

دریاپایه ۳ بنادر

مدیرعامل کشتیرانی در یای خزر خبر داد
کشتی های ایرانی سالانه حدود ۳۰۰۰ سفر دریایی در پهنه خزر انجام می دهند



مدیرعامل کشتیرانی دریای خزر گفت: کشتی های ایرانی دریای خزر سالانه حدود ۳۰۰۰ سفر دریایی در پهنه خزر انجام می دهند که بخش مهمی از آن به حمل کالاهای صادراتی و انتقال کالاهای اساسی اختصاص دارد.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، کامبیز جهانیانی در مراسم گرامیداشت روز جهانی دریانوردی در سالن اجتماعات اداره کل بنادر و دریانوردی استان گیلان در بندرانزلی با تأکید بر نقش نیروی انسانی متخصص در استمرار حمل و نقل دریایی، اظهار کرد: دریانوردان به عنوان محور عملیاتی ناوگان، نقش مهمی در تداوم جابه جایی کالاهای صادراتی و وارداتی و پشتیبانی از زنجیره تأمین کشور دارند.

وی افزود: کشتی های ایرانی دریای خزر سالانه حدود ۳۰۰۰ سفر دریایی در پهنه خزر انجام می دهند که بخش مهمی از آن به حمل کالاهای صادراتی و انتقال کالاهای اساسی اختصاص دارد؛ فعالیتی که استمرار آن به حضور دریانوردان متخصص، آموزش دیده و برخوردار از مهارت های حرفه ای وابسته است.

جهانیانی با اشاره به ظرفیت های فنی ایجاد شده در کشور افزود: بخش قابل توجهی از عملیات تعمیرات اساسی، نگهداری و آمادسازی شناورهای ناوگان دریای خزر در داخل کشور انجام می شود و شرکت های دانش بنیان و مجموعه های صنعتی نیز در تأمین قطعات، تجهیزات و خدمات تخصصی مورد نیاز ناوگان نقش دارند.

مدیرعامل کشتیرانی دریای خزر با اشاره به شرایط خاص حرفه دریانوردی، خانواده های دریانوردان را نیز بخشی از چرخ پشتیبانی این حرفه دانست و خاطرنشان کرد: دریانوردان به دلیل ماهیت شغلی خود، دوره های طولانی را در پیاپی می کنند و حمایت خانواده ها نقش مؤثری در حفظ آرامش، تمرکز و آمادگی آنان برای انجام مأموریت های دریایی دارد.

وی تصریح کرد: توسعه حمل و نقل دریایی تنها به افزایش ظرفیت ناوگان و زیرساخت های بندری محدود نمی شود و تربیت، آموزش و حفظ نیروی انسانی متخصص نیز باید همزمان با توسعه تجهیزات و زیرساخت ها دنبال شود؛ چراکه تداوم عملیات دریایی بدون بر خورداري در دریانوردان نولمند و حرفه ای امکان پذیر نیست.

مدیرعامل کشتیرانی دریای خزر همچنین بر اهمیت خدمات ایمنی و پشتیبانی دریایی در بنادر شمال کشور تأکید کرد و گفت: خدمات جستجو و نجات، آمدارسانی دریایی، پشتیبانی از شناورها و آمادگی و عملیات بنادر، از مؤلفه های اساسی برای ارتقاء ایمنی و استمرار فعالیت ناوگان تجاری در دریای خزر است.

