

«سر آمد» از چشم‌انداز کشتیرانی در ۲۰۲۶ گزارش می‌دهد؛

# موج سواری کشتیرانی جهانی در بیم وامید

**سایه سنگین تنش‌های منطقه‌ای بر دریا در سال آینده میلادی**

**سنگین** گروه کشتیرانی- **سمیه ملای** - کمتر از یک‌ماه تا پایان سال ۲۰۲۵ میلادی باقی مانده و بسیاری از گزارش‌های بین‌المللی حاکی از این است که صنعت کشتیرانی جهان، به‌عنوان ستون فقرات تجارت جهانی، در این سال با چالش‌های ژئوپلیتیکی، زیست محیطی و اقتصادی روبه‌رو بوده است. یکی از آخرین گزارش‌های رسمی منتشرشده از سوی سازمان تجارت و توسعه سازمان ملل (UNCTAD) در بررسی حمل‌ونقل دریایی نشانه‌هایی از رشد را نشان می‌دهد و از طرف دیگر، پیش‌بینی می‌کند که این روند رشد سالانه تا ۲۰۲۹ ادامه پیدا خواهد کرد.
بااین‌حال، برخی تحلیلگران معتقدند که سال آینده میلادی (۲۰۲۶) به‌عنوان نقطه عطفی در گذار به سمت پایداری و دیجیتالی‌سازی در صنعت کشتیرانی و حمل‌ونقل دریایی جهان خواهد بود.

به گزارش «سرآمد»، بیش از ۸۰ درصد تجارت جهان همچنان از مسیر دریا عبور می‌کند و همین موضوع باعث شده این صنعت نه‌تنها نبض جریان کالا، بلکه بازتانی از تنش‌های ژئوپلیتیکی، محیط‌زیستی، فناوری و اقتصادی باشد. گزارش‌های معتبر بین‌المللی می‌گویند: پس از یک‌سال نسبی آرام در ۲۰۲۵، رشد تجارت دریایی به کندی بی‌سابقه‌ای رسیده و تصویر پش‌رو از «ثباتی شکننده» حکایت دارد.
بااین‌حال، زیر پوست همین تابلو ها فرصت‌هایی برای نوآوری و گذار سبز در حال شکل‌گیری است. برخی گزارش‌ها پیش‌بینی می‌کنند که سال ۲۰۲۶ با رشد متوسط تجارت دریایی (حدود ۲.۵ درصد) همراه خواهد بود، اما تحت تأثیر اختلالات زنجیره تأمین و مقررات جدید سازمان بین‌المللی دریانوردی قرار می‌گیرد.
بازار کشتی‌سازی جهانی که در سال ۲۰۲۵ به ارزش ۴۲.۴۳ میلیارد دلار رسید، به ۴۶.۸۸ میلیارد دلار در ۲۰۲۶ افزایش می‌یابد و ۵.۵ درصدی تا ۲۰۳۵ را حفظ می‌کند. این گزارش‌ها حاکی از این است که در بخش کشتیرانی، نرخ‌های حمل‌کانتینری ممکن است از اوج کاذب ۲۰۲۵ (ناشی از واردات پیش‌دستانه آمریکا) کاهش یابد، در حالی که تقاضا برای سوخت‌های جایگزین مانند متانول سبز (رشد ۲۸.۹ درصدی بازار تا ۲۰۳۰) شتاب می‌گیرد.

**چالش‌های صنعت کشتیرانی در ۲۰۲۶**

سال ۲۰۲۶ برای صنعت کشتیرانی یک‌سال گذار است. به اعتقاد تحلیلگران؛ در این سال همزمان با فشار مقررات زیست‌محیطی و نیاز به کاهش



کلیدی حمل‌ونقل است. کانال سوئز که زمانی یکی از شریان‌های اصلی تجارت بود، در سال ۲۰۲۵ با افت بیش از ۷۰ درصدی ترافیک نسبت به ۲۰۲۳ روبه‌رو شد. شرکت‌های بسیاری مجبور شدند مسیر طولانی دماغه «امید نیک» را جایگزین کنند؛ سفری که ۱۰ تا ۱۴ روز زمان اضافه و هزینه قابل‌توجه در سوخت، بیمه و عملیات ایجاد می‌کند. همین تغییر مسیرها باعث شد نرخ‌های حمل‌کانتینری نوسان‌های شدید داشته باشد و در نهایت شش‌صحن جهانی در نوامبر ۲۰۲۵ به حدود ۱۸۰۰ دلار برای هر کانتینر ۴۰ فوتی برسد که کاهشی محسوس نسبت به سال قبل است.

