



بایندر

تهدیدهای روی آب

بازگشت تحریم های آمریکا چه تبعاتی برای
صنعت کشتیرانی ایران خواهد داشت؟



صنعت کشتیرانی جهان برای شرایط تحریم علیه ایران آماده می شود
جایگزینی یورو به جای دلار
می تواند راهگشا باشد؟

همزمان با ماه مبارک رمضان برگزار شد:
مجمع عمومی عادی و فوق العاده
انجمن کشتیرانی

داستان جلد ۱۲

رمز به بازگشت تحریم ها از سوی آمریکا، صنعت کشتیرانی کشور را به صورت جدی تهدید می کند. خروج شرکت های بزرگ کشتیرانی از بنادر ایران و وضعیت ناپسندان از به عنوان دو چالش بزرگ پیش روی حوزه دریایی و بندری است. آینده کشتیرانی کشور چه خواهد شد؟



دکتر روحانی | رئیس جمهور

اتصال کشورهای منطقه از جمله کشورهای آسیای مرکزی به خلیج فارس دارای اهمیت است و موجب توسعه کل منطقه خواهد بود. طرح بزرگ بندر چابهار که به اتفاق هند و افغانستان در حال اجراست، گام بزرگی در مسیر تقویت راه های ترانزیتی منطقه به شمار می رود.



رئیس کمیته تخصصی، مشورتی نفتی و شیمیایی
انجمن کشتیرانی:

تغییر مثبتی در شرایط انتقال ارزی ایجاد نشده است



جلسه کمیته تخصصی، مشورتی نفتی و شیمیایی انجمن کشتیرانی با حضور اعضای این کمیته با موضوع مسائل ارزی در سالن اجتماعات انجمن برگزار شد. ماشالله قاسمی نژاد در خصوص برگزاری این جلسه گفت: دستور جلسه در خصوص مشکلات ارزی و شیوه محاسبه عوارض بندری کشتی های مختلف توسط سازمان بنادر و دریانوردی بود. متأسفانه علیرغم صراحت بخشنامه بانک مرکزی، سازمان بنادر اخیراً صورت حساب ها را به شکل ارز صادر می کند و از ایجنت ها هم می خواهد آنها نیز به ارز پرداخت کنند. در حالی که ایجنت ها هیچ گونه امکانات برای ورود ارز به کشور ندارند و نقل و انتقال ارزی صورت نمی گیرد. مگر اینکه این مسئله از طریق صرافی ها به شکل های مختلف انجام شود. رئیس کمیته تخصصی مشورتی نفتی و شیمیایی انجمن کشتیرانی در ادامه افزود: برای حل این معضل تصمیم گرفته شد هر بخشنامه ای که سازمان بنادر صادر می کند به انجمن ارجاع بدهد تا ما از این طریق موضوع را پیگیری کنیم. ایجنت ها نیز باید منتظر باشند تا بانک مرکزی راه حل مناسبی را برای این مسئله ارائه بدهد. یعنی به سازمان بنادر دستور بدهد که از صدور صورت حساب ارزی خودداری کند. قاسمی نژاد با بیان اینکه احتمال سخت تر شدن شرایط در روزهای آتی وجود دارد اظهار کرد: تا ماه نوامبر امکان کاهش تردد کشتی های خارجی به کشور وجود دارد. اما با اتمام ضرب العجل تعیین شده از سوی آمریکا و احتمالاً آغاز تحریم ها، کاهش تردد کشتی ها به بندر ما با شدت بیشتری همراه شود. مگر آنکه در روزها و هفته های پیش رو، توافق های مناسبی در مذاکرات میان ایران و اتحادیه اروپا شکل بگیرد.



همزمان با ماه مبارک رمضان برگزار شد:

مجمع عمومی عادی و فوق العاده انجمن کشتیرانی

اتاق بازرگانی، اعضای انجمن و همچنین برخی از مسوولان سازمان بنادر و دریانوردی همراه با ضیافت افطار برگزار شد.

مسعود پل مه، دبیر کل انجمن کشتیرانی در این مراسم ضمن ارائه گزارش عملکرد سال ۹۶ این انجمن، از رشد شاخص ها در بخش های مختلف خبر داد و اظهار امیدواری کرد این روند رو به رشد در سال جاری نیز همچنان تداوم یابد. همچنین گزارش عملکرد واحدهای آموزش، روابط عمومی، دبیرخانه، کمیته های تخصصی، مشاوران، داوری و شورا و همین طور هیات مدیره انجمن در این مجمع قرائت شد.

