



Shipowners Union

بوتن اتحادیه مالکان کشتی ایران - شماره ۱۰ / آبان ۱۳۸۸ / Nov. 2009 / No.10

Official Bulletin of Shipowners Union of Iran

به نام خدا

ثبات مدیریت ها و نقش آن

در موفقیت های داخلی و بین المللی سازمان بنادر

سازمان بنادر و دریانوردی از جمله نهادهایی است که مدیریت های آن به نسبت عمر بیشتری دارند و نتیجه این ثبات مدیریت را می توان در موفقیت هایی که این سازمان در عرصه های داخلی و بین المللی تجربه کرده است به وضوح مشاهده کرد. رفتن و آمدن مدیران این سازمان معمولاً پاسخی برای مشکلات مبتلابه سازمانی نیست، بلکه کوششی است تا سلیقه های دیگری به کار گرفته نشود. کما این که می بینیم آقای دکتر علی طاهری که اکنون جای خود را به همکار سابقش آقای مهندس عطاءالله صدر می سپارد خود در پستی مهم در خدمت دولت می ماند.

توجه داشته باشیم که کشور ما به واسطه ارتباط تنگاتنگی که با سازمان بین المللی دریانوردی (ایمو) دارد، در سال های اخیر کوشیده است کلیه توصیه ها و دستورالعمل های صادره از سوی این مرجع جهانی را به دقت مراعات کند و شرکت های کشتیرانی و سازمان های بندری را به پایبندی قطعی و بی تردید به مفاد کنوانسیون های مصوب ایمو ملزم سازد. از این طریق است که مشاهده می کنیم نه تنها ایران در عرصه فعالیت های دریایی به سرعت به پیش می تازد و تنها کشور منطقه است که می تواند گواهینامه های صلاحیت دریانوردی کارکنان دریایی و شرکت های کشتیرانی را صادر یا معتبر کند، بلکه توانسته است جای پای مناسبی در تصمیم گیری های بین المللی مربوط به دریانوردی به دست آورد. بدون شک حضور دبیرکل سازمان بین المللی دریانوردی در ایام برگزاری هفته جهانی بزرگداشت دریانوردی در تهران (که دومین حضور ایشان در ایران در کمتر از یک سال بود) معنایی فراتر از یک بازدید فنی و یا دیدارهای فصلی مقام های ایمو با کارشناسان و مدیران کشتیرانی و دریانوردی کشورمان دارد. آقای آفتیسیوس متروپلوس در طول مدت اقامت خود در تهران با مقام های برجسته کشورمان دیدار کرد و در همه نشست های رسمی از نقش برجسته ایران در تسهیل عملکرد حمل و نقل دریایی منطقه ای و بین المللی قدردانی به عمل آورد.

با این مقدمات، شروع بحث درباره تأثیرات تغییر مدیریت در سازمان بنادر و دریانوردی، یادآوری نکاتی از کمیوهای مدیریتی دوره پیشین نیست، بلکه قدردانی از خدمات مدیران گذشته است تا مدیر جدید در کارش اطمینان بیشتری احساس کند و کوشش های خود را در این جهت متمرکز کند که در پایان دوره مدیریتش وضعیت بهتری برای سازمان بنادر و دریانوردی و مشتریان داخلی و بین المللی اش رقم زده باشد.

خوشبختانه انتخاب مدیرعامل جدید از بین مقام های شاغل در سازمان بنادر و دریانوردی موجب شده است که هیچ فرصتی در شروع کار مدیر جدید هدر نرود. آقای مهندس صدر در سمت های مختلف اداری همه رمز و راز کار را یاد گرفته و وقوف کاملی بر جریان فعالیت ها و روابط سازمان با نهادهای حقیقی و حقوقی در دولت یا بخش خصوصی دارد. فراموش نکنیم که در سمت های گذشته نیز او رفتار خوبی با نمایندگان بخش خصوصی داشته و در نتیجه می تواند روی توانمندی های این بخش نیز در جهت پیشبرد اهداف سازمانی خود حساب کند. بخش خصوصی امروز اطمینان بیشتری پیدا کرده است که بتواند در سایه آشنایی های دیرپا بنا مدیرعامل جدید، جای پای محکم تری در تصمیم گیری ها و سیاست گذاری های سازمان به دست آورد و بخصوص دیدگاه و نظرات خود را به میزان مطلوب تری در اختیار مدیریت های مختلف سازمان قرار دهد.

ثبات مدیریت ها در سازمان بنادر و دریانوردی از چند منظر مهم و تأثیرگذار است. نخست آن که معمولاً مدیران در طول دوره طولانی مسئولیت شان می توانند از مرحله طراحی پروژه ها تا اجرا و حتی بهره برداری از آن ها را مشاهده کنند و از نتیجه کارهایشان مطلع گردند. این کار موجب می شود که بهترین شیوه ها به کار گرفته شود و مجریان پروژه ها نیز شانه از بار مسئولیت بیرون نکشند. این کار موجب می شود که اجرای برنامه ها به همان گونه ای پیش برود که مدیرعامل سازمان برای انجام آن کارها در نظر گرفته بوده است.

دیگر سودمندی ثبات مدیریتی در سازمان، ثبات در تصمیم ها و سیاستگذاری هاست. به طور طبیعی در یک دوره چهار یا پنج ساله کمتر اتفاق می افتد که دیدگاه های مدیر یک نگاه اجرایی یا خدماتی دچار تغییرات معنی داری بشود. به زبان ساده تر، وقتی در برهمن پاشنه ای که همیشه می چرخیده بچرخد نتیجه بهتری عاید می شود و با کاسته شدن از حجم اشتباهات و انحرافات، زمان تلف شده در اجرای پروژه ها نیز به حداقل ممکن کاهش می یابد.

اما یک سود دیگر ثبات مدیریت ها، هموار شدن راه ارتباطی بین دولت و بخش خصوصی است. به زبان دیگر هر قدر طول دوره تصدی مدیران طولانی تر می شود بخش خصوصی می تواند خودش را با رفتارهای وی هماهنگ کند و در نهایت به تفاهمی با وی و مدیریت های میانی سازمان برسد که هر دو بتوانند از بخش بیشتر توانمندی های خود در جهت تحقق اهداف سازمانی بهره بگیرند. بخش خصوصی در این مدت با سلیقه های مدیران آشنا می شود و در نتیجه می تواند خواست ها و انتظارات خود را بر مبنای استوار کند که دستیابی به یک رابطه منطقی و سودمند امکان پذیر باشد. با این مقدمات می توان انتظار داشت که با تجربه و مهارتی که مدیرعامل جدید سازمان بنادر و دریانوردی در عرصه فعالیت های دریایی دارد، هم طول دوره تصدی ایشان حدنصاب تازه ای در عمر مدیران این سازمان به شمار آید و هم نهادهای صنفی بخش حمل و نقل دریایی موفق شوند با استفاده از روحیه سناسی که در سمت های پیشین از ایشان تجربه کرده اند، به ارتباطی سازنده و مسیری رویه رشد در فعالیت خود با سازمان بنادر و دریانوردی دست یابند.

