



بایندر



تداوم عدم تعادلات ارزی می‌تواند به نابودی صنعت کشتیرانی بیانجامد

ورطه‌ی دلار

رئیس کمیته نفتی و شیمیایی انجمن کشتیرانی:
بانک مرکزی باید راهکار ارزی
مناسبی ارائه بدهد

چین قدم بلندی برای فتح دریاهای داشت
جاده جدید ابریشم از بندر
سریلانکا می‌گذرد

داستان جلد

نوسانات قیمت ارز در هفته‌های اخیر، ورود دولت را برای تعیین قیمت و سیاست‌های ارزی در پی داشت. توقف تعادلات ارزی، شاید در نگاه اول برای ایجاد نظم و ثبات در بازار لازم به نظر می‌رسید، اما تداوم این شرایط می‌تواند ضربه مهلکی به صنعت کشتیرانی وارد کند.



محمد راستاد

مدیرعامل سازمان بندر و دریانوردی

مسائل و مشکلات به وجود آمده در پی اتفاقات اخیر ارزی برای شرکت های کشتیرانی به اطلاع سازمان بندر رسیده است. در تلاش هستیم تا با معرفی یک روش مشخص، امکان تبادل ارز و ادامه فعالیت را برای این شرکت ها فراهم سازیم.



دبیرکل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته:

اولویت سرمایه گذاری قطری هادر ایران باید هوشمندسازی بندر باشد



دبیرکل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته گفت: سرمایه گذاری خارجی در حوزه دریایی و بندری ایران به توسعه اقتصادی کشور کمک بسیار زیادی می کند و در این زمینه، سازمان بندر و دریانوردی همواره پیش قدم بوده است.

مسعود پل مه دربارہ حضور هیات عالیترتبه وزارت حمل و نقل و سازمان بندر قطر در ایران و بررسی ظرفیت های بندر جنوبی کشور افزود: برنامه مشخص قطر در حوزه حمل و نقل دریایی گسترش ترانزیت و بهبود صادرات مواد غذایی ایران و ترکیه از فضای دریایی ایران است. این رویکرد مستلزم حضور موثر بخش های خصوصی دو کشور برای کاهش هزینه ها است. نکته مهم در استفاده بهینه از فرصت ایجاد شده با قطر، اتصال بخش خصوصی فعال و توانمند دو کشور برای اجرا و عملیاتی کردن تصمیم های کلان است. دبیرکل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته با اشاره به تسهیل تجارت بین دو کشور به عنوان یکی از اهداف هیات قطری در بازدید از بندر جنوب ایران اظهار داشت: «بخش خصوصی بازاری اجرایی دولت ها است، لذا ایران و قطر هم باید شرایطی فراهم کنند تا این بخش فعال شود. رویکرد ما در سرمایه گذاری بندر باید به سمت استفاده از تجهیزات جدید و سیستم های هوشمند بندری باشد.» رئیس فدراسیون حمل و نقل و لجستیک ایران با تاکید بر اینکه سرمایه گذاری در جزیره نگین بوشهر می تواند برای دو کشور ایران و قطر فرصت های بسیار خوبی را فراهم کند، افزود: «با استفاده از سرمایه گذاری طرف قطری باید به سمت تبدیل بندر بوشهر به یک بندر کاملاً هوشمند رفت. به گونه ای که تمام عملیات از ورود کشتی تا لحظه خروج کالا براساس روش های نوین لجستیکی مدیریت شود.»



رئیس کمیته مشورتی تخصصی کانتینری انجمن کشتیرانی؛

ابهام در بازار ارز به ضرر شرکت های کانتینری است

پرنسپال خودمان در بندر مختلف دنیا منتقل می شود. در حال حاضر، برای این انتقال ما سردرگم هستیم و نمی دانیم چه نرخ را باید در نظر بگیریم. همچنین نمی دانیم چه مرجعی می تواند نرخ ارز را برای ما مشخص کند و چه مرجعی باید عملیات انتقال را برای شرکت های کشتیرانی انجام بدهد. با اتفاقات اخیر به یک بی ثباتی رسیده ایم و اصلاً نمی دانیم دلاری که قیمت آن را ۴۲۰۰ تومان تعیین کرده اند قابل دسترسی هست یا نه. این ابهام و تداوم شرایط کنونی به ضرر شرکت های کانتینری تمام می شود و نهادهای مسوول باید به فکر ارائه راهکار مناسب باشند.»