پیشرفت ۵۳ درصدی زیرساخت های اراضی ۲۴۰۰ هکتاری بندر شهیدر جایی



مدیر کل بنادر و دریانوردی هرمزگان از پیشرفت ۵۳.۵ درصدی در حله نخست اجرای تأسیسات زیربنایی اراضی ۲۴۰۰ هکتاری بندر شهید رجایی خبر داد و گفت: این طرح با هدف ارتقای جایگاه بندر از نسل دوم به نسل سوم در حال اجراست.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، حمیدرضا محمدحسینی تختی با اشاره به اهمیت راهبردی اراضی ۲۴۰۰ هکتاری مجتمع بندری شهید رجایی اظهار کرد: با توجه به نقش حیاتی این اراضی در افزایش ظرفیت های عملیاتی (کانتینری و غیر کانتینری)، عملیات اجرایی در حله نخست تأسیسات زیربنایی این محدوده از نیمه مردامه ۱۴۰۳ در دستور کار قرار گرفته است. وی افزود: این طرح کلان با اعتباری بالغ بر ۷ هزار و ۸۰۰ میلیارد تومان، باهدف تسهیل توسعه بلندمدت بندر، ایجاد منطقه لجستیک-صنعتی در پسکرانه، تأمین اراضی پشتیبانی و ارتقای شاخص های ایمنی و زیست محیطی با جدیت دنبال می شود.

مدیر کل بنادر و دریانوردی هرمزگان در تشریح اقدامات فنی و روند پیشرفت این پروژه تصریح کرد: تاکنون ۲.۷ میلیون مترمکعب خاکبرداری کانال های هدایت سیلاب، احداث ۷ کیلومتر دیوار بتنی اصلی و ۴ کیلومتر کانال فرعی جمع آوری آب های سطحی، اجرای ۲ دستگاه پال، ۶۰۰ هزار مترمکعب خاکبرداری شبکه معابر، احداث دیوار پیرامونی به طول ۴ کیلومتر و ۲.۵ کیلومتر شبکه جمع آوری فاضلاب انجام شده است. محمدحسینی تختی خاطرنشان کرد: بخشی از ساختمان های پست برق و اجرای ۲۴۴ دده شمع سازه حفاظتی دکل های برق فشار قوی به پایان رسیده است.



استفاده کنند و ناوگان خود را نوسازی کنند. از طرف دیگر، همین تصمیم های انفرادی وقتی در مقیاس کل صنعت تکرار می شود، می تواند ظرفیت عرضه را به سطحی برساند که در صورت کاهش تقاضا، نرخ های حمل را تحت فشار قرار دهد. این چرخه پیش از این نیز در صنعت کشتیرانی تجربه شده است؛ دوره ای از رونق سفارش سازی، سپس ورود همزمان کشتی های جدید و در نهایت افزایش ظرفیت و کاهش نرخ ها.

تفاوت امروز اما در اندازه کشتی هایی است که سفارش داده می شوند. خطوط بزرگ کشتیرانی بخش قابل توجهی از سرمایه گذاری خود را به سمت کشتی های بسیار بزرگ کانتینری برده اند. این کشتی ها برای کاهش هزینه هر کانتینر و افزایش بهره وری در مسیرهای اصلی ساخته می شوند، اما اعطاف پذیری کمتری برای فعالیت در برخی مسیرهای کوچک تر دارند. بنابر این اگر رشد تجارت جهانی کمتر از انتظار باشد، رقابت بر سر استفاده از همین کشتی های بزرگ می تواند شدت بگیرد.

کشتی سازی ها برنده موج جدید
در این میان، کارخانه های کشتی سازی از برندگان اصلی موج فعلی سفارش ها هستند. حجم بالای قراردادهای جدید، ظرفیت تولید کارخانه های آسیایی را برای چند سال آینده بر کرده است. چین، کره جنوبی و ژاپن همچنان بازیگران اصلی بازار ساخت کشتی های بزرگ هستند و افزایش سفارش ها باعث شده ظرفیت کشتیرانی که کارخانه ها تا سال های آینده رزرو شود. حتی در بازار VLCC، محدودیت ظرفیت کشتی سازی می تواند به عاملی برای کنترل سرعت سفارش گذاری تبدیل شود. به عبارت دیگر، ممکن است تقاضای مالکان برای کشتی جدید بالا باشد، اما ظرفیت محدود کارخانه ها اجازه ندهد همه سفارش ها در کوتاه مدت به قرارداد قطعی تبدیل شوند. این وضعیت برای کشتی سازان مطلوب است. اما برای مالکان به معنای افزایش فاصله میان تصمیم سرمایه گذاری امروز و زمان ورود کشتی به بازار است. بااین حال به نظر می رسد که مهم ترین نکته در ارزیابی موج فعلی سفارش سازی، زمان تحویل کشتی ها باشد. بخش قابل توجهی از کشتی هایی که امروز سفارش داده می شوند، تا سال های ۲۰۲۸، ۲۰۲۹ و ۲۰۳۰ وارد ناوگان جهانی نخواهند شد. در آن زمان ممکن است نقشه تجارت جهانی با امروز تفاوت زیادی داشته باشد. ممکن است بخشی از اختلالات ژئوپلیتیکی فعلی کاهش پیدا کرده باشد، مسیرهای دریایی دوباره عادی تر شده باشند، کانال سوئز و در یای سرخ مهمی بیشتری از تجارت را پس گرفته باشند و هزینه و زمان حمل در برخی مسیرها کاهش یافته باشد. در مقابل، ممکن است رشد تجارت جهانی، توسعه اقتصادهای آسیایی و افزایش تجارت انرژی باعث شود بخش بزرگی از ظرفیت جدید جذب شود.