مجمع عمومی عادی سالیانه و مجمع عمومی فوق العاده انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته با حضور اعضای انجمن برگزار شد. این مجمع همزمان با ماه مبارک رمضان و با ضیافت افطاری برپا شد. در این مجمع، گزارش عملکرد سال ۱۳۹۶ توسط اعضای هیات مدیره قرائت شد. همچنین در این مجمع، رای گیری برای انتخاب بازرسان انجمن از میان سه کاندیدا، آقایان اسماعیلی، کیهانی و صفری صورت گرفت که در نهایت و پس از شمارش آراء، آقای صفری با ۶۳ رای، این سمت را به دست آورد. مجمع عمومی عادی سالیانه و مجمع عمومی فوق العاده انجمن کشتیرانی با حضور نمایندگان



برگزاری آزمون دوره آشنایی با کشتیرانی، نمایندگی و بندر

آزمون کتبی دوره آشنایی با کشتیرانی، نمایندگی و بندر در محل مرکز آموزش های انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته برگزار شد. این آزمون پس از برپایی دوره آموزشی با حضور بازرسان سازمان بنادر و دریانوردی به صورت حضوری برگزار شد. در این دوره آموزشی ۲۰ نفر از فراگیران شرکت کردند و گواهینامه معتبر پس از موفقیت در این آزمون به آنها اعطا خواهد شد.



تقدیر از ۲۲ شرکت حمل و نقل فعال در ترانزیت کالا

شرکت بیمه پاسارگاد با مشارکت فدراسیون حمل و نقل و لجستیک ایران از ۲۲ شرکت حمل و نقل بین المللی فعال در ترانزیت کالا تقدیر به عمل آورد. در ضیافت افطاری شرکت بیمه پاسارگاد، مسوولان گمرک جمهوری اسلامی ایران، مدیران فدراسیون حمل و نقل و لجستیک ایران، رئیس انجمن کشتیرانی، مسوولان سازمان راهداری و حمل و نقل جادهای و مدیران انجمن شرکت های حمل و نقل بین المللی خراسان نیز حضور داشتند.





اندرو تیلور
مدیر اجرایی پی‌اند‌آی کلاب

اگر تحریم‌های جدید علیه ایران وضع شود، مطمئناً بر شیوه تعامل با ایران تأثیر خواهد گذاشت. البته تاکنون در خصوص جزئیات تحریم‌ها و مدت زمان اجرای آنها موضوعی اعلام نشده و تا آن زمان، همکاری‌ها با ایران ادامه خواهد یافت.

خبر ویژه

صنعت کشتیرانی جهان برای شرایط تحریم علیه ایران آماده می‌شود

جایگزینی یورو به جای دلار می‌تواند راهگشا باشد؟



تصمیم آمریکا برای بازگرداندن تحریم‌ها علیه ایران ممکن است تجارت پررونق تری را برای کشورهای خلیج فارس و همین‌طور کشتی‌های تحت مالکیت و کنترل شرکت‌های اروپایی ایجاد کند، اما نمی‌تواند مشکلات مربوط به اعتبارات را حل کند. تحریم حمل و نقل علیه ایران می‌تواند پیامدهای جدی در جریان تجارت با ارزش میلیاردها دلار کالایی داشته باشد که توسط شرکت‌هایی مانند تورم، ویتول، گلنکور و مرسک انجام منتقل می‌شود.