لیدا حفاری در جلسه کمیته مشورتی تخصصی کانتینری، مسدود شدن تبادلات را یکی از نگرانی های مهم فعالان این صنعت خواند و گفت: «با توجه به اینکه ما نماینده شرکت های کشتیرانی هستیم و باید تمام هزینه ها و درآمدها را به دیگر شرکت های کشتیرانی خارجی به شکل ارز منتقل کنیم، این مشکلات شکل دیگری به خود می گیرد.»

وی در خصوص نقش ارز در مبادلات تجاری این صنعت اظهار کرد: «ما هزینه هایی که در کشور دریافت می کنیم به صورت ریال است. این هزینه ها به صورت ریالی دریافت و بعداً به صورت دلار به



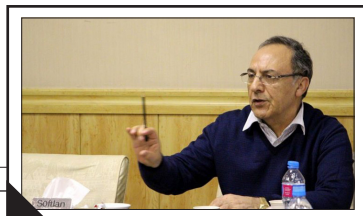
۶ دوره تخصصی دریایی و بندری در اردیبهشت ماه برگزار می شود

واحد آموزش انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته، ۶ دوره تخصصی دریایی و بندری را در اردیبهشت ماه سال جاری برگزار می کند. این دوره ها با عناوین بیمه های دریایی، فناوری اطلاعات و ارتباطات بندری (مقدماتی و تکمیلی)، آشنایی با کشتیرانی، نمایندگی و بندر، بارفراوری و اجاره کشتی را در اردیبهشت ماه سال جاری برگزار می می شود. دوره های آموزشی با حضور اساتید برجسته و باتجربه صنعت حمل و نقل دریایی برگزار می شود.



بانک مرکزی باید راهکار ارزی مناسبی ارائه بدهد

ماشالله قاسمی نژاد در خصوص اتفاق های اخیر ارزی اظهار کرد: «در شرایط کنونی فعالیت صرافی ها قطع شده و امکان فروش و دریافت ارز از مالکان کشتی ها و تبدیل آن به ریال برای نماینده ها وجود ندارد. تداوم شرایط کنونی، این خطر را به وجود می آورد که مالکان کشتی ها از فرستادن کشتی هایشان به ایران جلوگیری کنند. مشکل اصلی ما دریافت ارز از مالکان کشتی ها نیست، بلکه ورود ارز از طریق بانک های خارجی به بانک های داخلی است.»





فیلیپ داماس | Drewry رئیس مشاوران زنجیره تامین

«این برای دومین سال متوالی است که رشد حمل و نقل دریایی در تمام نقاط جهان دیده می شود. به همین دلیل Drewry پیش بینی رشد حمل و نقل کانتینری در جهان را از ۳.۶ درصد به ۴.۳ درصد افزایش خواهد داد.»

