

نماینده گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در ونزوئلا: آمادگی گروه کشتیرانی برای کاهش فواصل زمانی اعزام کشتی‌هابه ونزوئلا

تجار بار صادراتی را تحویل بدهند در کوتاهترین زمان بارگیری می‌کنیم

گروه ترانزیت دریا - نماینده گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در ونزوئلا با بیان اینکه هیچ محدودیتی برای حمل دریایی بار صادراتی به مقصد ونزوئلا وجود ندارد، از آمادگی گروه کشتیرانی برای کاهش فواصل زمانی اعزام کشتی‌هابه ونزوئلا خبر داد و گفت:تجار بار صادراتی را تحویل بدهند در کو‌تاهترین زمان بارگیری و کشتی را روانه این کشور خواهیم کرد.

به گزارش اقتصادسرآمد از روابط عمومی گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، یک مقام مسئول در گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران که به منظور پیگیری امور مرتبط با حمل بار دریایی در مسیر ایران به ونزوئلا، در کاراکاس مستقر است، با بیان اینکه اقتصاد ونزوئلا طی سال‌های اخیر در حال بهبود مستمر بوده، تصریح کرد: ونزوئلا از وضعیت بحرانی سابق در حوزه اقتصاد، فاصله زیادی گرفته و بازار آن مهبای بهره‌برداری بازرگانان و تولیدکنندگان ایرانی است.وی به ایجاد ظرفیت دو سوه حمل‌ونقل دریایی از سوی گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران برای صاحبان کالا به منظور ارسال کالا به ونزوئلا اشاره کرد و افزود: با برنامه‌ریزی‌های صورت گرفته و با به‌کارگیری شناورهای مناسب، می‌توان از عمده محصولات فله تولید ونزوئلا که بیشتر به صورت شیمیایی، معدنی و پترولیوم کک هستند، برای تأمین نیازهای کشور بهره برد.

نماینده گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در ونزوئلا با تأکید بر اهتمام دولت سیزدهم در توسعه مرادات تجاری بین‌المللی، خاطر‌نشان کرد: از سال گذشته با تشکیل کمیته‌های مشترک میان ایران و ونزوئلا، سرویس مستقیم کشتیرانی بین دو کشور از سوسی گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در آذرماه ۱۴۰۱ برقرار شده، همچنین سندها، توافق‌نامه‌ها و یادداشت‌های تفاهم همکاری بین ایران و ونزوئلا در این راستا نیز رد و بدل شد.

وی با اشاره به تأکید مدیریت ارشد گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در خصوص ایجاد و توسعه خط دریایی در حوزه آمریکای لاتین، گفت: در حال حاضر گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، هر سه ماه یکبار یک کشتی را به مقصد ونزوئلا اعزام می‌کند و البته این زمان‌بندی صرفاً با توجه به تقاضای کارخانجات و فعالان اقتصادی است و کشتیرانی آمادگی دارد مدت زمان فاصله میان اعزام کشتی‌ها را کو‌تاهتر نماید و به فواصل نزدیکتری صورت دهد.این مقام مسئول با اشاره به حضور کشتی‌های تونیا و کلارل در مأموریت صادرات سوخت ایران به ونزوئلا و یادآوری صدور پام رهبر معظم انقلاب در قدردانی از کاپیتان‌ها و دریانوردان این کشتی‌ها، گفت: نخستین شناور در قالب خط منظم در آذرماه ۱۴۰۱ با ظرفیت TEU۷۶۰ از مبدا «بندرعباس» به مقصد ونزوئلا اعزام شد و کشتی اعزامی بعدی در بهمن‌ماه ۱۴۰۱ با ظرفیت حدود TEU۱۴۰۰ کانتینر به مقصد ونزوئلا حرکت نمود؛ ضمن اینکه اخیراً نیز یک فروند کشتی دیگر با ظرفیت TEU ۶۵۰ برای حمل محمولات در خر‌داده‌ماه ۱۴۰۲ به ونزوئلا اعزام گردیده؛ این در حالی است که حمل بار صادراتی از سوی کشتی‌های گروه کشتیرانی به ونزوئلا از سال ۹۹ کلیلد خورده، ولی خط کشتیرانی به صورت منظم از سال ۱۴۰۰ برقرار شده و کشتی‌های این ناگان

