

بررسی وضعیت پرورش ماهی در قفس در گوبامعاون آبی پروری سازمان شیلات ایران:

تامین بچه ماهی دغدغه شیلات ایران

صنعت پرورش ماهی در قفس از کمبود بچه ماهی رنج می برد

گروه شیلات – امید اسماعیلی – پرورش ماهی در قفس یک ظرفیت بالقوه در کشور است وظیفه دولت و بخش خصوصی این است که این ظرفیت بالقوه را مورد بهره برداری قرار دهد ما در ایران با یک صنعت جوانی به نام صنعت پرورش ماهی در قفس روبرو هستیم که کمتر از ۱۰ سال عمر دارد و مطمئناً رشد این صنعت اگر منطقی هم بوده باشد بایستی متناسب با سن خودش باشد. روزنامه دریایی اقتصادسراسرآمد برای بررسی وضعیت پرورش ماهی در قفس با مهدی شکوری، معاون آبی پروری سازمان شیلات کشور هم صحبت شدیم که در ذیل ماحصل این گفت و گو را باهم مرور می کنیم.

اقتصادسراسرآمد: در خصوص وضعیت و عملکرد پرورش ماهی در قفس را با توجه به برنامه ششم توسعه کشور چگونه ارزیابی می کنید؟

مهدی شکوری:

مهم ترین اتفاقی که طی ۱۰ سال گذشته در این صنعت افتاد، توانمندی تولید و ساخت قفس در کشور است یکی از بزرگترین مزرعه موجود در کشور «نیکسا» در استان هرمزگان، تقریباً تمام تجهیزات را از خارج از کشور وارد کرده اما امروز بخشی زیادی از آن تجهیزات از جمله لوله، اتصالات، تورآلات و ... با کیفیت قابل قبول در کشور تولید می شود این همان نکته قابل اعتنا است.

نکته دیگر ایسن صنعت، تولید بچه ماهی برای پرورش است که در ۱۰ سال گذشته توجه کمتری به آن شده است. هدفگذاری گونه ای در جنوب و شمال کشور مبتنی بر توصیه های کارشناسان خارجی بوده است. الان مراکز ما قابلیت مولدسازی مانند مولد سی باس، مولد شانک را علیرغم محدودیت را پیدا کردند. تکثیر برخی از گونه های بومی دریایی مثل ماهی صیبتی در داخل به شکل تجاری انجام شده است. این توانمندی در داخل کشور ایجاد شده است، ولی با هم راه درازی در پیش است.

اقتصادسراسرآمد: با این تفاسیر می توانیم بگوییم برای هدف بزرگ پرورش ماهی در قفس؛ ملزومات آن هم متناسب با آن در ایران فراهم شده است؟

مهدی شکوری:

با توجه به محدودیت های که وجود داشته است، تربیت نیروی انسانی یکی از نقاط قوت این صنعت بوده است. قبلاً ما دانش پرورش، مدیریت آن و کارشناس مربوطه نداشتم، اما در حال حاضر، از نقطه صفر، خیلی جلو تر آمدیم. اما با نقطه تعیین شده فاصله داریم، این فاصله در صورت تأمین الزامات، سریع تر طی خواهد شد.

مهم ترین الزام، مربوط به آموزش است که بخشی از آن در سمیناراخیر فرادانه تحت عنوان سمینار تخصصی مدیریت پرورش ماهی در قفس وجود داشت. تولید کنندگان و پرورش دهندگان، راهکارهای حل مسائل خود متوجه خواهند شد. الحمدالله در حوزه پرورش ماهی، درک تخصصی کارشناسان ما به حدی رسیده است که می توانند مزرعه را مدیریت کنند.

در حوزه تولید بچه ماهی، پیشرفت قابل ملاحظه ای نداشته‌یم. در این بخش مانند برخی از دیگر از صنایع، که ابتدا محصول تولید می شود و بعد از آن فرآیندهای پشتیبان تقویت می شود، به اقدامات بعدی برای تقویت نیاز دارد. در بحث بچه ماهی یک ظرفیت اولیه ایجاد شده است، اما به تقویت بیشتری نیاز دارد. نیاز به ورود دانش تجاری به کشور برای برنامه ریزی قطعی بسرای تولید و ترویج آن داریم. بعد از طی این مرحله، مهم ترین مانع پیش رو برای این صنعت برداشته می شود.

