



دوشنبه ۱۷ بهمن ۱۴۰۱ - شماره ۱۵۷۰

شیلات

پروژه پرورش ماهی در قفس گناوه افتتاح شد



همزمان با پنجمین روز از گرامش‌شد دهه مبارک فجر، پروژه پرورش ماهی در قفس در شهرستان گناوه با سرمایه‌گذاری ۱۵۰ میلیارد ریال بهره‌برداری شد.به گزارش اقتصادسراسرآمد، این پروژه در ۴ قفس یا میزان تولید ۵۰۰ تن و ایجاد اشتغال ۱۵ نفر با پرورش گونه ماهی «سی‌باس» توسط بخش خصوصی اجرایی و با حضور مسئولان استانی و شهرستانی به بهره‌برداری رسید.مدیرکل شیلات استان بوشهر در این آیین گفت: ۵۰ درصد میگوی پرورشی کشور در این استان تولید می‌شود.عقیل امینی افزود: طبق آفق چشم‌انداز سال ۱۴۰۴ وزارت جهاد کشاورزی باید تولیدات آبریان در استان بوشهر به ۲۱۲ هزار تن برسد که بخشی از آن از طریق صید و صیادی و بخش دیگری از آبرزی پروری تامین می‌شود.وی اظهارداشت: بر این اساس در سال ۱۴۰۱ در بخش آبرزی پروری ۹۱ درصد و صید و صیادی حدود ۸۰درصد جلود هستند.مدیرکل شیلات استان بوشهر افزود: برای تحقق آفق تعیین‌شده باید جامعه صیادی را به سمت آبرزی پروری با توجه کاهش ذخایر دریایی تشویق و ترغیب کنیم.وی با اشاره به اینکه پرورش ماهی در قفس بعد از پرورش میگو در استان توسعه و نمود پیدا کرده‌است گفت: در دهه مبارک فجر طرح ۲ هزار تنی در شهرستان های نگستان و دیر و ۵۰۰ تنی در گناوه افتتاح شده‌است.امینی بیان داشت: در زمان حاضر ۲۱۷ مجوز پرورش ماهی در قفس در استان ثبت و صادر شده که تاکنون بیش از ۱۸۰مزرعه با ظرفیت اسمی ۱۱ هزار تن به بهره‌برداری رسیده‌است.مدیرکل شیلات استان بوشهر یادآورشد: از مجموع مجوزهای ثبت شده ۶ مجوز مربوط به شهرستان گناوه بوده که سه مورد به بهره‌برداری رسیده‌است.فرماندار گناوه نیز گفت: مردم این شهرستان لیاقت و شایستگی های بسیاری برای ارایه خدمات رسانی دارند.محمدتقی صفری افزود: امیدواریم با توان مردم و سرمایه‌گذاری در بحث دریا بویژه در بحث آبریان قدم‌های بلند برداریم، وی شیلات اظهارداشت: شهرستان گناوه قابلیت‌های ممتدی برای آبریزان دارد و از سرمایه‌گذاران انتظار داریم در این زمینه مشارکت جدی کنند.فرماندار گناوه گفت: با توجه به نیاز اسکله تعاونی صیادان نیاز به سرمایه‌یاد اداره کل شیلات استان در این زمینه اهتمام جدی ورزد.

.....

