

بررسی اقتصادس‌رآمداز تاثیر ک‌ریدور اقتصاد چین وپاکستان

برگردشگری دریایی؛

سرمایه گذاری ۵۲میلیارد دلاری مشترک چین وپاکستان در CPEC

پاکستان برای جلب گردشگران دریایی چه کرده است؟

گروه گردشگری دریا – توحید ورستان –
مروزه صنعت گردشگری دریایی نقش بسیار مهمی در اقتصاد جهانی دارد. براساس ارزیابی مجمع جهانی اقتصاد، گردشگری دریایی و ساحلی تا سال ۲۰۳۰ با نرخ جهانی ۳.۵ درصد رشد خواهد کرد. بطوریکه در سال ۲۰۲۰، این صنعت ۱۰.۴ درصد از تولید ناخالص داخلی جهانی معادل ۸۸ تریلیون دلار را به خود اختصاص داد. همچنین ۳۱۹ میلیون شغل یعنی ۱۱ هر ۱۰ شغل ایجاد شده برای گردشگری دریایی بوده است. در این میان، پیش بینی می‌شود که جنوب آسیا یکی از سریع ترین مناطق در حال رشد در این صنعت باشد؛ چون پتانسیل بالایی در موفقیت صنعت سفر و گردشگری جهانی در این منطقه وجود دارد. در حال حاضر جنوب آسیا، با کشورهایی مانند مالدیو، هند و سریلانکا ۲۹۶ میلیارد دلار به گردشگری جهانی کمک می‌کند که نشان دهنده عملکرد موفقیت‌آمیز این بخش در اقتصاد ملی کشورهاست. بانک جهانی تخمین می‌زند که گردشگری پاکستان در مقایسه با سایر کشورهای منطقه که عملکرد فوق‌العاده خوبی دارند، تنها ۲.۹۳ درصد از تولید ناخالص داخلی (GDP) سهم داشته باشد. براساس پیش‌بینی تحلیل‌گران این حوزه، گردشگری دریایی در پاکستان (CPEC) با بهره‌گیری از پتانسیل دریایی پاکستان و بندر گوادر به طور خاص، انگیزه لازم برای گردشگری پرونوق مبتنی بر دریا در پاکستان فراهم می‌کند.

گردیدور اقتصادی چین و پاکستان (CPEC) نقش مهمی را در رشد و تغییر منطقه ایفا می‌کنند. بندر گوادر در جنوب پاکستان به دلیل موقعیت مناسب و آینده امیدوارکننده آن به عنوان یک مرکز حمل و نقل و تجاری بزرگ، توجه بین‌المللی را به خود جلب کرده است. هدف گردشگری دریایی چین و پاکستان (CPEC) ایجاد شبکه‌ای از زیرساخت‌هاست که بندر گوادر را به استان سین‌کیانگ در شمال‌غربی چین متصل می‌کند. اقتصاد ایالت بلوچستان عمیقاً تحت تأثیر بندر گوادر و گردشری اقتصادی چین و

پاکستان (CPEC) قرار گرفته است. این بندر در موقعیت استراتژیک قرار دارد و انتظار می‌رود که سرمایه‌گذاری توسعه زیرساخت‌های عظیمی را به عنوان بخشی از گردشری اقتصادی چین و پاکستان (CPEC) دریافت و این پتانسیل را به آن می‌دهد تا به یک مرکز اقتصادی پرجنب‌وجش و محرک اصلی رونق در منطقه تبدیل شود. بندر گوادر به دلیل موقعیت استراتژیک خود از اهمیت بالایی برخوردار است. موقعیت آن در نزدیکی دهانه دریای عرب امکان دسترسی سریع و آسان کشتی‌ها به خلیج فارس و اقیانوس هند را می‌دهد. این بندر به دلیل داشتن آب‌های عمیق و توانایی حمل کشتی‌های بزرگ، مسیر سریع‌تری را برای کشتی‌ها فراهم می‌کند تا به بازارهای آسیای مرکزی، خاورمیانه و فراتر از آن برسند. موقعیت این بندر در نزدیکی تنگه مهم هرمز اهمیت استراتژیک آن را بیش از پیش می‌کند.