در ایالات متحده، بزرگ‌ترین مقصد کالای کانتینری جهان، واردات دریایی در سال ۲۰۲۵ حدود ۵۶ درصد کاهش یافت و پیش‌بینی‌ها برای دسامبر حتی از افت ۶۶ درصدی خیر می‌دهند. بخشی از این کاهش به پیش‌خریدهای انباری در ماه‌های نخست سال برمی‌گردد و بخش دیگر نتیجه سیاست‌های تجاری سختگیرانه‌تر و تعرفه‌های تازه است. آسیا نیز وضعیت مشابهی دارد. حمل‌محموله از چین به آمریکا به پایین‌ترین سطح دوسال اخیر رسید و ضعف زنجیره تأمین جهانی در بسیاری از بخش‌ها به شکل عریان دیده می‌شود.

چین اکنون بیش از نیمی از ظرفیت کشتی‌سازی جهان و حدود ۲۰ درصد نساوگان حمل‌ونقل دریایی را در اختیار دارد. این کشور نه‌فقط از نظر تعداد کشتی، بلکه از نظر فناوری، بهره‌وری و حضور در بنادر استراتژیک جهان در حال تثبیت سلطه خود است. چینی‌ها با سرمایه‌گذاری هدفمند در بنادر بین‌المللی، عملازمین بازی را به نفع خود تغییر داده‌اند.

**سایه سنگین تنش‌های منطقه‌ای بر دریا**

تنش‌های منطقه‌ای همچنان جدی‌ترین تهدید صنعت هستند. حملات به کشتی‌ها در دریای سرخ ادامه دارد و تنگه هرمز، مسیر یکی‌سوم نفت دریایی جهان از آن عبور می‌کند، در وضعیتی نزدیک به هشدار دائمی قرار گرفته است. همین شرایط سبب شده شرکت‌های بزرگ کشتیرانی خود را با «ترمال جدید» وقف دهند: مسیرهای طولانی‌تر، هزینه‌های بالاتر و برنامه‌ریزی‌های انعطاف‌پذیرتر.
اوپا در سال ۲۰۲۵ با رشد ۲.۴ درصدی حمل‌ونقل

**شیما انصاریان در دانشگاه امیر کبیر مطرح کرد:**

## پیشنهادتشکیل مرکز ملی استاندارد دریایی



و مطالعات تطبیقی، ارتباط موثری با سازمان‌های بین‌المللی داریم و دانشگاهیان می‌توانند با کمک در این کمیته‌های متناظر، استانداردها را بومی‌سازی کرده و نیازهای خاص کشور را به استاندارد بین‌المللی تبدیل کنند؛ همانطور که در زمینه صادرات پسته این کار را انجام داده‌ایم.

انصاریان به پتانسیل بالای مهندسی کشور در صنایع نفت و دریا و همچنین رشد دانش‌بنیان‌ها اشاره کرد و گفت: تقاه‌نامه‌های خوبی با معاونت علمی فناوری ریاست جمهوری منعقد شده است تا فرایندهای مشترک، به‌ویژه در بخش آموزش‌ها و سامانه‌های یکپارچه، تصحیح و تسهیل شود.

وی با اشاره به فعالیت‌های صورت گرفته در این سازمان، اعلام کرد و گفت: در حال حاضر ۱۷۲ استاندارد در زمینه موضوعات دریایی، با استفاده از استانداردهای بین‌المللی ایزو و ایسی تدوین و ساماندهی شده‌اند.

انصاریان خاطر نشان کرد: در این فعالیت‌ها در کمیته‌های

درون‌قاره‌ای عملکردی فراتر از میانگین جهانی داشت. شرق آسیا همچنان موتور محرک تجارت دریایی باقی مانده است. در مقابل، آفریقا و خاورمیانه با مشکلاتی مانند ازدحام بنادر، تهدیدهای سایبری و هزینه‌های سنگین گذار به سوخت‌های سبز روبه‌رو هستند. هند نیز با برنامه‌ای بلندپروازانه در کشتی‌سازی، بازیافت و توسعه بنادر به‌دنبال افزایش سهم خود از بازار جهانی تا سال ۲۰۴۷ است.

**مسیر صنعت کشتیرانی در سال آینده**

صنعت کشتیرانی جهانی در آستانه ۲۰۲۶ بر سر دوراهی قرار دارد؛ رشد کند، ریسک‌های بالا و شبکه‌ای از تنش‌های منطقه‌ای از یک سو و فرصت‌های بی‌سابقه برای تحول سبز و دیجیتالی از سوی دیگر. بازیگرانی که بتوانند انعطاف‌پذیر بمانند، مسیرهای تازه بیابند و با سرعت بیشتری به سمت فناوری‌های پاک حرکت کنند، احتمالاً برندگان دهه پیش‌رو خواهند بود. برای دیگران، آفق همچنان توفانی خواهد ماند.

