرصتی برای ایجاد فضای خانوادگی و همدلی میان کارکنان است و از برگزارکنندگان و داوران این رویدادها صمیمانه قدردانی می‌کنم.

شرکت آرتین بنادر اروند، نخستین دوره مسابقات فوتسال کارکنان خود را با عنوان «جام آرتین» برگزار کرد. این رقابت‌ها با حضور شش تیم از شعب مختلف شرکت در استان هرمزگان به صورت دوره‌ای و امتیازی در سالن ورزشی اروند بندرعباس برگزار شد. به گزارش خبرنگار آرتین نیوز؛ تیم‌های شرکت‌کننده شامل سه تیم از شعبه باهنر، دو تیم از شعبه قشم و یک تیم با نام «چپرو» بودند. اجرای این رویداد با مدیریت و حمایت فرزاد خانیان، مدیر شعبه شرکت آرتین بنادر اروند در بندر شهید باهنر و همکاری برگزارکنندگان این مسابقه صورت گرفت. برای افزایش هماهنگی و جذابیت مسابقات، لباس‌هایی در شش رنگ متفاوت برای تیم‌ها طراحی شد و داوران از سوی هیئت فوتبال بندرعباس انتخاب شدند.

انتگیزه برگزاری جام آرتین هدف از برگزاری این رویداد، ایجاد روحیه همبستگی میان کارکنان



و تقویت فرهنگ ورزشی در میان پرسنل شرکت آرتین بنادر اروند بود. مدیر شعبه شرکت آرتین بنادر اروند در بندر شهید باهنر در این باره، گفت: اعتقاد بر این است که ورزش می‌تواند تأثیر مثبتی بر تعاملات کاری و ارتباطات بین کارکنان داشته باشد و این مسابقات فرصتی مناسب برای تقویت این ارتباطات است. وی افزود: این رویداد همچنین فرصتی برای قدردانی از زحمات و تلاش‌های کارکنان در محیط سخت بندری بود.

مسابقات و فینال هیجان‌انگیز پس از انجام رقابت‌های مقدماتی، دو تیم آرتین و آذرخش با چهار برده، ۱۲ امتیاز و تفاضل گل یکسان به فینال راه یافتند. بازی نهایی که در ساعت ۲۰:۱۵ روز جمعه، دوم خرداد ۱۴۰۴ برگزار شد، با هیجان و حساسیت بالایی همراه بود. در این دیدار نفس گیر، تیم آرتین موفق شد با گلی در سه ثانیه پایانی بازی، تیم آذرخش را شکست داده و جام قهرمانی را به خود اختصاص دهد. این مسابقه از ابتدا تا انتها جذابیت خاصی داشت و تماشاگران، از جمله خانواده‌های کارکنان، با شور و هیجان، تیم‌ها را تشویق کردند. بازیکنان هر دو تیم با نمایش روحیه ورزشی و اخلاق حرفه‌ای، مسابقه‌ای ماندگار را رقم زدند.