یک شرکت کشتیرانی سنگاپوری در این خصوص گفت: مشکل اصلی تحریم‌ها علیه ایران، موضوعات بانکی و تأمین اعتبارات آن است. چرا که تمام بانک‌های بین‌المللی در حال حاضر با بانک‌های نیویورک در ارتباط هستند و معاملات متعددی انجام می‌دهند. به همین دلیل مدیران شرکت‌های حمل و نقل می‌گویند که شرکت‌هایشان به شدت بر نزول اعتبارات‌شان نزد بانک‌ها تکیه می‌کنند و نگران آن هستند که در صورت اعمال تحریم‌ها، معاملات آنها دچار مشکلات اعتباری شود. مدیران این شرکت سنگاپوری گفته‌اند که شرکت‌شان به طور مرتب سرویس‌هایی برای کالاهای ایرانی دارند و بیشتر این معامله‌ها نیز در حال حاضر به جای دلار با یورو انجام می‌شود. با این حال، آنها معتقدند که بانک‌هایی که این نوع پردازش‌های مالی و اعتباری را انجام می‌دهند نیز در معرض تحریم‌ها قرار گرفته‌اند. به همین دلیل، بانک‌ها ممکن است متناسب با مفاد تحریم‌های جدید از انجام معاملات و تجارت با ایران اجتناب کنند. حال، اگر ایران به سمت تعامل با اروپا برود و به جای دلار، امور ارزی را با یورو انجام بدهد شاید اتفاق دیگری رخ بدهد.



با سرمایه‌گذاری ۲ میلیارد دلاری؛

شرکت کاسکو در پرو بندر می‌سازد

روابط اقتصادی میان چین و پرو روشن و امیدوارکننده است. طی ۳ سال آینده حدود ۱۰ میلیارد دلار سرمایه‌گذاری در بخش‌های مختلف این کشور همچون ارتباطات، انرژی، معادن، ساخت‌وساز و تأمین مالی انجام خواهد شد. ضمن اینکه اداره راه آهن چین نیز قصد دارد یک بندر در شهر ایلو، که به معادن مس نزدیک است احداث کند. «مارتین ویزکرا، رئیس‌جمهور پرو نیز از سرمایه‌گذاری چینی‌ها در بخش بندر و معدنی استقبال کرد و گفت: «این اولین سرمایه‌گذاری بزرگ خارجی در دولت من است و به همین واسطه تا سال ۲۰۲۱ میلادی امکان ایجاد ۳۵۰۰ شغل وجود خواهد داشت.

سفیر چین در پرو با بیان اینکه شرکت کشتیرانی چینی کاسکو در سواحل آرام کشور پرو یک بندر با سرمایه‌گذاری ۲ میلیارد دلاری خواهد ساخت، این طرح را بخشی از سرمایه‌گذاری ۱۰ میلیارد دلاری چینی‌ها در کشور تولیدکننده مس خواند. چینی‌ها شهر «چانکی» را برای احداث این بندر پیشنهاد داده‌اند. شهری که با لیما، پایتخت پرو حدود ۵۸ کیلومتر فاصله دارد و به معادن نیز نزدیک است. چین شریک تجاری سطح بالای پرو به شمار می‌رود و بخش قابل توجهی از مواد معدنی خود را از این کشور تأمین می‌کند. جیا گوید، سفیر چین در پرو اظهار کرد: «چشم‌انداز



تحریم‌های کشتیرانی کره شمالی برداشته می‌شود؟

ترامپ در ساعات اولیه امضای توافق فیما بین، نقش کشورهای همسایه کره شمالی را در توسعه این کشور مهم دانست و از آنها خواست تا برای ساختن این سرزمین وارد عمل شوند. خواست‌های که به نظر می‌رسد چراغ سبزی برای ورود شرکت‌های بین‌المللی کشتیرانی به آب‌ها و بنادر کره شمالی خواهد بود. احتمال می‌رود آمریکا تحریم ۲۱ شرکت کشتیرانی و ۲۷ کشتی مرتبط با کره شمالی را پس از این توافق بردارد.



مرسک کارخانه تولید کانتینر شیلی را تعطیل می‌کند

شرکت صنایع کانتینری مرسک (MCI) اعلام کرد که کارخانه تولید کانتینر خود در شهر سن آنتونیو شیلی را تعطیل خواهد کرد. آنها دلیل این امر را تأثیر بر درخواست بهتر برای تقاضای بازار عنوان کردند. اکنون تمام کانتینرهای مورد نیاز این شرکت بزرگ در شهر چینگ دانو چین تولید خواهد شد. کارخانه سن آنتونیو از سال ۲۰۱۵ کانتینرهای Star Cool را در حوزه آمریکای جنوبی به مشتریان تحویل می‌داد اما حالا قصد دارد هزینه‌هایش را کاهش دهد.





محمد راستاد

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی:
هیچ مشکلی در ارتباط با اپراتورها و
پیمانکارانی که در کشور فعال هستند،
به لحاظ محدودیت‌هایی که منجر به
اختلال فعالیت‌ها شود، وجود ندارد.