پتانسیل دریایی پاکستان

سرمایه گذاری مشترک ۵۲ میلیارد دلاری بین چین و پاکستان در CPEC، آن را به عنوان پروژه شاخص طرح کمربند و جاده (BRI) معرفی کرده که هدف آن احیای جاده باستانی ابریشم از طریق یک شبکه بلندپروازنه ریلی، جاده‌ای و دریایی در بیش از ۱۵۰ کشور جهان است. ماهیت عظمت این پروژه فرصت‌های قابل توجهی را برای سرمایه‌گذاران داخلی و بین‌المللی برای مشارکت در توسعه صنعت گردشگری مبتنی بر دریا فراهم می‌کند. باید توجه داشت که چین در نتیجه گردشگری ساحلی درآمد خود را از ۱۴۷۸ میلیارد یوان (۲۰۰۲) به ۱۴۳۷.۳ میلیارد یوان (۲۰۱۷) یعنی تقریباده برابر کرده است. بااین وجود، دو کشور باید برای افزایش گردشگری همکاری کنند. اشتراک چین از تجربه موفق خود می‌تواند نقش مهمی در توسعه صنعت گردشگری دریایی پایدار در پاکستان ارائه دهد.

در راستای درک اهمیت کامل این صنعت، نیاز به تعریف

دو شکل مرتبط و در عین حال متفاوت گردشگری مبتنی بر دریا وجود دارد. گردشگری ساحلی به فعالیت‌های گردشگری زمینی از جمله شنا، موج سواری، حمام آفتاب و سایر فعالیت‌های تفریحی ساحلی اشاره دارد. در مقابل، گردشگری دریایی شامل فعالیت‌های دریایی مانند قایق سواری، کروز و ورزش‌های دریایی است. مطالعاتی که در مورد جنبه‌های مالی گردشگری مبتنی بر دریا انجام شده است، نشان دهنده تأثیر بالای آن در در اقتصاد دارد. مشخص شده است، مقاصدی که تمایل به ارائه امکانات رفاهی برای بخش‌های سودآور بازار، به‌ویژه گردشگران سطح بالا دارند، درآمد‌های هنگفتی را کسب می‌کنند که می‌تواند به تولید ناخالص داخلی کشور بیفزاید.

خط ساحلی پاکستان تا ۱۰۵۰ کیلومتر در دریای عرب امتداد دارد که شامل استان سند ۳۵۰ کیلومتر و بلوچستان ۷۰۰کیلومتر است. منطقه ساحلی بلوچستان به طور خاص دارای تعدادی سواحل شنی با تپه‌های شنی متحرک است. تنوع زیستی بر زیبایی و اهمیت کمربند ساحلی می‌افزاید که در آن پرندگان مهاجر در پاسنی، حیوانی و میانی هور دیده می‌شوند. جزیره آستولا، اولین منطقه حفاظت شده دریایی کشور، محل لانه سازی شناخته شده برای لاک پشت‌های سبز در حال انقراض است که شاید بتوان آن را به یک جاذبه گردشگری پایدار تبدیل کرد.

ایالت بلوچستان با توجه به پتانسیل‌های فوق، اقدام به احداث اقامتگاه‌های گردشگری از طریق تأمین نیازهای گردشگران داخلی و خارجی با هزینه ۱۵۰ میلیون روپیه در کوند مالیر، گدانی، اورماره، حیوانی و کلمات کرده است. کراچی، مرکز استان سند، شهر ساحلی است که همچنان یک مقصد محبوب در بین گردشگران ملی است. ساحل کلیفتون مکان معروفی برای بازدید است که در آن برای خانواده‌ها در پیک‌نیک، شتر سواری و کالسکه سواری ارائه می‌شود. خلیج هازک یکی دیگر از سواحل برای جویندگان اوقات فراغت است که معمولاً برای گذراندن تعطیلات آخر هفته خود کلبه‌ای اجاره می‌کنند. اما دل‌تای



سند و جنگل‌های حراد در سواحل استان سند نیز منبع بالقوه گردشگری است.