خطر ظرفیت مازاد برای کشتیرانی
اقتصاد کشتیرانی بیش از هر چیز تابع رابطه میان عرضه و تقاضای حمل است. وقتی ظرفیت ناوگان سریع تر از حجم کالا رشد کند، رقابت میان شرکت های کشتیرانی افزایش می یابد و نرخ اجاره کشتی و کرایه حمل تحت فشار قرار می گیرد. این اتفاق می تواند برای خطوط کشتیرانی که در دوره نرخ های بالای حمل سفارش های سنگین ثبت کرده اند، یک چرخش جدی ایجاد کند. شرایط فعلی بازار تا حد زیادی تحت تأثیر عواملی است که الزا دائمی نیستند. اختلال در مسیرهای دریایی، افزایش ریسک های امنیتی، تغییر مسیر کشتی ها و طولانی شدن سفرها باعث شده بخشی از ظرفیت ناوگان جهانی عملاز دسترس بازار خارج شود یا برای مسافت بیشتری مورد استفاده قرار گیرد. در چنین شرایطی، بازار می تواند حتی با ناوگان بزرگ تر نیز نرخ های بالایی را تجربه کند. اما اگر مسیرهای اصلی تجارت به تدریج به شرایط عادی بازگردند، زمان سفر کاهش پیدا کند و کشتی هایی که امروز مجبور به دور زدن مسیرهای پرریسک هستند به مسیرهای کوتاه تر بازگردند، ظرفیت مؤثر ناوگان نیز افزایش خواهد یافت. در آن صورت، ورود میلیون ها TEU ظرفیت جدید می تواند بازار را با عرضه ای مواجه کند که رشد تجارت جهانی قادر به جذب کامل آن نباشد.

تناقض بزرگ در صنعت کشتیرانی
کارشناسان معتقدند که صنعت کشتیرانی اکنون با یک تناقض روبرو است. از یک طرف، مالکان کشتی با مشاهده نرخ های بالای حمل و اختلال در زنجیره تجارت جهانی، سفارش های جدید ثبت می کنند تا از فرست موج جدید

«سرآمد» گزارش می دهد؛

کشتی سازها برنده موج سفارش سازی زنگ خطر ظرفیت مازاد برای کشتیرانی کانتینری جهان

وابسته است.

خبرگزاری رویترز نیز در گزارش خود و در تحلیل آخرین وضعیت ایجاد شده در بازار نفتکش ها نسبت به خطر افزایش ظرفیت VLCC ها در سال های آینده هشدار داده است. این خبرگزاری در تحلیل خود آورده است که بخش قابل توجهی از کشتی هایی که اکنون سفارش داده می شوند، زمانی به بازار خواهند رسید که ممکن است اختلالات فعلی در تجارت نفت کاهش یافته باشد.

فلهبرها در موج سفارش

در بازار فلهبرها نیز روند مشابهی دیده می شود. در نخستین روزهای اکتبر، شرکت U-Ming Marine Transport سفارش ساخت شش فلهبر در چین را ثبت کرد؛ دو فروند Newstemax با ظرفیت حدود ۲۱۱ هزار تن و چهار فروند Ultramax با ظرفیت حدود ۶۴ هزار تن. شرکت Almi Marine نیز سه فلهبر Ultramax سفارش داده است. تحویل بخش عمده این کشتی ها برای سال های ۲۰۲۹ و ۲۰۳۰ برنامه ریزی شده است.