نماینده گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در ونزوئلا:

آمادگی گروه کشتیرانی برای کاهش فواصل زمانی اعزام کشتی‌هابه ونزوئلا

تجار بار صادراتی را تحویل بدهند در کوتاهترین زمان بارگیری می‌کنیم

به صورت مرتب در حال تردد هستند.

وی ادامه داد: در حال حاضر یک شناور دیگر پس از تخلیه بار، در یکی از بنادر ونزوئلا پهلودهی شده و در صدد بارگیری محموله ۱۸ هزار تُنی پت کک (کک نفتی) به مقصد ایران است.

نماینده گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در ونزوئلا هدف این گروه را به‌کارگیری شناورهای مناسب در راستای توسعه حمل محمولات فله از مبدأ ونزوئلا که بیشتر به صورت شیمیایی، معدنی و پترولیم کک هستند اعلام کرد و ضمن اشاره به ظرفیت‌های عمده کشاورزی، مواد معدنی و استخراج، توسعه و احیاء ظرفیت‌های نفتی ونزوئلا افزود: در جهت تثبیت تجارت مستمر با ونزوئلا باید ظرفیتی فراهم شود که صاحبان کالا ضمن آشنایی با پتانسیل‌های موجود بتوانند با همکاری نهادهای بالادستی و تصمیم‌گیر همچون سازمان توسعه تجارت، وزارت صمت، سازمان بنادر و دریانوردی و اتاق بازرگانی نسبت به توسعه همکاری‌های تجاری در کشور اقدام کنند.

وی خاطر‌نشان کرد: براساس برنامه‌ریزی‌های انجام شده سرویس بعدی اعزامی به ونزوئلا در اواخر شهریورماه سال جاری خواهد بود؛ اما سرویس ونزوئلا محدود به دوره‌های زمانی هر سه ماه یکبار اعلام شده نیست و گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران این آمادگی را دارد هر زمانی که محصولات برای صادرات فراهم باشد با توجه به سرویس‌های متنوع و مختلفی که در حوزه دریای مدیترانه و حوزه اروپا به صورت ۲۰ روز یکبار دارد، زمان اعزام شناور به ونزوئلا از سه ماه یکبار به زمان نزدیکتری تغییر دهد.

وی همچنین تأکید کرد: گروه کشتیرانی به هیچ وجه حمل محموله از ایران، از مبادی مختلف به مقصد ونزوئلا را رد نمی‌کند و این آمادگی را دارد که در صورت وجود حجم بیشتری از محصولات صادراتی، کشتی‌های بیشتر و در فاصله زمانی کوتاه‌تری به مقصد ونزوئلا تخصیص دهد.

نماینده گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در ونزوئلا با یادآوری اینکه اقتصاد ونزوئلا به سوی شکوفایی بیشتر در حرکت است آن را فرصت مناسبی برای بازرگانان ایرانی دانست و خاطر نشان کرد: گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران با همکاری سفارت جمهوری اسلامی ایران در ونزوئلا و سازمان‌ها و نهادهای مربوطه، زمینه امضاء تفاهتنامه‌های پایهای در حوزه حذف روادید، تجارت آزاد و کاهش تعرفه‌ها را فراهم ساخته تا بستر مناسبی را برای ورود صاحبان کالا، تجار و سازمان‌ها و شرکت‌های علاقه‌مند به حوزه تجارت با ونزوئلا هر چه بیشتر ایجاد شود.