یادآوری یک نکته به جناب آقای مهندس صدر، در همین هفته های اول تصدی ایشان، شاید بتواند راه رسیدن به حداکثر مطلوب در روابط میان دولت و بخش خصوصی را در عرصه فعالیت های دریایی و بندری هموارتر کند و آن این که بپذیرند که مدیران انجمن های صنفی تجاری در کارهای دیوانی داشته اند و بنابراین می توانند راهکارهای مناسبی در اختیار تصمیم گیران و سیاستگذاران دولتی بگذارند که به قول معروف نه سیخ بسوزد و نه کباب. البته این کار کمابیش در زمان تصدی آقای دکتر طاهری نیز تجربه شد اما رساندن آن به حد کمال بدون شک در گروی مساعدت بیشتری است. یادمان نرود که امروز در ظاهر چنین می نماید که فعالیت های دریایی به گونه ای میان دولت و بخش خصوصی تقسیم شده است و هر کدام مسئولیتی کاملاً جدا از یکدیگر دارند. در حالی که اگر به توصیه ها و دیدگاه های مثبت سازمان بین المللی دریانوردی نگاه کنیم و بخصوص جملاتی که دبیرکل محترم ایمو در سفر اخیر به ایران در دیدارهای مختلف بر زبان آورد تردیدی باقی نمی ماند که بخش بزرگی از موفقیت های سازمان بنادر و دریانوردی مرهون خدمات شایسته و منطبق بر اصول و ضوابط فنی و قانونی فعالان بخش خصوصی در آبراههای بین المللی و همه بنادر داخلی و خارجی است. با این مقدمات چندان دور از منطق نیست که سازمان بنادر و دریانوردی نیز بخصوص در دوره جدید مدیریت آن افتخارات کسب شده سازمان در سال های اخیر را با فعالان بخش خصوصی تقسیم کند و در نتیجه فضایی به وجود آورد که نهادهای صنفی، تشکیلات حاکمیتی عرصه حمل و نقل دریایی را خانه دوم خود به شمار آورند و دری را در برابر خود برای انتقال دیدگاه ها و راهکارها بسته نیابند.



سایم اتحادیه مالکان کشتی ایران
زیر نظر: شورای سردبیری

نشانی: تهران، خیابان کریم خان زند، ابتدای خیابان ایرانشهر

شماره ۲۲۱ طبقه ۵

تلفن: ۸۸۸۳۷۷۲۶ تلفاکس: ۸۸۸۴۱۰۶۸

Official Bulletin:

Shipowners Union of Iran

Tel: 88837726 Telefax : 88841068

www.iranemka.ir

E-mail: shipowners_union@yahoo.com



**جناب آقای مهندس
عطاءاله صدر معاون
محترم وزیر راه و
ترابری و مدیر عامل
سازمان
بنادر و دریانوردی**

انتصاب جنابعالی را به معاونت وزارت راه و ترابری و مدیریت عامل سازمان بنادر و دریانوردی تبریک و تهنیت می گویم و برای جنابعالی در انجام مسئولیت های محوله کمال موفقیت را آرزو می کنیم. امید آن که این دوره به نقطه عطف مهمی در راستای نزدیکی سازمان به بخش خصوصی و هم چنین استفاده از توان نهادهای صنعتی تبدیل شود. جنابعالی بهتر می دانید که فعالیت های دریایی با چه سرعت چشم گیری در سه دهه اخیر رشد کرده و کشورمان را در بالاترین مقام هادز عرصه صنعت حمل و نقل دریایی و کشتیرانی بین المللی قرار داده است...

انتظار نهادهای صفتی بخش دریایی این است که جنابعالی با در نظر داشتن دلایل رشد صنعت حمل و نقل دریایی و سهم بالای آن در اقتصاد کشور به نقش و جایگاه بخش خصوصی اهمیت بیشتری قابل شوید و مدیران میانی سازمان را متقاعد کنید که همگام با جنابعالی به تقاضای بین صفتی دولت و بخش خصوصی یاری برسانند.

اتحادیه مالکان کشتی ایران

و سپس به منطقه ذریعت (مبداء) عزیمت می نمایند. مورد تخلیقاتی نداشته و فعالیت آنها بلامانع است.

۴- فروش و تحویل نفت گاز به شناورهای صیادی که به آبهای بین المللی (در حوزه خلیج فارس و دریای عمان) می روند یا تأیید مراتب توسط سازمان شیلات و با استفاده از فرمول قانو بلامانع است. (زمان صید ۱۴ ساعت در روز و محل صیدگاه بایستی مشخص باشد)

۵- تحویل نفت گاز به شناورهایی که بدون بار عازم بنادر خارجی (به علت کمبود بار در بنادر داخلی) می باشند به شرح موارد ذیل بلامانع است :

۵-۱- چنانچه کاپیتان و یا مالک شناور تعمهدی مبتنی بر بازگشت شناور همراه با بارنامه حمل کالا و ماتینفستهای مربوطه و یا تأیید از سازمان بنادر را ارائه نماید. فروش و تحویل نفت گاز طبق فرمول فائو به صورت رقت و برگشت بلامانع می باشد.

۵-۲- چنانچه شناورهای ایرانی پس از دریافت سوخت به بنادر کشورهای همسایه رفته و به هنگام برگشت به جای برگشت به بندر مبدا به سایر بنادر مناطق ساحلی رجوع نمایند در صورت تأیید توسط منطقه مرتبط با مقصد ثانوی تحویل سوخت بعدی بلامانع می باشد. (بدیهی است میزان سوخت بعدی، بستگی به میزان دریافت قبلی و مسافت طی شده می باشد.)

۵-۳- شناورهای واجد شرایط در هر سفر دریایی حداقل برای رفت و یا برگشت بایستی کالا و بار برای حمل داشته باشند.

ج: کشتی های گمک و نجات
مغور گردید شرکت هایی که اختصاصاً در نجات کشتی ها یا بار غرق شده و غواصی و ... فعالیت می نمایند بدو قرارداد مربوطه توسط منطقه به مدیریت بازرگانی ارسال تا پس از بررسی، نرخ سوخت متناسب با مفاد قرارداد مربوطه اعلام گردد.

د: سوخت غیر یارانه ای
فروش و تحویل نفت گاز و نفت کوره به کلیه شناورهای داخلی و خارجی که درخواست آنها مشمول بندهای فوق (الف، ب و ج) نمی گردد. به نرخ بین المللی بانکرینگ از طریق شرکت های طرف قرارداد امکان پذیر بوده و در مواردی که در مناطق پیمانکار بانکرینگ وجود نداشته باشد امکان فروش سوخت به نرخ بین المللی توسط منطقه ذریعت با هماهنگی مدیریت بازرگانی میسر خواهد بود. ضمناً کلیه اطلاعاتی های قبلی مغایر با مفاد این اطلاعیه کان لم یکن تلقی گردد.

مدیر بازرگانی
شرکت ملی پخش فرآورده های نفتی ایران

مرحله بعدی برای فعالیت حسب ضوابط و مقررات جاری به خریدار تحویل شود.

