



## اهم اخبار دریایی ایران و جهان



اذان صبح ۳:۲۵

طلوع آفتاب ۵:۰۵

اذان ظهر ۱۲:۱۱

غروب آفتاب ۱۹:۱۶

اذان مغرب ۱۹:۳۶

نیمه شب ۲۳:۲۱

## ارز (تومان)

۴۸,۷۰۰	دلار
۵۴,۲۲۰	یورو
۶۲,۶۲۰	پوند
۲۸,۸۴۶	صدین
۱۳,۵۱۰	درهم امارات
۱,۸۰۵	لیبر ترکیه

## ارز بازار (تومان)

۴۸,۷۰۰	دلار
۵۴,۲۲۰	یورو
۶۲,۶۲۰	پوند
۲۸,۸۴۶	صدین
۱۳,۵۱۰	درهم امارات
۱,۸۰۵	لیبر ترکیه

## ارز مبادله‌ای (ریال)

۴۰۸,۸۸۵	دلار
۴۵۴,۶۰۳	یورو
۵۲۵,۴۵۸	پوند
۴۷۲,۱۷۶	فرانک
۲۸۸,۴۶۴	صدین
۱۱۱,۳۳۷	درهم امارات

## طلا و سکه (تومان)

۲,۳۱۰,۷۰۰	یک گرم طلای ۱۸ عیار
۲۴,۴۹۶,۰۰۰	تمام سکه (طرح جدید)
۲۷,۳۵۱,۰۰۰	تمام سکه (طرح قدیم)
۱۴,۷۵۰,۰۰۰	نیم سکه
۹,۷۵۰,۰۰۰	ربع سکه

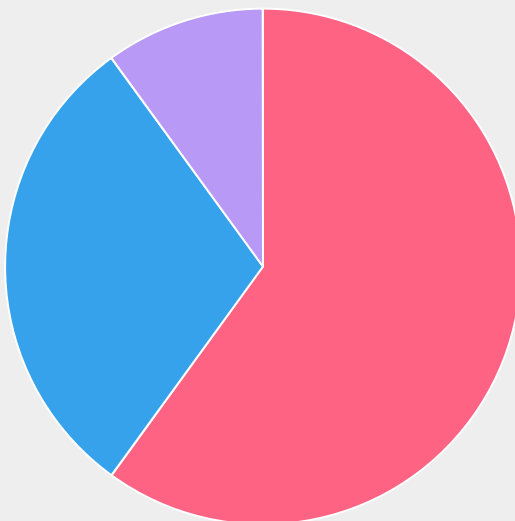
# فهرست

۳	از سرگیری تردد کشتی های شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران به بندر منطقه آزاد مصراته در لیبی	تین نیوز
۳	نایب رئیس اول کمیسیون عمران مجلس: تکمیل کریدور شمال - جنوب منجر به افزایش توان صادراتی می شود	مرکز پژوهشی
۴	30 درصد ناوگان کشتیرانی جهان فاقد فناوری کربن زدایی است	ما
۵	توکیو، بندر آفتاب تابان	ما
۷	همکاری روسیه و چین برای دور زدن تحریم های نفتی غرب	ما
۹	لزوم تشکیل شرکت مشترک کشتیرانی اختصاصی به بنادر مازندران و حل کریدور سبز	تین نیوز
۱۰	مدیرکل غله و خدمات بازرگانی خوزستان: اولین کشتی حامل برنج در بندر امام پهلو گرفت	خبرگزاری دانشجویان ایران Iranian Students' News Agency
۱۱	بارگیری کشتی 33 هزار تنی حامل خاک آهن و روی در بندر شهید باهنر	فصت امروز سازمان توسعه و عمران خوزستان
۱۱	استاندار مازندران خبر داد: تولید و تامین موتور کشتی های روسیه در مازندران	خبرگزاری جمهوری اسلامی IRNA
۱۳	صنعت اسکرپینگ کشتی ها	سراگدا آنلاین اقتصاد

# گزارش

## نمودار تعداد محتوا بر حسب رسانه

(تعداد محتوا ۱۰ (تعداد کل: ۱۰)



روزنامه ۱ (۱۰.۰%)



خبرگزاری ۳ (۳۰.۰%)



پایگاه خبری ۶ (۶۰.۰%)



## تین نیوز

## از سرگیری تردد کشتی های شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران به بندر منطقه آزاد مصراته در لیبی (۱۴:۵۲-۰۲/۰۵/۰۱)

علاءالدین بابا، مدیر دفتر رسانه‌های منطقه آزاد مصراته (MFZ) در بیانیه‌ای اعلام کرد که خط کشتیرانی ایران (IRISL) از طریق نماینده خود، شرکت Germa Shipping Agencies، سرویس خود را به منطقه آزاد مصراته (MFZ) از سر گرفته است.

تین نیوز علاءالدین بابا، مدیر دفتر رسانه‌های منطقه آزاد مصراته (MFZ) در بیانیه‌ای اعلام کرد که خط کشتیرانی ایران (IRISL) از طریق نماینده خود، شرکت Germa Shipping Agencies، سرویس خود را به منطقه آزاد مصراته (MFZ) از سر گرفته است.

وی تصریح کرد: روز گذشته در مراسمی در بندر منطقه آزاد مصراته لیبی با حضور رئیس منطقه و مدیر کل MFZ، رئیس شرکت بنادر لیبی، رئیس Germa و نماینده شرکت کشتیرانی ایران بازگشایی این سرویس گرامی داشته شد.

به گزارش تین نیوز به نقل از آسام تدبیر دانش، اولین سفر IRISL به بندر MFZ، برای کمک به افزایش حمل و نقل و تجارت دریایی و ترانزیت کالا از طریق لیبی به کشورهای حوزه مدیترانه و جنوب صحرای آفریقا به منظور دستیابی به استراتژی تبدیل MFZ به یک کانون بین‌المللی برای حمل و نقل، تجارت و ترانزیت است.



## نایب رئیس اول کمیسیون عمران مجلس: تکمیل کریدور شمال - جنوب منجر به افزایش توان صادراتی می شود (۰۲/۰۵/۰۱-۱۵:۱۰-۰۱)

قائم‌شهر- نایب رئیس اول کمیسیون عمران مجلس گفت: تکمیل کریدور شمال - جنوب و اتصال بندر امیرآباد به اسکله رو - رو منجر به افزایش توان صادراتی مازندران می شود.

به گزارش خبرنگار مهر، کمال علیپور خنکدار ظهر یکشنبه در گفت و گو با خبرنگاران درباره دست‌آوردهای سفر تیم اقتصادی با مدیریت سیدمحمود حسینی‌پور استاندار مازندران به روسیه با بیان اینکه اوراسیا مستعد ورود تجار و سرمایه‌گذاران کشور ما است، اظهار کرد: استاندار مازندران با هوشیاری و شناخت کامل از این ظرفیت به همراه تیم اقتصادی و تجاری راهی روسیه شد که می‌تواند زمینه ساز افزایش تبادلات تجاری بین دو کشور باشد.