در بخش کشتی های بزرگ حمل سنگ آهن نیز شرکت Seaspan وارد بازار فلهبرهای بزرگ شده و سفارش ساخت دو کشتی حدود ۲۱۰ هزار تنی را در چین ثبت کرده است. این کشتی ها برای حمل سنگ آهن در مسیر برزیل به چین و در قالب قراردادهای مشخص تجاری مورد استفاده قرار خواهند گرفت. همین نکته اهمیت زیادی دارد. همه سفارش های جدید الزاما به معنای ورود ظرفیت سفته مازانه به بازار نیستند. بخشی از قراردادهای جدید پشتوانه ای مانند اجاره بلندمدت یا قرارداد حمل مشخص دارند و بنابراین ریسک اقتصادی آنها برای مالک کمتر است.

سرمایه گذاری برای بازار انرژی آینده
بازار حمل گاز نیز در مسیر توسعه ناوگان قرار گرفته است. شرکت ADNOC Logistics & Services در روزهای اخیر سفارش ساخت سه فروند VLGC با ظرفیت ۹۰ هزار مترمکعب را به ارزش حدود ۳۲۴ میلیون دلار ثبت کرده است. این کشتی ها قرار است در سال ۲۰۲۹ تحویل شوند و برای آنها قراردادهای اجاره هفت ساله در نظر گرفته شده است. در بخش حمل آمونیاک نیز سفارش های جدیدی ثبت شده است. SFL سفارش ساخت دو فروند VLAC با ظرفیت حدود ۹۳ هزار مترمکعب را به ارزش ۲۱۶ میلیون دلار اعلام کرده است؛ کشتی هایی که با پیشرانه دو گانه سوژ ساخته خواهند شد. افزایش سفارش کشتی های گازبر را باید در چارچوب تحولات بلندمدت بازار انرژی دید. توسعه تجارت LNG و LPG، افزایش تجارت آمونیاک و تلاش شرکت های انرژی برای کنترل زنجیره حمل و نقل، در کنار فشارهای زیست محیطی برای استفاده از سوخت های پاک تر، موجب شده تقاضا برای نسل جدید کشتی های گازبر افزایش پیدا کند. در این بخش، وجود قراردادهای بلندمدت برای بسیاری از کشتی های جدید، ریسک ظرفیت مازاد را نسبت به بخش کانتینری کاهش می دهد.

هشدار اصلی: بازار کانتینری
اما نگرانی اصلی صنعت کشتیرانی در حال حاضر متوجه کشتی های کانتینری است؛ جایی که دفتر سفارش ها به سطوح بسیار بالایی رسیده است. پیش از این Lloyd's List در گزارشی اعلام کرده است که تنها در ماه سپتامبر ۷۳ کشتی کانتینری با مجموع ظرفیت بیش از یک میلیون

گروه صنایع دریایی - سعید قلیچی - بازار جهانی کشتیرانی در هفته های اخیر شاهد موج تازهای از سفارش ساخت کشتی های بزرگ؛ ابر نفتکش ها و فلهبرهای غول پیکر و کشتی های کانتینری و حامل گازهای مایع بوده است. مالکان کشتی ها طی ماههای گذشته از نرخ های بالای حمل، افزایش مسافت سفرها و اختلال در مسیرهای سنتی تجارت منتفع شده اند و حالا به نظر می رسد در حال توسعه ناوگان خود هستند. بااین حال کارشناسان هشدار می دهند که ادامه این روند، می تواند طی سال های آینده بازار را با انباشت ظرفیت و فشار بر نرخ های حمل خصوصا در حوزه کانتینری مواجه کند.