آمادگی گروه کشتیرانی برای کاهش فواصل زمانی اعزام کشتی‌هابه ونزوئلا/تجار بار صادراتی را تحویل بدهند در کو‌تاهترین زمان بارگیری می‌کنیم وی همچنین با اشاره به احیاء خط تولید دو خودروسازی ایرانی «تراکتورسازی» و «سایپا» پس از سال‌ها در ونزوئلا افزود: احیای این خطوط تولید در ونزوئلا می‌تواند به مونتاژ، رونق و صادرات بیشتر در ونزوئلا بیانجامد. علاوه بر این در حوزه‌ها و زمین‌های مختلف دیگر نیز همچون چوب، ارتباطات و فناوری، انرژی، کشاورزی، همکاری‌های معدنی بستر مناسب برای صادرات و توسعه بیشتر وجود دارد و در صورت همکاری و استقبال شرکت‌های



خصوصی می‌توان به رونق همکاری‌های اقتصادی دو جانبه منجر شود.به گفته این مقام مسئول در گروه کشتیرانی؛ کشورهای چین، روسیه، ترکیه در صدد توسعه روابط خود با کشور ونزوئلا و کشورهای حوزه آمریکای لاتین هستند، جمهوری اسلامی ایران نیز می‌تواند از ونزوئلا به عنوان دروازه ورود به بازارهای آمریکای لاتین استفاده کند.

وی زمینه صادراتی ایران به ونزوئلا و آمریکای لاتین را در روغن موتور، محصولات شیلاتی، کاشی و سرامیک، مواد شیمیایی، خدمات فنی مهندسی، مواد غذایی و مواد شوینده بهداشتی دانست و گفت: این زمینه‌ها می‌تواند برای بازرگانان ما امتیاز باشد به گونه‌ای که با معرفی محصولات خود سهم بازار خوبی را در ونزوئلا به دست آورند.

نماینده گروه کشتیرانی در ونزوئلا با تأکید بر اینکه گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران برنامه بلندمدتی برای مسیر ونزوئلا و کشورهای حوزه آمریکای لاتین در دستور کار دارد؛ تصریح کرد: براساس یادداشت تفاهم‌های بین دو کشور، گروه کشتیرانی در صدد تشکیل شرکت مشترک در حوزه حمل‌ونقل دریایی کشتیرانی فی‌مابین ایران و ونزوئلا است؛ همچنین تقویت خطوط کشتیرانی و کاهش فاصله‌های زمانی را در دستور کار دارد و سرمایه‌گذاری‌های مشترک در حوزه خرید کشتی و استفاده از خدمات فنی مهندسی، تعمیر و نگهداری کشتی‌ها با طرف ونزوئلایی را دنبال می‌کند.

وی با اشاره به ضرورت اصلاح نظام تعرفه‌های بندری و کاهش هزینه‌های تخلیه بارگیری شناورها گفت: یکی از چالش‌ها در حـوزه ونزوئلا و بنادر ونزوئلا هزینه‌های بالای تعرفه‌های بندری برای پهلوگیری، تخلیه و بارگیری شناورها و خدمات کانتینری است از طرف دیگر هزینه‌های تمام شده برای صاحبان کالا نیز می‌رود.

وی همچنین تصریح کرد: کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران برنامه‌های بلندمدتی را برای مسیر ونزوئلا و کشورهای حوزه آمریکای لاتین در دستور کار دارد. همچنین براساس یادداشت‌های تفاهم و همکاری، کشتیرانی در صدد تشکیل شرکت مشترک در حوزه حمل‌ونقل دریایی و کشتیرانی فی‌مابین ایران و ونزولا است، همچنین تقویت خطوط کشتیرانی، کاهش فاصله‌های زمانی، سرمایه‌گذاری‌های مشترک در حوزه خرید کشتی و استفاده از خدمات فنی مهندسی، تعمیر و نگهداری کشتی‌ها با طرف ونزوئلایی در دستور کار است.