وی تکمیل کریدور شمال به جنوب و اتصال بندر امیرآباد به اسکله رو- رو برای افزایش ظرفیت صادرات به کشورهای CIS دانست و افزود: با توجه به اینکه بندر امیرآباد از بنادر نسل سوم و بزرگترین بندر حاشیه دریای خزر است، توسعه و تکمیل ظرفیت آن می‌تواند دروازه ورودی به اوراسیا باشد.

نماینده مردم حوزه انتخابیه قائم‌شهر، سوادکوه، جویبار، سیمرغ و سوادکوه شمالی ضمن قدردانی از سیدمحمود حسینی‌پور استاندار مازندران برای برقراری ارتباط اقتصادی و سیاسی فرامرزی در راستای سیاست‌های دولت سیزدهم، یادآور شد: اقدام استانداری در پیگیری توانمندی صادرات مازندران به روسیه بهنگام بود و انتظار می‌رود تا ضمن حفظ این رویه، ارتباطات بیشتر شود تا زمینه تبادلات تجاری بیشتر فراهم شود.

علیپور از حمایت مجمع نمایندگان مازندران از دستاوردهای سفر استاندار و گروه تجاری، اقتصادی مازندران به روسیه خبر داد و تصریح کرد: با توجه به نگاه دولت آیت‌الله رئیسی به سیاست خارجی و ارتباط با دول مختلف جهت تحکیم روابط بین‌المللی و اقتصادی و

ادامه خبر | مهر: نایب رئیس اول کمیسیون عمران مجلس: تکمیل کریدور شمال - جنوب منجر به افزایش توان صادراتی می شود

تجاری، مازندران به دلیل قرار داشتن در حاشیه خزر و نوار مرزی کشور، از فرصت بالایی جهت ارتباط گیری در راستای نقش آفرینی در افزایش GDP کشور دارد.

وی از استاندار و همه مسئولان مازندران خواست تا توانمندی کشاورزی و گردشگری مازندران به کشورهای اوراسیا شناسانده شود و اظهار کرد: در حوزه جذب توریست از کشورهای CIS باید بیشتر تلاش شود و تحقق تکمیل ظرفیت گردشگری و توریست پذیری مازندران می توان استان را به توان بالای اقتصادی برساند.



### ۳۰ درصد ناوگان کشتیرانی جهان فاقد فناوری کربن زدایی است (۱۳:۱۱-۰۲/۰۵/۰۱)

صنعت کشتیرانی جهانی فاقد فناوری برای کربن زدایی و کاهش گازهای گلخانه ای است که این موضوع مسئولیت صاحبان حمل و نقل دریایی را برای دستیابی به این فناوری دوچندان می کند.

اختصاصی مانا- براساس تجزیه و تحلیل متخصصان مؤسسه آکزو نوبل داده های جمع آوری شده دریافتی نشان می دهد باید ۳۰ درصد کشتی هایی که فاقد فناوری هستند سیستم های خود را براساس شاخص شدت کربن CII ارتقا دهند.

در ادامه این گزارش آمده است در کمیته حفاظت از محیط زیست دریایی (IMO) (MEPC) که چندی پیش برگزار شد اعضا اعلام کردند برای دستیابی به شرایط ایده آل در صنعت کشتیرانی باید برای رسیدن به کاهش کربن حداقل ۴۰ درصد تا سال ۲۰۳۰ میلادی در مقایسه با سال ۲۰۰۸ میلادی اقدامات خود را انجام دهند تا بتوان به شاخص خالص صفر درصد کربن در سال ۲۰۵۰ میلادی دست یافت؛ و «کریس بیرکرت» مدیر بخش پوشش های دریایی آکزو نوبل در این زمینه گفت: آمارهای اعلام شده از این امتیاز برخوردارند آمارهایی که جامعه دریایی از مدت ها پیش منتظر اعلام آنها بود، زیرا این آمارها نشان می دهند که مالکان کشتی باید تصمیم بگیرند که یا باید کشتی های خود را به فناوری کاهش گازهای گلخانه ای ارتقا دهند یا آنها را به یاردهای اوراق بفرستند؛ در واقع باید تصمیم بگیرند که کشتی های قبلی را با کشتی های جدید جایگزین کنند، در غیر این صورت هرگز به نتایج دلخواه نخواهیم رسید.

وی افزود: اگرچه مطلع هستیم که دستیابی فناوری کاهش گازهای گلخانه ای و به صفر رساندن رد پای کربن نیازمند سرمایه گذاری زیادی است، اما آنان ناچارند تا کشتی ها را مطابق با قانون کاهش شدت کربن CII مطابقت دهند در واقع باید سعی کنند کشتی های قدیمی را با کشتی های جدید جایگزین کنند و هیچ راهی جز این ندارند.

وی در پایان گفت: برای مالکان کشتی یک جدول زمانی به صورت یک بسته بین المللی وجود دارد تا خود را با داده های مربوط به انتشار گازهای گلخانه ای مطابقت دهند، این بسته بین المللی با نام Hullcare AkzoNobel با ابزار Intertrac مالکان و مدیران کشتی را راهنمایی می کند تا سطح انتشار گازهای گلخانه ای را برای گزارش دادن به سازمان IMO رصد کنند تا به وضعیت ایده آل برسند.



← ادامه خبر | مانا: 30 درصد ناوگان کشتیرانی جهان فاقد فناوری کربن‌زدایی است



### توکیو، بندر آفتاب تابان (۱۴:۳۲-۰۲/۰۵/۰۱)

توکیو، پایتخت مدرن و پرتراکم ژاپن، تا همین چند قرن پیش فقط یک دهکده ماهیگیری کوچک بود. هرچه که در تاریخ ژاپن رخ داده، به وضوح در تاریخ توکیو هم بازتاب داشته است و قصه تبدیل آن به یکی از پرجمعیت‌ترین شهرها و پرفت‌وآمدترین بنادر جهان به همین دلیل قصه‌ای کاملاً مدرن است. زمانی بود که ژاپن صرفاً به عنوان یک سرزمین دور و شرقی که آفتاب تابان از آنجا طلوع می‌کند شناخته می‌شد. در همان زمان، توکیوی امروزی یک دهکده ماهیگیری کوچک به نام اِدو بود که در طی قرون به تدریج مورد توجه قرار گرفت و همگام با تحولات حکومتی و اجتماعی در ژاپن، به عنوان مرکز توزیع کالا و حمل و نقل دریایی در این سرزمین توسعه پیدا کرد.