اقدامات سیاستی برای جلب گردشگران
دولت پاکستان با کاهش سیاست ویزا توجه گردشگران را جلب کرده است. اکنون این کشور ویزاهای الکترونیکی را در بدو ورود به متقاضیان اوقات فراغت از سراسر جهان ارائه می‌دهد. هتل‌های زنجیره‌ای بین‌المللی نیز به گسترش خدمات خود در مناطق ساحلی از جمله گوادر علاقه نشان داده‌اند. مجله مشهور فوربس پاکستان را «یکی از جالب‌ترین مکان‌ها برای گردشگری» در سال ۲۰۱۹ نامید. انجمن گردشگران بریتانیا، پاکستان را به عنوان «بهترین مقصد سفر ماجراجویانه» و «یکی از دوستانه‌ترین کشورهای روی زمین که فراتر از تصور هر کسی است» رتبه‌بندی کرد. «Conde Nast Traveler» اخیراً پاکستان را به عنوان مقصد اول تعطیلات در سال ۲۰۲۰ رتبه‌بندی کرده است. این تحولات برای گردشگری دریایی مفید خواهد بود. با این حال، دولت نیاز به تلاش‌های مستمر برای ایجاد صنعت گردشگری پایدار مبتنی بر دریا دارد. پاکستان دارای تمام عناصر حیاتی مانند خط ساحلی زیبا در امتداد دریای عرب با شگفتی‌های خدادادی از جمله سواحل، تالاب‌ها، صخره‌ها و سردرهای برای شکوفایی بخش گردشگری دریایی راست. در این میان با اجرای پروژه CPEC، گردشگری دریایی به عنوان بخش مهم آن می‌تواند درآمد قابل قبولی برای دولت ایجاد کند. البته به باور کارشناسان، باید تلاش‌های مشترکی توسط دولت‌های فدرال و استانی انجام شود تا در مسیر درست هدایت قرار بگیرد. در این راستا، مشارکت عمومی و خصوصی نیز برای سرمایه‌گذاری‌های مختلف در راستای ایجاد زیرساخت‌های مورد نیاز و مطابقت با استانداردهای بین‌المللی برای گردشگران پیشنهاد شده است. چنین اقداماتی CPEC را به عنوان «کاتالیزور رشد منطقه‌ای» ارتقا می‌دهد و «تصویر جذابی» از پروژه ارائه می‌کند.



دولت پاکستان با کاهش سیاست ویزا توجه گردشگران را جلب کرده است. اکنون این کشور ویزاهای الکترونیکی را در بدو ورود به متقاضیان اوقات فراغت از سراسر جهان ارائه می‌دهد. هتل‌های زنجیره‌ای بین‌المللی نیز به گسترش خدمات خود در مناطق ساحلی از جمله گوادر علاقه نشان داده‌اند.



فعال حوزه لجستیک و حمل‌ونقل دریایی مطرح کرد:

ظرفیت بالای ۵بندر شمالی برای توسعه گردشگری دریایی

سازمان استاندارد هرمزگان گفت: تلاش‌ها درخصوص فعال شدن پسرکرانه ۲۴۰۰هکتاری بندر شهید رجایی یک نمونه از مصادیق تبدیل سیاست‌های دولت در حوزه اقتصادی است.به گزارش اقتصادس‌رآمد،دوستی در جلسه شورای برنامه ریزی و توسعه استان با تأکید بر حمایت از طرح‌های اقتصادی پیشران در سطح استان اظهار داشت: جاری عدد قابل توجهی تسهیلات با نرخ سود اندک برای طرح‌های اقتصادی در نظر گرفته شده و بر همین مبنا یاستی مدیران دستگاه‌های اجرایی و فرمانداران طرح‌هایی که به آنها می‌رسد را سریعتر آماده کنند.وی افزود: امسال حدود ۱۰ همت تسهیلات با نرخ سود پایین داریم علاوه بر این قرار است درآمد مازاد هم در قالب تسهیلات در اختیار استان قرار گیرد، بنابراین باید طرح‌های اصلی و پیشران در حوزه‌های مختلف مشخص شود.استاندار هرمزگان اظهار کرد: دستگاه‌های اجرایی و فرمانداران تعدادی محدود طرح پیشران مشخص کنند که از الان بتوانیم برای تسهیلات و کمک‌های فنی اعتباری برنامه ریزی کنیم، این طرح‌ها باید در راستای رشد اقتصادی استان باشند و بتوانند در حوزه اشتغال زایی اثر مثبت بگذرانند.وی با اشاره به نقش ملی استان هرمزگان، تصریح کرد: بعضی از مسائل کلانی که در جلسات شورای برنامه ریزی مطرح می‌شود باید در اولویت تمام دستگاه‌های استانی باشند، یکی از این موارد پسرکرانه ۲۴۰۰ هکتاری بندر شهید رجایی است که چند هزار نفر می‌توانند مشغول به کار شوند و تأثیر بسزایی در حوزه اقتصاد و سیاست بین‌المللی و همکاری با کشورهای همسایه خواهد داشت.دوستی اضافه کرد: تلاش‌ها درخصوص فعال شدن ۱۰ پسرکرانه یک نمونه از مصادیق تبدیل سیاست‌های دولت در حوزه اقتصادی است و باید به صورت ویژه در این حوزه کار شود، بندر شهید رجایی نقشی کاملاً ملی دارد و در خصوص رقابت با بنادر سایر کشورها طرح توسعه بندر شهید رجایی اولویت خاص دارد.وی ادامه داد: یک اختلاف نظر بین فرمانداران و مدیران دستگاه‌های اجرایی وجود دارد که ضروری است در جلسات مشترک این مسئله بررسی و نتایج آن به معاونت‌های عمرانی و اقتصادی ارسال شود.نماینده عالی دولت در هرمزگان گفت: اگر طرح معطلی در سطح استان وجود دارد باید به کارگروه زیربنایی ارجاع شود تا در خصوص آن طرح تصمیم‌گیری نهایی صورت گیرد.