خبر ویژه

آمادگی مدهای حمل و نقلی برای کاهش گازهای گلخانه ای

صنعت کشتیرانی

بادبان های سبز را برافراشت



صنعت حمل و نقل دریایی در تلاش است تا با یک حرکت تاریخی، از میزان تولید گازهای گلخانه ای بکاهد. سازمان بین المللی دریایی (IMO) برای اولین بار با قانون محدود کردن انتشار گازهای گلخانه ای موافقت کرد. با توسعه تجارت جهانی، تولید میزان گازهای گلخانه ای نیز تا سال ۲۰۲۵ میلادی بسیار بالاتر خواهد رفت. به همین دلیل، نیاز است تا با تعیین و وضع قوانین جدید، از میزان تولید گازهای گلخانه ای در صنعت کشتیرانی کاسته شود. با توجه به اهداف جدید برای کاهش گازهای گلخانه ای، ناظران بر این عقیده هستند که پاکسازی صنعت کشتیرانی در این حوزه چیزی بیش از یک مبارزه است. سازمان بین المللی دریانوردی (ایمو) موافقت کرده تا سال ۲۰۵۰ میلادی و مطابق با توافقات انجام شده در سال ۲۰۰۸ میلادی، حدود ۵۰ درصد از میزان انتشار گازهای گلخانه ای کشتی ها بکاهد. این طرح با قوانینی که توسط سازمان ملل و معاهده پاریس هماهنگ شده باعث کاهش گازهای کربنی در سراسر جهان خواهد شد. این طرح سختگیرانه توسط اعضای سازمان از ۱۷۳ کشور جهان مورد تایید قرار گرفته و در مقر آیمو در لندن به تصویب رسیده است. اگرچه طرح کاهش تولید گازهای آلاینده توسط ژاپن که اقتدار زیادی در سازمان دارد تقویت شد، اما کشورهایمانند آمریکا و عربستان، دو غول بزرگ تولیدکننده نفت که تاثیر زیادی در صنعت حمل و نقل دریایی دارند با این طرح به شدت مخالفت کردند. از سوی دیگر، برخی از فعالان این صنعت نسبت به افزایش هزینه های جابجایی کالا نیز هشدار دادند. کشتی ها ۹۰ درصد حمل و نقل جهانی را به عهده دارند و کنترل آنها به محیط زیست کمک می کند.



به عنوان طرح حمایتی دولت از صنعت حمل و نقل دریایی اعطا می شود؛

وام ۷۵۰ میلیون دلاری بانک کره جنوبی به کشتیرانی

حمل و نقل دریایی است که برای ساخت ۲۰۰ فروند کشتی، شامل ۱۴۰ فروند کشتی باری و ۶۰ فروند کشتی کانتینری اختصاص یافته است. طبق گزارش «اون سوگ سو»، رئیس بانک واردات و صادرات کره جنوبی، این وام ها به شرکت های کشتیرانی اعطا می شود تا برای خرید کشتی های جدید، پرداخت بدهی های موجود و هزینه های عملیاتی شرکت ها صرف شود. طرح تجدید ساختار شرکت های حمل و نقل دریایی رقابت میان شرکت ها را افزایش خواهد داد و وقتی میزان سفارشات ساخت کشتی ها نیز افزایش یابد، هزینه های مربوط به صادرات به تدریج پایین خواهد آمد.»

بانک واردات و صادرات کره جنوبی (Korea Eximbank) به شرکت های کشتیرانی وام اعطا می کند. این وام به عنوان بخشی از برنامه حمایتی دولت از بخش حمل و نقل دریایی به شرکت ها اعطا می شود. بانک واردات و صادرات کره جنوبی رقم وام ها و اعطای تضامین ویژه حمل و نقل دریایی را برابر ۸۰۰ میلیون ون کره جنوبی، (حدود ۷۵۰ میلیون دلار) اعلام کرد. این طرح به شرکت کشتیرانی «هانجین» که بزرگ ترین شرکت کانتینری و جزو برترین های دنیاست اعطا می شود تا بدین ترتیب، کشتی های تحت پرچم کره جنوبی رونق دوباره ای بگیرند. این بخشی از یک طرح حمایتی ۵ ساله در حوزه



برگزاری نمایشگاه حمل و نقل و لجستیک چین

نمایشگاه حمل و نقل و لجستیک چین از تاریخ ۲۶ تا ۲۸ اردیبهشت ماه ۹۷ (۱۶ تا ۱۸ می ۲۰۱۸) در مرکز جدید نمایشگاه های بین المللی شانگهای برگزار می شود. این نمایشگاه با حضور فعالان صنعت حمل و نقل و لجستیک از ۶۵ کشور جهان به مدت دو روز برگزار خواهد شد. تمرکز این نمایشگاه بر روی حمل و نقل، لجستیک و بخش حمل و نقل هوایی است. بخش های دیگر نیز شامل لجستیک دریایی و بندری و سیستم های آی تی است.