مانا- اصولاً در دوران قدیم، مهمترین شهر ژاپن کیوتو بود و خاندان سلطنتی هم به مدت هزار سال همانجا ساکن بودند. با این حال، جامعه ژاپن مملو از درگیری‌های داخلی به خصوص بین جنگجویان در مناطق غیرشهری بود و نظام فئودالی هم اوضاع را برای رعیت‌ها دشوار کرده بود. از همین نقطه بود که جنگ داخلی در سرزمین ژاپن رخ داد و جنگجوی پیروز میدان هم تصمیم گرفت پایتختی غیر از کیوتو را برای حکومتش انتخاب کند. میناموتو یوریتومو یک دولت نظامی تأسیس کرد که امروز به نام حکومت شوگان میشناسیمش. دوره جدیدی از تاریخ ژاپن با همین دولت آغاز شد و حکمرانی جنگجویان و نظامیان بر ژاپن به مدت ۷۰۰ سال ادامه یافت.

در این دوران، سامورایی‌ها و طبقه جنگجویان به اصول و قواعد خاصی پایبند بودند و وفاداری خدشه ناپذیری به اربابان فئودال داشتند. اگر یکی از آن‌ها در انجام وظایفش موفق نمی‌شد به شکل نمادین جان خود را می‌گرفت. در نیمه دوم قرن شانزدهم میلادی، استراتژیست‌های نظامی در ژاپن قدرت زیادی گرفتند و مشهورترین آن‌ها توکوگاوا بود.

تاریخ توکیو با او آغاز شد و نام امروزی توکیو هم احتمالاً از نام او برداشت شده است. او به روستای ناشناخته ادو توجه نشان داد و ارزش موقعیت مکانی احتمالی آن را درست تخمین زد. توکوگاوا هشت منطقه اطراف ادو را تصرف کرد و آنجا را مقر خود قرار داد و تغییرات زیادی هم در اراضی و منابع آب آن ایجاد کرد. او با موفقیت در این منطقه توانست راه شکست دادن رقبایش در مناطق دیگر ژاپن را نیز هموار کند و شوگان کل ژاپن شود.

ایجاد تجهیزات بندری و همین طور مدرنیزه کردن بندر از همین زمان در ادو آغاز شد. در این دوران نیمی از جمعیت ادو را سامورایی‌ها تشکیل می‌دادند و عده زیادی بازرگان هم در شهر ساکن بودند. در سال ۱۷۸۷ جمعیت ادو به ۱.۳ میلیون نفر می‌رسید و یکی از بزرگترین شهرهای جهان به شمار می‌آمد.

با این حال، حکومت شوگان در این دوران از نفوذ تاجران خارجی که مسیحیت و سبک زندگی دیگری را با خود می‌آوردند هراس داشت و به همین جهت سیاست انزوا را در پیش گرفت و درهای ژاپن را به مدت ۲۰۰ سال به روی دنیای خارج بست. بر این

اساس خارجی‌ها نمی‌توانستند وارد ژاپن شوند و ژاپنی‌ها هم نمی‌توانستند از کشور خارج شوند. تنها استثناها هم گروهی از بازرگانان چینی در ناکازاکی و گروهی از بازرگانان هلندی بودند.

در اواسط قرن نوزدهم نشانه‌های زیادی از ناکارآمدی نظام فئودالی در ژاپن ظاهر شد. قدرت اقتصادی در دست بازرگانان و کاسبان افتاده بود و به جای برنج، پول به ابزار مبادله تبدیل شده بود. نارضایتی از حکومت و بعد هم کاهش قدرت سامورایی‌ها در همین راستا رخ داد.

در همین میان، اتفاق دیگری به شکسته شدن انزوای ژاپن انجامید و آن هم ورود کشتی‌های آمریکایی به بندر ژاپن و فشار بر حکومت شوگان برای بازکردن درهای کشور به روی تجارت خارجی بود که در فاصله سال‌های ۱۸۵۴ تا ۱۸۶۸ رخ داد و در نهایت به امضای اجباری یک معاهده، باز شدن دو بندر ژاپن به روی کشتی‌های خارجی و نیز پایان دوران فئودالی و حکومت شوگان انجامید و به جایش امپراتور میجی قدرت را به دست گرفت. او پایتخت سلطنتی را به ادو آورد و آنجا را (توکیو یا پایتخت شرقی در مقابل کیوتو به عنوان پایتخت غربی) نامید.

در دوران میجی که تا ۱۹۱۱ به طول انجامید، ژاپن از جامعه کشاورزی به جامعه صنعتی گذار کرد و کشور دارای قانون اساسی، پارلمان، خطوط راه آهن و تجهیزات مدرن دیگر شد. اما توکیو در نیمه اول قرن بیستم چندان خوش اقبال نبود. در سال ۱۹۲۳ زلزله بزرگی در مقیاس ۷.۹ ریشتر رخ داد که سونامی به دنبال آورد و ۱۰۰ هزار کشته گرفت. در دوران جنگ جهانی دوم هم توکیو بارها بمباران شد و بخش زیادی از جمعیت و فضای این شهر از دست رفت. واقعیت این است که رویکرد ژاپن در دوران پیش از وقوع جنگ جهانی دوم به نوعی سرنوشت توکیو را رقم زده بود. از همان آغاز قرن بیستم میلادی، توکیو به مرکز جنبش‌های پان آسیایی و ملی‌گرایانه بدل شده بود و چهره‌های رادیکال از کشورهای دیگر را هم جذب این ایده‌ها می‌کرد. در جریان جنگ جهانی اول، ژاپن در کنار انگلیس، فرانسه و روسیه قرار داشت و جلوی تحقق منافع آلمان در شرق و جنوب آسیا را می‌گرفت. در واقع ژاپن در دهه ۱۹۳۰ و اوایل ۱۹۴۰ سیاست‌های توسعه طلبانه و خشنی را در چین، هنگ‌کنگ، سنگاپور، برمه، مالزی، فیلیپین و گوام دنبال می‌کرد که البته در جریان جنگ جهانی دوم به شکست انجامید. در طول جنگ جهانی دوم، ژاپن در کنار آلمان و ایتالیا موسوم به نیروهای محور قرار داشت و در همان حال، آمریکا که مُصر بود جلوی توسعه طلبی ژاپن را بگیرد این کشور را تحریم کرد و ژاپن هم به تلافی، به بندر پرل هاربر آمریکا حمله کرد و جنگ وارد مرحله جدیدی شد.

در جریان جنگ، توکیو در بمباران‌های مختلف ویران شد. همچنین با بمباران اتمی هیروشیما و ناکازاکی توسط آمریکا در آگوست، ۱۹۴۵ ژاپن وارد مرحله تاریخی دیگری شد. حضور نیروهای اشغالگر آمریکایی در ژاپن در دوران بعد از پایان جنگ، روی ذهنیت و هویت ژاپنی‌ها تاثیر

زیادی گذاشت و آن‌ها را به سمت احیای کشور و پاک کردن گذشته سوق داد. بازسازی اقتصاد این کشور در همین راستا با سرعت زیادی آغاز شد و مثلاً فضای شهری توکیو به شکل مدرن و گسترده‌ای توسعه پیدا کرد.