توسعه بندر شهید رجایی در راستای رقابت بین‌المللی

تلاش برای فعال شدن پسرکرانه ۲۴۰۰هکتاری بندر شهید رجایی

استاندار هرمزگان گفت: تلاش‌ها درخصوص فعال شدن پسرکرانه ۲۴۰۰هکتاری بندر شهید رجایی یک نمونه از مصادیق تبدیل سیاست‌های دولت در حوزه اقتصادی است.به گزارش اقتصادس‌رآمد،دوستی در جلسه شورای برنامه ریزی و توسعه استان با تأکید بر حمایت از طرح‌های اقتصادی پیشران در سطح استان اظهار داشت: جاری عدد قابل توجهی تسهیلات با نرخ سود اندک برای طرح‌های اقتصادی در نظر گرفته شده و بر همین مبنا یاستی مدیران دستگاه‌های اجرایی و فرمانداران طرح‌هایی که به آنها می‌رسد را سریعتر آماده کنند.وی افزود: امسال حدود ۱۰ همت تسهیلات با نرخ سود پایین داریم علاوه بر این قرار است درآمد مازاد هم در قالب تسهیلات در اختیار استان قرار گیرد، بنابراین باید طرح‌های اصلی و پیشران در حوزه‌های مختلف مشخص شود.استاندار هرمزگان اظهار کرد: دستگاه‌های اجرایی و فرمانداران تعدادی محدود طرح پیشران مشخص کنند که از الان بتوانیم برای تسهیلات و کمک‌های فنی اعتباری برنامه ریزی کنیم، این طرح‌ها باید در راستای رشد اقتصادی استان باشند و بتوانند در حوزه اشتغال زایی اثر مثبت بگذرانند.وی با اشاره به نقش ملی استان هرمزگان، تصریح کرد: بعضی از مسائل کلانی که در جلسات شورای برنامه ریزی مطرح می‌شود باید در اولویت تمام دستگاه‌های استانی باشند، یکی از این موارد پسرکرانه ۲۴۰۰ هکتاری بندر شهید رجایی است که چند هزار نفر می‌توانند مشغول به کار شوند و تأثیر بسزایی در حوزه اقتصاد و سیاست بین‌المللی و همکاری با کشورهای همسایه خواهد داشت.دوستی اضافه کرد: تلاش‌ها درخصوص فعال شدن ۱۰ پسرکرانه یک نمونه از مصادیق تبدیل سیاست‌های دولت در حوزه اقتصادی است و باید به صورت ویژه در این حوزه کار شود، بندر شهید رجایی نقشی کاملاً ملی دارد و در خصوص رقابت با بنادر سایر کشورها طرح توسعه بندر شهید رجایی اولویت خاص دارد.وی ادامه داد: یک اختلاف نظر بین فرمانداران و مدیران دستگاه‌های اجرایی وجود دارد که ضروری است در جلسات مشترک این مسئله بررسی و نتایج آن به معاونت‌های عمرانی و اقتصادی ارسال شود.نماینده عالی دولت در هرمزگان گفت: اگر طرح معطلی در سطح استان وجود دارد باید به کارگروه زیربنایی ارجاع شود تا در خصوص آن طرح تصمیم‌گیری نهایی صورت گیرد.



در دیدار بامدیر کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر مطرح شد:

رشته‌های صنعت دریادر دانشگاه فنی و حرفه‌ای بوشهر راهاندازی می‌شود

سرپرست دانشگاه فنی و حرفه‌ای استان بوشهر گفت: رشته‌های مورد نیاز صنعت دریا در دانشگاه فنی و حرفه‌ای بوشهر راه‌اندازی می‌شود.به گزارش اقتصادس‌رآمد، احسان بهیمیری در دیدار با مدیرکل بنادر و دریانوردی استان اظهار داشت: دانشگاه فنی و حرفه‌ای استان بوشهر با ظرفیت دانشجویی بالغ بر سه هزار و ۱۰۰ نفر و ۳۵ رشته تحصیلی مشغول به فعالیت است.وی اضافه کرد: این دانشگاه در قالب سه آموزش‌شده فنی و حرفه‌ای دختران بوشهر، پسران بوشهر و پسران کنگا به عنوان بزرگترین دانشگاه مهارتی استان است و دانشگاه‌های نسل سوم در آموزش مهارت‌های نوین به شمار می‌رود. بهیمیری درباره ظرفیت‌های این دانشگاه عنوان کرد: رسالت دانشگاه فنی و حرفه‌ای تربیت تکنسین و مهندسان حرفه‌ای مورد نیاز صنعت و بازار کار است و صنایع با اعلام نیاز به نیروی کار، بخشی از منابع انسانی خود را از دانشکده‌های فنی و حرفه‌ای تأمین می‌کنند.وی افزود: وضعیت اشتغال دانشجویان دانشکده‌های فنی و حرفه‌ای مطلوب است و آمار ورود به بازار کار در فارغ التحصیلان دانشگاه فنی و حرفه‌ای بالغ بر ۶۵ درصد اعلام شده است که وضعیت اشتغال دانشجویان این دانشگاه در مقایسه با دیگر مراکز علمی بسیار بهتر است.سرپرست دانشگاه فنی و حرفه‌ای استان بوشهر با اشاره به ظرفیت‌های موجود در دریا گفت: صنعت، اقتصاد، تجارت و زیست دریایی از جمله ظرفیت‌های بسیار بزرگ دریا است که به رغم وجود دریا در جنوب کشور استان بوشهر متأسفانه مغفول مانده است.بهیمیری اضافه کرد: دانشگاه فنی و حرفه‌ای استان بوشهر در راستای نوآوری و خلافت در توسعه صنایع دریایی اقدام به آمایش سرزمینی و اخذ مجوز رشته مکانیک موتورهای دریایی به سبد رشته‌های موجود در دانشگاه فنی و حرفه‌ای کرده است.وی خاطر نشان کرد: در آینده برنامه داریم که رشته‌های مورد نیاز صنعت دریا با همت مسئولان و تأمین تجهیزات مورد نیاز به مجموعه رشته‌های دانشگاه فنی و حرفه‌ای استان اضافه کنیم و به عنوان محرک اقتصاد دریا بنا به شرایط جغرافیایی در کشور فعالیت نماییم.