با تشکر - محمد سمیعی

دبیر کل

شرکت ملی پخش فرآورده های نفتی ایران
« اطلاعیه »

مدیران محترم مناطق
موضوع: فروش نفت گاز و نفت کوره
با سلام احتراماً پیرو اطلاعیه های شماره ۵۵۶/۱۲۲۹۶ مورخ ۸۳/۰۴/۱۳ و ۵۵۶/۴۷۵۹۴ مورخ ۸۷/۰۳/۲۰ و ۵۵۰/۱۹۵۲۷ مورخ ۸۸/۰۵/۰۵ بدینوسیله روش فروش و تحویل نفت گاز و نفت کوره به شناورها با پرچم و مالکیت ایرانی که در آبهای داخلی و بین المللی تردد می نمایند به شرح موارد ذیل قابل اجرا است:

الف) سوخت شناورهای ایرانی
(فروش و تحویل نفت گاز و نفت کوره به کشتی ها و شناورهای باری، سفاری و صیادی با مالکیت و پرچم ایرانی که در آبهای بنادر داخلی تردد می نمایند به نرخ داخلی یارانه ای یا تأیید سازمان بنادر و دریانوردی و سازمان شیلات و دفتر چه سوخت و رعایت دستورالعمل ستاد مبارزه با قاچاق کالا و ارز طبق فرمول فائو میسر می باشد. (در مورد شناورهای صیادی زمان صید برای هر روز ۱۴ ساعت کاری است.)
۲- تحویل سوخت به شناورهای نوساز دارای گواهی موقت و به مقصد داخلی (از بندر محل ساخت) به نرخ یارانه ای فقط برای یک نوبت رفت، بلامانع می باشد.

ب) سوخت نیمه یارانه ای
بهای هر لیتر نفت گاز تحویلی به لجنها، لندینگ کرافت ها، دویسه های موتوردار، یدک کشتیها، شناورهای صیادی (محل صیدگاه در آبهای بین المللی از حیث جا و مسافت بایستی مشخص باشد) و شناورهای بخش خصوصی همانند شرکت های کشتیرانی والفجر هست و طناووس بهیشتی کیش که از آبهای داخلی خارج شده و در آبهای بین المللی مشرف به کشورهای همسایه تردد می نمایند به نرخ نیمه یارانه ای هر لیتر ۸۹۵/۴ ریال اعلام می گردد که به شرح ذیل قابل اجرا می باشد.
۱- فروش نفت گاز به نرخ نیمه یارانه ای به صورت رفت و برگشت از مبداء بنادر ایرانی به اولین مقصد کشور همسایه خارج از آبهای ایران محاسبه و از خریدار اخذ گردد.
۲- فروش و تحویل نفت گاز به شناورهایی که برای ذاک (حوضچه های تعمیرات دریایی) در آبهای داخلی و یا در کشورهای همسایه تردد می نمایند و همچنین سوخت لنگرگاهی یا برآورد منطقه به نرخ نیمه یارانه ای امکان پذیر است.
۳- شناورهایی که با بار از مبداء داخلی به مقصد خارجی رفته لکن هنگام برگشت، مسیر خود را تغییر و به بنادر دیگر کشورها مراجعه و سوخت مورد نیاز خود را در آن کشورها تأمین نموده

شرکت پخش فرآورده های نفتی

با تقاضای اتحادیه موافقت کرد

چگونگی تحویل

نفت گاز و نفت کوره به

شناورهای عضو اتحادیه

به واحدهای توزیعی

ابلاغ شد

در پی مذاکرات مفصلی که برای تحویل سوخت یارانه ای به شناورهای متعلق به شرکت های عضو اتحادیه با مقام های شرکت توزیع و پخش فرآورده نفتی به عمل آمد، این شرکت با ارسال بخشنامه ای به کلیه واحدهای بندری خود مقررات جدید تحویل سوخت به این شناورها را ابلاغ کرد. با تقدیر از اقدام مناسب شرکت پخش فرآورده های نفتی امیدواریم شرکت های عضو یا برخوردار از این مزیت ها جدید بیشتری در ارائه خدمات به صاحبان کالا و توسعه فعالیت های حمل و نقلی و خدماتی خود به عمل آورند. توجه خوانندگان محترم را به مفاد بخشنامه های صادره جلب می کنیم.

« بخشنامه به کلیه اعضا »

موضوع: فروش و تحویل نفت گاز و نفت کوره به شناورها
با سلام و احترام پیرو جلسه مورخ ۸۸/۷/۲۰ اتحادیه با مسئولین شرکت ملی پخش فرآورده های نفتی ایران به پیوست یک نسخه از اطلاعیه به شماره ۵۰۰/۱۴۶۷۴۴ مورخ ۸۸/۷/۲۷ در خصوص فروش و تحویل نفت گاز و نفت کوره به شناورها ابلاغ می گردد. ضمناً در مورد سایر درخواست های اتحادیه موضوع طی نامه شماره ۸۸/۷/۱۸ مورخ ۲۰۰/۱۴۱۳۷۵ به شرح ذیل به ستاد مبارزه با قاچاق کالا و ارز ریاست جمهوری منعکس گردیده است که پس از بررسی و در صورت موافقت مراتب متعاقباً اعلام خواهد شد.

۱- شناورهای باری و سفاری ایرانی دو سرخالی و بدون بار که از مبداء داخلی در بنادر کشورهای حوزه خلیج فارس و بالعکس تردد می نمایند بهای سوخت برگشت را به علت نداشتن بار به جای نیمه یارانه ای به نرخ بین المللی محاسبه و مابه التفاوت آن از خریدار اخذ شود.
۲- شناورهایی که از شرکت ملی پخش سوخت دریافت نموده و اقدام به سفر دریایی می نمایند پس از بازگشت یا توجه به عدم دریافت سوخت از شرکت ملی پخش تخلف محسوب نگردد و سوخت

افزایش ظرفیت ناوگان

غیرفعال کانتینری جهان

یک موسسه تحقیقاتی اعلام کرد: با وجود تعویق‌های صورت گرفته در تحویل کشتی‌های نو، حداقل پنج سال لازم است تا ناوگان غیرفعال کشتی‌های کانتینری به مدار فعالیت باز گردد. به نقل از لویدر لیست، موسسه Axx Alphaliner زمان حذف ناوگان کشتی‌های غیرفعال کانتینری را سال ۲۰۱۴ پیش‌بینی و ظرفیت‌های حمل کانتینری غیر فعال طی سه سال آینده را، با جذب کشتی‌های بسیار بزرگ کانتینری به بازار کساد، در حدود چهار میلیون TEU کانتینر اعلام کرد. طبق اعلام این موسسه، شرایط با تأخیری که در موعد تحویل ۷۰۰ هزار TEU ظرفیت‌های جدید حمل در دو سال آینده و یا حتی بعد از آن اتفاق خواهد افتاد، بطور کلی تغییر کرده است.

به گفته موسسه مذکور سفارش ساخت حدود ۳۲۰ هزار TEU دیگر از ظرفیت‌های حمل، لغو یا تبدیل به انواع دیگر کشتی‌ها شده است این در حالی است که پس از اوج گیری بحران در ماه اکتبر سال ۲۰۰۸ میلادی، ۳۸۰ هزار TEU از ظرفیت‌های حمل نیز راهی یاردهای اوراق شده است. طبق پیش‌بینی موسسه Alphaliner، به رغم تمهیدات اتخاذ شده مجموع ظرفیت‌های غیرفعال تا پایان ۲۰۱۱ به سه میلیون TEU و دو برابر میزان کنونی آن خواهد رسید.