تعجیبی ندارد که توکیو در دوران احیا و بازسازی اقتصاد ژاپن به یکی از ستون‌های پیشرفت در این کشور تبدیل شد. در دهه ۱۹۶۰ میلادی ژاپن به یک قدرت صنعتی بدل شده بود و در رأس آن هم توکیو قرار داشت. اما در اوایل دهه ۱۹۹۰ ورق دوباره برگشت و ژاپن دچار رکود اقتصادی شدیدی شد. قیمت املاک در توکیو به میزان ۷۰ درصد کاهش پیدا کرد و بازگشت به احیای اقتصادی سختی‌های زیادی را به همراه داشت و تا اواسط دهه ۲۰۰۰ میلادی طول کشید.

ژاپن در قرن بیست و یکم نقشه جدیدی را برای خود تعریف کرد که از جمله آن‌ها نزدیکی بیشتر به آمریکا و غرب و فاصله گرفتن از

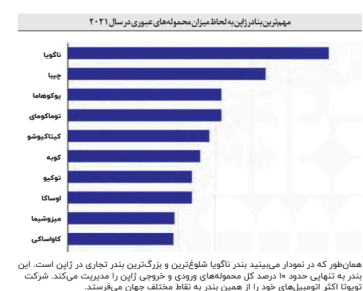


چین، کره جنوبی و کره شمالی بود. این رویکرد همچنان به خصوص در تقابل با چین و در نزدیکی با آمریکا ادامه دارد. درباره بندر توکیو

توکیو امروزه جمعیتی بالغ بر ۳۸ میلیون نفر دارد و فضای شهری آن هم پرتراکم است. بندر توکیو در حمل و نقل و اقتصاد ژاپن نقش مهمی ایفا می‌کند و علاوه بر افزایش مداوم تعداد ترمینال‌های کانتینری هوکایدو، اوکیناوا، شیکوکو و کیوشو دانست. ترمینال کانتینری اوی در بندر توکیو یکی از مدرنترین تجهیزات ۹۴۵ هزار مترمربع مساحت دارد و بندری در کل ژاپن است و تقریباً هفت لنگرگاه را هم در خود جا داده است. بندر توکیو در زمینه مدیریت محموله‌های خارجی محصولات کشاورزی و دریایی نیز سابقه‌ای طولانی دارد. بندر توکیو در بخش شمالی خلیج توکیو واقع شده و به همراه (بندر یوکوهاما) در جنوب (و بندر کاوازاکی) در مرکز خلیج توکیو جزء مهمترین بنادر ژاپن و جهان به شمار می‌آید. توکیو از لحاظ تولید ناخالص داخلی در میان اقتصادهای شهری جهان رتبه دوم را پس از نیویورک به خود اختصاص داده است. این بندر همچنین در زمینه مدیریت محموله‌های خارجی کشاورزی و دریایی نیز سابقه‌ای طولانی دارد.

از زمان جنگ جهانی دوم به بعد، توکیو عنوان مهمترین مرکز صنعتی ژاپن را هم از اوساکا گرفته و خود را به عنوان یک مرکز صنعتی مهم ثبت کرده است. فعالیت تولیدی در منطقه توکیو در جنبه‌های مختلف صورت می‌گیرد و صنایع سنگین مثل فلزات، مواد شیمیایی، ماشین‌آلات، تجهیزات حمل و نقل و پالایش نفت در این منطقه واقع شده‌اند. غیر از تمرکز صنایع در توکیو، باید به تمرکز مراکز مالی و مدیریتی در این منطقه هم اشاره کرد. حتی شرکت‌هایی که کارخانه‌هایشان دفاتر بزرگی در نقاط توکیو دارند و نزدیکی آن‌ها به مراکز دولتی برایشان مزیت محسوب می‌شود. بخش مالی و تجاری به صورت متمرکز در منطقه نیهونباشی در توکیو مستقر است و دو نهاد مالی اصلی ژاپن یعنی بازار بورس توکیو و بانک ژاپن هم همانجا هستند. توکیو پرجمعیتترین شهر ژاپن است، اما فضای شهری‌اش کوچک است و به همین خاطر با تراکم شدیدی مواجه است.

منبع: نشریه آینده نگر



## همکاری روسیه و چین برای دور زدن تحریم‌های نفتی غرب (۱۱:۵۰-۰۲/۰۵/۰۱)

شرکت کشتیرانی Kurow از شرکت‌های عمده نفتی است که ملیت مشخصی ندارد، اما حمل بخش اعظم نفت روسیه را در دوران تحریم برعهده دارد. این شرکت برای تکمیل ظرفیت نفتی خویش جهت صدور نفت تحریمی روسیه ضمن خرید نفتکش‌های جدید از چین، چندی پیش قراردادی به مبلغ ۵۰۰ میلیون دلار برای ساخت هشت فروند نفتکش افراکس با کارخانه کشتی‌سازی Zhoushan Changhong چین امضا کرد.



ادامه خبر | مانا: همکاری روسیه و چین برای دور زدن تحریم‌های نفتی غرب

اختصاصی مانا- این قرارداد اتحاد چین و روسیه را برای دور زدن تحریم‌های آمریکا و اتحادیه اروپا بیش از پیش و به وضوح نشان داده و ضمن رویارویی با کشورهایی که به تحریم‌های نفتی دلخوش هستند، بی‌تأثیری تحریم‌ها را به اثبات می‌رساند.

این اتحاد که به صورت پنهانی بین چین و روسیه صورت گرفته است تقویت ناوگانی است که تحت عنوان ناوگان سایه برای صادرات نفت روسیه حدود یک سال پیش تشکیل شده و پس از تحریم‌های اتحادیه اروپا گسترش یافته است. براساس آمارهای تأیید نشده بیش از ۴۵۰ فروند نفتکش در این ناوگان عضویت دارند که صرفاً به حمل نفت تحریمی می‌پردازند.

در واقع نفت روسیه در حال حاضر توسط این ناوگان سایه در سطح جهان توزیع می‌شود و متأسفانه در برخی شرکت‌هایی که نفت روسیه را جابه‌جا می‌کنند نفتکش‌های قدیمی با عمر ۲۶ ساله به چشم می‌خورد.

نکته جالبی که در این موضوع نهفته آن است که شرکتی که نفت روسیه را قاچاقی در دوران تحریم حمل می‌کند به راحتی سفارش ساخت نفتکش‌ها را به شرکت‌های چینی می‌دهد. این کار به معنی بی‌توجهی روسیه به تحریم‌های نفتی است. فراموش نکنیم با این کار نگرانی در محافل سیاسی بیشتر قوت می‌گیرد که جنگ روسیه و اوکراین به این زودی‌ها پایان نخواهد پذیرفت.

