

پس لرزه‌های جنگ تجاری برای کشتیرانی جهانی

آینده غول‌های کشتیرانی در گرو رقابت تعرفه‌ای آمریکا و چین

سرتیتر گروه دریایا پس لرزه‌های رقابت تعرفه‌ای میان ایالات متحده آمریکا و چین، حالا به مرور خود را در عرصه کشتیرانی جهانی نشان می‌دهد. اعمال تعرفه‌های جدید در بنادر چین و آمریکا از ۱۴ اکتبر ۲۰۲۵ باعث شده شرکت‌های کشتیرانی مسیرهای خود را تغییر دهند و از کشتی‌های مرتبط با چین یا آمریکا اجتناب کنند. در پی تشدید جنگ تعرفه‌ای میان آمریکا و چین و اعمال متقابل «هزینه‌های بندری» علیه کشتی‌های دارای مالکیت یا ارتباط با هر یک از دو کشور، شرکت‌های کشتیرانی بین‌المللی در حال بازنگری در ساختارهای مدیریتی خود هستند. این در حالی است که برخلاف کاهش نرخ‌های حمل و نقل نقطه‌ای در شرکت‌های کشتیرانی کانتینری، نرخ اجاره کشتی‌های کانتینری در سال ۲۰۲۵ در یک سیر صعودی ثابت باقی مانده و در حال حاضر ۲۰۰ درصد بالاتر از سال ۲۰۱۹ است. به گزارش اقتصاد سرآمد، تنش‌های تجاری میان دو اقتصاد بزرگ جهان، ایالات متحده و چین، وارد مرحله جدید و حساسی شده و حوزه حمل و نقل دریایی و کشتیرانی اقیانوسی را به جبهه اصلی تقابل تبدیل کرده است. در پی اقدامات متقابل دو کشور، اعمال تعرفه‌ها و عوارض اضافی بندری بر کشتی‌های مرتبط با طرف مقابل از چند روز پیش (۱۴ اکتبر) آغاز شد. دولت آمریکا اعلام کرده که هدف از وضع این هزینه‌ها، کاهش تسلط چین بر صنعت دریانوردی جهانی و تقویت صنعت کشتی‌سازی داخلی آمریکاست. تحلیلگران آمریکایی معتقدند استفاده چین از سیاست‌ها و شیوه‌های «نادرست» برای تسلط بر بخش‌های لجستیک و کشتی‌سازی جهانی، مسیر را برای وضع این مجازات‌ها هموار کرده است.



فرماندار بوشهر:

مالکان شناورهای فاقد هویت در سامانه جامع دریایی اقدام کنند



فرماندار بوشهر گفت: مالکان و بهره‌برداران قایق‌های فاقد هویت نسبت به ثبت شناور خود در سامانه جامع دریایی اقدام کنند.

به گزارش اقتصادسرآمد، محمد مظفری در جمع خبرنگاران اظهار کرد: سامانه‌ی شناورهای سبک و قایق‌های فاقد هویت در سواحل بوشهر یک ضرورت است که مالکان و بهره‌برداران قایق‌های فاقد هویت باید در زمان مشخص شده اقدام کنند.

وی اضافه کرد: آخرین مهلت ثبت قایق‌های فاقد هویت در سامانه جامع دریایی بر اساس مصوبه هیئت وزیران و ابلاغ رسمی سازمان بنادر و دریانوردی کشور تا هفتم آبان‌ماه سال جاری تعیین شده و این مهلت به هیچ عنوان قابل تمدید نخواهد بود.