کاهش تولید ماهی قزل‌آلا در چهارمحال وبختیاری

مدیر شیلات و آبریان سازمان جهادکشاورزی چهارمحال وبختیاری با بیان اینکه قطعاً امسال در حوزه تولید قزل‌آلا در استان با کاهش روبری هستیم، گفت: در سیل تابستان سال جاری ۲۳۰۰ تن تلفات ماهی در مزارع پرورش ماهی را شاهد بودیم.به گزارش اقتصادسراسرآمد، محمد کریمی با اشاره به اینکه میزان تولید ماهی قزل‌آلا در چهارمحال وبختیاری در سال گذشته ۲۲ هزار تن بود، اظهار کرد: با توجه به شرایط جوی، هنوز سرکشی از مزارع پرورش ماهی در استان به پایان نرسیده و آمار دقیقی از تولید امسال نداریم.مدیر شیلات و آبریان سازمان جهادکشاورزی چهارمحال وبختیاری با بیان اینکه قطعاً امسال در حوزه تولید قزل‌آلا در استان با کاهش روبرو هستیم، گفت: در سیل تابستان سال جاری ۲۳۰۰ تن تلفات ماهی در مزارع پرورش ماهی را شاهد بودیم.وی بیان کرد: مزارع پرورش ماهی با مشکل تامین مالی مواجه هستند، به همین علت بسیاری از مزارع پرورش ماهی اقدام به ماهی‌ریزی نکردند.کریمی با بیان اینکه صادرات قزل‌آلا از چهارمحال وبختیاری انجام می‌شود، خاطر نشان کرد: اما این کار توسط بخش خصوصی انجام می‌شود و اداره کل دامپزشکی نیز بر صادرات فرآورده‌های خام دامی نظارت دارد.

.....

توقیف ۱۹ لنج صیادی متخلف

در صیدگاه یوسفیف بندر امام سرپرست یگان حفاظت آبریان شیلات خوزستان گفت: تعداد ۱۹ فروند لنج صیادی به اتهام صید غیرمجاز در فصل ممنوعه در صیدگاه یوسفیف توسط نیروهای اعزامی پایگاه حفاظت منابع آبرزی بندر امام جیمینی (ره) توقیف شدند.به گزارش اقتصادسراسرآمد، کامران شریفی در جمع خبرنگاران اظهار کرد: طی گشت دریایی نیروهای اعزامی پایگاه حفاظت منابع آبرزی بندر امام خمینی(ره) تعداد ۱۹ فروند لنج صیادی به اتهام صیید غیرمجاز در فصل ممنوعه در صیدگاه یوسفیف توقیف شدند.وی افزود: در جریان بازرسی از شناورهای توقیف شده مقدار ۳هزار و ۸۵۰ کیلوگرم انواع ماهی و میگو و تعداد ۱۹ دستگاه ترال کثف و ضبط شد.سرپرست یگان حفاظت آبریان شیلات خوزستان تصریح کرد: تعداد ۱۱۶ نفر متهم در ارتباط با صیید غیر مجاز در فصل ممنوعه نیز دستگیر شدند.شریفی با تاکید بر اینکه یگان حفاظت منابع نیز در راستای اجرای قانون و حفظ ذخایر آبریان، با قاطعیت با متخلفان برخورد خواهد کرد، اظهار کرد: برابر قانون حفاظت و بهره‌برداری از آبهای جمهوری اسلامی ایران، متخلفان صید غیرمجاز آبریان دریایی در محاکم قضایی محکوم به جرایم نقدی و مصادره محصولات آبرزی و ادوات مکشوفه می‌شوند و علاوه بر این پرونده های تخلفات صیادی به کمیسیون های رسیدگی به تخلفات صیادی ارجاع و مشمول محرومیت از صید خواهند شد.