جاده جدید ابریشم از بندر سریلانکا می گذرد

سریلانکا بندر «هامبان توتا» را به مدت ۹۹ سال به اجاره چینی ها تا آنها بتوانند در اقیانوس هند یک پایگاه اقتصادی بزرگ داشته باشند. این بندر یکی از مهم ترین مسیرهای کشتیرانی میان آسیا و اروپا محسوب می شود و چین نیز قصد دارد از آن برای افزایش میزان صادرات خود بهره ببرد. دولت سریلانکا با اعطای ۸۰ درصد سهام این بندر به یک شرکت چینی موافقت کرد. انتظار می رود که این بندر، نقش اصلی در ایجاد جاده جدید ابریشم ایفا کند.





عباس آخوندی، وزیر راه و شهرسازی:
ایران نیازمند نظام مالی منضبط است تا بتواند دخل و خرج بودجه‌ای خود را تنظیم کند. سیاست انبساطی و نظام رفاه بی‌هدف، ناکارآمد و غیر دقیق موجود، فقط موجب هزینه و افزایش بی‌اعتبار تقاضای ارزی است.

موضوع:

مشکلات تبادل ارزی در
صنعت حمل و نقل



پرونده



گفت‌وگو با رئیس هیات مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته؛

دولت در تصمیم‌های ارزی بخش حمل و نقل را نادیده گرفت

که غیرمنظم هستند و مثلاً بار فله می‌برند یا شرکت‌هایی که به صورت جنرال کارگو هستند و محموله‌های نفت و گاز و پتروشیمی دارند کار سخت‌تر است. چون هزینه بندری اینها خیلی زیاد هست و این نوع شرکتها در بازار ما درآمدی نداشته و فقط هزینه دارند. بنابراین، نمایندگی اگر چند کشتی را پاس بکنند دیگر دستش خالی می‌ماند و باید ارز را از خارج کشور با یک کانال تبادل کند تا بتواند هزینه‌های کشتی‌ها و سازمان‌های ذریبط را بپردازد. این مسدود شدن مسیر انتقال در حال حاضر بزرگ‌ترین مشکل شرکت‌های کشتیرانی است.

حالا دولت علاوه بر مسدود کردن مرادوات ارزی از طریق صرافی‌ها، قیمت ارز را تکررخی اعلام کرد. چقدر ورود دولت به این جریان را صحیح ارزیابی می‌کنید؟ آنچه که اشتباه بود اینکه بیاند و ارز و سکه را به عنوان کلای سرمایه‌های دست مردم بدهند. در واقع،

در هفته‌های گذشته بحث نوسان قیمت ارز تاثیر قابل توجهی بر تجارت و حمل و نقل گذاشت. این روزها که انتقال ارز از طریق صرافی‌ها امکان پذیر نیست، صنعت حمل و نقل دریایی با چه مشکلاتی مواجه شده است؟

اگرچه نوسانات قیمت ارز روی تجارت تاثیر می‌گذارد، اما در شرایط کنونی بحث مسدود شدن راه ورود و خروج ارز مسئله ساز شده است. به لحاظ اینکه دولت جلوی کار صرافی‌ها را گرفته و مشتریان وارداتی و صادراتی امکان تسویه کرایه حمل را ندارند. شرکت‌های کشتیرانی لاینبری در هر بندری هم درآمد و هزینه ارزی دارند و هم ریالی و در آخر ماه، حسابها را تسویه می‌کردند. اگر بدهکار می‌شدند نمایندگی پول را از طریق صرافی می‌گرفت و اگر بستانکار بودند هم باز نمایندگی بهشان پرداخت می‌کرد. الان این مسیر مسدود شده و شرکتها امکان تبادل مالی ندارند. در خصوص شرکت‌هایی

این برای اولین بار نیست که نوسانات قیمت ارز، باعث واکنش و اعمال سیاست‌های انقباضی از سوی دولت می‌شود و احتمالاً آخرین بار آن هم نخواهد بود. این بار اما یک تفاوت با نمونه‌های مسبوق وجود دارد، اینکه به یکباره تمامی راه‌ها برای نقل و انتقال ارز به دو دلیل تحریم‌های نظام بانکی و عدم فعالیت صرافی‌های مجاز بسته شد تا دست شرکت‌های حمل و نقل دریایی کاملاً بسته شود. شرایط نسبتاً عجیبی که تداوم آن می‌تواند حتی به بایکوت بنادر داخلی از سوی شرکت‌های بین‌المللی منجر شود. در این خصوص، گفت‌وگویی با امید ملک، رئیس هیات مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته انجام داده‌ایم تا نظر او را در خصوص اتفاقات اخیر در بازار ارز و تاثیر آن در صنعت کشتیرانی کشور جویا شویم.