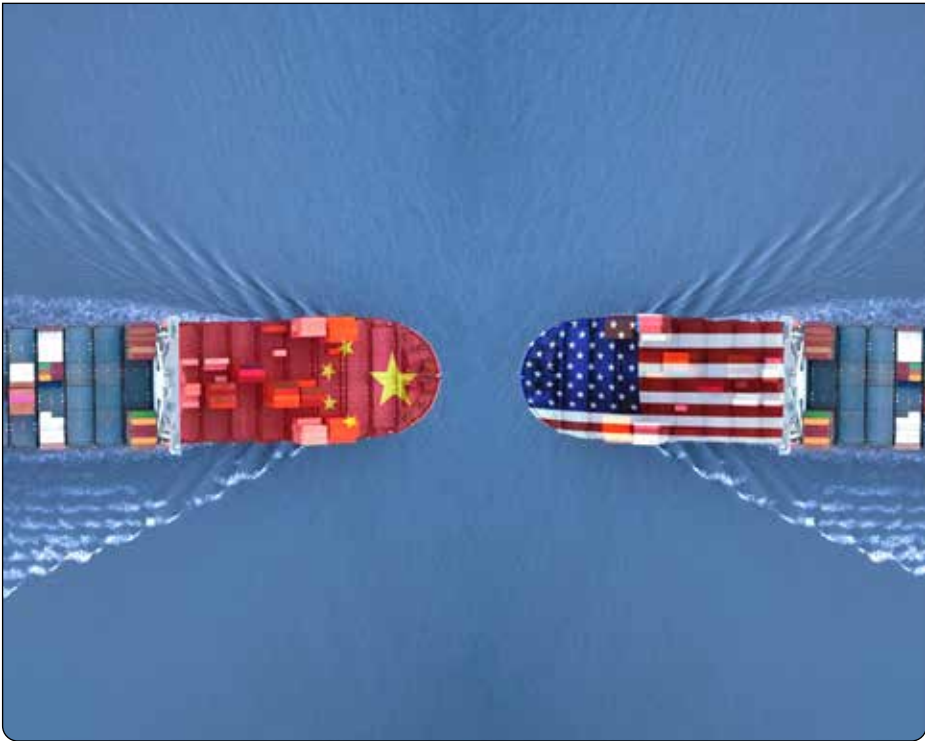
فرماندار بوشهر تصریح کرد: اجرای طرح سامانه‌ی قایق‌های فاقد هویت در راستای ارتقای ایمنی تردهای دریایی، پیشگیری از فعالیت‌های غیرمجاز، کاهش مخاطرات احتمالی و صیانت از مرزهای آبی کشور صورت می‌گیرد و همکاری مالکان شناورها در تحقق اهداف آن امری ضروری و مؤثر است. وی افزود: با توجه به گستره فعالیت‌های صیادی، تفریحی و حمل و نقل دریایی در سواحل شهرستان بوشهر، هویت‌دار کردن کلیه شناورها و قایق‌ها امری اجتناب‌ناپذیر است؛ چراکه استمرار فعالیت قایق‌های فاقد مجوز، ضمن تهدید ایمنی سرنشینان، زمینه‌ساز بروز چالش‌های حقوقی، امنیتی و زیست‌محیطی در عرصه دری خواهد بود.

مظفری با اشاره به هماهنگی و هم‌افزایی میان دستگاه‌های اجرایی مرتبط خاطر نشان کرد: فرمانداری بوشهر با جدیت موضوع ثبت و هویت‌بخشی قایق‌ها را پیگیری می‌کند و دستگاه‌های ذی‌ربط مکلفند با همکاری متقابل، فرآیند ثبت در سامانه جامع دریایی را برای مالکان تسهیل کنند تا در فرصت باقیمانده، هیچ شناوری از این طرح ملی باز نماند.

وی تأکید کرد: پس از پایان مهلت مقرر، ثبت قایق‌های دارای موتور دو زمانه امکان‌پذیر نخواهد بود و از تردد و فعالیت هرگونه قایق فاقد هویت در آب‌های ساحلی شهرستان بوشهر جلوگیری به‌عمل خواهد آمد. همچنین با موارد تخلف، مطابق ضوابط قانونی و مقررات جاری برخورد می‌شود.

فرماندار بوشهر از مالکان و بهره‌برداران قایق‌ها خواست تا با مراجعه به اداره کل بنادر و دریانوردی استان یا دفاتر پیشخوان مجاز، نسبت به ثبت شناور خود در سامانه جامع دریایی اقدام و مدارک مورد نیاز را بارگذاری کنند تا از مزایای قانونی، بیمه‌ای و حمایتی ویژه شناورهای ثبت‌شده برخوردار شوند.