فعال شدن ستاد استقبال از میهمانان نوروزی در بندر خرمشهر

مدیرکل بندر و دریانوردی خرمشهر از راه‌اندازی ستاد نوروزی در این اداره کل به منظور استقبال از میهمانان و مسافران نوروزی و استفاده آنان از جاذبه‌های گردشگری دریایی خبر داد.به گزارش اقتصادسراسرآمد، نورالله اسعدی در نخستین نشست ستاد نوروزی بندر خرمشهر افزود: همه امکانات لازم برای استقبال از میهمانان و مسافران نوروزی بندر خرمشهر فراهم خواهد شد.وی ایجاد ایستگاه آتش نشانی، به‌کارگیری شناور، قایق و خدمه آن به صورت شبانه روزی را از تعهدات بندر خرمشهر در تعطیلات نوروزی بیان کرد و اظهار داشت: رودخانه کارون و گردشگری دریایی یکی از ظرفیت‌ها و جاذبه‌های توریستی خرمشهر به شمار می‌رود که همواره گردشگران و مسافران نوروزی نسبت به آن رغبت نشان داده‌اند.مدیرکل بندر و دریانوردی خرمشهر اظهار داشت: بر همین اساس و برای عمل به مسئولیت‌های اجتماعی، اداره کل بندر و دریانوردی خرمشهر نسبت به رونق این ظرفیت بکر و پیشرفت شهر نسبت به توسعه این ظرفیت توجه اساسی داشته است. اسعدی گفت: بندر خرمشهر در راستای توسعه گردشگری و شکوفایی اقتصادی منطقه هشت پست اسکله گردشگری دریایی در کل خرمشهر احداث کرد که در سال گذشته با استقبال گسترده گردشگران روبه‌رو و موجب ایجاد اشتغال و نشاط در سطح منطقه شدوی با اشاره به نشست هماهنگی و آماده‌سازی گردشگری دریایی برای ایام نوروزی در اداره کل بندر و دریانوردی خرمشهر بیان کرد: در این نشست مقرر شد شش فروند شناور و قایق با ۵۰ خدمه در دو شیفت و ۴۰ نفر بازرس، گارد و آتش‌نشان در دو شیفت در ایام نوروز حضور پیدا کنند. اسعدی، استقرار چهار دستگاه کانکس، ایجاد ایستگاه آتش نشانی و انجام تعهدات لازم برای ارائه خدمات ایمنی را از برنامه‌های اداره کل بندر ودريانوردی خرمشهر در نوروز ۱۴۰۲ بیان کرد و افزود: هماهنگی بین بخشی برای حمایت از دستگاه‌ها و تشکل های گردشگری و خدمات مسافری در منطقه انجام خواهد شد.

«اقتصاد سراسرآمد»بررسی می‌کند: کاهش قیمت حمل و نقل در یای خزر در گفت وگو با کارشناسان

کاهش سطح آب و جنگ آب و کراین قیمت‌ها راتصاعدی کرد



گلان- وحیده اسماعیلی- حمل و نقل دریایی دریای خزر طی ماه های نزدیک به زمستان تا فروردین همواره به علت

یخ بستن رود ولگا با مشکلاتی مواجه می شود. با مسدود شدن این مسیر تا زمان بازگشایی، کشتی های تجاری و باری برای روزها معطل تخلیه و بارگیری می ماندند تا امکان عبور از آن مسیر فراهم شود.

اما طی دو سال اخیر آنچه که به چالش های تجارت دریایی در این کریدور دامن زده؛ نه صرفا یخ بستن رود ولگا، بلکه افزایش هزینه های حمل و نقل دریایی به دنبال جنگ روسیه –اوکراین و تمایل مالکین کشتی های حوزه دریای سیاه در خزر بوده است؛ چنان چه طی این مدت قیمت حمل و نقل حوزه دریای خزر مابین بنادر روسیه و بنادر شمالی ایران گاه تا دو و نیم برابر رشد داشته است.

به عقیده فعالان این حوزه، مایایی اقتصادی با ایجاد کلونی در بین شرکت های کشتیرانی تلاش می کنند از کاهش قیمت حمل و نقل دریایی جلوگیری کنند. اما آیا فقط این موضوع عامل اصلی افزایش قیمت های حمل دریایی بوده است؟

اقتصاد سراسرآمد در گفت و گو با چند کارشناس و فعال حوزه دریای خزر؛ عوامل افزایش قیمت های حمل و نقل دریایی و پیش بینی آنها از کاهش قیمت ها در سال آینده را جویا شدیم:

روند کاهشی کاهش قیمت ها شروع شده

«مهرداد باقری نژاد» مدیرعامل سابق کشتیرانی خزر با بیان اینکه کرایه حمل دریای خزر از هفته های گذشته روند کاهشی پیدا کرده به ما می گوید: از هفته های گذشته روند کاهشی قیمت ها شروع شده و کرایه های حمل نسبت به ماه پیش در هر تن کاهش پیدا کرده‌است. وی دلیل این امر را بازار فصلی بنادر خزر عنوان و ادامه می دهد: در برخی از فصول حجم بار کاهش پیدا می کند که با تغییر فصل، حجم بار و ظرفیت کشتی ها نیز به سبب بار موجب بیشتر و عرضه و تقاضا به حالت توازن وارد می شود. در نتیجه کرایه های حمل می تواند به سمت کاهشی پیش برود.