مشکل چیست، یعنی در حال حاضر بچه ماهی برای این صنعت تامین نمی شود؟

وقتی بچه ماهی به وفور وجود داشته باشد. مزرعه دار این قابلیت را پیدا می کند که برنامه ریزی کند؛ زمان تولید و زمان برداشت را تنظیم کرده و مقداری که نیاز دارد و محل خرید را تعیین کند. این حق انتخاب و فراوانی را اگر بتوانیم ایجاد کنیم، پرورش ماهی در قفس می تواند در یک مسیر تسهیل شده ای رشد و توسعه پیدا می کند.

تولید کنندگانی در حوزه تولید قفس فعالیتند، عموماً از کمبود بچه ماهی رنج می برند. ما الان ۵ مرکز تکثیر را در مرحله ساخت و تکمیل داریم و ذخایری برای مولد و تولید بچه ماهی در کشور ایجاد شده است که آینده روشنی را به ما نوید می دهد. اگر این ۵ مرکز وارد مدار تولید بشوند، می توان به طور قطع گفت پرورش در قفس در کشور شتاب



می گیرد. مهم ترین عامل بازدارنده طی سال های اخیر، صرفاً بچه ماهی بوده است.

اقتصادسراسرآمد: در حال حاضر کسری بچه ماهی را ما از کشورهای دیگر تأمین می کنیم؟

مهدی شکوری:

در حال حاضر دو مرکز تکثیر آماده داریم و ۵ مرکز تکثیر در حال ساخت و تکمیل داریم؛ شرکت نیکسا در استان هرمزگان و دیگری مؤسسه تحقیقات در خوزستان در حال تولید بچه ماهی هستند. چند واحد هم به صورت جنبی و با میزان تولید کم، این کار را انجام می دهند که دو واحد آن در جزیره قشم و یک واحد هم در استان بوشهر قرار دارند که با ۱۰۰ هزار و ۲۰۰ هزار قطعه کار می کنند و یک واحد از آن ها براساس گزارش اعلام شده، قرار است تولید ۱ میلیون قطعه را اجرایی کند.

نیاز ما به بچه ماهی در حال حاضر، برای جنوب حدود ۳۰ میلیون قطعه است بخشی از آن از طریق واردات تأمین می شود، در حال تلاش برای ایجاد تعدد راه های واردات هستیم. در سال های گذشته، یک مرکز وارد کننده داشتیم که در اکنون سه مرکز در این زمینه فعالیت دارند. در حال به دنبال افزایش منابع خارج از کشور که می توانند تأمین کننده بچه ماهی باشند، نیز هستیم که هم قیمت رقابتی شده و هم سهولت دسترسی برای متقاضیان داخلی فراهم گردد، بنابراین این اصل باید باشد که مراکز ما، افزایش تولید انجام دهند و ۵ مرکز در حال ساخت، تکمیل گردند.

با ورود سه مرکز فعال تولید بچه ماهی، و ۵ مرکز تولید بچه ماهی در دست ساخت، انتظار می رود تأمین بچه ماهی در داخل کشور مقدور شود. با سهولت دسترسی به بچه ماهی ما بیش از نیمی از مسیر توسعه پرورش در قفس را



خواهیم پیمود.

الحمدالله سرمایه گذاران قوی هم وارد این صنعت شدند؛ چند دسته سرمایه گذار در مقاطع مختلف وارد این صنعت شدند؛ یک عده ای با ریسک پذیری بالاتر زودتر وارد شدند و عده ای دیگر با نگاه واقع بینانه تری در حال ورود به این صنعت می باشند که نسبت به دسته اول، مسیر راحت تری را خواهند پیمود.