بی‌تأثیر بودن تحریم‌های نفتی

امروزه جهان به این موضوع پی برده که محدودیت‌های اتحادیه اروپا نه تنها نتوانسته بر صدور نفت روسیه تأثیر بگذارد بلکه منجر به افزایش صادرات نفتی این کشور از آسیا به اروپا و سایر قاره‌ها شده است؛ در این میان فقط مسیرها کمی طولانی شده است.

خبرهای رسیده در این زمینه حاکی است ناوگان سایه‌ای که از آن نام برده می‌شود استانداردهای بیمه‌ای را رعایت نمی‌کند و فقط سعی می‌کند از دسترس بازرسان دولت‌ها در بنادر خارج شود. به تعبیری می‌توان گفت روسیه با ناوگان سایه‌ای که در اختیار دارد به راحتی در عرصه آب‌های بین‌المللی جولان می‌دهد و کشورهای اروپایی نیز از مشتریان نفتی این ناوگان هستند.

دریاسالار «جیمز استاوریدیس» چندی پیش طی مقاله‌ای در زمینه ناوگان سایه که توسط روسیه هدایت می‌شود نوشت: ناوگان تحت عنوان turbo یک بخشی از ناوگان نفتی است که نفت روسیه را به اقصی نقاط جهان منتقل می‌کند و صدها کشتی در اختیار دارد. بدین ترتیب غرب نمی‌تواند از صدور نفت روسیه جلوگیری کند، زیرا کشورهای مختلف جهان احساس می‌کنند نفت با قیمت پایین روسیه را به راحتی می‌توانند در اختیار بگیرند.

براساس آنچه در بالا آمد قرارداد ساخت هشت فروند نفتکش توسط یک شرکت حمل نفت روسیه که به چین سفارش داده شده باعث نگرانی جامعه جهانی است و به نظر می‌رسد که این کار با حمایت دولت چین صورت گرفته، زیرا کارخانه سازنده این کشتی‌ها یارانه دریافت می‌کنند و تحت کنترل دولت چین هستند و ممکن است ساخت این نفتکش‌ها را خارج از نوبت انجام داده و در آینده نزدیک به شرکت سفارش دهنده تحویل دهند.

علاوه بر این، تانکرهای نفتی جدید سفارش داده شده ممکن است این فرصت را برای شرکت KUFOW فراهم کند تا در عرصه صدور نفت حضور قانونی خود را اعلام کن؛ زیرا یکی از منابع موثق کارخانه سازنده چینی تأیید کرده که استانداردهای لازم را برای ساخت نفتکش‌ها رعایت خواهد کرد.

خبرهای رسیده دیگر حاکی است که شرکت KUFOW به منظور صدور نفت روسیه نفتکش‌های جدیدی را از چین خریداری کرده است. به هرحال قرارداد بلند پروازانه شرکتی که بُرد بین‌المللی ندارد و فقط در کار صدور نفت تحریمی روسیه عمل می‌کند با کشتی‌سازان چینی جای، اما و اگر دارد. اما وقتی به اتحاد دو کشور پی می‌بریم این مطلب به راحتی قابل هضم است.

همفکری چین و روسیه برای زهر چشم گرفتن از غرب

← ادامه خبر | مانا: همکاری روسیه و چین برای دور زدن تحریم‌های نفتی غرب

«کاپیتان استیو کارمل» معاون ارشد شرکت Maersk چندی پیش در این زمینه گفت: چین و روسیه در حال حاضر با اتحاد و همفکری به منابع قابل اعتمادی دست یافته‌اند که شاید بتوان یک روح در دو بدن را برای این وضعیت تشبیه کرد. آنان در صددند ضمن دور زدن تحریم‌ها وجود خود را در عرصه جهانی نشان دهند و از غرب زهر چشم بگیرند و این موضوع را به اثبات برسانند که غرب قادر به تحریم نفتی روسیه نیست.

باید اذعان داشت این تحریم‌ها برای چین نیز شرایط ایده‌آلی فراهم کرده تا بتواند نفت روسیه را به قیمت ارزان در اختیار بگیرد حتی اگر بازار بین‌المللی نفت دچار اختلال شود.

بدین ترتیب باید گفت که چین برنده اصلی منازعه بین روسیه و اوکراین است و آمریکا بازنده‌ای است که با تردید به موضوع اتحاد چین و روسیه نظاره می‌کند.

نکته‌ای که باید به آن اشاره کرد آن است که چینی‌ها در کشتی‌سازی روی دست آمریکا بلند شده‌اند. آمریکا طی یک‌سال اخیر بیشتر به ساخت ناوهای جنگی روی آورده، اما چین در هر زمینه‌ای برای ساخت کشتی‌ها چه تجاری و چه جنگی و چه نفتی اقدام کرده است.

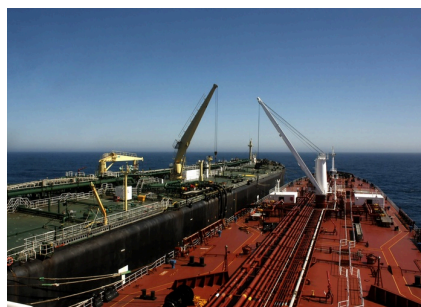
بر اساس آمارهای منتشر شده در حال حاضر کارخانه‌های کشتی‌سازی چین در حدود ۲۳ میلیون و ۲۵۰ هزار تُن ظرفیت دارند در حالی که ظرفیت کشتی‌سازی آمریکا به ۱۰۰ هزار تُن می‌رسد در واقع ظرفیت کشتی‌سازی چین ۲۳۲ برابر ظرفیت کشتی‌سازی آمریکا است این تفاوت به مرور زمان با توجه به شرایطی که در حال حاضر پدید آمده روز به روز بیشتر خواهد شد.

در پایان باید گفت با اتحادی که چین و روسیه در زمینه صدور نفت پیدا کرده‌اند و بدون شک در ابعاد دیگر اقتصادی نیز قطعاً ادامه دارد جهان را وارد مرحله‌ای کرده که نمی‌توان صف‌آرایی این دو کشور را در مقابل آمریکا و متحدان اروپایی نادیده گرفت.

نویسنده: کاپیتان جان کنراد

منبع: Tradewinds

مترجم: بهاره قهرمانی



## تین نیوز

### لزوم تشکیل شرکت مشترک کشتیرانی اختصاصی به بنادر مازندران و حل کریدور سبز (۱۴/۰۲/۰۵/۰۱-۵۲:۱۴)

استاندار مازندران خواستار تشکیل یک شرکت مشترک کشتیرانی اختصاصی به بنادر مازندران و پیگیری برای حل مسئله گمرکی برای شرکت های فعال مازندران و حل بحث کریدور سبز از رئیس سازمان بنادر دریایی و رودخانه ای روسیه شد.