تحریم‌هایی که بازمی‌گردند

تحریم صنعت کشتیرانی در جهان موضوع تازه‌ای به شمار نمی‌رود و رد آن را در دوران ناپلئون، جنگ‌های جهانی و جنگ‌های اعراب و اسرائیل می‌توان مشاهده کرد. نمونه‌های اخیر آن نیز به تحریم شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران بازمی‌گردد. تحریم کشتیرانی ایران که بخش عمده‌ای از آن شامل بازرسی محموله کشتی‌ها به مقصد یا مبدا ایران در مناطق مختلف دریایی و همچنین بلوکه کردن اموال سازمان‌های وابسته به کشتیرانی است، تحریم پورت اپراتور بندر شهید رجایی، تحریم شرکت‌های بزرگ کشتیرانی در صورت ادامه فعالیت در بنادر جمهوری اسلامی ایران و ... با تصویب قطعنامه ۱۹۲۹ شورای امنیت در سال ۲۰۱۰ میلادی ابعاد تازه‌ای به خود گرفت و شورای اتحادیه اروپا، چند شرکت دیگر وابسته به کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران را به فهرست تحریم‌ها افزود. اگرچه این تحریم‌ها مغایر با برخی معاهدات بین‌المللی محسوب می‌شود، اما در آن دوره آمریکا و اروپا رویه‌ای ضدایرانی را با اهداف اجرایی کردن تحریم‌ها در پیش گرفتند. پس از پیروزی حسن روحانی در انتخابات ریاست جمهوری سال ۱۳۹۲، موضوع رفع تحریم‌ها و مذاکرات برجامی به صورت جدی مطرح و دنبال شد و با انعقاد برنامه جامع اقدام مشترک (برجام) و صدور قطعنامه ۲۲۳۱ شورای امنیت در تیرماه ۱۳۹۴، تحریم شرکت‌های کشتیرانی ایرانی برداشته شد. اما این پایان کار نبود و از آن سو، پیروزی نماینده حزب جمهوری خواه در انتخابات آمریکا، معادلات را وارد مرحله پیچیده‌تری کرد. دونالد ترامپ که همواره برجام را یک توافق بد با ایران می‌خواند از بازگرداندن تحریم‌ها علیه کشورمان سخن گفت. او در ۱۸ اردیبهشت سال جاری به گفته هایش جامه عمل پوشاند و به صورت یکجانبه از برجام خارج شد. ترامپ همچنین فرمانی را صادر کرد که طی ۹۰ تا ۱۸۰ روز، دوباره تحریم‌ها به شکل قبل علیه ایران وضع شود. تحریم‌هایی که بی‌شک، صنعت کشتیرانی کشور را نیز هدف قرار خواهد داد تا اقتصاد ایران دچار مشکلات فراوان شود.

دونالد ترامپ، رئیس‌جمهور آمریکا که همواره توافق هسته‌ای با ایران را یکی از اتفاقات تاریک دوره ریاست جمهوری پیشین می‌دانست سرانجام مطابق آنچه که قبلاً قولش را داده بود رسماً کشورش را از توافق هسته‌ای میان ایران و گروه موسوم به ۱+۵ خارج کرد. او همچنین فرمانی را امضا کرد که بنا بر آن، تحریم‌های هسته‌ای ایران که بر اساس برجام تعلیق شده بود برمی‌گردد. این اقدام ترامپ، واکنش مسوولان سیاسی کشورمان را در پی داشت. روحانی توپ را به زمین اروپایی‌ها انداخت و به آنها چند هفته فرصت داد تا منافع ایران را در برجام تأمین کنند و اگر چنین نشود، ممکن است ایران در اصل توافق دچار تردید شود و مسیری دیگر را بپیماید. در گزارش پیش‌رو، نگاهی به وضع تحریم‌ها و تأثیر آنها بر صنعت حمل و نقل دریایی خواهیم داشت. عواملی که می‌توانند آینده صنعت حمل و نقل دریایی کشور را با چالشی جدی و سخت مواجه کنند.