پرداخت بیمه بدنه

کشتی حادثه دیده ایرانی

منبع: خبرگزاری مانا

کمیته اضطراری کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران اعلام کرد: بیمه بدنه کشتی حادثه دیده ایرانی توسط بیمه گران مربوطه به طور کامل پرداخت می‌شود. کمیته اضطراری کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در اطلاعیه‌ای اعلام کرد: کشتی ایرانی "زوریک" که ۱۰ آبان ماه جاری در سواحل شرقی چین به گل نشست به دلیل شکستگی کامل بدنه آن، دیگر قابل استفاده نیست. این کمیته یادآور شد: بررسی چگونگی عملیات خارج سازی این کشتی از آبهای منطقه انجام شده و بزودی این عملیات آغاز خواهد شد.

کشتی زوریک ۱۰ آبان ماه جاری در دهانه رودخانه یانگ تسه چین به صخره برخورد و به گل نشست و بخش‌هایی از آن، دچار شکستگی شد. این کشتی با ظرفیت ۲۳ هزار تن ساخت سال ۱۹۷۹ میلادی و متعلق به

اخبار صنعت کشتیرانی و کشتی داری

کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و دارای پوشش کامل بیمه بدنه است.

لغو قرارداد ساخت

۳۸۸ کشتی فله در جهان

منبع: خبرگزاری مانا

میزان فسخ سفارشات ساخت کشتی‌های فله‌بر در شیب‌یارد‌های آسیایی به مراتب فراتر از پیش‌بینی موسسات رده بندی است. به اعتقاد برخی شرکت‌های کشتیرانی شش تا هفت درصد لغو سفارشات به دلیل تأخیر و یا عدم اطلاع‌رسانی به هنگام به موسسات رده بندی و یا سازندگان موتور کشتی‌ها است. به گفته مقامات این شرکت‌ها، مسئله اصلی مبتلا به اغلب قرارداد‌های ساخت، فقدان منابع مالی است علاوه بر این، فاصله بسیار زیادی بین قیمت کشتی‌ها در زمان انعقاد قرارداد ساخت و قیمت آنها در زمان تحویل کشتی‌ها به بازار وجود دارد این در حالی است که مالکان ناچار به جبران این فاصله بنا پرداخت مطالبه اضافی هستند. در اوایل سال جاری میلادی و با وقوع مشکلاتی از قبیل بحران مالی جهان و نیز وجود ظرفیت مازاد ناوگان فله‌بر، فسخ ۳۰ تا ۴۰ درصد قراردادهای ساخت کشتی‌های فله‌بر انتظار می‌رفت. بر اساس اعلام موسسه CRS در حال حاضر تعداد ۲۲۵۰ فروند کشتی به مجموع ظرفیت ۲۸۲ میلیون DWT تحت سفارش ساخت در یاردهای سراسر جهان وجود دارند. این در حالی است که موسسه رده بندی DNV از لغو ۳۸۸ فروند فله‌بر از این مجموعه و شش صدم درصد از تمامی

انواع سفارشات ساخت در یک سال اخیر و به دلیل بحران مالی جهان خبر داده است که، این میزان کمی کمتر از حد انتظار بود.

دوره کنترل و بازرسی

کشتی در بندر شهید رجایی

منبع: خبرگزاری ایبنا

رئیس اداره حفاظت و ایمنی دریانوردی اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان، از برگزاری دوره آموزشی پیشرفته کنترل و بازرسی کشتی‌ها در بندر شهید رجایی خبر داد. رئیس اداره حفاظت و ایمنی دریانوردی اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان، از برگزاری دوره آموزشی پیشرفته کنترل و بازرسی کشتی‌ها در بندر شهید رجایی خبر داد. قاسم عسکری نسب گفت: هم‌اکنون دوره تئوری در تهران در حال برگزاری است و از ۳۰ آبان دوره عملی آن در بندر شهید رجایی برگزار می‌شود. وی در ادامه افزود: ۳۰ تن از مدیران، کارشناسان و افسران کنترل و بازرسی ایمنی کشتی‌ها از تمام بنادر کشور در این دوره آموزشی حضور دارند که زیر نظر ۳ استاد خارجی از کشورهای استرالیا و ژاپن آخرین سیستم‌ها و قوانین و روش‌های کنترل و بازرسی کشتی‌ها را فرا می‌گیرند. آقای عسکری نسب گفت: آفر فراگیر خارجی نیز از آفریقایی جنوبی، هند ژاپن و موریسانی در این دوره حضور دارند. رئیس اداره حفاظت و ایمنی دریانوردی اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان با تأکید بر لزوم

ارتقای سطح دانش افسران کنترل و بازرسی کشتی‌ها گفت: هدف از این دوره که توسط سازمان جهانی دریانوردی IMO برگزار خواهد شد ارتقای سطح دانش افسران کنترل و بازرسی در راستای افزایش ایمنی دریانوردی است. وی گفت: علاوه بر اساتید اعزام شده از سوی سازمان جهانی دریانوردی، گروهی از بازرسان کشورهای عضو تقاضای نام‌آقایانوس هند نیز در این دوره حضور دارند. عسکری نسب خاطرنشان کرد: این دوره آموزشی تا چهارم آذرماه در مجتمع بندری شهید رجایی ادامه خواهد یافت.

تحویل کشتی جدید به

کشتیرانی جمهوری اسلامی

منبع: خبرگزاری ایرنا

با الحاق یک فروند کشتی جدید به ناوگان کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، ظرفیت این شرکت به بیش از چهار میلیون تن افزایش یافت. این افزایش ظرفیت در پی تحویل یک فروند کشتی فله بر ۵۳ هزار تنی هندی ماکس به کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران محقق شده است. کشتی مذکور سیزدهمین فروند از مجموع ۱۶ فروند کشتی فله بر سفارشی کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران است که تحویل این شرکت شده است.

این کشتی با ۱۹۰ متر طول، ۲۲/۲۵ متر عرض و ۱۲/۵ متر آبخور، قابلیت حمل ۵۳ هزار تن بار را داراست. سرعت این کشتی ۱۵/۳ گره دریایی است و یکی از مدرن‌ترین کشتیهای ناوگان تجاری کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران به شمار می‌رود. بنابر این گزارش با الحاق این کشتی به ناوگان کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران تعداد کشتیهای این شرکت به ۹۶ فروند و ظرفیت آن به چهار میلیون و ۳۹۵ هزار و ۳۸۵ تن افزایش یافته است.

اهداء جایزه چهره برتر کشتیرانی جهان به شرکت ملی نفتکش ایران

موسسه بین‌المللی لویدرز جایزه چهره برتر کشتیرانی جهان در سال ۲۰۰۹ به مدیرعامل شرکت ملی نفتکش اهدا کرد. این جایزه در جشنواره دریایی سالانه موسسه لویدرز که در دبی و با حضور بیش از ۶۰۰ نفر از نمایندگان شرکت‌های کشتیرانی برگزار شد به مهندس سوری اعطا شد. این جایزه دومین جایزه بین‌المللی اهدا شده به شرکت ملی نفتکش طی دو ماه اخیر است این شرکت در ماه گذشته نیز موفق به دریافت جایزه آموزش دریایی ۲۰۰۹ از سوی موسسه Sea Trade شد.