یعنی اگر مشکل بچه ماهی حل نشود می توانیم شاهد رشد صنعت ماهی در قفس ایران باشیم؟

مهدی شکوری:

بله ممکن است، اما با این وجود موضوع دیگری که می تواند به توسعه این صنعت کمک کند بحث سرمایه در گردش مورد نیاز برای این صنعت است، سرمایه گردش مورد استفاده برای مزارع پرورش ماهی در قفس اعدد بزرگی است؛ برای مزرعه دو هزارتنی حدود هزار میلیارد تومان سرمایه در گردش نیاز است. افرادی که وارد این صنعت شدند، با نگاهی به منابع بانکی ورود کردند. اگر بتوانیم این منابع را فراهم کنیم، سرمایه گذاران و پرورش دهندگان فعلی می توانند با ظرفیت کامل تولید کنند. هر گونه وقفه ای که به دلیل نبود سرمایه در گردش و سایر عوامل مؤثر، در تولید اتفاق بیفتد، منجر به کند شدن روند تولید شده و مانع برنامه ریزی دقیق پرورش دهندگان می شود.

وظیفه ای که از بخش دولتی انتظار انجام آن می رود، تسهیل برای تأمین سرمایه در گردش مخصوصاً در شرایط فعلی و تأمین بچه ماهی است که بخشی از آن از طریق بخش دولتی باید امکانات تأمین شود و بخشی هم توسط بخش خصوصی باید تأمین گردد.



به دنبال سفر تیم اقتصادی مازندران به روسیه

توسعه ظرفیت بندر امیر آبادمی تواند دروازه ورودی مازندران به اوراسیا باشد

سیدمحمد نایب رئیس اول کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی گفت: با توجه به اینکه بندر امیرآباد از بنادر نسل سوم و بزرگترین بندر حاشیه دریای خزر است، توسعه و تکمیل ظرفیت آن می تواند دروازه ورودی به اوراسیا باشد. به گزارش اقتصادسراسرآمد، کمال علیپور ختکدار در جمع خبرنگاران درباره دستاوردهای سفر تیم اقتصادی با مدیریت استاندار مازندران به روسیه با بیان اینکه اوراسیا مستعد ورود تجار و سرمایه گذاران کشور ما است، اظهار کرد: استاندارد مازندران با هوشتیاری و شناخت کامل از این ظرفیت به همراه تیم اقتصادی و تجاری راهی روسیه شد که می تواند زمینه ساز افزایش تبادل تجاری بین دو کشور باشد. روی تکمیل کریدور شمال به جنوب و اتصال بندر امیرآباد به اسکله ورور جهت 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 می تواند دروازه ورودی به اوراسیا باشد. نماینده مردم قائم شهر، سوادکوه، جویبار، سیمرغ و سوادکوه شمالی در مجلس شورای اسلامی با قدردانی از استاندار مازندران برای برقراری ارتباط اقتصادی و سیاسی فرامرزی در راستای سیاست های دولت سیزدهم، یادآورشد: اقدام استاندارد با پیگیری توانمندی صادرات مازندران به روسیه بهنگام بود و انتظار می رود تا ضمن حفظ این رویه، ارتباطات بیشتر تا زمینه تبادل تجاری بیشتر فراهم شود. علیپور از حمایت مجمع نمایندگان مازندران از دستاوردهای سفر استاندارد و گروه تجاری، اقتصاد مازندران به روسیه خبر داد و تصریح کرد: با توجه به نگاه دولت آیت الله رئیسی به سیاست خاجی و ارتباط با دولت های مختلف جهت تحکیم روابط بین المللی و اقتصادی و 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 مسؤولان 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.



مدیر کل ایمنی و حفاظت دریایی سازمان بنادر:

توسعه منطقه جغرافیایی ردیابی شناورها در دستور کار

سیدمحمد مدیرکل ایمنی و حفاظت دریایی سازمان بنادر و دریانوردی اشاره به توسعه منطقه پایش جغرافیایی شناورها به منظور مدیریت بهینه جستجو و نجات دریایی، گفت: جستجو و نجات دریایی در حوزه عملیات در مقیاس بزرگ در دریا از سوی سازمان بنادر و دریانوردی، توسعه می یابد. به گزارش اقتصادسراسرآمد، نادر پسند به اشاره به اینکه افزایش خطوط کشتیرانی تفریحی و مسافری بین بنادر، جزایر و کشورهای همسایه، ضرورت آمادگی تخصصی و برنامه ریزی لازم برای شرایط اضطراری و مواجهه با نجات افراد مضطر در مقیاس بزرگ در دریا را اجتناب ناپذیر کرد، اظهار داشت: بر همین اساس ارتقاء جستجو و نجات دریایی در حوزه عملیات در مقیاس بزرگ در دریا از سوی سازمان بنادر و دریانوردی مدنظر قرار گرفته است. وی ادامه داد: تجهیز شناورهای ناچی و مراکز MRCC به تلفن ماهواره ای دیگر اقدامی است که محقق شده چرا که استفاده از تکنولوژی های نوین در حوزه جستجو و نجات دریایی سازمان بنادر و دریانوردی را بر آن داشت که از قابلیت های پهباد در حوزه پایش و شناسایی موقعیت افراد مضطر و لکه های نفتی استفاده کند. مدیرکل ایمنی و حفاظت دریایی سازمان بنادر و دریانوردی با بیان اینکه دریافت گزارشات هواشناسی و اخطاریه های مربوطه، سهم بسزایی در حفظ ایمنی در یانوردی ایفا می کند، عنوان کرد: با همکاری مشترک سازمان هواشناسی و در مرکز و ادارات کل استانی بنادر، کارگروه های تخصصی هواشناسی تحت عنوان تهک دریایی تشکیل و موجب ارتقاء نسبی در یانوردی شد. پسند به اشاره به توسعه منطقه پایش جغرافیایی شناورها به منظور مدیریت بهینه جستجو و نجات دریایی، گفت: یکی از مولفه های مؤثر در مدیریت جستجو و نجات، در دسترس بودن موقعیت شناورهای مضطر و دیگر شناورهای منطقه و امکان ردیابی آن ها است و با توجه به اینکه در حال حاضر، بخشی از منطقه ساحلی کشور قابل پایش است و دسترسی به اطلاعات آنلاین موقعیت شناورهای متردد در آبراه EEZ امکان پذیر نیست به همین دلیل پروژه AIS ماهواره ای به منظور توسعه منطقه جغرافیایی ردیابی شناورها در دستور کار اداره کل ایمنی و حفاظت دریایی در سال جاری قرار گرفته است.



مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی اعلام کرد

برنامه تحقق بیش از ۵۰ درصدی بهره‌وری در سازمان بنادر و دریانوردی تا پایان سال

سیدمحمد مطابق رویکردهای توسعه‌ای و اقداماتی چون نوسازی ناوگان و مهندسی ارزش در پروژه‌های زیربنایی، تا پایان سال جاری، شاخص‌های بهره‌وری در سازمان بنادر به بیش از ۵۰ درصد ارتقا می یابد. به گزارش اقتصادسراسرآمد، علی اکبر صفایی در نشست شورای مدیران این سازمان که میر سامان پیشواپی، رئیس سازمان ملی بهره‌وری کشور نیز حضور داشت، اظهار کرد: جابه‌جایی بیش از ۸۰ درصد تجارت جهانی در دنیا به میزان بیش از ۱۱ میلیارد تن، از طریق حمل‌ونقل دریایی، نشان دهنده بهره‌ور بودن این شیوه حمل‌ونقلی است. معاون وزیر راه و شهرسازی با اشاره به استفاده حداکثری از تکنولوژی و مزیت اقتصاد مقیاس در حمل‌ونقل دریایی گفت: با توجه به ارزان و ایمن بودن حمل‌ونقل دریایی در مقایسه به سایر شیوه‌های جابه‌جایی کالا، تلاش می‌کنیم با رشد بهره‌وری در بنادر و به رغم موانع و مشکلات عدیده، شاخص کم هزینه‌بودن تجارت و لجستیک دریایی را حفظ و پایدار کنیم. صفایی با اشاره به اهتمام دولت مردمی و سازمان ملی بهره‌وری برای رفع چالش‌ها و موانع در حوزه بهره‌وری، تأکید کرد: برخی نهاده‌ها و مصوبه‌های خارج از مجموعه است و دستگاه اجرایی، بار سنگینی را بر دوش سازمان‌ها می‌گذارد و سبب کاهش بهره‌وری پروژه‌ها و اقدامات توسعه‌دهنده و راهبردی دستگاه اجرایی می‌شود که باید اقدامات پیشگیرانه در ایسن زمینه صورت گیرد. وی افزود: چرخه بهره‌وری وابسته به نیروی انسانی آموزش دیده و توانمند است که در این زمینه سازمان بنادر، علاوه بر برنامه‌های آموزشی درون‌سازمانی، از ظرفیت‌های آموزشی و ارتقای سازمان ملی بهره‌وری نیز سود خواهد جست. معاون وزیر راه و شهرسازی با اشاره به متوسط سن ناوگان دریایی کشور و قدیمی بودن تکنولوژی به کار رفته در کشتی‌های تجاری و مصرف سوخت زیاد ناوگان ملی، تأکید کرد: برای رشد شاخص بهره‌وری در حوزه بازرگانی دریایی، علاوه بر سفارش ساخت تجهیزات و ناوگان بندری در داخل کشور، باید امکان خرید شناور را هم داشته باشیم. به گزارش سازمان بنادر و دریانوردی، صفایی خاطر نشان کرد: با وجود سستی‌ها و مصائب پیش‌رو، با یک برنامه هدفمند و هم‌سو با رویکردهای ارتقایی در سازمان ملی بهره‌وری، شاخص‌های بهره‌وری در سازمان بنادر باید تا پایان سال، بیش از ۵۰ درصد شود.