«سرآمد» گزارش می‌دهد؛



از بنادر تحت تأثیر این تعرفه‌ها تغییر داده‌اند. نرخ‌ها در مسیرهای کلیدی ترانس‌پاسیفیک افزایش یافته است، به‌طوری‌که شاخص نرخ حمل کانتینری شانگهای (SCFI) ۱۲.۹ درصد افزایش یافته و به بالاترین حد خود در چهار هفته اخیر رسیده است. تعرفه‌های جدید چین بر کشتی‌های مرتبط با آمریکا، به‌ویژه کشتی‌های متعلق به شرکت‌هایی که بیش از ۲۵ درصد مالکیت آن‌ها متعلق به آمریکا یا تحت کنترل آمریکا هستند، تأثیر گذاشته است. این اقدامات باعث افزایش نرخ‌های حمل و نقل و ایجاد اختلال در جریان‌های تجاری شده است. تغییر جهت نرخ‌های حمل و اجاره کشتی‌ها در بازار حمل و نقل در یک دوره زمانی غیرمعمول نیست. به‌طور کلی، بازار اجاره کشتی‌های کانتینری با تجربه رونق در پنج‌سال گذشته، رکوردها را شکسته است. بررسی‌ها نشان می‌دهد، نرخ‌های حمل و نقل بیشتر در معرض تغییرات ناشی از پویایی بازار هستند؛ در حالی که نرخ‌های اجاره کشتی‌ها اغلب می‌توانند به دلیل شرایط چندماهه یا حتی چندساله مندرج در قراردادها، از نرخ‌های حمل و نقل عقب بمانند.

تحلیلگران معتقدند که عامل اصلی مسئله کمبود کشتی است. در حالی‌که سیگنال‌های طرف تقاضا-یعنی کاهش نرخ‌های حمل بار لحظه‌ای-نشان‌دهنده بازاری رو به نزول است، عرضه تناژ اجاره‌ای موجود همچنان محدود است. اپراتورهای اصلی خطوط کشتیرانی بزرگ مانند MSC و CMA CGM حجم قابل توجهی از تناژ دست‌دوم را جذب کرده‌اند و عملاً ناوگان موجود برای مالکان غیرعملیاتی را کاهش داده‌اند.

تنش‌های ژئوپلیتیکی و آینده خطوط کشتیرانی تنش‌های ژئوپلیتیکی مداوم، از جمله ناامنی دریای سرخ، مسیرهای تجاری سستی را مختل کرده و شرکت‌های حمل و نقل را مجبور به تغییر مسیر کشتی‌ها از طریق دماغه امیدنیک کرده است. این سفرهای طولانی، دسترسی مؤثر به کشتی‌ها را کاهش داده و باعث غیرقابل پیش‌بینی بودن زمان‌بندی می‌شود که به‌نوبه خود تقاضا برای تناژ اجاره‌شده به‌صورت لحظه‌ای و زمانی را افزایش می‌دهد. در چنین شرایطی برخی خطوط کشتیرانی به‌طور فزاینده‌ای بسر قابلیت اطمینان خدمات، تعهدات اتحاد و تسدوم ناوگان سه‌ویژه در مواجهه با محیط عملیاتی

استاندار گیلان تاکید کرد:

حلقه مفقوده توسعه تجارت دریای خزر تکمیل راه آهن رشت-آستارا است



استاندار گیلان با تأکید بر ضرورت بهره‌برداری کامل از ظرفیت‌های دریای خزر گفت: تکمیل پروژه راه‌آهن رشت-آستارا را عاملی کلیدی در توسعه تجارت دریای خزر است.

به گزارش اقتصادسرآمد، هادی حق‌شناس در بیست‌ودومین اجلاس شورای بین‌المللی همکاری‌های تجاری اتاق بازرگانی کشورهای حوزه دریای خزر (ICBC) که در تهران برگزار شد، با اشاره

به اهمیت بخش نرم‌افزاری بهره‌برداری از ظرفیت‌های دریای خزر اظهار داشت: زیرساخت‌های ریلی و دریایی مناسبی در سه دهه اخیر ایجاد شده اما بهره‌برداری از این ظرفیت‌ها کمتر از ۲۵ درصد است.

وی افزود: خط ریلی به بندر امیرآباد و بندر کاسپین منطقه آزاد انزلی متصل شده و با وجود این زیرساخت‌ها، تنها حدود ۲۵ میلیون تن کالا در بنادر خزر جابه‌جا می‌شود که با توجه به تخلیه و بارگیری دوطرفه، رقم واقعی بار حدود ۱۲ میلیون تن است؛ این در حالی است که ظرفیت حمل و نقل کشورهای حاشیه خزر، به ویژه ایران و روسیه، بسیار بیشتر است.

استاندار گیلان با اشاره به حجم پایین حمل کانتینر در بنادر خزر، گفت: عملکرد بنادر ایران در سال گذشته زیر ۲۰ هزار کانتینر و قزاقستان زیر ۴۰ هزار کانتینر بوده که نشان‌دهنده استفاده محدود از ظرفیت خزر است. وی خاطر نشان کرد: حجم تبادلات تجاری بین کشورهای منطقه در حال افزایش است، اما همچنان کم است و در حدود ۲۰۰ تا ۳۰۰ هزار تن کالا است.