یادداشت



ولی الله سیف، رئیس کل بانک مرکزی:

سامانه ارزی جدید بانک مرکزی با عنوان نیما (نظام یکپارچه معاملات ارزی) با هدف تسهیل تامین ارز، ایجاد فضای امن برای خریداران و فروشندگان ارز، ایجاد پیوند بین فرایند تجارت خارجی کشور و امکان ایجاد فضای رقابتی برای صرافان در راستای تامین ارز متقاضیان آغاز به کار کرد.



تداوم عدم تبادلات ارزی می تواند به نابودی صنعت کشتیرانی بیانجامد

ورطه‌ی دلار

نوسانات قیمت ارز در هفته‌های اخیر، ورود دولت را برای تعیین قیمت و سیاست‌های ارزی در پی داشت. در گام نخست، قیمت ۴۲۰۰ تومانی برای دلار تعیین و فعالیت صرافی‌ها متوقف شد. در گام بعدی نیز بانک مرکزی با راه اندازی سامانه «نیما» یا همان نظام یکپارچه معاملات ارزی و با هدف تسهیل تامین ارز و ایجاد فضای امن برای خریداران و فروشندگان آن، تلاش کرد تا داد و ستدهای ارزی را تحت نظارت خود داشته باشد. اگرچه این سیاست‌گذاری‌ها در کوتاه مدت باعث شکستن قیمت حبابی دلار شد، اما نگرانی‌هایی را برای فعالان عرصه‌های مختلف اقتصادی، از جمله فعالان صنعت حمل و نقل ایجاد کرد. نخستین مسأله در این سیاست‌گذاری‌ها، عدم توجه و غفلت مسوولان نسبت به حوزه حمل و نقل بود. از آنجا که بیش از نیمی از مراودات شرکت‌های کشتیرانی داخلی با شرکت‌های بین‌المللی است، تمام تعاملات مالی فیمابین به واسطه‌ی انتقالات ارزی-ریالی صورت می‌گیرد. پیش از این، تبادلات ارزی به واسطه‌ی فعالیت صرافی‌های مجاز امکان پذیر بود، اما حذف ناگهانی این بنگاه‌های خدماتی از یک سو و عدم معرفی مسیر دیگر برای نقل و انتقالات ارزی از سوی دیگر باعث سردرگمی شرکت‌های کشتیرانی داخلی شد. مشکل وقتی شکل جدی تری به خود گرفت که حتی در معرفی سامانه‌هایی نظیر «نیما» نیز بخش حمل و نقل به فراموشی سپرده شد، چرا که تمام توجه دولت صرف بخش‌هایی شد که تنها از نظر خودش حیاتی به نظر می‌رسید. تعیین استراتژی‌های جدید در عرصه نقل و انتقالات ارز از جمله اختیارات دولت است. اما اگر بخش حمل و نقل دریایی در آینده نزدیک امکان بهره‌مندی از یک مسیر قانونی برای انتقالات ارزی را نداشته باشد شاید شرکت‌های بین‌المللی با در نظر گرفتن اصل هزینه-فایده، قید بازار ایران را بزنند و به یک باره، اقتصاد ایران با یک بحران مواجه شود. بحرانی که در قدم اول به نابودی شرکت‌های کشتیرانی داخلی منجر خواهد شد.



اگرچه نوسانات قیمت ارز روی تجارت تأثیر می‌گذارد، اما در شرایط کنونی بحث مسدود شدن راه ورود و خروج ارز مسأله ساز شده است

وظیفه دولت این نیست که بیاید و منابع خودش را صرف آرام کردن التهاب بازار ارز کند و باید اجازه می‌داد تا بازار آزاد در جای خودش به فعالیت بپردازد. همه دولت‌ها با کمبود منابع مواجه‌اند و برای همین، بهتر بود که دولت اعلام می‌کرد که ما تنها در این بخش‌ها دخالت داریم و تعیین قیمت ارز در سایر موارد را به بازار می‌سپرد.