همکاران نمونه

انتخاب همکاران نمونه این شماره در شعب شرکت آرتین بنادر اروند



کارمند نمونه شعبه بندر شهید باهنر

نام: مصطفی
نام خانوادگی: عبدلی پور
تاریخ تولد: ۱۳۷۴/۰۵/۰۷
سمت: تاسیسات



کارمند نمونه شعبه بندر شهید باهنر

نام: صادق
نام خانوادگی: اشفته
تاریخ تولد: ۱۳۷۱/۰۹/۰۹
سمت: ریگر عملیات



کارمند نمونه شعبه بندر شهید باهنر

نام: موسی
نام خانوادگی: شرفی
تاریخ تولد: ۱۳۵۵/۰۷/۰۱
سمت: دفتردار



کارمند نمونه شعبه بندر شهید باهنر

نام: مرتضی
نام خانوادگی: عباس زاده
تاریخ تولد: ۱۳۶۸/۰۷/۰۱
سمت: بارشمار



کارمند نمونه شعبه بندر شهید باهنر

نام: مجید
نام خانوادگی: مریدی
تاریخ تولد: ۱۳۶۶/۰۶/۰۸
سمت: متصدی صدور صورتحساب





ساخت بزرگترین ترمینال کانتینری خودکار دنیا

شانگهای بزرگترین ترمینال کانتینری خودکار دنیا را در مساحت ۱۰۰ میلیون مترمکعب می سازد. به گزارش گروه بین الملل آرتین نیوز به نقل از سایت containernews، گروه بندر بین المللی شانگهای (SIPG) در حال پیشرفت در توسعه یک ترمینال کانتینری خودکار بزرگ در منطقه شمالی جزیره شیائوپانگشان است. این پروژه شامل ۷ اسکله برای کشتی های کلاس ۷۰۰۰۰ تنی و ۱۵ اسکله برای کشتی های کلاس ۲۰۰۰۰ تنی با ظرفیت پیش بینی شده سالانه ۱۱۶ میلیون واحد کانتینر (TEU) خواهد بود. براساس این گزارش پروژه شامل اجرا در مساحتی حدود ۱۰۰ میلیون متر مکعب می باشد که تا پایان سال ۲۰۲۴ میلادی سرمایه گذاری ها در آن از ۶ میلیارد یوان (تقریباً ۸۳۰ میلیون دلار) فراتر رفته و پیش بینی می شود در سال ۲۰۲۵ میلادی بیش از ۴ میلیارد یوان دیگر نیز سرمایه گذاری شود.

مرسک اتصال اینترنت اشیا در ناوگان خود را ارتقا می دهد

مرسک با استقرار پلتفرم OneWireless در ۴۵۰ کشتی، اتصال اینترنت اشیا را ارتقا داده و ردیابی داده های آبی و شفافیت زنجیره تأمین را بهبود می بخشد.

به گزارش گروه بین الملل آرتین نیوز به نقل از سایت marineinsight، ای.بی. مولر - مرسک با استقرار پلتفرم اتصال اینترنت اشیا نسل بعدی خود به نام One-Wireless در ۴۵۰ کشتی، گامی مهم در نوآوری دیجیتال برمی دارد این شامل تمام کشتی های متعلق به مرسک و بیش از ۱۰۰ کشتی اجارهای در ناوگان است. این پلتفرم برای پاسخگویی به تقاضای رو به رشد برای انتقال داده های آبی و ارائه قابلیت های پیشرفته اینترنت اشیا طراحی شده است. کیلد دیتمن، مدیر بخش اتصال کشتی و بار در مرسک، گفت: با پلتفرم اتصال نسل بعدی، ما قادر خواهیم بود، مزایای قابل توجهی، از جمله ردیابی لحظه ای بار، افزایش شفافیت زنجیره تأمین و بهبود بهره وری عملیات به مشتریان خود ارائه دهیم. با این راه حل، مشتریان مرسک هم اکنون می توانند دمای بار یخچال دار خود را نظارت کنند، اما زیرساخت شبکه ۲G فعلی در کشتی ها، فرکانس به روز رسانی داده ها را محدود می کند. با راه اندازی OneWireless، این زیرساخت به فناوری 4G ارتقا می یابد که افزایش چشمگیری در جزئیات داده ها فراهم می کند.



گامی بلند به سوی صنعتی پاک تر

وزیر تغییرات اقلیمی و انواتو نیز کشورهای تولیدکننده سوخت های فسیلی و ایالات متحده را به دلیل جلوگیری از پیشرفت و تضعیف اهداف اقلیمی این پیشنهاد مورد انتقاد قرار داد. از سوی دیگر چارچوب Net-Zero سازمان IMO به عنوان فصل پنجم جدید به پیوست ششم کنوانسیون MARPOL (معاهده اصلی بین المللی برای جلوگیری از آلودگی ناشی از کشتی ها) اضافه خواهد شد. پیوست ششم MARPOL در حال حاضر حدود ۹۷ درصد از کشتی های تجاری جهان را تحت پوشش قرار می دهد و شامل مقررات مربوط به بهره وری انرژی است. کشتی ها ملزم خواهند بود به تدریج شدت سوخت گازهای گلخانه ای (GFI) را کاهش دهند. این به معنای کاهش انتشار گازهای گلخانه ای به ازای هر واحد انرژی است که با روش از چاه تا پیشران (محاسبه کل انتشار گازهای گلخانه ای در چرخه کامل سوخت، از استخراج تا مصرف نهایی در موتور کشتی) محاسبه می شود. این روش کلیه انتشارات از مرحله تولید سوخت تا مصرف نهایی آن را در بر می گیرد.