باقری نژاد معتقد است: کرایه های حمل همچنان بالاست و ما هنوز به نرخ متعارف نرسیدیم. چرا که اولین چیزی که در این میان وجود دارد، بحث عرضه و تقاضا است. وقتی کالا برای حمل در منطقه وجود ندارد، به طور ناخواسته موجب افزایش قیمت حمل دریایی می شود. این طبیعی است که بازار از خودش نشان می دهد. باید به سمت وسویی برویم که ظرفیت های موجود برای حمل بار با مقدار حجم محصولات که در بنادر حوزه خزر رسوب می کند برابری داشته باشد. اگر این توازن را برقرار کنیم می توانیم به کرایه حمل متعارفی دست پیدا کنیم.

«با تداوم جنگ روسیه، کرایه هادر دریای سیاه افزایش پیدا کرده و بارها به سمت دریای خزر سوق پیدا کردند. بخصوص بارهای کانتینری . کشتنی های اینجا هم بیشتر بار غلات دارند و کرایه حمل کانتینر و بارهای صادراتی همه گران شده وهمینطور هم می ماند

وی در پاسخ به این سوال که آیا این ظرفیت صرفا متوجه بنادر شمالی دریای خزر است یا در سمت روسیه، گفت: عمدتاً محصولات ما وارداتی هستند که شامل نهاده های دامی و غلات می شود که از بنادر روسیه به سمت ایران می آیند. وقتی این حجم کاهش پیدا می کند، یعنی اینکه ما با وجود ظرفیت بیشتری که در ناوگان خود داریم موجبات کرایه حمل پایین رابه وجود می آوریم. حالاً اگر خلاف آن اتفاق بیافتد، یعنی با صادرات محصولات کشاورزی که در روسیه برداشت شدند ما با حجم عظیمی از غلات و نهاده های دامی روسیه به سمت ایران مواجه هستیم که نیاز به وسیله حمل دارند. چون ظرفیت ما در این بخش کم است قیمت ها افزایش پیدا می کند.

باقری نژاد موارد دیگری هم چون بحث نوسانات ارزی را در افزایش قیمت حمل اثر گذار دانسته و اضافه می کند: وقتی در مقطعی با افزایش قیمت نفت، سوختی که شناورها استفاده می کردند نیز افزایش قیمت پیدا کرد و الان دوباره می بینیم قیمت نفت کاهش پیدا کرده و با توجه به اینکه یکی از هزینه های کشتی ها قیمت سوخت است که لذا باید کاهش قیمت نفت، قیمت حمل نیز کاهش پیدا می کند. این فسال حوزه خزر همچنین به تغییرات اقلیمی و آب وهوایی نیز اشاره و می گوید: در یا در زمستان همیشه موج است و شناورها به مشکلات بیشتری را در این فصل تجربه می کنند که هزینه های را برای دست مالکان کشتی می گذارد که تأثیرش در قیمت حمل خود را نشان می دهد. از سوی دیگر زیر ساخت های بنادر شمالی دریای خزر نیز از جمله دیگر عوامل تأثیر گذار در قیمت حمل هستند. زیرساخت های بندری ما باید به گونه ای باشند که سرعت تخلیه و بار گیری را افزایش دهند و این زمان هر چقدر کوتاه تر شود هزینه های بندری کاهش پیدا می کند.