شرکت‌های کشتیرانی پس از مسدود شدن فعالیت صرافی‌ها تبادلات ارزی را چگونه انجام می‌دهند؟

اصلاً این امر امکان پذیر نیست. یعنی عملیاتی نیست که کسی از داخل کشور پول شرکت کشتیرانی را با هر نرخ بتواند بپردازد. یا نمایندگی بتواند ۱۰۰ هزار دلار از خارج کشور بگیرد تا بتواند هزینه‌هایی را که متحمل شده تامین کند. ما نگران آن هستیم که تداوم این شرایط، تبعات ناگواری برای تجارت کشور به همراه داشته باشد.

پس این امکان وجود دارد که شرکت‌های بین‌المللی ارتباط تجاری شان را با ایران قطع کنند؟

بله، آن شرکت کشتیرانی لاینر یا غیرلاینر هم می‌خواهد به اینجا بار بیورد یا ببرد تا بتواند تجارت بکند. اگر این امر تبادل ارزی امکان پذیر نباشد ممکن است آنها از بازار ایران به طور کلی صرف نظر کنند.

به نظر می‌رسد دولتی‌ها توجه شان به سمت تامین کالاها اساسی مورد نیاز بازار رفته و خدمات شرکت‌های حمل و نقلی در طرح‌های اخیر دولتی مغفول مانده و با نادیده گرفته شده است.

با بخشنامه‌ای که بانک مرکزی ارائه کرده، معلوم می‌شود که این بخش مغفول مانده. اما انجمن کشتیرانی با رایزنی‌هایی که با مراجعت مختلف از جمله سازمان بنادر، وزارت راه و شهرسازی و ستاد اقتصاد مقاومتی انجام داده در تلاش است تا اهمیت مسأله را مشخص کند. آنها باید صرافی‌هایی را که مورد تایید بانک مرکزی است جهت تبادل ارزی معرفی کنند. الان ترانزیت کشورمان هم دچار مشکل شده و همانطور که می‌دانید بیش از ۹۵ درصد هزینه‌های ترانزیت صرف امور بندری، مرزی، اخذ ویزا، عوارض خروج از کشور و کرایه حمل‌جاده‌ای می‌شود. ما سال گذشته ۱۲ میلیون تن کالای ترانزیتی داشتیم که مبادله

ارزی آن از طریق صرافی‌ها امکان پذیر بود. اما در بخشنامه‌های جدید، صنعت حمل و نقل دیده نشده و به همین جهت، در طرح‌های توسعه‌ای دریا محور اتفاق خاصی نمی‌افتد. متأسفانه مراکز تصمیم‌ساز ما نسبت به دریا غافل بوده‌اند و اثر این امر در سیاست‌گذاری‌های آنها نیز به خوبی دیده می‌شود. **در بحث نوسانات قیمت ارز، آیا واقعا قیمت آن مهم نیست که مثلاً ۳۷۰۰، ۴۲۰۰ یا حتی قیمتی بالاتر از سوی دولت یا بازار اعلام شود؟**

عمده مراودات در صنعت کشتیرانی با دلار انجام می‌شود و مشخص است که قیمت آن در تجارت اثرگذار خواهد بود. مثلاً مالک یک کشتی بخشی از هزینه‌ها و درآمدهایش به دلار است. اگر قیمت ارز بالا برود کشتی تقاضا پایین می‌آید. چون حمل و نقل که به خودی خود ندارد و اینها تابع تجارت هستند، یعنی باید خرید و فروشی اتفاق بیافتد تا حمل و نقل وارد عمل شود. اگر قیمت ارز خیلی بالا برود جامعه این کشتی را ندارد که تقاضا را بالا ببرد. در نتیجه حتی تقاضای موجود هم کم می‌شود و آثار سوء آن به صورت کاهش درآمد نشان می‌دهد. **برخی از فعالان صنعت کشتیرانی برای دستیابی به دلار ۴۲۰۰ تومانی خوشبین نیستند و معتقدند دولت در آینده، دوباره به دلار دوزخی روی می‌آورد. نظر شما در این رابطه چیست؟**