شنبه-۲ مرداد۱۴۰۲- سال هفتم- شماره ۱۶۹۲

اقتصاد دریا

توازنیت دریا

بخش سوم

سیری در تحولات کشتی و کالا (بخشی در سیاستگذاری)

دکتر بهروز امیری - باید بخاطر داشت که به دلیل عبور تقریباً کلیه تجارت و حمل و نقل بین‌المللی کالا از بنادر ایران، پیشرفت اقتصادی کشور نیز به سرعت به بنادر وابسته گردیده است. از طرفی بدون وجود یک حمل و نقل دریایی کارا و توانمند جریان حمل و نقل مواد خام، محصولات کشاورزی و محصولات تولیدی کارخانجات مختل گشته و عواقب آن بصورت ایجاد موانع و بحران در رسیدن به رشد و شکوفایی اقتصادی و سربلندی ملی ظاهر می گردد.

سرعت کشتی‌ها، سرعت نیز از عوامل بارز و مشهود و تنها راه جابجایی کالا در کوتاه مدت است. کشتی‌ها برخلاف سایر روش‌های حمل و نقل با افزایش قابل ملاحظه در سرعت، مصرف سوخت خود را افزایش می دهند و برعکس قادرند با کاهش دو یا سه گره بعنوان مثال از ۱۵ گره به ۱۲ گره، مصرف سوخت خود را به نصف تقلیل دهند به همین دلیل است که در هنگام کاهش نرخ کرایه حمل در بازار کشتیرانی، زمانی که هزینه‌های سوخت کشتی‌ها بسیار بالاست، کشتی‌ها اغلب سرعت عملیاتی خود را کاهش می دهند.

*نفتکش‌ها و روند تغییرات عمده در اواخر دهه ۱۹۴۰ و اوایل ۱۹۵۰ تعداد زیادی نفتکش ساخت زمان جنگ با وزنی در حدود ۱۶۰۰۰ تن وجود داشت. این کشتی‌ها بعدها به خاطر راحتی در ورود به هر بندر با پایانه نفتی در دنیا به کشتی‌های Handy معروف شدند. در دهه ۱۹۵۰ تاکنری با وزنه آبخور ۵۰۰۰۰ سوپر تن به بازار آمد که تعداد خدمه آن به اندازه خدمه یک کشتی هندی بود.

از آنجائیکه یک سوپر تانکر ۳ برابر یک تانکر Handy محموله حمل می کرد مقدار هزینه خدمه نسبت به کل هزینه حمل یک تن نفت خام در مسافتی برابر یک مایل به حداقل رسیده می یافت. بطور خلاصه از زمان