در ۲۰۲۶ بازار کشتیرانی بین دو نیروی متضاد قرار خواهد گرفت؛ از یک طرف فشار مقررات و حرکت به سمت سوخت‌های جدید که سرمایه‌گذاری سنگینی می‌طلبد و از طرف دیگر، ورود ظرفیت‌های جدید و رشد تقاضای نه‌چندان قسوی که می‌تواند کوتاه‌مدت نرخ‌ها را تحت فشار قرار دهد. بازیگران موفق کسانی خواهند بود که ریسک عملیاتی و کربنی را همزمان مدیریت کنند: نه صرفاً خریدار کشتی جدید باشند و نه صرفاً محافظه‌کار، بلکه ترکیبی از نوسازی ناوگان، قراردادهای چارتر هوشمند و سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌ها و دیجیتالی را در دستور کار قرار دهند.

باوجود چالش‌هایی مانند ژئوپلیتیک و هزینه‌های زیست‌محیطی که می‌تواند رشد را به زیر ۲ درصد بکشاند، فرصت‌های سبزسازی و دیجیتالی می‌تواند بازار را به سمت پایداری و کارایی سوق دهد. توصیه می‌شود شرکت‌ها بر سرمایه‌گذاری در فناوری‌های کم‌کربن و آموزش نیروی کار تمرکز کنند. در سطح جهانی، سیاست‌گذاران باید مقررات IMO برای حمایت از گذار عادلانه تقویت نمایند. این تحول نه‌تنها تجارت را ایمن‌تر می‌کند، بلکه فرصتی برای رهبری اقتصادی در عصر پساکربنی است.

ملی سازمان ملی استاندارد، به‌ویژه کمیته‌ای که با عنوان استانداردهای دریایی فعالیت می‌کند، شکل گرفته است. رئیس سازمان ملی استاندارد، روند جهانی به سمت فناوری‌های هوشمند و کاهش انتشار گازهای آلاینده را مورد توجه قرار داد و گفت: موضوع دیجیتالی‌سازی در برنامه‌های تعاونی ما در سازمان دیده شده است و این موضوع تکلیف ما را به عنوان متولی استاندارد گوشزد می‌کند که در صنعت دریا نیز به دنبال بازآفرینی نقش‌های استاندارد باشیم.

انصاریان افزود: در راستای تحول در مدل‌های سنتی، بر آئیم تا فرآیند تبدیل استانداردهای بین‌المللی را با شتاب بیشتری به بهره‌برداری برسانیم. این امر از طریق یک پلتفرم هوشمند و دیجیتالی محقق خواهد شد که هر استاندارد بین‌المللی وارد آن شود، ترجمه شده و در چارچوب مقررات ما قرار گیرد تا این فرایند تسریع شود.

رئیس سازمان ملی استاندارد در راستای نیازسنجی‌های صورت گرفته راهکار مهم را برای توسعه این صنعت پیشنهاد داد و تأکید کرد: یکی از این پیشنهادات تأسیس مرکز ملی استاندارد دریایی است در این راستا با امضای تفاهنامه مشترک، یک مرکز ملی استاندارد دریایی تشکیل شود تا وظایف به‌روزرسانی استانداردها، به‌ویژه استانداردهای پیشرفته در زمینه‌هایی مانند تجهیزات دریایی، کشتی‌سازی، موتور، سوخت‌های کم‌کربن، و استانداردهای ایمنی و آتش‌نشانی را بر عهده گیرد. این امر همچنین به ایجاد بانک اطلاعاتی جامع از استانداردهای جهانی کمک خواهد کرد.

به گفته وی، توسعه زیرساخت‌های آزمون نیز پیشنهاد دوم است امیدوارم با همکاری مسئولان مربوطه، بستر لازم برای تست قطعات کشتی، تجهیزات بندری، جرقفیل‌ها و سامانه‌های مخابراتی دریایی فراهم آید تا وابستگی به مراکز خارج از کشور کاهش یابد.

انصاریان در پایان رویکرد «آینده‌نگرانه» سازمان ملی استاندارد را در تدوین مقررات آینده، از جمله فعال شدن در حوزه کشتی‌های بدون سرنشین، مورد تأکید قرار داد و یادآور شد: تفکر و نبوغ ایرانی در این مسیر می‌تواند نقش آفرین باشد.



پنج‌شنبه- ۱۲ آذر ۱۴۰۴- سال یازدهم- شماره ۲۲۶۶

## دریا پایانه

**بنادر**

**بیش از ۲ میلیون تن کالای اساسی از طریق بنادر مازندران وارد کشور شد**



رئیس اداره ترانزیت و حمل و نقل بین‌المللی اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده‌ای استان مازندران گفت: ۲ میلیون و ۳۸۹ هزار تن کالای اساسی از طریق بنادر استان از ابتدای فروردین تا پایان آبان سال جاری وارد کشور شد.