حق‌شناس به افتتاح مسیرهای هوایی جدید، از جمله پرواز آستاراخان اشاره کرد و افزود: اگرچه زیرساخت‌های سخت‌افزاری متعددی ایجاد شده، اما بهره‌وری پایین و عدم استفاده از ظرفیت نرم‌افزاری باعث شده است ظرفیت‌های بی‌پدیل دریای خزر هنوز به‌طور کامل مورد استفاده قرار نگیرد.

وی با اشاره به اهمیت مسیر شمال-جنوب و دستور دولت برای تکمیل راه‌آهن رشت-آستارا گفت: در مسیر ۱۶۲ کیلومتری این پروژه تاکنون ۶۰ کیلومتر آزادسازی شده و پیش‌بینی می‌شود تا پایان سال بخشی قابل توجهی از مسیر آماده بهره‌برداری شود تا حلقه مفقوده شبکه ریلی شمال کشور تکمیل شود.

استاندار گیلان در پایان تأکید کرد: هدف دولت در گیلان استفاده حداکثری از ظرفیت دریای خزر است و امیدواریم همکاری کشورهای همسایه بتوانیم سهم واقعی خود را در تجارت دریای خزر به دست آوریم.

نامشخص-متمرکز شده‌اند. این امر باعث تغییر به سمت تضمین اجاره‌های بلندمدت به‌عنوان یک مانع استراتژیک در برابر اختلالات آینده و نوسانات نرخ شده است. در نتیجه، این کار باعث افزایش فعالیت پیش‌بینی‌های آتی شده و تقاضای ویژه‌ای برای کشتی‌های مدرن و کم‌مصرف به‌وجود آورده است.

براساس گزارش‌های منتشرشده در پایگاه‌های اطلاع‌رسانی تخصصی حوزه حمل و نقل دریایی نیز گن‌شدن رشد تقاضا، حاشیه سود فشرده شرکت‌های حمل و نقل، جریان مداوم تحویل کشتی‌های نوساز و بازگشت احتمالی ترانزیت از کانال سوئز ممکن است در نهایت نیاز به اجاره کشتی را کاهش داده و منجر به کاهش تعهدات بلندمدت شرکت‌های حمل و نقل شود.

تغییر موقعیت برای فرصت سرمایه‌گذاری

کارشناسان و تحلیلگران باور دارند که با افزایش تنش‌های تجاری در اثر رقابت تعرفه‌ای میان ایالات متحده آمریکا و چین، جغرافیای فرصت برای سرمایه‌گذاران در حال تغییر است. الگوری قدیمی تولید متمرکز انبوه در چین که تقاضای جهانی را تأمین می‌کرد، در حال از بین رفتن است. به جای آن، موزاییکی از بازارهای متوسط وجود دارد که هر کدام به زیرساخت‌ها، بنادر و صنایع محلی نیاز دارند. کشورهایی که با این اقتصاد چندقطبی سازگار می‌شوند، نه از مقیاس، بلکه از آینده‌نگری سود خواهند برد، زیرا می‌توانند احتمال وجود اصطکاک را ارزیابی کنند. اقیانوس آرام دیگر یک بزرگراه اقیانوسی واحد نیست که دو ابر قدرت را به هم متصل کند، بلکه شبکه‌ای از کریدورهای رقیب است که هر کدام تهدیدها و فرصت‌های ویژه خود را دارند.

تعرفه‌های تجاری نیز از صنایع داخلی محافظت می‌کنند یا حداقل طرفداران آن‌ها اینگونه استدلال می‌کنند، اما در عمل گویای وابستگی زیاد اقتصاد جهانی به یکدیگر است. از طرف دیگر، باید در خاطر داشت که هم‌زمان با تبادل آتش اقتصادی واشنگتن و پکن، کشورهای پیرامونی آسیای جنوب‌شرقی، مانند هند و استرالیا، پیامدهای آن را به نوعی جذب و فضای جدیدی برای رشد پیدا می‌کنند. نقشه تجاری جدید دهه ۲۰۲۰ نه براساس خطوط ایدئولوژیک، بلکه براساس خطوط لجستیکی ترسیم شده است.