مدیرعامل شرکت ملی نفتکش هنگام دریافت جایزه چهره برتر کشتیرانی جهان در سال ۲۰۰۹ این جایزه را متعلق به تمامی اعضای هیات مدیره، کارکنان و بویژه دریانوردان این شرکت دانست. آقای سوری اظهار داشت: شرکت ملی نفتکش طی سال گذشته و علی‌رغم بحران‌های موجود که باعث کاهش درآمد‌های شرکت‌های کشتیرانی در جهان شد تمام تلاش خود را بر مبنای پیشرفت و توسعه ناوگان این شرکت قرار داد و دستاوردهای حاصله نیز نتیجه تبدیل این تهدیدها به فرصت‌های جدید است. اتحادیه مالکان کشتی ایران این موفقیت را به جناب آقای مهندس محمد سوری تبریک می‌گوید و برای ایشان در انجام برنامه‌های مختلف رشد و توسعه شرکت ملی نفتکش ایران آرزوی توفیق دارد.



گزارش

دومین جلسه

کارگروه

مالی - اقتصادی

اتحادیه مالکان کشتی

دومین جلسه کارگروه مالی - اقتصادی اتحادیه موضوع مالیات بر درآمد مالکان کشتی ها را مورد بررسی قرار داد و در پایان تصمیم گرفت به یکی از اعضای هیات مدیره ماموریت بدهد که از طریق تماس با مجاری قانونی توصیه های لازم را در این زمینه تهیه و به اجلاس بعدی کارگروه عالی - اقتصادی اتحادیه گزارش بدهد. برخی از موضوعات مطرح شده در این زمینه برای آگاهی اعضای محترم با زاویه های مختلف بحث به اختصار انتشار می یابد.

وضعیت موجود در جهان

در ابتدای جلسه آقای دکتر گلپور گفت امروزه درجهان ۲۸ میلیارد تن کالا جابجا می شود که شامل هزینه هایی است که هریک از این هزینه ها حد و اندازه خودشان را دارد و تقریباً این هزینه برای همه کشتی دارها در کشورهای مختلف یکسان هستند و اگر در یک منطقه هزینه اضافی به یک بخش از کشتی داران تحمیل گردد مالکان نخواهند توانست به همان میزان دیگر کشتی داران پیشرفت کنند. او گفت بحث مالیات بر درآمد بر روی ۲۰ تا ۳۰ کشور کشتی دار مثل هند، مالزی، ژاپن و ... بررسی شد. در این مطالعه گرفتن اطلاعات آسان نبود و شناخت از برخی اطلاعات کشورهای مثل کشور هندوستان بسیار موضوع پیچیده بود. ما اطلاعات را از نمایندگی های خود گرفتیم و متوجه شدیم که مقدار مالیات دریافتی از کشتی ها در کشورها تقریباً نزدیک به هم هستند و اینکه تقریباً یک تفکر و روش مشخصی برای همه وجود دارد. جالب است قبلاً در هندوستان مالیات بالایی از تمام کشتیها دریافت می شد ولی اخیراً براساس تناژتاکس انجام می دهند در ایران رقم ۲۵٪ از درآمد را مالیات می گیرند در حالیکه بایستی ۲٪ از سود گرفته شود. لذا براساس فرمول سایر کشورها بایستی روش منطقی تهیه و به اتاق بازرگانی و صنایع و معادن ایران، یا از طریق فراکسیون مجلس و سازمانهای مشابه ارائه داده و پیگیری نماییم. آقای دکتر گلپور تاکید

کرد که با محاسباتی که انجام گرفته مبلغ محاسبه شده در کشورها معقول به نظر می رسد. در این کشورها دریافت مالیات بر مبنای اعتماد به مالک انجام می پذیرد میزان مالیات را محاسبه و دریافت می دارند.

وضعیت مالیات در ایران

کاپیتان شعبانی: بعد از برآوردی که شد پیشنهاد شده بود که رقم ۲۵٪ به ۱۴٪ تغییر یابد و آنهم به علت بحران موجود کنونی بود و قرار بود که شناور را نیز بمنزله یک کارگاه مستقل منظور و مالیات دریافت نمایند. آقای جلالی: قوانینی وجود دارد که می توان این خدمات کشتی داران را بعنوان صادرات خدمات محسوب نمایند که مسئولان دارایی شناختی از این مسئله ندارند و به همین علت زیر بار نمی روند البته ما استعلام کردیم که فعالیت، را صادرات خدمات منظور ولذا بایستی مالیات گرفته شود و از پرداخت مالیات معاف است البته یادآور می شوم که بخشنامه ای شده که حمل کالای صادراتی انجام شده توسط کشتی ها از پرداخت مالیات معاف است. آقای اختر: در این مدارکی که ارائه شده مالیات برای ۳۵۰ روز محاسبه شده است در حالیکه شناورها اصولاً دارای دو مدت توقف روی داک یارد دارند و فعالیت آنها در طول سال ۲۵۰ روز بیشتر نیست لذا ۳۵۰ روز اگر قانونی

دیگراینکه کشتیهایی را که می خواهند شامل این طرح بشوند بایستی تعیین کنیم (منظور چه نوع شناوری است). البته می شود همه کشتیهای اقیانوس بیما را شامل این بحث بکنیم.

بحث مالیات حقوق پرسنل هم بسیار مهم است. اگر کشتی دار را حمایت می کنیم بایستی برای نفقات دریایی هم مشوق باشیم یا توجه به کمبود پرسنل برای واحدهای کوچک ایرانی که معمولاً حداکثر ۱۰ نفر بر روی اینگونه شناورها هستند لذا حذف مالیات بر حقوق را برای آنان نیز می توان دید. نکته دیگر بحث منافع خرید و فروش کشتی (درآمد های سالیانه کشتی) است ولی برای توسعه این کار می شود این موضوع را در لایحه در مورد خرید و فروش منظور شود.

نتایج حاصل از مذاکرات فوق اینک: اعضای کارگروه مطالب دریافتی را مجدداً مطالعه نموده و نظریات کارشناسی خود را کتباً به دبیرخانه اعلام دارند ضمن اینکه در صورت امکان نسبت به دریافت این مطالب از دیگر کشورها اقدام نمایند تا پس از تکمیل در مورد ارائه موضوع بصورت طرح و یا لایحه بحث و بررسی انجام پذیرد.

کارهای دیگری هم وجود دارد که بایستی این کارگروه پیگیری کند مثل بیمه اجتماعی و ۵٪ مالیات قراردادهای بهرحال بایستی این موضوع را در

سه بحث مالیات، ثبت کشتیها و فاینانس که سه عامل مهم و مشکل در مقابل کشتی داران است را طرح کنیم. به نظر من بحث و شرح تناژ حتماً لازمست که در این طرح دیده شود.

آقای ساعی: به چند عاملی که گفتید هزینه های بندری را نیز بایستی اضافه کنیم که بسیار سنگین است و آقای دکتر گلپور نیز تایید کردند که این بحث هم بسیار مهم است و به صورت یک سوژه می تواند مورد تجزیه و تحلیل قرار گیرد. آقای رازقی نیز یادآور شد که ۵٪ مالیات قراردادهای از کارفرمایان، به صورت ناهماهنگ و در حدود دو برابر دریافت می شود.