به گزارش اقتصادسمرآمد، ناهید شهرامی نیا در نشست شورای اقتصادی مازندران در ساری افزود:

طی مدت مذکور عمده‌ترین بخش کالاهای وارداتی، ذرت دامی، جودامی و انواع روغن بود.

رئیس اداره ترانزیت و حمل و نقل بین‌المللی مازندران گفت: در این هشت ماه، بیش از یک هزار و ۳۰۶ هزار تن کالا از مبدأ مازندران به کشورهای اطراف صادر شد که اکثر آن سیمان، فرآورده‌های لبنی و مصنوعات و محصولات از مواد معدنی است. شهرامی نیا، میزان ترانزیت کالا در طی این مدت را به میزان ۸۷ هزار ۱۰۲ تن عنوان کرد که نسبت به مدت مشابه سال گذشته ۱۴۸ رشد داشته است.

او افزود: در مدت یاد شده از میان بنادر استان، بندر امیرآباد فعالترین بندر در حوزه واردات، صادرات و ترانزیت است.

منطقه ویژه اقتصادی بندر نوشهر با بیش از ۸۰ سال به گستره ۸۸ هکتار و دارا بودن ۱۱ پست اسکله تجاری و خدماتی و تجهیزات مدرن بندری و دریایی از ظرفیت متمایز برای توسعه و باگیری انواع کالاها و پذیرش کشتی‌های تجاری با ظرفیت بالغ بر ۶ هزار و ۵۰۰ تن برخوردار است.

**رئیس دانشگاه صنعتی امیرکبیر: توسعه دریا محور باید با استفاده بهینه و هوشمندانه از این منابع همراه باشد**



رئیس دانشگاه صنعتی امیرکبیر با تأکید بر جایگاه ویژه این دانشگاه در پژوهش‌های دریایی کشور گفت: توسعه دریا محور باید با استفاده بهینه و هوشمندانه از این منابع همراه باشد.

به گزارش اقتصادسمرآمد، دکتر عباس سروش در مراسم افتتاحیه اولین کنفرانس بین‌المللی استاندارد و استانداردسازی در صنایع دریایی که میزبانی آن بر عهده دانشگاه صنعتی امیرکبیر بود، طی سخنانی بر اهمیت حضور دانشگاه در عرصه صنعت و دریا اشاره کرد و گفت: تعداد ۱۸ دانشکده و سه پردیس فعال در دانشگاه امیرکبیر فعال است که پردیس‌های دانشگاه در مناطق ساحلی همچون بندرعباس، کیش و ماهشهر قرار دارد.

وی در ادامه تصریح کرد: برگزاری کنفرانس فوق در دانشگاه امیرکبیر افتخارآمیز است و امیدوارم برگزاری این رویداد به صورت مستمر تداوم یابد.

رئیس دانشگاه صنعتی امیرکبیر با اشاره به رتبه نخست پژوهش‌های دریایی و جایگاه جهانی این دانشگاه افزود: بر اساس استاندارد به آمارهای اخیر، دانشگاه صنعتی امیرکبیر در پژوهش‌های انجام شده در زمینه دریا در سطح کشور رتبه اول را کسب کرده است.

وی همچنین به جایگاه بین‌المللی دانشگاه صنعتی امیرکبیر در حوزه دریایی اشاره کرد و گفت: اخیراً در رتبه‌بندی شانگهای، دانشگاه صنعتی امیرکبیر با فاصله قابل توجهی در رشته‌های بین‌رشته‌ای، اولین در ایران و نود و نهمین در جهان قرار گرفت.

دکتر سروش با اشاره به آیات قرآنی که خداوند دریا را در تسخیر انسان قرار داده است، شکرگزاری این نعمت بزرگ را در گرو استفاده بهینه، درست و هوشمندانه دانست و تأکید کرد: توسعه کشور نباید به سمت «توسعه فلات محورو» گرایش پیدا کند.

وی با اذعان به محدود بودن منابع آقیانوس‌ها، نسبت به پیامدهای عدم استفاده هوشمندانه هشدار داد و گفت: اگر استفاده هوشمندانه از آنها نکنیم و محیط دریا را پاک نگه نداریم، ممکن است آسیب‌های جدی به دریا و آب‌ها وارد شود.

رئیس دانشگاه امیرکبیر یکی از موضوعات کلیدی که جای آن در کنفرانس احساس می‌شد را «مسائل حقوق دریا» دانست و با اشاره به تلاش کشورها برای استخراج منابع، شیرین‌سازی آب و احداث سکوها‌ی دریایی، خاطر نشان کرد: اگر این‌ها دارای حقوق شخصی نباشد، نهایتاً دریا آسیب می‌بیند.