مدیر کل بنادر و دریانوردی مازندران

صادرات انواع کالاها از بنادر مازندران ۲۵۲ درصدافزایش یافت

سعدی مدیر کل بنادر و دریانوردی مازندران گفت: رشد ۶۸ درصدی تخلیه و بارگیری کالاها و افزایش ۲۵۲ درصدی صادرات انواع کالاها در بنادر نوشهر و فریدونکنار از آغاز سال جاری تاکنون نسبت به مدت مشابه سال گذشته از دستاوردهای ماندگار دولت در استان است. به گزارش اقتصادسرآمد، سهید کیا کجوری افزود: همچنین در بخش ورود کشتی‌های تجاری به بنادر نوشهر و فریدونکنار نیز عملکرد اداره کل در سه ماهه نخست سال جاری از رشد ۵۹ درصدی برخوردار بوده است.وی با بیان اینکه بنادر نوشهر و فریدونکنار از تجهیزات و امکانات مناسبی برای تخلیه و بارگیری انواع کالاها برخوردارند، تصریح کرد: تجار و بازرگانان و دیگر فعالان حوزه صادرات و واردات می‌توانند با استفاده از ظرفیت‌های موجود در این بنادر و بهره‌گیری از مزایا و ویژگی‌های منحصر به فرد صنعت حمل و نقل دریایی، موجبات رشد و شکوفایی اقتصادی منطقه و کشور را فراهم کنند.به گفته‌وی محصولات کشاورزی، مواد معدنی و مواد غذایی از مهم‌ترین کالاهای صادراتی به کشورهای همسایه و نیز غلات، کاغذ و مقوا، چوب و تخته از عمده‌ترین کالاهای وارداتی به این بنادر طی سه ماهه نخست امسال بوده است.بندر نوشهر در حال حاضر با مساحت ۸۸ هکتار و دارا بودن ۱۱ پست اسکله تجاری و خدماتی و تجهیزات مدرن بندری و دریایی از ظرفیت مناسبی برای تخلیه و بارگیری انواع کالاها و پذیرش کشتی‌های تجاری با ظرفیت بالغ بر شش هزار و ۵۰۰ تن برخوردار است.بندر فریدونکنار حدود ۵۵ هکتار وسعت دارد و به عنوان اولین بندر خصوصی شمال کشور در پی گسترش مبادلات بازرگانی با کشورهای حاشیه دریای خزر است.این بندر از طریق جاده‌های هراز و فیروزکوه نزدیکترین بندر به مرکز کشور بوده و عمده‌فایته آن به عنوان بندر چند منظوره در زمینه تخلیه و بارگیری فرآورده‌های نفتی، غلات و کالاهای عمومی است و با ۲ پست اسکله سلالانه ظرفیت بارگیری ۲۰۰ تخلیه حدود ۷۰۰ هزار تن کالا را دارد.شهر بندری نوشهر در فاصله ۲۰۰ کیلومتری پایتخت قرار دارد. بندر نوشهر در اردیبهشت ماه سال ۹۰ با تصویب مجلس شورای اسلامی به منطقه ویژه اقتصادی تبدیل شد.