سازمان بین المللی دریانوردی (IMO) با تصویب پیش نویس قوانین الزام آور، چارچوبی نوین برای کاهش انتشار گازهای گلخانه ای در صنعت کشتیرانی تعیین کرد. این طرح که با ترکیب استاندارد سوخت پاک و مالیات کربن، مسیر رسیدن به «صفر خالص» تا ۲۰۵۰ را هموار می سازد، از سال ۲۰۲۷ اجرائی خواهد شد.

به گزارش گروه بین الملل آرتین نیوز به نقل از سایت marinetime، سازمان بین المللی دریانوردی (IMO) پیش نویس مقرراتی را تصویب کرده که چارچوبی الزام آور برای کاهش انتشار گازهای گلخانه ای (GHG) از کشتی ها تعیین می کند. هدف این مقررات، دستیابی به آلودگی صفر خالص تا سال ۲۰۵۰ با حدود آن است. مقررات جدید که در هشتاد و سومین جلسه کمیته حفاظت از محیط زیست دریایی (MEPC ۸۷) از ۷ تا ۱۱ آوریل ۲۰۲۵ به تصویب رسید، شامل دو ابزار اصلی از جمله استاندارد اجباری سوخت دریایی و سیستم جهانی قیمت گذاری برای انتشار کربن است. اکنون پیش بینی می شود این مقررات پس از تصویب نهایی در اکتبر ۲۰۲۵، از سال ۲۰۲۷ لازم الاجرا شوند. این قوانین برای کشتی های بزرگ با ظرفیت ناخالص بیش از ۵۰۰۰ تن اعمال خواهد شد که مسئول ۸۵ درصد از کل انتشار CO2 در کشتیرانی بین المللی هستند.

نخستین مالیات کربن جهانی در یک صنعت این پیش نویس بخشی از چارچوب Net-Zero سازمان IMO محسوب می شود و برای اولین بار در جهان، استاندارد سوخت و قیمت گذاری کربن را در یک صنعت جهانی ترکیب می کند. در تاریخ ۱۱ آوریل ۲۰۲۵، ۶۳ کشور از جمله هند، چین و برزیل به نفع اعمال مالیات جهانی کربن بر صنعت کشتیرانی رأی دادند. این رأی گیری که اولین اقدام از این دست در جهان محسوب می شود، پس از بحث های فشرده در مقر اصلی IMO در لندن انجام شد.

جزئیات اجرایی مالیات کربن
از سال ۲۰۲۸، کشتی هایی که بیش از حد مجاز کربن منتشر کنند، مجبور به استفاده از سوخت های پاک تر یا پرداخت هزینه برای انتشار اضافی خواهند بود که پیش بینی می شود این مالیات تا سال ۲۰۳۰ حدود ۴۰ میلیارد دلار درآمد ایجاد کند.

این تصمیم تاریخی، صنعت کشتیرانی را به سمت انرژی های پاک سوق می دهد و گامی مهم در راستای مبارزه با تغییرات اقلیمی محسوب می شود. با این حال، این بودجه صرفاً در بخش کشتیرانی برای کاهش انتشار گازهای گلخانه ای مصرف خواهد شد و به کمک های اقلیمی گسترده تر برای کشورهای در حال توسعه اختصاص نخواهد یافت.

کارشناسان بر این باورند که این طرح تنها می تواند منجر به کاهش ۱۰ درصدی انتشار گازهای گلخانه ای ناشی از کشتیرانی تا سال ۲۰۳۰ شود که کمتر از هدف تعیین شده ۲۰ درصدی سازمان بین المللی دریانوردی (IMO) است. همچنین کشورهای نفت خیز مانند عربستان سعودی، امارات متحده عربی، روسیه و ونزوئلا با این تصمیم مخالفت کردند، در حالی که هیئت آمریکایی نه در رأی گیری شرکت کرد و نه در مذاکرات حضور یافت.