ادامه خبر | تین نیوز: لزوم تشکیل شرکت مشترک کشتیرانی اختصاصی به بنادر مازندران و حل کریدور سبز

تین نیوز استاندار مازندران خواستار تشکیل یک شرکت مشترک کشتیرانی اختصاصی به بنادر مازندران و پیگیری برای حل مسئله گمرکی برای شرکت های فعال مازندران و حل بحث کریدور سبز از رئیس سازمان بنادر دریایی و رودخانه ای روسیه شد. به گزارش سی نیوز به نقل از خبرگزاری فارس، سید محمود حسینی پور در جلسه با رئیس سازمان بنادر دریایی و رودخانه ای روسیه، با بیان اینکه برای فعال کردن کریدور شمال جنوب فرصت زیادی نداریم، اظهار کرد: چند سالی است که این امر توسط فعالان اقتصادی ما پیگیری شد اما بی نتیجه ماند.

وی افزود: اگر بخواهیم راهبردی که رهبرانمان ترسیم کردند محقق شود حتما باید اقدام عملی داشته باشیم، در این راستا پیشنهاداتی داریم.

حسینی پور گفت: پیشنهادمان این است که یک شرکت مشترک کشتیرانی اختصاصی به بنادر مازندران تشکیل شود تا در خصوص حمل ترکیبی کالا از مسیر شمال به جنوب و جنوب به شمال فعال باشد، ما به این تشکیلات امید بستیم که بتواند موانع را از سر راه بردارد.

استاندار مازندران همچنین تصریح کرد: تقاضای مان پیگیری برای حل مسئله گمرکی برای شرکت های فعال مازندران و حل بحث کریدور سبز است، خواسته دیگری نداریم و اگر همین دو موضوع حل شود قطعا کریدور شمال جنوب فعال خواهد شد.

وی ضمن معرفی نماینده پیگیری این امر، از رئیس سازمان بنادر دریایی و رودخانه ای روسیه خواست تا نماینده خود را معرفی و بررسی ها تا یک ماه دیگر انجام و جلسه ویناری برای مرور جزئیات کار برگزار شود.

حسینی پور با اشاره به پیگیری این موضوع از سفارت، عنوان کرد: مقرر بود مدیر کشتیرانی ما در این هیات حضور داشته باشند اما بنا به دلیلی نتوانست سفر را همراهی کنند، در اسرع وقت برگزاری جلسه ویناری با حضور مسؤولان گمرک فراهم خواهد شد.

## مدیرکل غله و خدمات بازرگانی خوزستان: اولین کشتی حامل برنج در بندر امام پهلوی گرفت (۱۰:۴۴-۰۲/۰۵/۰۱)

ایسنا/خوزستان مدیرکل غله و خدمات بازرگانی خوزستان از پهلوگیری یک فروند کشتی اقیانوس پیما حامل بیش از ۲۶ هزار تن برنج در بندر امام خمینی (ره) خبر داد.

امید جهان نژادیان در گفت و گو با ایسنا، اظهار کرد: پس از پیگیری های فراوان انجام شده موفق شدیم در سال ۱۴۰۲، اولین محموله برنج را از طریق بندر امام خمینی (ره) وارد کنیم.

وی با بیان اینکه امسال تا پیش از این فقط گندم به عنوان کالای اساسی وارد شده بود، افزود: یک فروند کشتی اقیانوس پیما حامل بیش از ۲۶ هزار تن برنج در اسکله ۲۳ بندرگاه پهلوگیری کرده است.

مدیرکل غله و خدمات بازرگانی خوزستان گفت: این محموله توسط شرکت بازرگانی دولتی ایران وابسته به وزارت جهاد کشاورزی از کشور هند خریداری شده است.

جهان نژادیان با اشاره به ذخایر استراتژیک بندر امام در بحث کالای اساسی عنوان کرد: در حال حاضر ۱۷ هزار تن روغن و ۳۵۶ هزار تن گندم در انبارهای این بندر به عنوان ذخایر استراتژیک وجود دارد.

وی ادامه داد: واردات غلات مورد نیاز کشور با هدف تامین پایدار کالای اساسی و در راستای بالا بردن ضریب امنیت غذایی انجام

ادامه خبر | ایسنا: مدیرکل غله و خدمات بازرگانی خوزستان: اولین کشتی حامل برنج در بندر امام پهلوی گرفت

می‌شود و خوشبختانه روند واردات به خوبی در حال انجام است.

انتهای پیام



فرصت امروز  
سازمان کسب و کار آفرینی

مدیر بنادر و دریانوردی شهید باهنر و شرق هرمزگان خبر داد

## بارگیری کشتی ۳۳ هزار تنی حامل خاک آهن و روی در بندر شهید باهنر



**بندرعباس - خبرنگار فرصت امروز:** مدیر بنادر و دریانوردی شهید باهنر و شرق هرمزگان از پایان بارگیری یک کشتی ۳۳ هزار تنی حامل خاک آهن و روی خبر داد و گفت: مقصد این محموله صادراتی بندر فانگ سنگ در کشور چین خواهد بود. به گزارش روابط عمومی مدیریت بنادر و دریانوردی شهید باهنر و شرق هرمزگان؛ "حمیدرضا محمد حسینی تختی" با اعلام جزئیات این خبر افزود: یک کشتی ۳۳ هزار تنی به طول ۱۸۰ متر با پایان بارگیری محموله خاک آهن و روی، راهی بندر فانگ سنگ در کشور چین خواهد شد. این مقام مسئول افزود: با برنامه ریزی های تدوین

شده این محموله طی مدت ۶ روز بارگیری و عملیات دقیق دریایی و بندری عازم کشور چین خواهد شد. وی افزود: این کشتی با آبخور ۱۰ متر و طول ۱۸۰ متر میزان ۳۱ هزار تن خاک آهن و روی را حمل می کند. محمد حسینی تختی افزود: تولید رنگ های صنعتی و شیمیایی، صنایع فولاد سازی، صنایع فرومغناطیس از کاربردهای خاک آهن و روی می باشد. وی با بیان اینکه بندر شهید باهنر از ظرفیت مطلوبی در پهلودهی شناورهای فلزی با آبخور ۱۱،۴ متر برخوردار می باشد افزود: بندر شهید باهنر سومین بندر صادراتی در کشور می باشد که در امر صادرات، واردات و ترانزیت کالا دارای جایگاه ویژه ای می باشد.

خبرگزاری جمهوری اسلامی IRNA

## استاندار مازندران خبر داد: تولید و تامین موتور کشتی های روسیه در مازندران (۱۵:۱۲-۰۲/۰۵/۰۱)

ساری - ایرنا - استاندار مازندران از انعقاد ۲۴۶ میلیون دلاری صادرات محصولات مختلف تولیدی و صنعتی استان به خصوص مواد غذایی به کشور روسیه خبر داد.