سه‌شنبه-۲۷ تیر۱۴۰۲- سال هفتم- شماره۱۶۸۷

اقتصاد دریا

توازنیت دریا

بخش چهاردهم

سیری در تحولات حمل و نقل دریایی

دکتر بهروز امرایی – چگونه می‌توان از کارشناسان جوان امروز که مدیران فردای صنعت بسیار پیچیده حمل و نقل دریایی، بندری، کشتیرانی، کشتی‌سازی و صنایع وابسته به آن‌ها از وضعیت و چگونگی تحولات گذشته و حال بی‌اطلاع باشند و آنگاه انتظار داشته باشیم مدیرانی تحول‌گرا و آینده‌نگر بوده و قادر به طراحی و ترسیم افق‌های نزدیک و دور توسعه سازمان، ارگان، نهاد و باشرکت‌های مورد تصدی و مدیریت خود باشند؟ عامل اصلی تورم واردات بسیار زیاد طلا و نقره از مستعمرات بود. در قرن هفدهم انگلستان و هلند سهم روزافزونی از ترافیک دریایی که قبلاً در انحصار و سلطه پرتغالی‌ها و اسپانیایی‌ها قرارداشت را به خود اختصاص دادند.

کمپانی‌های هندی، هلندی و انگلیسی در سال‌های ۱۶۰۱ و ۱۶۰۲ به ترتیب تأسیس شدند. در آن زمان سفرهای تجاری به قاره‌های دورتر در قالب سفرهای نظامی که به شدت مسلح بودند. انجام می‌شد و اغلب نه تنها با یکدیگر می‌جنگیدند و بلکه با دزدان دریایی نیز مجبور بودند نبرد دریایی بکنند. خطر دزدان دریایی بسیار زیاد بود. در محدوده بین سال‌های ۱۶۰۹ و ۱۶۱۶ دزدان دریایی ترک در مجموع ۴۶۶ کشتی تجاری را به اشغال و کنترل خود درآوردند. این خسارات و از دست دادن کشتی‌ها برای است با تلفات سنگین کاروان‌های از دست رفته در طول دو جنگ اول و دوم جهانی.

در قرن هفدهم انگلیس شروع به توسعه و افزایش مستعمرات خود نمود که این امر موجب ایجاد تحول و تغییرات عملده‌ای در کشتیرانی گردید. انگلیسی‌هائی که از جزیره انگلیس به مستعمرات سراسر سواحل اقیانوس اطلس مهاجرت کرده بودند به کشاورزی روی آوردند و به دلیل تولید محصولات کشاورزی در این سرزمین‌ها شرکت‌های کشتیرانی خط اقیانوس اطلس ایجاد نمودند تا این محصولات و تولیدات را به انگلستان و سایر مناطق حمل و نقل کنند. انگلستان به صورتی فزاینده‌ای و با سرعت تبدیل به یک قدرت دریائی می‌شد و لذا شروع به بهره‌برداری از این قدرت خود در قالب قوانین حمایتی Protection نمود.