سعیدی، نماینده چابهار در مجلس

باموافقت وزیر میراث فرهنگی سوخت یارانه‌ای در اختیار شناورهای تفریحی قرار می‌گیرد

نماینده چابهار در مجلس شورای اسلامی با تأکید بر اینکه اختصاص سوخت یارانه‌ای به شناورهای تفریحی موجب رونق صنعت توریسم دریایی خواهد شد، گفت: در گذشته سستاد مبارزه با قاچاق کالا و سوخت وعده و وعیدهایی در مورد پرداخت سوخت مورد نیاز شناورهای گردشگری داده بود که تاکنون عملیاتی نشده است، امیدواریم با ورود وزیر این مهم برای رونق گردشگری دریایی اختصاص داده شود.به گزارش اقتصادسرآمد، معین الدین سعیدی با اشاره به جزئیات دیدار وزیر میراث فرهنگی و گردشگری از حوزه انتخابیه خود و مصوبات این جلسه، گفت: طی دیداری که با ضرغامی وزیر میراث فرهنگی و گردشگری داشتیم، مقرر شد سوخت شناورهای گردشگری بین‌المللی به صورت یارانه‌ای اختصاص یابد. در گذشته سستاد مبارزه با قاچاق کالا و سوخت وعده و وعیدهایی در مورد پرداخت سوخت مورد نیاز شناورهای گردشگری داده بود که تاکنون عملیاتی نشده است، امیدواریم با ورود وزیر این مهم برای رونق گردشگری دریایی اختصاص داده شود.نماینده مردم چابهار، نیکشهر، کنارک و قصرقند در مجلس شورای اسلامی با تأکید بر اینکه اختصاص سوخت به شناورهای تفریحی موجب رونق صنعت توریسم دریایی خواهد شد، افزود: با پیگیری‌های پی در پی از سوی وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی به زودی این مصوبه مهم باید اجرایی شود و به مراکز سوخت رسانی شناورها بالاخ گردد. پی تردید یا اختصاص سوخت یارانه‌ای به شناورهای تفریحی با کاهش چشمگیر هزینه‌های حمل و نقل روبرو می‌شویم و همچنین باعث افزایش تقاضای سرمایه‌گذاری در صنعت توریسم دریایی در زمینه بهره‌گیری از شناورهای تفریحی خواهیم بود.سعیدی با بیان اینکه بررسی طرح و برنامه سواحل مکران از دیگر موضوعات مورد رسیدگی این دیدار بود، اظهار داشت: ظرفیت‌ها و مزیت‌های منطقه مکران بسیار منحصر بفرد و استثنایی است، به فرض مثال؛ جزایر مکران تنها نقطه‌ای از کشور است که به راحتی به اقیانوس دسترسی دارد، طی این جلسه مقرر شد با همکاری دبیرخانه شورای توسعه سواحل مکران پهنه‌هایی در اختیار صنعت گردشگری قرار بگیرد و به حوزه‌های صنعتی واگذار نشود، متأسفانه در سال‌های اخیر پهنه‌های گردشگری این منطقه در حوزه‌های مختلف فولاد، پتروشیمی و... قرار گرفته است.



مدیر کل دفتر صید سازمان شیلات ایران

حضور تمام شناورهای خارجی در آب‌های ایران ممنوع است

سازمان شیلات با صدور اطلاعیه‌ای اعلام کرد: براساس ضوابط و مقررات سازمان شیلات ایران که به طور رسمی اعلام شده، حضور تمام شناورهای خارجی در آب‌های کشور همچنان ممنوع است.به گزارش اقتصادسرآمد، رضا عباسپور نادری درباره صید ترال و تکذیب حضور کشتی‌های خارجی در آب‌های کشور گفت: از ابتدای آذر ماه سال ۱۳۹۹ با هدف آیش و پایش ذخایر فانوس ماهیان در دریای عمان و براساس موافقتنامه سه‌جانبه‌ای که بین سازمان شیلات ایران، موسسه تحقیقات علوم شیلاتی و فراکسیون محیط زیست مجلس شورای اسلامی منعقد شد، دوره زمانی دو ساله‌ای مورد توافق قرار گرفت و این دوره در آذر ماه ۱۴۰۱ خاتمه یافت و تاکنون نیز کشتی‌های صید صنعتی ترال فعال نشده‌اند. رضا عباسپور نادری افزود: منابع ارزشمند آبریزیانی از گروه فانوس ماهیان در صیدگاه‌های دور از ساحل دریای عمان وجود دارد که براساس پژوهش‌ها و مطالعاتی که توسط موسسه تحقیقات علوم شیلاتی کشور، به عنوان مراجع رسمی انجام شده و سابقه آن به بیش از نیم قرن اخیر برمی‌گردد، میزان ذخایر فانوس ماهیان ۲۳ میلیون تن برآورد شده که میزان برداشت مجاز ۲۰۰ تا ۳۰۰ هزار تن از این ذخیره ارزشمند اعلام شده است.مدیرکل دفتر صید سازمان شیلات ایران با اعلام این که ذخایر فانوس ماهیان می‌تواند در تولید فرآورده‌هایی چون آرد یا پودر ماهی مورد استفاده قرار گیرد، خاطر‌نشان کرد: در حال حاضر به دلیل نیازی که به پودر ماهی در کشور وجود دارد، بخش اعظمی از طریق واردات تأمین شده و مورد مصرف قرار می‌گیرد. وی تأکید کرد: سیاست‌های توسعه‌ای چون پرورش میگو و ماهیان دریایی در قفس، می‌تواند نیاز کشور به استفاده از این فرصت‌ها و ظرفیت‌ها را دوچندان کند.نادری همچنین گفت: براساس ضوابط و مقررات سازمان شیلات ایران که به طور رسمی اعلام شده است، حضور تمام شناورهای خارجی در آب‌های کشور ممنوع و اجازه فعالیت در آب‌های ایران داده نشده است و به صراحت اعلام شده که تمام شناغلان در شناورهای صیادی، شرکت‌های صیادی مربوطه، کارگزاران و تمام عوامل باید ایرانی باشند و از اتباع خارجی استفاده نشود.