به گزارش خبرنگار ایرنا، سید محمود حسینی پور روز یکشنبه پس از بازگشت از روسیه، در تشریح دستاوردهای این سفر در نشست با خبرنگاران در ساری افزود: دولت سیزدهم در راهبرد سیاست خارجی تعامل و ارتباط با حوزه کشورهای شرق را با هدف بی اثر گذاشتن تحریم های غرب مورد توجه قرار داده است. وی با بیان این که استان مازندران که تاکنون از مزیت های مرزی خود با پنج کشور حاشیه دریای خزر بهره نبرده است، توضیح داد: با راهبرد دولت سیزدهم، ارتباط با کشور روسیه و استان مازندران مورد اهتمام قرار گرفت، مازندران با سه فرودگاه و سه بندر نقش محوری در فعال کردن کریدور شمال به جنوب دارد. حسینی پور تصریح کرد: طی حدود ۲ سال گذشته رفت و آمدهای مختلفی از سوی مسولان دولتی و بخش خصوصی ایران با کشورهای خزر انجام شد و در این مدت از استانداران ولگا گراد، آستراخان و سامارا روسیه نیز دعوت نامه به استانداری مازندران داشته ایم. وی با اظهار این که استانداری مازندران بر بررسی همه جانبه در سفر هیات کاربردی اقتصادی به روسیه را انجام داده است، گفت: در این سفر حضور مدیران دولتی را



← ادامه خبر | ایرنا: استاندار مازندران خبر داد: تولید و تامین موتور کشتی‌های روسیه در مازندران

کمتر به همراه داشته ایم و با گرایش توسعه فعالیت اقتصادی و تجاری مازندران افراد بخش خصوصی را در ۶ روز برنامه ریزی کرده و جلسات رسمی و فشرده ای را با مسوولان دولتی و فعالان بخش خصوصی روسیه برگزار شد. نماینده عالی دولت در مازندران دستاورد های این سفر را قابل توجه توصیف کرد و گفت: در این سفر تقویت ارتباطات تجاری مورد توجه قرار گرفت یعنی در این سفر فراتر از تفاهم نامه به قرارداد های اجرایی رسیده است. حسینی پور گفت: در این سفر با استانداران ولگا گراد، آستراخان و سامارا دیدار و گفت و گو و قراردادهای اجرایی صورت گرفته است، دیدار و نشست کاربردی با مسوول گمرک کشور روسیه از دیگر برنامه های سفر هیات اقتصادی استان مازندران بوده است، با توجه به این که مازندران در کریدور شمال به جنوب قرار دارد، مسوول گمرک روسیه با علاقمندی در این نشست شرکت کرد. وی با اظهار این که، از سوی مسوولان روسیه به خصوص گمرک این کشور موقعیت مازندران در توسعه روابط ایران و روسیه و با کشورهای CIS محوری تشخیص داده شده است، گفت: گمرک روسیه در تقویت تجارت مازندران نقش محوری است، از آن جایی که ۲ موضوع گمرک و دامپزشکی مهمترین موارد پیگیری سفر هیات اقتصادی مازندران به روسیه بوده است، قرارداد های خوبی برای حل مشکلات و موانع پیش رو منعقد شد. استاندار مازندران گفت: مسایل دامپزشکی مازندران و روسیه را با هدف صادرات محصولات غذایی در قالب برگزاری آموزش برای صادرات و واردات برنامه ریزی و عملیاتی کرده ایم. حسینی پور با بیان این که در دیدار با رییس سرویس فدرال گمرک روسیه به برخی مشکلات فعالان تجاری این استان در فرایند صادرات کالا به روسیه اشاره شده است، گفت: شتاب بخشی به ترخیص این کالاها در گمرکات کشورهای مسیر حمل و نقل کالا را خواستار شدیم. قرارداد فروش محصولات غذایی مازندران در سه فروشگاه زنجیره‌ای روسیه با ۲۷ هزار شعبه‌استاندار مازندران با بیان این که پایانه محصولات کشاورزی روماک استان قرارداد فروش محصولات غذایی را در سه فروشگاه زنجیره‌ای روسیه با ۲۷ هزار شعبه امضا کرده است، گفت: در واقع ارزش صادرات محصولات کشاورزی مازندران از این طریق تا ۲۰۰ میلیون دلار برآورد شده است. حسینی پور به حل مشکلات گمرکی در بنادر روسیه مبنی بر معطلی مواد غذایی اشاره کرد و گفت: این موضوع با انتخاب نمایندگان کشور روسیه و استان مازندران حل و فصل شده است. وی با اظهار به این که در این راستا تشکیل سه کارگروه پیگیری و حل مشکلات تجاری و پولی با استانداران ولگا گراد، آستراخان و سامارا انتقاد شده است، گفت: تمامی پیشنهادهای سفر را در در سفر آینده نمایندگان روس به استان مازندران تبدیل به قرارداد و امضا خواهد شد. استاندار مازندران حل مشکلات توسعه تجارت آبیان، حضور پر شور و افزایش تردد گردشگران، باز کردن ال سی و جابجایی پول در بانک ها را از دیگر قرارداد ها اعلام کرد و گفت: اکنون در تبادلات پولی مشکلی با کشور روسیه نداریم. وی با بیان این که از این پس گردشگران روسیه و مازندران با صدور کارت ویژه تردد خواهند داشت، گفت: بزرگترین کشتی گردشگری کروز روسیه در بندر آستراخان آماده آب اندازی است که این کشتی وارد دریای مازندران نیز خواهد شد. تولید و تامین موتور کشتی رانی روسیه در مازندران استاندار مازندران به ناوگروه ۸۶ نیروی دریایی ارتش و نمایش قدرت در کل آب‌های کره زمین که با موتور تولیدی این کشتی در استان مازندران اشاره کرد و گفت: تعامل حداکثری کشتی سازی روس و ایران به خصوص تولید موتور کشتی در آمل مورد تعجب و در عین حال اهتمام مسوولان روس قرار گرفت. وی با بیان این که پای تولید کنندگان مازندران از فرصت تحریم علیه روسیه در این کشور باز شده است، گفت: خرید لیزینگ کشتی برای مازندران با همکاری مالی بانک روسیه نیز از دیگر دستاوردهای این سفر است. حسینی پور با بیان این که طبق قرارداد مقرر شد تا برنج فاخر طارم مازندران در فروشگاه های روسیه و سر سفره مردم این کشور قرار گیرد، گفت: دانشگاه های مازندران نیز علاوه بر تبادل اطلاعات علمی و پژوهشی برگزاری دوره آموزشی زبان فارسی و روسی را انجام می دهند. محصولات کشاورزی مازندران را باید صادر محور کنیماستاندار مازندران بر لزوم توجه به تولیدات محصولات کشاورزی با هدف صادرات تاکید کرد و گفت: با توجه به سختگیری هایی که دامپزشکی فدرال روسیه دارد، باید همه مقررات طبق استاندارد های