دکتر گلپور: این هم یک موضوع مهم دیگری است که بایستی به آن بپردازیم. اگر تناژتاکس حل شود و برای مدیران کشور توجه بشود و آنها به شرکتیهای دولتی اعلام نمایند تا کشتی که از جای دیگر برای عملیات یک شرکت داخلی چارتر می کند ۵٪ بابت خارجیه را بایستی مجریان پرداخت نمایند موضوع حل خواهد شد.

آقای روشنائی: موضوع مالیات بسیار پیچیده است مالیات ارزش افزوده را هم داریم مالیاتهای دیگری هم هست. دولت بدنبال درآمد خود هست و به همین علت این ۳٪ ارزش افزوده را در حال حاضر از مالکین ما میگیرند.

مشکل تامین مالی شرکت ها

آقای گمارونی پور: بحث تأمین مالی از مهمترین کارهاست که اقدامی نشده است. دو سه نکته جدیداً مطرح شده یکی ۸۰ میلیارد تومان از وجوه اداره شده سازمان باقیمانده از سال گذشته و دیگری ۲۰۰ میلیارد تومان از وجوه اداره شده مصوب سازمان که بنظر می رسد به سمت و سویی هزینه می شود که در نهایت همانند پروژه بانک ملت به جالش برسد.

بانک توسعه اسلامی آمادگی پرداخت وام را دارد (باتوجه به اینکه بانکهای خارجی وام نمی دهند) لذا اگر یک بسته خرید کشتی داشته باشیم و به این بانک ارائه دهیم شاید نتیجه بگیریم بهرحال ضعف ما جذب سرمایه است.

دکتر گلپور: ما با مسئولین بانک صنعت و معدن صحبت کرده ایم و درخواستی داشتیم که قول دادند اما خبری از آنها نشد. ضمن اینکه بهره ای که دریافت می دارند هنوز ۲۴٪ تا ۲۶٪ با بازپرداخت ۵ ساله است.

در پایان اجلاس کارگروه مالی - اقتصادی اتحادیه مقرر شد آقای گمارونی را بعنوان نماینده اتحادیه به مراجع مالی و فاینانس معرفی شود تا ایشان موضوع را پیگیری کرده و نتایج حاصله را در جلسه بعد ارائه دهند.



دستور جلسه قرار دهیم. آقای روشنائی در مورد اصلاح قانون مالیات، خاطرنشان کردند که اگر همایشهایی برگزار شود و از مسئولین عالیاتی مربوط دعوت کنیم و آنها را روشن کنیم شاید بتوانیم راحت تر موضوع را پیش ببریم. به نظر من برای رسیدن به توفیق بایستی تیمی عمل کنیم و به گروههایی تقسیم شویم و هرکس در یک زمینه کار کند تا اینکه کار را پیش ببریم و آن را بصورت طرح به مجلس ارائه دهیم. دو هفته دیگر ما جلسه ای با نمایندگان مجلس داریم و

بشود مشکل خواهیم داشت. کاپیتان شعبانی: اصولاً همه معتقدند که بایستی یک معافیت ۵ ساله برای کشتی داران اعمال شود و اگر نشد مبلغ ۲۵٪ حال حاضر را به ۱۴٪ مالیات برسانیم و برای جانداحتن این فکر، پیشنهاد می کنم نشستیم یا مسئولین محترم وزارت دارایی داشته باشیم و موضوع را تشریح کنیم. آقای روشنائی: بحث تناژ و اهمیت تناژتاکس را بایستی توضیح دهیم حتی تشریح خود تناژ بسیار لازم است که مطرح کنیم تا گویاتر شود. بحث

با تقاضای آقای مهندس صفری شرکت کنندگان در جلسه به نوبت سئوالات خود را مطرح کردند و از جمله مزیت هایی را مورد سئوال قرار دادند که با شروع همکاری موسسات رده بندی ایران و کره جنوبی نصیب کشتی داران ایرانی خواهد شد. اعضای هیات کره ای نیز با حوصله به این سئوالات پاسخ



گفتند. رییس موسسه رده بندی کی آر خاطر نشان کرد که همکاری دو موسسه ایرانی و کره ای صرفاً با هدف های سودجویانه طراحی نشده و علاقه مندی هر دو طرف برای ارتقای سطح کیفی خدمات رده بندی ایران بر اهداف مالی و اقتصادی رجحان دارد.

او هم چنین گفت که موسسه رده بندی کی آر کره در صدد گشودن دفتری در تهران است تا امکان تشریک مساعی با فعالان ایرانی و صاحبان شناورهای محلی را با آسانی بیشتری انجام دهد. او گفت که در حال حاضر فعالیت برای انتخاب فرد مناسبی برای استقرار در دفتر تهران شروع شده است.

آقای مهندس صفری نیز روی این نکته تاکید کرد که شرکت کره ای و شرکت رده بندی ایرانیان در حال پیوستن به یک همکاری نزدیک و مشارکت در رده بندی کشتی های ایرانی هستند و به محض این که قراردادهای لازم منعقد شود موضوع جنبه عملی به خود خواهد گرفت. او نیز تاکید کرد که نزدیکی نوع فعالیت دو شرکت که بیشتر از کسب درآمد روی ارتقای کیفی خدمات متمرکز است موجب تفاهم برای پیوستن دو شرکت به یکدیگر شده است.

آقای مهندس صفری از همکاری سازمان بنادر و دریانوردی برای ارتقای سطح خدمات رده بندی کشتی در ایران سپاسگذاری کرد و تلویحاً خاطر نشان کرد که همکاری با شرکت کره ای نیز کمابیش مورد تایید سازمان است.

**با همکاری شرکت رده بندی ایرانیان
به کیفیت خدمات رده بندی در ایران کمک خواهد رساند**

حضور کارشناسان رده بندی کره ای

در اجلاس کشتی داران ایرانی

به ابتکار شرکت رده بندی ایرانیان که همکاری نزدیکی با اتحادیه مالکان کشتی دارد، اعضای یک گروه عالیترتبه از مقام های شرکت کره ای رده بندی کشتی ها (کی آر) که قرار است در آینده به شرکت ایرانی در کار رده بندی کشتی ها کمک برساند در جمع اعضای اتحادیه حضور یافتند و ضمن معرفی توانمندی ها و دامنه خدمات شرکت کرده ای به سئوالات متعددی که از سوی کشتی داران ایرانی مطرح شد پاسخ گفتند. به دلیل کمبود فضا به ناچار در این بخش خلاصه ای از مباحث مطرح شده در این دیدار را به آگاهی اعضای محترم اتحادیه که متأسفانه نتوانسته بودند در جمع مهمانان کره ای حضور داشته باشند، انتشار می دهیم.