باقری نژاد درباره وضعیت زیر ساخت های بنادر روسیه نیز می افزاید: امکانات زیرساختی بنادر ما به نسبت بنادر روسیه و داغستان خیلی مناسب تر است. آنها تجهیزات خیلی فرسوده تر و ابزارهای کم عمق تری دارند که برای شناورهای باری محدودیت ایجاد می کند. این مسئله باعث شده ما نتوانیم از ظرفیت کامل کشتی ها به خوبی استفاده کنیم. مضاف بر اینکه معتمد باید روی زیرساخت های بندری خودمان کار هم کنیم و تجهیزات مان را بروزر کنیم. البته این وضعیت کمی در بنادر روسیه و سایر بنادر دریای خزر اسفناک تر است.

وی با اشاره به تأثیر جنگ اوکراین و روسیه در افزایش قیمت های حمل ادامه داد: جنگ موجب شده که بخشی از کالاهای وارداتی و صادراتی روسیه که از مسیر دریای سیاه وارد این کریدور می شود متوقف شود یا به حداقل برسد و محصولات به کریدور نوسترام و دریای خزر وارد شود که در نتیجه میزان کالاهادر دریای خزر افزایش قیمت ها بالا رفته است.

باقری نژاد درخصوص راه کارهای کاهش قیمت حمل دریایی به سرمایه گذاری بخش خصوصی اشاره و بیان می کند:انتظارداریم بخش خصوصی در بحث خرید شناورهای چند منظوره و شناورهای حمل محصولات خشک و سیالات سرمایه گذاری کند. اگر این اتفاق بیافتد کرایه های حمل متعارف تر می شود و در بحث نرخ دریایی آنچه که معقول است را تجربه خواهیم کرد. باید ببینیم چه اتفاقاتی در آینده می افتد. ما الان درگیر یک سری اتفاقات خاصی در شرایط ژئوپلیتیکی

منطقه هستیم و همزمان مباحث تحریم ها را داریم و باید ببینیم اصلا شرایط جدید اجازه سرمایه گذاری می دهد یا نه. در کل ریسک سرمایه گذاری در کشورهای اطراف افزایش پیدا کرده است. در حال حاضر آینده نگری کارسختی است. چون هر هفته تحول خاصی در جهان مخصوصا در حوزه ایران شاهد هستیم که از نرم ثابتی تبعیت نمی کند و متأسفانه آشفتگی در اتفاقاتی که می افتد آنقدر زیاد است که مقداری آینده نگری را با مشکل مواجه می کند. اما روند کاهش قیمت شروع شده و باید ببینیم که تاب و توان سرمایه گذار و ریسک پذیری آنها در حوزه حمل و نقل دریایی چقدر خواهد بود. قاعداً باید انتظار داشته باشیم کرایه حمل متعارف شود در غیر این صورت این روال در سال آینده ادامه خواهد داشت. ولی امیدواریم که ظرفیت شناورهای ما افزایش پیدا کند.

یکی از دلایل اساسی که ربطی به جنگ اوکراین ندارد کاهش سطح آب دریای خزر و کاهش عمق بنادر است که موجب شده کشتی ها با ظرفیت اسمی نتوانند بارگیری کنند. بالطبع هزینه ها همان است و کرایه ها پایین تر نمی آید.

کشتی های ایرانی در بهترین دوران خود هستند

ستوده منش دیگر فعال حمل و نقل دریای خزر نیز در خصوص پیش بینی قیمت حمل و نقل دریای خزر در سال آینده اظهار کرد: جنگ اوکراین موجب افزایش حجم بار در حوزه دریای خزر شده با توجه به اینکه تعداد کشتی ها در دریای خزر محدود است و کانال ولگا هم یخ زده، از این رو کشتی هانمی توانند وارد این کریدور شوند و این موضوع موجب شده کرایه حمل بار نسبت به سال قبل دو برابر شود. وی با اظهار اینکه اگر سال آینده روند جنگ روسیه ایگونه ادامه دار باشد ممکن است کرایه ها همین طور افزایش پیدا کند در خصوص احتمال کاهش قیمت های حمل دریای معتقد است: با توجه به روابط خوب ایران و روسیه و افزایش تبادلات حمل و نقل دولت ها، میزان بار در حوزه خزر و در بنادر ایران بیشتر هم می شود. با توجه به اینکه ایران و روسیه از لحاظ بانکی کانال پرداخت مشترک دارند و صورتحساب مشترکشان به بانک های داخل ایران حواله می شود تاکنون تحریم ها و جنگ اثر گذار نبوده است.