اقتصاد دریا

سه‌شنبه- ۱۴مرداد ۱۴۰۲- سال هفتم- شماره ۱۶۹۸

اقتصاد دریا

ترانزیت دریا

بخش هفتم

سیری در تحولات کشتی و کالا (بخشی در سیاستگذاری)

دکتر بهروز امرایی - 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 می‌گردد.

مصرف فولاد در چین ۲/۹ درصد افزایش یافت و این افزایش مصرف باعث ثبت رکورد در کشورهای آسیایی و آمریکای لاتین گردید. تولید فولاد خام نیز در سال ۲۰۰۸ تا ۵/۱۰ درصد کاهش یافت و از ۱۳۴۵ میلیون تن در سال ۲۰۰۷ به ۱۳۲۵ میلیون تن در سال ۲۰۰۸ رسید. ۸۸۲ میلیون تن (۸۷ درصد افزایش) رسید.

کشور چین با واردات ۴۴۴ میلیون تن در سال ۲۰۰۸ واردات خود را ۴۴ درصد نسبت به سال ۲۰۰۷ افزایش داد. ژاپن نیز واردات خود را به ۱۴۰ میلیون تن (۱/۱ درصد افزایش) در سال ۲۰۰۸ رساند. کشورهای اروپایی نیز واردات خود را به ۱۶۴ میلیون تن (۵ درصد افزایش) در سال ۲۰۰۸ رساندند. موجودی سنگ آهن در جهان طی سال ۲۰۱۰ در نوسان بوده است. موجودی این محصول اوایل سال فسوق بالا رفت و سپس کاهش یافت. حذف معافیت مالیاتی صادرات برخی از محصولات فولادی در چین نیز به بدر شدن وضعیت بازار سنگ آهن کمک کرده است. با حذف معافیت مالیاتی ۹ درصدی صادرات ورق گرم و معافیت ۱۳ درصدی صادرات ورق سرد میزان تقاضای سنگ آهن کارخانه‌ها در این کشور کاهش خواهد یافت. دولت چین در نظر دارد تا صادرات فولاد این کشور را افزایش دهد، اما با حذف معافیت مالیاتی صادرات ورق بخصوص ورق با کیفیت پایین، حجم صادرات این کشور کاهش خواهد یافت، زیرا بدنبال این امر صادرات فولاد برای کارخانه‌ها در این کشور معقولن بصرفه نخواهد بود و آن‌ها به فروش محصولات خود به بازار داخلی روی خواهند آورد. با توجه به احتمال کاهش قیمت فولاد در بازار داخلی چین، پیش‌بینی می‌شود که قیمت سنگ آهن در آینده نزدیک بصورت مقطعی نزولی باشد. از طرف دیگر تقاضای سنگ آهن نیز در چین کاهش یافته است. در نتیجه این محصول در بازار داخلی چین با قیمت ۱۵۰ دلار در هر تن معامله می‌شود (۲۰۱۱) که نسبت به قیمت ۲۰۰ دلار در هر تن در اواخر ماه آوریل ۲۰۱۰ کاهش یافته است.