آنچه واضح است اینکه ما در تحصیل ارز محدودیت‌هایی داریم و با توجه به این محدودیت‌ها توصیه نمی‌کنم که دولت برای بعضی از هزینه‌ها بیاید و منابع خودش را صرف کند. معمولاً در مباحث اقتصادی حدود ۵ درصد از هزینه تجارت را به حمل و نقل اختصاص می‌دهند. بنابراین، اگر سهم تجارت خارجی را حدود ۹۰ میلیارد دلار در نظر بگیریم می‌بینیم که ۵ درصد این مبلغ سهم زیادی نمی‌شود. آنچه که مهم است اینکه تسهیل در تبادل صورت بگیرد، شرکت‌ها هم می‌توانند ارز را در نهایت با قیمت بالا یا پایین تامین کنند.

طی این روزها چه اقداماتی از سوی انجمن کشتیرانی برای ایجاد یک مسیر جهت تبادل ارزی انجام شده است؟ در خصوص سامانه «نیما» تا چه اندازه به راهکارهای آن امیدوار هستید؟

ما جلسات متعددی با مسوولان سازمان بنادر، وزارت راه و دیگر نهادهای ذیربط داشته‌ایم. خوشبختانه سازمان بنادر در این مدت با دستورات همراه کننده که به بنادر تابعه صادر کرد باعث شد تا تعامل با نمایندگی‌ها همچنان ادامه داشته باشد. در خصوص سامانه نیما هم بی‌عده می‌دانم درخواست‌های فعالان صنعت حمل و نقل در آن دیده شده باشد. ما در نگاه اول این مسأله را عیب نمی‌دانیم و شاید آنها ابتدا به مسائل حیاتی تری توجه کرده‌اند. اما نباید فراموش کنیم که نمایندگی‌های خارجی هم نگاه شان به بازار و تجارت ایران هست و در صورت تداوم شرایط کنونی، شاید آنها به سمت اتخاذ تصمیمات عجولانه که قطعاً به نفع منافع کلی کشور نیست، بروند.

با حضور مسوولان سازمان بنادر،
اتاق بازرگانی و اعضای انجمن؛

دیدار عیدانه انجمن کشتیرانی برگزار شد

دیدار صمیمانه اعضای انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته به مناسبت فرارسیدن سال نو در سالن اجتماعات اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی تهران برگزار شد. در این دیدار که به میزبانی اعضای هیات مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته برگزار شد، محمد راستاد، مدیر عامل سازمان بنادر و دریانوردی و دیگر مسوولان این سازمان، اعضای انجمن کشتیرانی، اعضای هیات رئیسه اتاق بازرگانی تهران و جمعی از فعالان عرصه حمل و نقل دریایی و بندری حضور داشتند.



محررشی کتاب

کتاب جامع ترمینال کانتینری

ترمینال های کانتینری در سراسر جهان از لحاظ اندازه، موقعیت جغرافیایی و نوع عملیات کاملاً متنوع هستند. کتاب جامع ترمینال کانتینری به خواننده، شناخت کلی از ترمینال کانتینری می دهد و به توصیف دنیای ترمینال های کانتینری می پردازد. در این کتاب بهره مندی بیشتر از دانش ترمینال کانتینری و آشنایی با زبان آن است. کتاب جامع ترمینال کانتینری در ۶ فصل تنظیم و توسط سازمان بنادر و دریانوردی در ۳۰۸ صفحه منتشر شده است.



کارگاه آموزشی

فناوری اطلاعات و ارتباطات بندری

کارگاه آموزشی فناوری اطلاعات و ارتباطات بندری (مقدماتی) با حضور ۱۹ فراگیر در مرکز آموزش انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته برگزار شد. در این دوره که تدریس آن به عهده استاد کورش جلالی فراهانی بود، مباحث و سرفصل هایی همچون شناخت زیرساخت فناوری اطلاعات در یک شرکت، سرور و کلادنت، انواع سرور، رایانش ابری، سامانه جامع بندری، تبادل پیام بین ترمینال و نمایندگی کشتیرانی و ارتباطات نرم افزاری بنادر در حوزه عملیات کانتینری آموزش داده شد.