بدین ترتیب برخی از کشورهای در حال توسعه و آسیب پذیر ناامیدی خود را ابراز داشتند. بسیاری از آن ها درخواست کرده بودند که بخشی از درآمدها به اقدامات اقلیمی در کشورهای فقیرتر اختصاص یابد، اما توافق نهایی، استفاده از این بودجه را محدود به مصارف خاص کشتیرانی نگه داشت. تووالو که به نمایندگی از کشورهای جزیره ای اقیانوس آرام سخن می گفت: روند مذاکرات محرمانه را مورد انتقاد قرار داد و اعلام کرد: طرح نهایی از انتقال واقعی به سوخت های پاک تر حمایت نمی کند.

همکاران نمونه

انتخاب همکاران نمونه این شماره در شعب شرکت آرتین بنادر اروند

کارمند نمونه شعبه بندر بهمین قشم



نام: امیر
نام خانوادگی: واحدی سرریگانی
تاریخ تولد: ۱۳۶۱/۷/۱۲
سمت: اپراتور رنج استاکر

کارمند نمونه شعبه بندر بهمین قشم



نام: رضا
نام خانوادگی: بیابانی زاده
تاریخ تولد: ۱۳۷۲/۰۲/۲۱
سمت: بارشمار

کارمند نمونه شعبه بندر بهمین قشم



نام: امیر
نام خانوادگی: حسینی
تاریخ تولد: ۱۳۷۷/۱۲/۲۰
سمت: حسابدار

کارمند نمونه شعبه بندر بهمین قشم



نام: علی اکبر
نام خانوادگی: ملکی حکمی
تاریخ تولد: ۱۳۷۵/۱۲/۲۸
سمت: بارشمار

کارمند نمونه شعبه بندر بهمین قشم



نام: محمد رضا
نام خانوادگی: سرودی گلستانی
تاریخ تولد: ۱۳۷۵/۱۰/۱۹
سمت: بارشمار

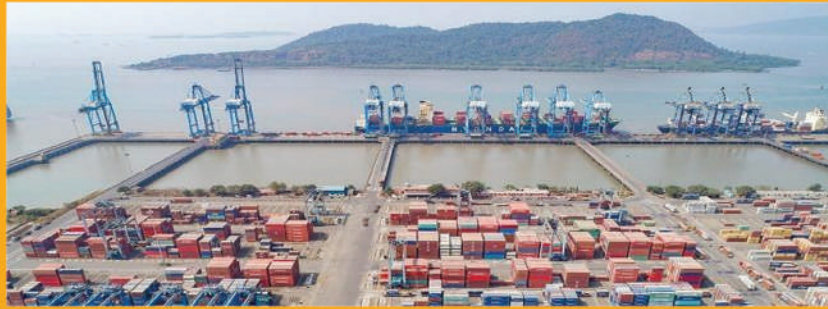
استاندارد جهانی، سوخت کشتی ها را موظف می کند به اهداف سالانه کاهش GFI پایبند باشند.

ابزار اقتصادی جهانی به کشتی هایی که از محدودیت های GFI تجاوز کنند، اجازه می دهد با خرید واحدهای جبرانی، (یعنی اعتبارات کربنی که کشتی های متخلف می توانند خریداری کنند) انتشارات خود را خنثی نمایند.

کشتی هایی که از فناوری های بدون انتشار یا کم انتشار استفاده کنند، حمایت از نوآوری در دریافت پاداش مالی یا واحدهای مازاد (اعتباراتی که کشتی های کم آلاینده می توانند به دیگران بفروشند) خواهند بود.

صندوق جدید Net-Zero سازمان IMO که مسئولیت جمع آوری وجوه از کشتی های متخلف از محدودیت های انتشار را بر عهده خواهد داشت، مسئولیت هایی از جمله: اعطای پاداش به کشتی های کم آلاینده؛ حمایت از نوآوری های فناوری پاک، تحقیقات و توسعه زیرساخت ها؛ ارائه آموزش، انتقال فناوری و پشتیبانی به کشورهای در حال توسعه و کمک به کشورهای آسیب پذیر مانند کشورهای جزیره ای کوچک در حال توسعه و کشورهای کمتر توسعه یافته برای مقابله با تأثیرات تغییرات اقلیمی برعهده دارد.