بازگشت تحریم‌های آمریکا چه تبعاتی برای صنعت کشتیرانی ایران خواهد داشت

تهدیدهای روی آب





گفت و گو



REUTERS

تلاش برای حفظ توافق:

رویترز به نقل از یک منبع کشتیرانی نوشته است که ام اس سی پذیرش سفارش برای حمل برخی از محموله‌ها را که ممکن است تحت تأثیر تحریم‌ها قرار بگیرند، متوقف کرده است. با این حال، سران اتحادیه اروپا در تلاش هستند تا همراه با شرکت‌های خصوصی به تعهدات شان در قبال ایران وفادار بمانند.



رئیس کمیته مشورتی امور بندری و غیر کانتینری
انجمن کشتیرانی:

بازگشت تحریم‌ها و تقابل شرکت‌های کشتیرانی

سید میرزا علی قربان پور، رئیس کمیته مشورتی امور بندری و غیر کانتینری انجمن کشتیرانی نقش تحریم‌ها در اقتصاد ایران را همواره منفی خواند و گفت: «در حالی که حدود ۹۵ درصد از کالاهای ورودی و خروجی کشورمان توسط صنعت کشتیرانی انجام می‌شود، وضع تحریم‌های ظالمانه تأثیر کاملاً منفی در اقتصاد ایران خواهد داشت. اگر تحریم‌ها اعمال شود تمام سطوح اقتصادی کشور، از جمله صنعت حمل و نقل در مضیقه قرار می‌گیرد.»

وی در خصوص اثرات منفی اعمال تحریم‌ها اظهار کرد: «وقتی کالایی به ما فروخته نشود دیگر چیزی برای حمل و نقل باقی نمی‌ماند. هم اکنون نیز نقل و انتقالات ارزی ما به دلیل تحریم‌های بانکی دچار مشکل شده و باید ما، ارز مورد نیازمان را از بازار غیررسمی تهیه کنیم تا بتوانیم هزینه‌های مرتبط بر کشتی‌ها را به سازمان بنادر پرداخت کنیم. سازمان بنادر نیز در این زمینه چندان کمکی به شرکت‌های خصوصی نداشته و نتوانسته است گره‌ای از مشکلات ما بگشاید.»

قربان پور در خصوص تحریم شرکت‌های کشتیرانی دولتی نیز تصریح کرد: «اگرچه آنها به دلیل ساختار دولتی ممکن است در صدر تحریم‌ها قرار بگیرند، اما نباید فراموش کنیم وقتی تحریم‌ها وضع و اجرایی شود دیگر دولتی و غیردولتی نمی‌شناسد و همه به تدریج درگیر آن خواهند شد.»

رئیس کمیته مشورتی امور بندری و غیر کانتینری انجمن کشتیرانی در خصوص تعهد اروپایی‌ها برای حفظ برجام نیز خاطرنشان کرد: «آنها تلاش‌هایی را برای حفظ برجام انجام داده‌اند و می‌کوشند تا این توافق فیما بین همچنان حفظ شود. اما اینکه تا چه اندازه بتوانند موفق شوند، تردیدهایی وجود دارد. آنها از یک سو به بازار ایران می‌نگرند و قصد ندارند تا از منافع خودشان در این زمینه صرف نظر کنند و از سوی دیگر، در برابر خواسته‌های ظالمانه آمریکا قرار گرفته‌اند. به نظر می‌رسد باید در این زمینه از همه توان و تجربه مان بهره بگیریم تا همچون گذشته بتوانیم از این چالش حساس نیز عبور کنیم.»

شوکت روانی خروج سنگین وزن‌ها از بنادر ایران

بلافاصله پس از اعلام موضع ترامپ مبنی بر خروج آمریکا از برجام، پس لرزه‌های این تصمیم بر حمل و نقل دریایی مشاهده شد. ۱۰ روز پس از امضای بازگشت تدریجی تحریم‌ها، شرکت‌های بزرگ کشتیرانی مانند ای‌پی مولر-مرسک، MSC، هاپاگ لویده، CMA CGM و هامبورگ سود اعلام کردند که طی مدت زمان ۹۰ تا ۱۸۰ روزه، همکاری خود را با ایران قطع خواهند کرد. حق شناس، معاون بندری سازمان بنادر بلافاصله به این اخبار واکنش نشان داد و گفت خطوط کشتیرانی متعددی در جهان وجود دارد که این خطوط کشتیرانی در بنادر ایران تردد می‌کنند و اصولاً در بنادر کشور، یک بندر در اختیار یک خط کشتیرانی نیست که با توقف یا عدم توقف فعالیت این خط کشتیرانی با بنادر ایران، فعالیت‌های بندری ایران، تحت تأثیر قرار گرفته و کاهش یابد اما حداقل به نظر می‌رسد تأثیر روانی خروج شرکت‌های صاحب نام و سنگین وزن در حوزه حمل و نقل دریایی در ماه‌های آینده می‌تواند تعداد شرکت‌هایی که قصد ادامه همکاری با ایران را دارند را نیز تحت تأثیر قرار داده و کاهش دهد. این مستقیم‌ترین تأثیر اولیه اعلام خیر اعمال علیه ایران است که می‌تواند به صورت جدی فعالیت بنادر کشور را دچار معضل کند.