رونق در بازار ساخت کشتی بار دیگر به یکی از نشانه های مهم تحولات صنعت حمل و نقل دریایی تبدیل شده است. تازه ترین آمارهای منتشر شده از سوی موسسه بین المللی لویترز و خبرگزاری رویترز از وضعیت بازار نشان می دهد سفارش ساخت انواع کشتی در هفته های پایانی سپتامبر و آغاز اکتبر همچنان با سرعت بالایی ادامه داشته است؛ روندی که اگر چه از یک سو بیانگر اعتماد مالکان به آینده تجارت دریایی و افزایش تقاضای حمل است. همچنین براساس داده های موسسه New-Ships، در هفته منتهی به چهارم اکتبر ۲۰۲۶، در مجموع ۱۴۷ سفارش ساخت کشتی در بخش های مختلف ثبت شده است.

بررسی ها نشان می دهد که از این ۱۴۷ سفارش جدید ساخت کشتی، ۷۲ سفارش مربوط به کشتی های کانتینری، ۲۹ سفارش نفتکش، ۱۰ سفارش فلهبر و هفت سفارش مربوط به کشتی های حمل گاز بوده است. این ارقام در ادامه روندی قرار دارند که در هفته قبل نیز مشاهده شد؛ زمانی که ۱۴۲ سفارش جدید برای ساخت کشتی ثبت شد و ۵۶ فروند کشتی کانتینری، ۳۰ نفتکش، ۱۸ فلهبر و دو کشتی گازبر وارد دفتر سفارش کشتی سازی ها شدند. به این ترتیب، بازار کشتی سازی در حال تجربه یکی از دوره های پرونق پسال های اخیر است؛ اما آنچه اهمیت این موج سفارش گذاری را بیشتر می کند، نوع کشتی هایی است که مالکان برای ساخت سفارش می دهند.

ابر نفتکش ها در صف ساخت
نفتکش ها یکی از اصلی ترین بخش های این موج سفارش گذاری هستند. رشد نرخ حمل، طولانی تر شدن مسیرهای انتقال انرژی و افزایش ریسک های ژئوپلیتیکی موجب شده سرمایه گذاری در ناوگان نفتکش برای بسیاری از مالکان جذاب شود. بازار ابر نفتکش ها یا VLCC نیز در ماه های اخیر شاهد افزایش قابل توجه سفارش بوده است. براساس داده های Veson Nautical، دفتر سفارش VLCC ها در سپتامبر به حدود ۳۸ درصد ناوگان فعال موجود رسیده است. سفارش ساخت این نوع نفتکش نیز در سال ۲۰۲۶ نسبت به مدت مشابه سال قبل رشد بسیار چشمگیری داشته است.

علت این افزایش سفارش ساخت، روشن است؛ بازار نفتکش ها در شرایطی قرار گرفته که افزایش مسافت سفر، تحریم ها، تغییر مسیر محموله ها و اختلال در برخی مسیرهای سنتی تجارت نفت، «تن مایل» یا مسافت طی شده برای حمل هر واحد کالا را افزایش داده است. هر چه مسافت بیشتر شود، برای جابه جایی همان حجم نفت به کشتی های بیشتری نیاز خواهد بود. با این حال، این رونق یک خطر بالقوه نیز دارد. کشتی هایی که امروز سفارش داده می شوند، عمدتا چند سال بعد دیگر وارد ناوگان جهانی خواهند شد. بنابر این سودآوری سفارش امروز به شرایط بازار در سال های آینده

مدیر کل بنادر گیلان:

فرآیند صدور و تمدید گواهینامه دریانوردان تسهیل شود



مدیر کل بنادر و دریانوردی گیلان با تأکید بر ضرورت تسهیل امور دریانوردان اظهار کرد: فرآیندهای اداری مرتبط با صدور و تمدید گواهینامه ها نباید به دغدغه ای برای دریانوردان تبدیل شود. به گزارش اقتصادسراسرآمد، حسین یونسی در مراسم نیاز خواهد بود. با این حال، این رونق یک خطر بالقوه نیز دارد. یونسی با اشاره بر جایگاه دریانوردان در صنعت کشتیرانی، افزود: دریانوردان محور اصلی حمل و نقل دریایی هستند و استمرار تجارت دریایی بدون فعالیت حرفه ای این نیروها امکان پذیر نیست؛ از این رو حمایت از آنان باید در فرآیندهای اجرایی و خدماتی به صورت عملیاتی دنبال شود. یونسی بر استفاده بیشتر از ظرفیت بنادر شمالی کشور تأکید کرد و گفت: بخش عمده فعالیت بنادر تجاری کشور در متمرکز است؛ در حالی که بنادر شمالی ظرفیت قابل توجهی برای افزایش سهم خود در تجارت دریایی دارند. به گفته وی، فعال سازی این ظرفیت می تواند به کاهش هزینه های لجستیکی، کوتاه شدن مسیر حمل کالا و کاهش فشار بر شبکه جاده ای منجر شود. وی با بیان اینکه توسعه بندری باید همزمان با تکمیل زیرساخت های پسرگانه ای دنبال شود، تصریح کرد: افزایش فعالیت بنادر بدون توسعه شبکه ریلی و جاده ای، مراکز لجستیک، انبارها و تجهیزات تخلیه و بارگیری، موجب ایجاد گلوگاه در زنجیره حمل و نقل خواهد شد و بنابراین توسعه متوازن این زیرساخت ها ضروری است.

مهرداد محمدی دوست در گفت و گو با سرآمد: برداشت میگوی پرورشی در کشور به ۱۲ هزار تن رسید



مدیر کل دفتر امور میگو و آبیان آب شور سازمان شیلات ایران، گفت: با تداوم برداشت میگوی پرورشی از مزارع کشور و بر اساس آخرین آمار اخذ شده، تاکنون ۱۲ هزار تن از مزارع پرورشی ۵ استان ساحلی کشور برداشت شده است. مهرداد محمدی دوست در گفت و گو با خبرنگار اقتصاد سرآمد، اظهار داشت: با تداوم برداشت میگوی پرورشی از مزارع کشور و بر اساس آخرین آمار اخذ شده، تاکنون ۱۲ هزار تن از مزارع پرورشی ۵ استان ساحلی کشور برداشت شده است. مدیر کل دفتر امور میگو و آبیان آب شور سازمان شیلات ایران با بیان اینکه بیشترین میزان برداشت به استان هرمزگان اختصاص داشته است، گفت: بر اساس آمار اخذ شده تا کنون ۳ هزار و ۷۰۰ تن میگو از مزارع این استان برداشت شده است. وی خاطرنشان ساخت: همچنین ۲ هزار و ۹۰۰ تن میگو از مزارع استان گلستان، هزار و ۸۰۰ تن از مزارع استان بوشهر و ۲۵۰ تن میگوی پرورشی از مزارع استان خوزستان تا کنون برداشت شده است. این مقام مسئول در سازمان شیلات ایران با تأکید بر اینکه برداشت میگو از مزارع ۵ استان ساحلی کشور تا پایان مهر ماه ادامه خواهد داشت، اظهار داشت: با توجه به میزان میگوهای برداشت شده تا کنون و مقایسه آن با سال گذشته، پیش بینی می شود شاهد افزایش برداشت میگوی پرورشی در سال ۱۴۰۵ باشیم.

محمدی دوست با اشاره به اینکه مجموع سطح زیر کشت میگو در کشور امسال ۱۳ هزار و ۹۴۷ هکتار بوده است از فعالیت ۸۱۸ مزرعه فعال پرورش میگو طی سال ۱۴۰۵ در کشور خبر داد و گفت: این مزارع در ۵ استان ساحلی کشور شامل بوشهر، هرمزگان، گلستان، خوزستان و سیستان و بلوچستان فعال هستند.

مدیر کل دفتر امور میگو و آبیان آب شور سازمان شیلات ایران با اشاره به اینکه استان بوشهر با ۷۷۲ مزرعه پرورش میگوی فعال در صدر کشور قرار دارد، اظهار داشت: استان هرمزگان با ۲۶۵ مزرعه فعال، گلستان با ۱۳۲ مزرعه، سیستان و بلوچستان با ۸۶ مزرعه و خوزستان با ۶۳ مزرعه به تولید میگو در سال ۱۴۰۵ اشتغال دارند.