لذا در سال ۱۶۴۶ آن‌ها اولین قانون دریانوردی Navigation Act که تحت آن همه تجارت و بازرگانی به مقاصد مزراع و کشت و زرع در مستعمرات و بالعکس که در ویرجینیا، برمودا، باربادوس و سایر جاهای دیگر در آمریکا بصورت انحصاری برای کشتی‌های انگلی گرفته و رزرو شده بود نمودند.

در اکتبر ۱۶۵۱ کرامسول که چهره معروفی در حکومت انگلستان شده بود قانون دریانوردی را توسعه داد به این ترتیب که یک شرط ضمن عقد و یک ماده در این قانون افزود مبنی بر اینکه فقط کشتی‌های انگلی می‌توانند و مجازند جهت حمل و نقل کلیه کالاها از تمام نقاط دنیا به مقصد انگلستان یا یکدیگر رقابت نمایند.

واردات به انگلستان زمانی مجاز بود که توسط کشتی‌های ساخت انگلستان که در مالکیت افراد انگلیسی می‌باشد و فرمانده ۷۵ درصد پرسنل آن کشتی انگلیسی باشند حمل گردد.

این مقررات کشورها و بنادر و شرکت‌های کشتیرانی دیگر ملل را بسیار ضعیف و ناتوان و در عوض قدرت دریائی و کشتیرانی انگلستان را قدرت مطلقه و منحصر بفرمود.

انواع کشتی‌ها از نظر جابه جایی به انواع کشتی‌ها و تحولاتی که این صنعت و صنعت کشتی‌سازی داشته است بپردازد.

با ظهور تانکرها تخصصی شدن حمل و نقل دریایی کم‌کم شروع شد. زمانی هر نوع کالایی را با یک نوع کشتی حمل می‌کردند و یک کشتی تجاری می‌توانست صد‌ها نوع کالا را جابه جا کند و البته این جابه‌جایی بستگی به تاجار و مالکان کالاها داشته است که چه کالا یا محصولات ای را وارد یا صادر کنند و به عبارت دیگر همزمان کالا‌های خطرناک و مواد محترقه را با سایر مواد مانند مواد خوراکی و کالاهای مصرفی را با یکدیگر بارگیری می‌کردند و این گونه بارگیری‌ها در گذشته باعث از بین رفتن بسیاری از کشتی‌ها و دریانوردان کالاهاد برای اینکه هر کالایی مشخصات و خصوصیات خودش را داشت و نمی‌توانست در کنار سایر کالا‌های دیگر بارگیری و جابه جا شود، در غیر این صورت امکان داشت ماهیت کالا عوض شود و خطرش را بروز دهد. بنابراین مقدمه تخصصی شدن و متنوع شدن کشتی‌ها از اوایل قرن بیستم و بعد از جنگ جهانی دوم شروع می‌شود.

حال به بررسی تاریخچه ساخت کشتی‌ها و تناژهای انواع مختلف کشتی‌ها بپردازیم. در یک عرصه کوتاه مدت ۲۵ ساله شاهد این بودیم که تناژ کشتی‌های تانکر به دلیل نیازهای بازار، رشد سریعی داشته است. از سوی دیگر کاهش هزینه‌های تمام‌شده برای یک کالا و ارزان و با صرفه‌تر بودن هزینه حمل و نقل به وسیله روش حمل و نقل دریایی سبب شد تا استقبال زیادی از این روش حمل و نقل صورت بگیرد و در نتیجه افزایش تناژ کشتی‌ها را به همراه داشته باشد، چرا که می‌توانید کالاهای بیشتری را با پرداخت هزینه کمتری جابه جا کنید و این پرداخت کمتر باعث سرشکن شدن قیمت تمام‌شده کالا‌ها برای تولیدکننده‌ها و ارزان‌تر شدن قیمت فروش می‌باشد و یا ایجاد زیرساخت‌های لازم و مورد نیاز و نقل دریایی است.