جنگ جهانی دوم افزایش فعالیت‌های اقتصادی منجر به مصرف بیشتر نفت خام شده و نیاز به حمل بیشتر نفت خام از طریق اقیانوس‌ها نیاز به نفتکش‌هایی با ظرفیت بیشتر را طلب می کرد. نفتکش‌های بزرگتر این فرصت را برای مالکان به ارمغان آوردند تا خدمات حمل و نقل را به نرخ‌هایی که سود آنان را تأمین می کرد و هزینه حمل و نقل آنان را در قبال شرکت‌های نفتی کاهش می داد ارائه نمایند. اما توسعه سوپر تانکر‌ها در گذشته امری بس دشوار بود و مرحله جایگزینی آن‌ها با نسل قدیمی تانکر‌ها به سرعت و سادگی انجام نپذیرفت. موانع و مشکلات فراوانی را می‌بایست از میان برداشت، بخصوص برای آندسته از کشورهای در حال توسعه که برخی از آنان در زمره کشورهای تولید کننده نفت قرار داشتند لذا مجبور به ساخت اسکله‌ها و پایانه‌های بزرگتر و عمیق تر بودند که از آن جمله می‌توان به ایجاد حوضچه‌های خشک بزرگتر از طریق محوطه‌های تعمیر و مرمت کشتی‌ها و احداث اسکله‌های جدید و امکانات منابع نفتی ذخیره‌ای توسط شرکت‌های نفتی، لایروبی کانال‌ها بـرای تانکرهایی که از آبخورهای بیشتری برخوردارند و سایر بهینه‌سازی و بهبود روش‌های وضعیت لنگرگاه‌ها توسط سازمان‌های ذیربط و مسئول بندری کشور‌ها اشاره کرد. با این وجود افزایش جهانی مصرف نفت خام و صرفه جویی‌های قابل ملاحظه در بخش حمل و نقل از بابت صرفه جویی‌های مقیاس حاصل از ساخت نفتکش‌های بزرگ سرمایه گذاری‌های کلانی را که در این رابطه شده بود را کاملاً توجیه می‌نمود. کارخانجات کشتی‌سازی ژاپنی از جمله اولین کسانی بودند که به توانمندی‌های بازار بالقوه نفتکش‌های بزرگ پی بردند.نفتکش‌های بزرگ ویژه حمل نفت خام از جمله برگ‌های برنده ارزی برای ملت‌های تجارت پیشه‌ای نظیر ژاپنی‌ها، کره‌ای‌ها، هنگ‌کنگ و تایوان و چین می باشند که قسمت عمده انرژی مورد نیاز خود را از راه واردات مواد خام و این گونه فعالیت‌ها تأمین می کنند. ساخت نفتکش‌های کوه پیکر موجب گردید تا هزاران کارگر ژاپنی در کارخانجات مربوطه به کار مشغول شوند و چیزی در حدود ۵۰ درصد تولیدات صنایع فولاد ژاپن را جهت مصرف بخود اختصاص دهند. در عین حال این نفتکش‌های بزرگ هزینه واردات نفت خام را کاهش داده‌اند پس از مدت کوتاهی مالکان کشتی‌ها، سفارش ساخت نسل جدیدی از تانکرهای ۷۰ تا ۸۰ هزار تنی را به کارخانجات کشتی‌سازی خود دادند تا در مسیرهای تجاری که هیچگونه محدودیت فیزیکی از نظر اندازه کشتی‌ها در آن‌ها وجود ندارد مورد بهره‌برداری قرار گیرد. صرفه‌جویی‌های مقیاس در تانکرهای عظیم‌الجثه و ارزان تمام‌شدن هزینه‌های حمل و نقل به نفع آن، بسیار چشم گیر تر از آن بود که ساخت و استفاده از آن‌ها به علت محدود بودن عمق کانال سوئز متوقف گردد. در سال‌های ۱۹۶۷ و ۱۹۶۸ اولین نفتکش بزرگ (VLCC) با وزن آبخوری بیش از ۲۰۰۰۰۰ تن تکمیل و تحویل داده شد. پس از مدت کوتاهی در سال ۱۹۶۸ اولین نفتکش غول پیکر جهان (ULCC) با وزن آبخوری معادل ۳۰۰۰۰۰ تن ساخته شد. یکی از رویدادهای بارز بازار نفتکش‌ها در دهه ۱۹۷۰ و پس از آن، تأثیر پروژه‌های توسعه بنادر به خصوص در کشورهای در حال توسعه بر بازار تقاضا برای اینگونه کشتی‌ها بوده است. از این نفتکش‌های بزرگ برای حمل نفت در مسیرهای طولانی بین خلیج فارس و اروپا همچنین ایالات متحده و ژاپن استفاده می‌شد.