انعکاسی عرضه و تقاضای سنگ آهن بستگی به رونق و توسعه تولید فولاد چین دارد. براساس گزارشی که فروردین ماه ۱۳۹۸ مؤسسه Ambrian منتشر نمود مفسران افزایش قیمت‌ها را بین ۴۰ تا ۱۰۰ درصد برای سنگ آهن پیش‌بینی نمودند. پیش‌بینی قیمت‌ها بصورت قطعی اغلب اشتباه می‌باشد. شرکت Ambrain بصورت سنتی افزایش قیمت سنگ آهن را برای سال ۲۰۱۰ تا ۴۰ درصد پیش‌بینی نموده بود که با منخصر تغییراتی محقق گردید. این پیش‌بینی برای سنگ آهن زیر دانه و درشت‌دانه استرالیا بوده است. پیش‌بینی قیمت‌ها نشان می‌دهد که قیمت‌ها تا سال ۲۰۱۱ افزایش و سپس تا سال ۲۰۱۵ کاهش یافته و در ادامه تقریباً ثابت خواهد ماند. هر چند که این پیش‌بینی‌ها به طریق گزارش این دو شرکت بصورت قطعی نبوده و تابع شرایط مختلفی می‌باشد. مصرف فولاد چین بطور روشن، تقاضای سنگ آهن جهانی و رشد آن را در ۱۰ سال اخیر تعیین کرده است. تقاضای چینی‌ها برای حمل و نقل دریایی بستگی آهن به تولید داخلی چین بستگی دارد. تقاضای سنگ آهن هنگامی که قیمت سنگ آهن تک محموله‌ای بصورت CFR پایین‌تر از هزینه‌های تولید سنگ آهن داخل چین باشد، افزایش خواهد یافت. از نقطه نظر و دیدگاه چینی‌ها از آنجائیکه تولید داخلی چین عیارهای پایین (۲۵-۴۰) درصد سنگ آهن می‌باشد و همچنین با وجود سیستم غیر مکانیزه و نیمه مکانیزه چین در امر تولید و حمل و نقل آن در اغلب شرایط قیمت‌های سنگ آهن تک محموله‌ای برای چینی‌ها ارزان‌تر از قیمت تمام شده تولیدات داخلی خواهد بود. تا سال ۲۰۱۰ انتظار می‌رفت نرخ‌های پایین کرایه حمل و نقل دریایی ادامه داشته باشد زیرا بیش از ۲۰۰ کشتی CAPSIZE (ظرفیت بالاتر از ۱۰۰ هزار تن) PANAMAX (ظرفیت بین ۶۵ هزار تن تا ۱۰۰ هزار تن) آماده تحویل در سال ۲۰۱۰ بودند. (در حالیکه در مقابل ۱۱۲ کشتی در سال ۲۰۰۹ و ۱۵۰ کشتی در سال ۲۰۰۸ وارد ناوگان حمل و نقل دریایی شده بودند).

با توجه به اینکه عمده تقاضای این محصول کشور چین می‌باشد، امید می‌رود تا قیمت‌های تک محموله‌ای همچنان بالا باقی بمانند. در سال‌های ۲۰۱۰ تا ۲۰۱۲ میزان تقاضا بیشتر از عرضه پیش‌بینی شده است. هر چند که این مقدار قابل توجه نبوده و ماکزیمم به ۹ میلیون تن در سال می‌رسد. در مقابل در سال ۲۰۱۵ میزان عرضه ۸۱ میلیون تن بیشتر از تقاضا جهت حمل و نقل دریایی خواهد بود. بیشترین رشد تقاضای سال به سال (Y-O-Y) مربوط به سال‌های ۲۰۱۰ و ۲۰۱۱ به میزان ۹/۵ درصد خواهد بود.