تحریم بانکی و مسدود شدن انتقالات ارزی

با تحریم شدن بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران از سوی آمریکا در روز ۲۵ اردیبهشت ماه، پروسه آغاز فشارهای بانکی علیه کشورمان کلید خورد. هر تبادل اقتصادی در عرصه بین‌المللی منوط به انجام فعالیت‌های بانکی است و تحریم بانک‌های ایرانی می‌تواند تبادل ارزی کشور با دنیا را دچار اختلال کند. از سوی دیگر، مشکل داخلی نیز برای تأمین ارز مورد نیاز شرکت‌های کشتیرانی وجود دارد. در حال حاضر، شرکت‌های داخلی برای خدماتی که از شرکت‌های بین‌المللی می‌گیرند یا به آنها ارائه می‌دهند مجبور به تبادل ارزی هستند. اما هنوز سامانه مطمئن و کارا برای نقل و انتقالات ارزی از سوی دولت برای شرکت‌های کشتیرانی معرفی و اجرایی نشده و همین مسئله، نگرانی‌هایی را برای فعالان بخش خصوصی پدید آورده است. با تداوم مسدود شدن نقل و انتقالات ارزی، به خودی خود فعالیت شرکت‌های بین‌المللی حمل و نقل دریایی با بنادر ایران دچار مشکل خواهد شد و در قدم بعد، با وضع تحریم‌های جدی‌تر علیه بانک‌های کشور، عملاً تجارت با ایران غیرممکن می‌شود. طبیعتاً در چنین شرایطی اولین ضربه به شرکت‌های کشتیرانی داخلی وارد می‌شود که در صف و زنجیره اول تجارت ایستاده‌اند و ممکن است به کاهش فعالیت‌های آنها بیانجامد.

چاره کار چیست؟

با آغاز تحریم‌های اقتصادی علیه ایران در ماه‌های آینده یک نگرانی مهم دیگر نیز برای فعالان صنعت حمل و نقل دریایی کشور به وجود می‌آید. اصولاً صنعت حمل و نقل و ترانزیت یک صنعت میانی محسوب می‌شود که وظیفه آن، جابجایی کالا از یک مبدأ به مقصدی مشخص است. حال اگر تحریم‌های سخت علیه کشورمان وضع و اعمال شود، شرکت‌های بزرگ تولیدکننده کالا از ارسال محموله‌هایشان به ایران سرباز خواهند زد. از سوی دیگر، شرکت‌های ایرانی صادرکننده نیز دیگر نمی‌توانند همچون گذشته کالاهای خود را به راحتی به دیگر نقاط جهان صادر کنند. وقتی تبادل کالایی برای واردات و صادرات از شکل عادی خارج شود، بدان معناست که عملاً صنعت حمل و نقل موضوعیت خود را از دست خواهد داد. در شرایطی که بیش از ۹۰ درصد حمل و نقل ایران در حوزه دریایی انجام می‌شود، عدم تبادل کالا در بنادر کشور سرنوشت تلخ و شکست‌گویی شرکت‌های حمل و نقل خصوصی را برایشان رقم می‌زند. در این شرایط، بنادر کشور نیز به تدریج نقش مهم منطقه‌ای خود را از دست می‌دهند و موقعیت استراتژیک ترانزیت ایران دیگر به یک شعار غیرعملی تبدیل خواهد شد. حال، چاره کار چیست؟ دست روی دست گذاشتن؟ قطعاً خیر؛ تا فرصت باقی است باید به مواجهه جدی با تحریم‌ها برخاست. چند هفته از خروج آمریکا از برجام می‌گذرد و علیرغم واکنش سریع بخش خصوصی، تا این لحظه اقدامی نافذ و عینی برای مقابله با خروج خطوط کشتیرانی و حمایت بخش توانمند خصوصی به چشم نمی‌خورد.