معرفی بزرگترین بندار هند در یک نگاه



ناوشیوا

بندر ناوشیوا، بزرگترین بندر کانتنری در هند و یکی از مهمترین بندرها در سواحل غربی شبه قاره هند است. این بندر که در سال ۱۹۸۹ افتتاح شده تقریباً ۵۵ درصد کل کانتینری هند را به خود اختصاص داده است. سالانه به طور متوسط چهار میلیون TEU در این بندر تخلیه و بارگیری می شود و قرار است طبق پیش بینی حال حاضر تا پایان سال ۲۰۲۲ به مرز ۱۰ میلیون TEU برسد. عمده صادرات ناوشیوا شامل منسوجات، ماشین آلات، گوشت، مواد شیمیایی و محصولات دارویی، پلاستیک، ماشین آلات، روغن های خوراکی، آلومینیوم و فزات غیر آهنی است. ناوشیوا در بین بندر کانتینری برتر جهان در رتبه ۲۸ قرار دارد همچنین پروژه ای برای افزودن ناوشیوا به کریدور برای اختصاصی غرب در حال انجام است که ارتباط جاده ای و ریلی این بندر را افزایش می دهد. تریمینال کانتینری بین اعمالی ناوشیوا که توسط World GDP اداره می شود، اولین تریمینال خصوصی در هند بوده است.

نشریه داخلی آرتین نیوز با صفحه لنز برای تامین نیازهای بصری و دیداری مخاطب قصد دارد با عکس های داخلی و خارجی از بندار مختلف درک فنی و ظاهری مخاطب را افزایش دهد.

بندر موندرا

موندرا، به عنوان بزرگترین بندر خصوصی هند، یکی از قطب های اصلی کانتینری و محموله های فله در هند است که توسط گروه بندرهای آدانی و SEZ Limited (APSEZ) اداره می شود و در سال ۲۰۰۱ فعالیت خود را آغاز کرده است. این بندر دارای ۱۰ اسکله برای فله خشک، سه اسکله برای فله مایع، ۶ اسکله کانتینری، سه اسکله مکانیزه وارداتی و دو اسکله برای واردات نفت خام SPM است. پایانه زغال سنگ این بندر بزرگترین پایانه واردات زغال سنگ در جهان است و می تواند سالانه بیش از چهار میلیون تن زغال سنگ را تخلیه و بارگیری کند.



بندر چنای

بندر چنای، بزرگترین بندر در خط ساحلی خلیج بنگال است و از نظر گذرگاه کانتینری در هند در رتبه دوم پس از ناوشیوا قرار دارد. این بندر از سال ۱۸۸۱ فعال بوده و به عنوان نیروی محرکه تجارت در منطقه به عنوان "دروازه جنوب هند" شناخته می شود. این تسهیلات بندری به طور مستقیم با بیش از ۵۰ بندر در سرتاسر جهان ارتباط دارد و از نظر مدیریت عملیات کانتینری در رتبه ۸۶ جهان قرار دارد. کالاهای اصلی در این بندر شامل خودرو، موتورسیکلت، محموله های صنعتی عمومی، سنگ آهن، گرانیت، زغال سنگ، کود، فرآورده های نفتی و محصولات کشاورزی است. عمده صادرات از این بندر نیز آهن، چرم، پنبه، منسوجات و خودرو است.



بندر کلکته

به عنوان یکی از بزرگترین بندار رودخانه ای و قدیمی ترین بندر فعال هند است. این بندر بیشتر خدمات خود را به مناطق شمالی و شرقی هند و حتی کشورهای همسایه مانند نپال، بوتان، بنگلادش و منطقه خودمختار تبت ارائه می دهد. فعالیت بندر کلکته از اوایل قرن ۱۶ میلادی آغاز شده و بخش قابل توجهی از ایالت های شمال شرقی این کشور را تحت پوشش قرار می دهد. اسکله های ساخت و تعمیر در بندر کلکته از بزرگترین نمونه ها در هند هستند و می توانند ساخت کشتی های کوچک و تعمیر بیشتر کشتی ها را مدیریت کنند. با توجه به موقعیت مکانی این بندر، کشتی های بالای ۲۰۰ GT به هدایت پایلوت ها نیاز دارند.