ستوده منش در پاسخ به این سوال که چه عوامل دیگری در افزایش قیمت های حمل دریایی دخیل بوده به افزایش بار در پی جنگ روسیه و تمایل کشتی های حوزه دریای سیاه به خزر اشاره کرد و می افزاید: با تداوم جنگ روسیه، کرایه ها در دریای سیاه افزایش پیدا کرده و بارها



افیونی با تاکید به این که قیمت ها کاهشی می شود اظهار می کند: همین الان یک مقدار فشارها بروی کشتی ها زیاد است. توجه داشته باشید که با گرم شدن هوا در بهار و تابستان سفر کشتی ها افزایش می یابد و سرعت کار تخلیه و بارگیری بیشتر و بار چندان بروی زمین نمی ماند. لذا مطمئناً قیمت ها پایین می آید. در حال حاضر ماهانه شاید کشتی یک سفر برود اما در بهار و تابستان سفرها افزایش پیدا می کند.

وی کانتینربری کشتنی ها را در افزایش قیمت تأثیر گذار ندانست و می گوید: حمل کانتینر اصلاً ربطی به افزایش قیمت ندارد؛ زیرا هر کالایی را نمی توان با کانتینر جابجا کرد.

کرایه ها پایین تر نمی آید

«سیدرضا حسینی» شرکت امیر آروین صدرانیز در خصوص افزایش قیمت حمل و نقل خزر و پیش بینی ها از کاهش قیمت می گوید: مسلماً قیمت ها افزایش پیدا می کند. چون یکی از دلایل اساسی که ربطی به جنگ اوکراین ندارد کاهش سطح آب دریای خزر و کاهش عمق بنادر است که موجب شده کشتی ها با ظرفیت اسمی نتوانند بارگیری کنند؛ بالطبع هزینه ها همان است و کرایه ها پایین تر نمی آید. دلیل دوم این که حجم مرادات ایران با روسیه و نیاز ما به غلات روسیه و نیاز روسیه به بنادر ما جوابگوی این حجم از مبادلات دریای خزر نیست چون تعداد شناورها کم است. هرچه عرضه و تقاضا بیشتر باشد و درمقابل شناور کم قیمت، کرایه ها بالا می رود.

حسینی افزایش تردد در ولگا در بهار را موجب کاهش کرایه حمل می داند و می گوید: در بهار حجم مرادات ما خیلی زیادت می شود. الان بخشی از بارهای ما متوع شده است. در گذشته تنوع کالایی کمی داشتیم. اما الان تنوع کالایی بالای ۵۰ قلم رسیده و مواد پتروشیمی و شیمیایی و مواد اولیه و کالاهای ترانزیتی حوزه خلیج فارس و هند و ویتنام هم افزایش پیدا کرده و بالطبع عرضه و تقاضا بالا رفته و قیمت ها را افزایش داده است. البته مسأله مهمی که وجود دارد بحث تأییم بنادر ماست که از معضلات افزایش قیمت کالا برای ماست. در بنادر شرکت های اپراتوری داریم که شناورها روزها و ساعات زیادی را صرف بارگیری و تخلیه می کنند. شناورهای ما در بنادر معطلی زیادی دارند و علاقه‌ان نیست مالک کشتی برای میزان بار فالان قیمت را بگیرد و از این رو قیمت را افزایش می دهد. حسینی یکی دیگر از عوامل مهم افزایش قیمت حمل را عملکرد ضعیف و زیر ساخت نامناسب بنادر شمال کشور که خارج از نرم هستند می داند که موجب معطلی کشتی ها شده است. همچنین افت آبخور بنادر معضل دیگری است که کشتی ها نتوانند با حداکثر ظرفیت بار گیری کنند از بنادر ترکمنستان گرفته تا کاناکو، بنادر شمال و روسیه. این معضلات موجب افزایش قیمت شده است. وی بیان اینکه با پایان جنگ روسیه و اوکراین، مسیردرای سیاه امن می شود و شناورهای به دریای سیاه باز می گردند معتقد است: احتمال کاهش قیمت وجود دارد.