خروج آمریکا، تردید بقای اروپا

پس از اعلام خروج آمریکا از برجام، مسئولان ایرانی امیدوار بودند که طرف اروپایی ملزم به رعایت مفاد این توافقنامه باشند و منافع کشورمان را تأمین کنند. اما علیرغم تأکید سران کشورهای اروپایی مبنی بر تعهد بر اجرایی شدن مفاد برجام، به نظر نمی‌رسد که این اتفاق به صورت عملی قابلیت اجرایی داشته باشد. مخالفت بانک سرمایه‌گذار اروپا با طرح سیاستمداران این اتحادیه، ضربه بزرگی به تلاش‌های کمیسیون اروپا در اجرای کردن برنامه مبارزه با تحریم‌های آمریکایی علیه ایران بود. این مخالفت از این جهت اهمیت می‌یابد که بانک اروپا نه یک بانک تجاری، بلکه نهادی است که با سیاست‌های اتحادیه اروپا اداره می‌شود. این بانک اعلام کرده که نمی‌تواند تحریم‌های آمریکا را نادیده بگیرد و با طرح اتحادیه اروپا برای فعالیت با ایران مخالفت کرد. از سوی دیگر، شرکت‌های بزرگ و کوچک اروپایی تنها به منافع خود می‌اندیشند و دستورات را از اعضای هیأت مدیره‌شان دریافت می‌کنند و نه سیاستمداران کشورشان. به همین دلیل، پس از اعمال تحریم‌ها علیه ایران، آنها به راحتی چشم از بازار ایران برمی‌دارند تا مورد غضب آمریکا قرار نگیرند.

روایت فعالیت های انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته در قالب تصویر

عکس نوشت

طی هفته های گذشته، انجمن کشتیرانی میزبان و برگزارکننده مراسم ها و نشست های عمومی و تخصصی بود و یاد ر نشست های حوزه حمل و نقل حضوری فعال داشت. در این بخش، فعالیت های انجمن کشتیرانی در هفته های گذشته در قالب تصویر روایت شده است.



← سخنرانی مسعود پل مه، دبیر کل انجمن کشتیرانی در مراسم دیدار نمایندگان اصناف حوزه حمل و نقل با وزیر راه و شهرسازی



← سخنرانی امید ملک، رئیس هیات مدیره انجمن کشتیرانی در همایش تقدیر از شرکت های برتر حمل و نقل بین المللی



← حضور رئیس هیات مدیره انجمن کشتیرانی در مراسم درختکاری پروژه ترمینال کانتینری گمرکات کشور



← برگزاری منظم جلسات کمیته های مشورتی و تخصصی در محل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته



← برگزاری ضیافت افطار با حضور مسئولان سازمان بندر و دریانوردی به میزبانی انجمن کشتیرانی

معرفی کتاب

کتاب سی.ام.آر

کتاب سی.ام.آر به موضوع قرارداد حمل و نقل بین المللی جادهای کالای می پردازد. ایران در سال ۱۳۷۶ به این کنوانسیون پیوست و از آن به بعد، مفاد آن در زمره قوانین درآمده و محاکم قضایی می توانند به آن استناد کنند. این کتاب در ۸ فصل نگارش شده که از آن جمله می توان به انعقاد و اجرای قرارداد حمل، مسوولیت حمل کننده و بطلان شرایط معایر با کنوانسیون اشاره کرد. این کتاب به دو زبان فارسی و انگلیسی و در ۱۲۰ صفحه توسط انجمن سراسری شرکت های حمل و نقل بین المللی ایران منتشر شده است.



کارگاه آموزشی

برگزاری دوره آموزشی مدیریت مسافر دریایی

به همت مرکز آموزش انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته، دوره آموزشی مدیریت مسافر دریایی برگزار شد. این دوره آموزشی به همراه دوره عملیات پایانه مسافر دریایی و مدیریت عملیات پایانه مسافر دریایی با تدریس کاپیتان مهران کاظمی برگزار شد. این دوره آموزشی با حضور ۱۵ شرکت کننده به مدت ۱۸ ساعت برگزار می شود.