آقای صفری گفت که با همکاری شرکت رده بندی ایرانیان با موسسه کره ای، امکان گسترش فعالیت ها و ارتقای کیفی خدمات فراهم خواهد آمد و کشتی داران ایرانی دیگر با هیچ مشکلی در آبراه های بین المللی و بنادر جهان روبه رو نخواهند بود. او حاضران در جلسه را به موقعیت شرکت کی آر کره جنوبی در رده بندی ناوگان های بین المللی جلب کرد و به این نکته نیز تاکید گذاشت که شرکت کره ای با قبول آموزش گروهی از کارکنان شرکت رده بندی ایرانیان و هم چنین فراهم کردن مقدمات آموزش سایر علاقه ستدان در شرکت های کشتیرانی، عملاً به بالابردن سطح کیفی کارکنان و در نتیجه برخورداری صاحبان کشتی ها از خدماتی مشابه سایر موسسات بین المللی کمک خواهد کرد.

توجهی از ظرفیت ناوگانی را در اختیار دارند و به همین جهت توجه شرکت رده بندی کی آر کره را به بازار و انتظارات وسیعی که در ایران برای خدمات رده بندی وجود دارد جلب کنم

آقای مهندس صفری مدیرعامل شرکت رده بندی ایرانیان که بانی دیدار مزبور بود، گزارشی از تشکیلات شرکت (کی آر) به حاضران ارائه داد و در ضمن کشتی داران ایرانی اطلاع داد که با جلب همکاری شرکت کره ای که یکی از ۱۲ شرکت رده بندی معتبر و جاافتاده جهانی است مقدماتی فراهم کرده است که بتواند سطح کیفی خدمات خود را ارتقاء داده و در آینده اعضای اتحادیه را از خدماتی مشابه آن چه که در بالاترین سطح جهانی این صنعت رایج است برخوردار سازد.

در ابتدای جلسه کاپیتان محمد سمیعی از سوی اعضای اتحادیه به میهمانان کره ای خوشامد گفت و از این که محل برگزاری این دیدار به دلایل اضطراری فاقد امکانات مناسب است عذرخواهی به عمل آورد.

وی گفت که از زمان تاسیس اتحادیه مالکان کشتی ایران بیش از ۴ سال نمی گذرد و البته از نظر حجم، تعداد و ظرفیت کشتی هایی که در مالکیت اعضای اتحادیه است بسیار قابل توجه است. برای نمونه یک شرکت کشتیرانی بزرگ بازرگانی و یک شرکت بزرگ نفتکش با میلیون ها تن ناوگان ثبت شده در جمع اعضای اتحادیه حضور دارند که هرکدام در سطح جهانی در رده های اول شرکت های مشابه خود قرار دارند و همین براهیمت بالفعل اتحادیه مالکان کشتی ایران می افزاید، ضمن آن که هر دو شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و کشتیرانی ملی نفتکش برنامه هایی دارند که این دو شرکت را از نظر تناژ کشتی های ناوگان در ردیف های اول شرکت های بزرگ کشتیرانی جهان قرار خواهد داد.

در ادامه جلسه یک عضو هیات مدیره اتحادیه مالکان کشتی ایران کوشید تا میهمانان کره ای را به وسعت نیازهایی که در ایران برای رده بندی کشتی ها وجود دارد جلب کند و در ضمن آنان را متقاعد کند که با همکاری شرکت ایرانی همکار خود خدمات بهتر و مطلوب تری را به مشتریان ایرانی ارائه دهند.

آقای روشنایی که از سوی هیات مدیره اتحادیه در این



ملاقات حضور یافته بود اطلاعات بیشتری در مورد نحوه فعالیت اتحادیه در اختیار میهمانان خارجی و شرکت کنندگان در این دیدار قرار داد. آقای روشنایی گفت که یکی از هدف های مهم اتحادیه کمک به مدیریت و ارتقای سطح خدمات پنگاه های کوچک کشتی داری است که در مجموع حجم قابل

با تقاضای آقای مهندس صفری شرکت کنندگان در جلسه به نوبت سئوالات خود را مطرح کردند و از جمله مزیت هایی را مورد سؤال قرار دادند که با شروع همکاری موسسات رده بندی ایران و کره جنوبی نصیب کشتی داران ایرانی خواهد شد. اعضای هیات کره ای نیز با حوصله به این سئوالات پاسخ



گفتند. رییس موسسه رده بندی کی آر خاطرنشان کرد که همکاری دو موسسه ایرانی و کره ای صرفاً با هدف های سودجویانه طراحی نشده و علاقه مندی هر دو طرف برای ارتقای سطح کیفی خدمات رده بندی ایران براهداف مالی و اقتصادی رجحان دارد.

او هم چنین گفت که موسسه رده بندی کی آر کره در صدد گشودن دفتری در تهران است تا امکان تشریک مساعی با فعالان ایرانی و صاحبان شناورهای محلی را با آسانی بیشتری انجام دهد. او گفت که در حال حاضر فعالیت برای انتخاب فرد مناسبی برای استقرار در دفتر تهران شروع شده است.

آقای مهندس صفری نیز روی این نکته تاکید کرد که شرکت کره ای و شرکت رده بندی ایرانیان در حال پیوستن به یک همکاری نزدیک و مشارکت در رده بندی کشتی های ایرانی هستند و به محض این که قراردادهای لازم منعقد شود موضوع جنبه عملی به خود خواهد گرفت. او نیز تاکید کرد که نزدیکی نوع فعالیت دو شرکت که بیشتر از کسب درآمد روی ارتقای کیفی خدمات متمرکز است موجب تفاهم برای پیوستن دو شرکت به یکدیگر شده است.

آقای مهندس صفری از همکاری سازمان بنادر و دریانوردی برای ارتقای سطح خدمات رده بندی کشتی در ایران سیاستگذاری کرد و تلویحاً خاطرنشان کرد که همکاری با شرکت کره ای نیز کمابیش مورد تایید سازمان است.

با همکاری شرکت رده بندی ایرانیان به کیفیت خدمات رده بندی در ایران کمک خواهد رساند

حضور کارشناسان رده بندی کره ای

در اجلاس کشتی داران ایرانی

به ابتکار شرکت رده بندی ایرانیان که همکاری نزدیکی با اتحادیه مالکان کشتی دارد. اعضای یک گروه عالیرتبه از مقام های شرکت کره ای رده بندی کشتی ها (کی آر) که قرار است در آینده به شرکت ایرانی در کار رده بندی کشتی ها کمک برساند در جمع اعضای اتحادیه حضور یافتند و ضمن معرفی توانمندی ها و دامنه خدمات شرکت کرده ای به سئوالات متعددی که از سوی کشتی داران ایرانی مطرح شد پاسخ گفتند. به دلیل کمبود فضا به ناچار در این بخش خلاصه ای از مباحث مطرح شده در این دیدار را به آگاهی اعضای محترم اتحادیه که متأسفانه نتوانسته بودند در جمع مهمانان کره ای حضور داشته باشند، انتشار می دهیم.



آقای صفری گفت که با همکاری شرکت رده بندی ایرانیان با موسسه کره ای، امکان گسترش فعالیت ها و ارتقای کیفی خدمات فراهم خواهد آمد و کشتی داران ایرانی دیگر با هیچ مشکلی در آبراه های بین المللی و بنادر جهان روبه رو نخواهند بود. او حاضران در جلسه را به موقعیت شرکت کی آر کره جنوبی در رده بندی ناوگان های بین المللی جلب کرد و به این نکته نیز تاکید گذاشت که شرکت کره ای با قبول آموزش گروهی از کارکنان شرکت رده بندی ایرانیان و هم چنین فراهم کردن مقدمات آموزش سایر علاقه مندان در شرکت های کشتیرانی، عملاً به بالا بردن سطح کیفی کارکنان و در نتیجه برخورداری صاحبان کشتی ها از خدماتی مشابه سایر موسسات بین المللی کمک خواهد کرد.

