

۵ درصد ظرفیت ناوگان کانتینری جهان در صف تأخیر

بازگشت کشتی ها به دریای سرخ

لزوماً نشانه پایان بحران نیست

شماره بررسی می کند:

ورود هوشمندانه کریدور شمالگان به رقابت تجاری

آغاز رقابت مسیر قطب شمالگان توسط
سی لجند با کشتی کانتینری «دبی تاور»

واکاوی چالش های
زیست محیطی کانال
«فنان تکو» کامبوج

«مکران» پتانسیل احیای صنعت آلومینیوم

میثم زمانی فر - وضعیت بازار آلومینیوم در جنگ تحمیلی سووم و پس از آن جنگ تحمیلی سوم که با حمله نظامی گسترده آمریکا و متحدانش به تأسیسات هسته ای و صنعتی ایران در بهار ۲۰۲۶ آغاز شد، بازار جهانی آلومینیوم را با شدیدترین شوک چند دهه اخیر مواجه کرد. حملات متقابل ایران به تأسیسات بزرگ آلومینیوم در امارات و بحرین در پایان مارس ۲۰۲۶، خسارتی سنگین به زنجیره تأمین جهانی وارد کرد و قیمت شمش آلومینیوم را تا آستانه ۳۴۶۸ دلار در هر تن رساند. مجتمع Al Taweelah امارات که سالانه ۱۶ میلیون تن شمش و ۲۴ میلیون تن آلومینا تولید می کرد، تعطیل شد و شرکت EGA اعلام کرد که احیای کامل آن تا یک سال به طول خواهد انجامید. کارخانه آلومینیوم بحرین (Alba) با تولید سالانه رکورد ۱۶۲ میلیون تن، نیز آسیب دید و مجموع خروج حدود ۳۲ میلیون تن آلومینیوم از زنجیره تأمین، پیش بینی می شود که بازار را از مازاد ۲۰۰ هزار تنی به کسری ۱۳ میلیون تنی در سال آینده تبدیل کند. بسته شدن تنگه هرمز توسط ایران، بیمه کشتی ها را بیش از ۳۰۰ درصد افزایش داد و شرکت آلومینیوم بحرین به دلیل اختلال در حمل و نقل، اعلام فورس مازور کرد. کشورهای حاشیه خلیج فارس که تا ۸۰ درصد تولید خود را صادر می کنند، با این اختلال، بازارهای اروپا، آمریکا و آسیا را تحت تأثیر قرار دادند و برای نمونه، آمریکا بیش از یک پنجم واردات آلومینیوم خود را از امارات تأمین می کرد. پس از کاهش تدریجی تنش ها و آغاز مذاکرات آتش بس، بازار به تدریج به ثبات نسبی بازگشت، اما اعتماد به مسیرهای دریایی خلیج فارس برای ماه ها و سال ها مخدوش ماند و بسیاری از شرکت های بین المللی، قرار دادهای بلندمدت خود را به سمت تأمین کنندگان مناطق امن تر نظیر استرالیا، کانادا و کشورهای آفریقایی جابه جا کردند.

ریشه اصلی این شکنندگی در وابستگی شدید ساختاری صنعت آلومینیوم خلیج فارس به دو عامل بازمی گردد. نخست، وابستگی کامل به واردات مواد اولیه است؛ کشورهای عربی حاشیه خلیج فارس با وجود تبدیل شدن به قطب های بزرگ تولید شمش، فاقد ذخایر قابل توجه بوکسیت در داخل کشورهای خود هستند.

ادامه در صفحه ۴

جناب آقای دکتر مسعود پل مه

دبیرکل محترم تشکل ملی کشتیرانی و خدمات وابسته ایران

کسب رتبه A+ و انتخاب انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران به عنوان برترین تشکل اقتصادی کشور در حوزه لجستیک برای دومین دوره متوالی، نشان دهنده جایگاه حرفه ای، اثرگذاری مستمر و نقش آفرینی مؤثر این انجمن در توسعه صنعت حمل و نقل، لجستیک و اقتصاد دریایی کشور است. این موفقیت ارزشمند را به جنابعالی و اعضای محترم هیئت مدیره، فعالان و اعضای این تشکل را صمیمانه تبریک می گویم.

تحریر به روزنامه دریایی اقتصاد سرآمد

تو می تونی فردا رو رقم بزنی

این رویا، با حمایت تو واقعی میشه...

حمایت از طریق اپلیکیشن

www.mahak.app



SCAN ME

محک
مؤسسه خیریه حمایت از
کودکان مبتلا به سرطان
mahak-charity.org

وظایف راهنمای کشتی (PILOT)



۳



ارتباط مؤثر

برقراری ارتباط با کاپیتان، بندر،
یدک کش ها و سایر شناورها

۲



شناخت شرایط محلی

آگاهی کامل از عمق آب، جریان ها،
باد، جزر و مد و عوارض محلی

۱



ناوبری ایمن

هدایت کشتی در مسیر امن
ورود و خروج به بندر

۶



افزایش ایمنی

کاهش ریسک حوادث و محافظت
از جان، کشتی و محیط زیست

۵



هماهنگی مانورها

هماهنگی با یدک کش ها برای
مانور و پهلوگیری دقیق

۴



مشاوره به کاپیتان

ارائه توصیه های تخصصی برای
پهلوگیری و مانور ایمن



راهنمای کشتی، تجربه و دانش محلی برای دریانوردی ایمن