کاهش قیمت ها صد درصد نیست

روح الله لیوانی آریا ترابر نوشهر درمورد کاهش قیمت حمل و نقل خزر در سسال آینده بیان می کند: کاهش قیمت ها صد درصد نیست، چراکه روابط ایران با کشورهای حوره خزر از جمله روسیه ثابت است اما آذربایجان و ترکمنستان تحریم ها را قبول کردند و با ایران

«تبعات جنگ اوکراین و روسیه منجر به افزایش قیمت حمل و نقل در دریای خزر شد،احتمال کاهش قیمت حمل و نقل دریایی خزر قابل پیش بینی وبرنامه ریزی نیست.همه چیز به میزان عرضه و تقاضا بستگی دارد. وقتی عرضه و تقاضا برای کشتی باشد عملاً قیمت بار بالا می رود.

کار نمی کنند. علاوه بر این ها شرایط جوی و یخ بندان ها باعث شده که کرایه حمل ها افزایش پیدا کنند. جنگ اوکراین هم شاید در داخل روسیه رشد داشته باشد و برخی از ناوگان های خزر وارد دریای سیاه شدند و برخی در حوزه خزر ماندند. در این میان یکسری از ناوگان ها به دلیل تحریم های ایران به سمت ترکیه رفتند و از این کریدور خارج شدند. با توجه به عرضه و تقاضا در ایران کمبود کشتی ها کرایه ها بالا رفته. شرایط جوی و یخ بندان باعث شده کرایه باز بالاتر برود اما در سال آینده نمی توان پیش بینی کرد و کرایه های کشتی های هفته به هفته در حال تغییر است.

وی درخصوص عوامل افزایش کرایه ها معتقد است:کرایه ها کلاً روند ثابتی ندارند. بحث تحریم ها و کمبود کشتنی ها موجب شده شرایط پایدار نباشد و موجب شده مالکانی کشتی ها قیمت ها را برای واردات غلات افزایش دهند. البته تحریم ها و جنگ اوکراین هم بی تأثیر نبوده است. البته این کاهش از چه زمانی اتفاق می افتد مشخص نیست؛ ممکن است تا قبل از سال پایین بیاید یا بعد از سال. در کل کاهش قیمت ها به میزان تقاضا بستگی دارد. لیوانی قیمت حمل و نقل دریا خزر را باز پیچه تحریم ها و وجود تقاضا در بنادر دریای خزر می داند و می گوید: افزایش قیمتهاربطی به افزایش دلار ندارد.

در بخش ریلی افزایش قیمت نداشتیم

«هومن جنگسی» مدیرعامل واکن بار فعال حوزه ریلی نیز در مورد افزایش قیمت حمل و نقل دریای خزر بیان می کند: مسلماً اگر با کاهش قیمت های حمل، قیمت بار ریلی هم کاهش بیاید خوب است. وی افزایش تعداد کشتنی ها در دریای خزر را عاملی مؤثر در کاهش قیمت های حمل بیان کرده و می افزاید: کمبود کشتی در دریای خزر موجب افزایش قیمت حمل شده است. به طوری که کمبود کشتی ها موجب شده بخشی از محمولات ترانزیتی بروی حمل و نقل ریلی شیفته شود. جنگی در خصوص عوامل کاهش نرخ حمل دریای خزر اضافه می کند: در درجه اول باید عرضه و تقاضا و تعداد کشتنها زیاد باشد تا قیمت کاهش داشته باشد. با افزایش تعداد کشتی ها سرعت بارگیری و تخلیه نیز زیاد می شود.وی تأکید می کند: در حال حاضر با افزایش قیمت های حمل دریایی دربخش قیمت حمل و ریلی افزایش نداشتیم. البته هر چه بار از سمت دریا به سمت ریلی بیاید به نفع ما خواهد بود.