← ادامه خبر | ایرنا: استاندار مازندران خبر داد: تولید و تامین موتور کشتی‌های روسیه در مازندران

مقصد محصولات غذایی رعایت شود و این یعنی محصولات استان باید صادرات محور تولید شود. حسینی پور ادامه داد: به طور یقین اکنون باید یکسری اصلاحات را در تولید انواع محصولات غذایی و صنعتی داشته باشیم، مطمئناً برای رسیدن به مهمترین اهداف که همان فعال کردن کریدور شمال به جنوب است، توجه به استاندارد های تولید است. وی گفت: گفتمان اهمیت کریدور شمال به جنوب باید گفتمان قالب رسانه‌های استان و کشور شود، بررسی‌ها نشان می‌دهد در طول تاریخ مازندران را از این مزیت عقب نگه داشته اند، امروز غلات و نهاده های دامی مورد نیاز کشور باید از دریای مازندران وارد شود. پنجم مهر همایش گردشگری مازندران و روسیه در مازندران استناداً مازندران از برگزاری همایش گردشگری مازندران و روسیه در تاریخ پنجم مهر در استان خبر داد و گفت: گردشگری موضوع جدی در پیگیری این سفر بوده است که مقرر شد در این تاریخ بزرگترین همایش گردشگری با حضور سفرای دو کشور ایران و روسیه و ۲۰۰ نفر مسولان بخش خصوصی حوزه گردشگری این دو کشور برگزار شود. حسینی پور گفت: کشور روسیه با ایجاد خط پروازی روسیه به ساری و خط دریایی گردشگری به دریای مازندران موافقت کرده است. استاندار مازندران با بیان این که رودخانه ولگا تنها مسیر تردد کشتی از دریای خزر به دریای سرخ است، گفت: لایروبی این رودخانه مورد تاکید قرار گرفت تا مشکلات ترانزیت دریایی تجار مازندران نیز حل و فصل شود. به گزارش ایرنا، استاندار مازندران در رأس هیاتی از فعالان اقتصادی بخش های دولتی و خصوصی این استان در راستای دیپلماسی اقتصادی دولت سیزدهم مبنی بر تقویت مناسبات با همسایگان به کشور روسیه سفر کرده بود. وی در این سفر مذاکراتی با استانداران ولگاگراد و آستراخان و دیگر مسولان ارشد کشور روسیه داشت. مقام عالی دولت همچنین در مسکو با استاندار سامارا روسیه دیدار و درباره توسعه مناسبات دوجانبه گفت و گو کرد.

### صنعت اسکرپینگ کشتی ها (۱۱:۰۵-۰۲/۰۵/۰۱)

سرآمدآتلاین - سیاوش یگانه- بررسی صنعت اسکرپینگ (scrapping) اعم از: علل اسکرپ کردن کشتی ها، استانداردها و مقررات صنعت کشتیرانی و مراحل اجرایی اسکرپ کردن.

صنعت اسکرپ کردن کشتی‌ها به عنوان یک فرآیند صنعتی در قرن نوزدهم شکل گرفت. در آغاز، این فرآیند به صورت سنتی و با استفاده از ابزارهای ساده انجام می‌شد. اما با گذر زمان و پیشرفت فناوری، روش‌های پیشرفته‌تری برای اسکرپ کردن کشتی‌ها توسعه یافت.

علل اسکرپ کردن کشتی‌ها: اسکرپ کردن کشتی‌ها به دلایل مختلفی انجام می‌شود، از جمله: کشتی‌های قدیمی و غیرقابل استفاده، با گذر زمان، کشتی‌ها عمری محدود دارند و نیازمند تعمیرات و نگهداری منظم هستند. در صورتی که هزینه تعمیرات بیش از ارزش کشتی باشد، اسکرپ کردن آن می‌تواند گزینه‌ای مناسب باشند.

تغییرات در نیازهای صنعتی: با پیشرفت فناوری و تغییرات در نیازهای صنعتی، کشتی‌های قدیمی ممکن است نتوانند بازدهی مطلوب را ارائه دهند. در این صورت، اسکرپ کردن آنها و جایگزینی با کشتی‌های جدید و به‌روزتر می‌تواند اقتصادی‌تر باشد.

رعایت استانداردها و مقررات: صنعت کشتیرانی تحت قوانین و مقررات سختی قرار دارد. صورتی که یک کشتی نتواند به طور کامل با این مقررات سازگار شود، اسکرپ کردن آن می‌تواند الزامی باشد.

فرآیند اسکرپ کردن کشتی‌ها عموماً شامل مراحل زیر است: بررسی اولیه: این مرحله، کشتی بررسی می‌شود تا مشخص شود آیا ارزش

← ادامه خبر | اقتصاد سرآمد آنلاین: صنعت اسکریپینگ کشتی ها

اسکرپ کردن دارد یا خیر. این بررسی شامل بررسی سن، وضعیت فنی و اقتصادی کشتی است. تهیه مجوزها: قبل از شروع فرآیند اسکرپ کردن، مجوزهای لازم از مقامات مربوطه باید تهیه شود. این مجوزها شامل مجوزهای زیست محیطی، بهداشتی و ایمنی است. خالص سازی: در این مرحله، تمامی مواد غیرفلزی موجود در کشتی مانند پلاستیک، چوب و آسفالت جدا می شوند. این مواد برای بازیافت یا دفع مناسب مورد استفاده قرار می گیرند. خرد کردن: ساختار فلزی کشتی با استفاده از ابزارهای خردکننده و قطعه بندی شده و به قطعات کوچکتر تقسیم می شود. این قطعات برای استفاده در صنایع دیگر به بازار عرضه می شوند. بازیافت: قطعات فلزی کشتی که به دست آمده اند، می توانند بازیافت شوند و به عنوان مواد اولیه صنایع مختلفی مانند صنعت خودروسازی، ساختمان سازی و فولادسازی استفاده شوند. فرآیند اسکرپ کردن کشتی ها عموماً در کشورهایی با سواحل دریایی مناسب برای این فعالیت انجام می شود. برخی از کشورهایی که در این صنعت رده برتری دارند عبارتند از: هند، بنگلادش، پاکستان، چین و ترکیه. این کشورها به دلیل داشتن شرایط طبیعی و اقتصادی مناسب، جذابیت بالایی برای شرکت های اسکرپ کننده دارند. / گروه کشتیرانی آکادمی دریایی سیراف





# اهم اخبار دریایی ایران و جهان

۱۴۰۲/۰۵/۰۱