سه‌شنبه-۲۹ مهر ۱۴۰۴- سال یازدهم- شماره ۲۳۲۹

دریاپایه

بنادر

شرکت تعمیرات کشتی پرشیا هرمز واحد نمونه صنعتی استان هرمزگان شد



در همایش تجلیل از صنعتگران و معدنکاران نمونه هرمزگان، شرکت تعمیرات کشتی پرشیا هرمز از زیرمجموعه‌های گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، به عنوان واحد نمونه صنعتی استان انتخاب و مورد تقدیر قرار گرفت.

به گزارش اقتصادسرآمد، در همایش تجلیل از صنعتگران و معدنکاران نمونه استان هرمزگان که در تاریخ ۲۶ مهرماه با حضور معاون رئیس‌جمهور، استاندار هرمزگان و نمایندگان مردم در مجلس شورای اسلامی برگزار شد، از میان ۵۰ واحد صنعتی و معدنی راه‌یافته به مرحله نهایی، ۳۰ واحد به عنوان برگزیده نهایی انتخاب شدند. در این مراسم، شرکت تعمیرات کشتی پرشیا هرمز به پاس نقش مؤثر در توسعه صنعت دریایی و ارتقای توان فنی کشور، به عنوان واحد نمونه صنعتی استان هرمزگان معرفی شد و لوح تقدیر و تندیس همایش به مدیرعامل شرکت اهدا گردید.

طی ۶ ماه نخست امسال ثبت شد:

جابه‌جایی بیش از ۱۶۹ هزار مسافر از اسکله‌های بندر ترکمن و بندرگز



سرپرست بنادر و دریانوردی استان گلستان از جابه‌جایی ۱۶۹ هزار و ۸۷۰ مسافر و گردشگر از بندر ترکمن و بندرگز به جزیره آشوراده و خلیج گرگان خبر داد.

به گزارش اقتصادسرآمد از روابط عمومی گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران سید محسن طیرانی اظهار کرد: در این مدت چهار دستگاه چراغ دریایی در مسیر کانال آشور نصب و بهره‌برداری شد و در اولین فرصت جهت کمک به دریانوردان دو دستگاه چراغ ناوبری در ابتدای وروری کانال آشور نصب خواهد شد. وی در ادامه گفت: از یکم فروردین ۱۴۰۴ تا ۳۱ شهریور تعداد ۱۶۹ هزار و ۸۷۰ مسافر و گردشگر برای تردد در آب‌های خلیج گرگان از اسکله‌های بندر ترکمن و بندرگز استفاده کردند.

طیرانی در ادامه گفت: نصب علائم کمک ناوبری در طول مسیر ۱۱ کیلومتری کانال آشور و همچنین نصب پنج فروند بویه قرمز رنگ جهت تفکیک مسیر تردد شناورها برای حفظ ایمنی مسافران و گردشگران فراهم شده است. وی با اشاره به اینکه استان گلستان ظرفیت‌هایی بسیاری را در صنعت گردشگری دریایی دارد، افزود: طرح‌های گردشگری مورد حمایت بوده و از هرگونه طرح گردشگری و سرمایه‌گذاری در این حوزه حمایت می‌شود.

کشف ۳۱ هزار لیتر سوخت قاچاق در عملیات دریابانی بندرعباس



جانشین دریابانی بندرعباس از کشف ۳۱ هزار لیتر سوخت قاچاق در آب‌های این شهرستان، بر اساس یک عملیات منسجم خبر داد. به گزارش اقتصادسرآمد، سرهنگ احمدرضا هادی‌زاده، از اجرای یک عملیات منسجم و هدفمند علیه قاچاق سوخت در آب‌های این شهرستان خبر داد و گفت: در ایسن عملیات، هشت فروند شناور حامل سوخت قاچاق شناسایی و توقیف شد.

وی افزود: مرزبانان با انجام رصد اطلاعاتی و گشت‌زنی‌های مستمر در محدوده استخطاطی، موفق شدند بیش از ۳۱ هزار لیتر گازوئیل قاچاق به ارزش تقریبی ۱۵ میلیارد ریال کشف کنند. هادی‌زاده با اشاره به اینکه قاچاق سوخت تهدیدی جدی برای منابع ملی و امنیت اقتصادی کشور است، تأکید کرد: مقابله با این پدیده با جدیت در دستور کار مرزبانان قرار دارد و هیچ‌گونه اغماضی در برخورد با سודجویان نخواهد شد. جانشین دریابانی بندرعباس خاطر نشان کرد: اقدامات اطلاعاتی و عملیاتی برای شناسایی و دستگیری عوامل متواری این پرونده در حال انجام است.