توجهی از ظرفیت ناوگانی را در اختیار دارند و به همین جهت توجه شرکت رده بندی کی آر کره را به بازار و انتظارات وسیعی که در ایران برای خدمات رده بندی وجود دارد جلب کنم

آقای مهندس صفری مدیرعامل شرکت رده بندی ایرانیان که بانی دیدار مزبور بود، گزارشی از تشکیلات شرکت (کی آر) به حضوران ارائه داد و در ضمن کشتی داران ایرانی اطلاع داد که با جلب همکاری شرکت کره ای که یکی از ۱۲ شرکت رده بندی معتبر و جافتاده جهانی است مقدماتی فراهم کرده است که بتواند سطح کیفی خدمات خود را ارتقاء داده و در آینده اعضای اتحادیه را از خدماتی مشابه آن چه که در بالاترین سطح جهانی این صنعت رایج است برخوردار سازد.

در ابتدای جلسه کاپیتان محمد سمیعی از سوی اعضای اتحادیه به میهمانان کره ای خوشامد گفت و از این که محل برگزاری این دیدار به دلایل اضطراری فاقد امکانات مناسب است عذرخواهی به عمل آورد.

وی گفت که از زمان تاسیس اتحادیه مالکان کشتی ایران بیش از ۴ سال نمی گذرد و البته از نظر حجم، تعداد و ظرفیت کشتی هایی که در مالکیت اعضای اتحادیه است بسیار قابل توجه است. برای نمونه یک شرکت کشتیرانی بزرگ بازرگانی و یک شرکت بزرگ نفتکش با میلیون ها تن ناوگان ثبت شده در جمع اعضای اتحادیه حضور دارند که هرکدام در سطح جهانی در رده های اول شرکت های مشابه خود قرار دارند و همین پراهمیت بالفعل اتحادیه مالکان کشتی ایران می افزاید، ضمن آن که هر دو شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و کشتیرانی ملی نفتکش برنامه هایی دارند که این دو شرکت را از نظر تناژ کشتی های ناوگان در ردیف های اول شرکت های بزرگ کشتیرانی جهان قرار خواهد داد.

در ادامه جلسه یک عضو هیات مدیره اتحادیه مالکان کشتی ایران کوشید تا میهمانان کره ای را به وسعت نیازهایی که در ایران برای رده بندی کشتی ها وجود دارد جلب کند و در ضمن آنان را متقاعد کند که با همکاری شرکت ایرانی همکار خود خدمات بهتر و مطلوب تری را به مشتریان ایرانی ارائه دهند.

آقای روشنایی که از سوی هیات مدیره اتحادیه در این

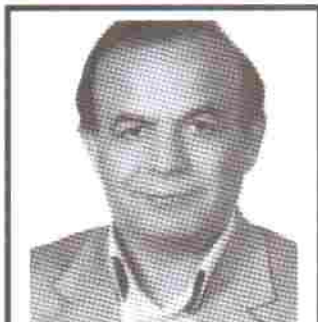


ملاقات حضور یافته بود اطلاعات بیشتری در مورد نحوه فعالیت اتحادیه در اختیار میهمانان خارجی و شرکت کنندگان در این دیدار قرار داد. آقای روشنایی گفت که یکی از هدف های مهم اتحادیه کمک به مدیریت و ارتقای سطح خدمات بنگاه های کوچک کشتی داری است که در مجموع حجم قابل

معرفی شرکت های عضو اتحادیه مالکان کشتی ایران

۹- خدمات و سرویس کلیه قایق های نجات، تجهیزات آتش نشانی و ایمنی
 ۱۰- غواصی و بازدیدهای زیر آبی - سمپاشی انبازها و ساختمان کشتی - اجرای نیازهای کد ISPS
 ۱۱- جابجایی و اسکان موقت دریانوردان و افسران دریایی در تهران و کلیه بنادر کشور و انجام تشریفات مربوط به اخذ پاسپورت روادید
 ۱۲- مدیریت فنی کشتی ها
 ۱۳- انبارداری، ترخیص، ترانزیت و جابجایی قطعات کالا و کانتینر
 ۱۴- انجام معاینات پزشکی تخصصی دریایی مورد نیاز ناوگان
 تلفن: ۷-۰۳۷۱۰۲۷۱۰۳-۸۸۸۲۷۱۰۳-۵-۸۸۸۴۰۷۷۴
 فکس: ۰۶-۸۸۸۴۸۸۴
 آدرس: خیابان کریمخان زند - ابتدای خیابان ایرانشهر - شماره ۲۳۷ - صندوق پستی ۱۵۸۷۵/۴۳۹۵

ای کشتی ها (Planned Maintenance)، نظارت بر تعمیرات



کاپیتان اسدالله قطب رزمجو
مدیرعامل

سال سابقه درخشان در زمینه های مختلف خدمات رسانی به انواع شناورهای دریایی مستقر در بنادر ایران مفتخر است بعنوان یکی از بزرگترین شرکتهای خدماتی Total Quality Service Provider جهان از طریق بکارگیری منابع غنی و عظیم ملی و استفاده از نیروهای کارآمد متخصص داخلی بعنوان یک شرکت منسجم با منطق اقتصادی عهده دار وظایف ارائه انواع خدمات مورد نیاز کشتی ها و صنعت روه رشد دریایی باشد.

این شرکت با ارائه انواع خدمات دریایی و مهندسی استاندارد و مورد تایید مراجع ذیصلاح دریایی به شناورها در آبهای ایران ضمن حذف سفرهای غیر ضروری به بنادر حوزه جنوبی خلیج فارس و انجام تعمیرات غیر اضطراری در خارج از کشور، معانعت به عمل آورده است. در شرکت ایمنسنگو که یکی از بزرگترین شرکت های ارائه کننده انواع کامل خدمات دریایی و مهندسی به شناورهاست، تهیه و تدارک ملزومات مورد نیاز کشتی ها از منابع معتبر و استاندارد شامل لوازم مصرفی، رنگ، روانکارهای دریایی، آب آشامیدنی، موارد شیمیایی، سوخت و غیره... در کنار طراحی، تولید و پیاده سازی نرم افزار تعمیرات دوره

در هر شماره از بولتن اتحادیه مالکان کشتی صفحه ای را به معرفی شرکت های عضو این نهاد صنفی اختصاص داده ایم. این کار امکان می دهد که اعضا از نزدیک با حوزه فعالیت یکدیگر آشنا شده و از این طریق امکان بهتری برای تشریح مساعی و انتقال دیدگاهها پدید می آید. توجه می فرمایید که انتخاب شرکت ها برحسب زمان دریافت اطلاعات مورد نیاز و رعایت ترتیب الفبایی انجام می گیرد

شرکت خدمات

دریایی و مهندسی کشتیرانی

شرکت خدمات دریایی و مهندسی کشتیرانی (ایمنسنگو) در اواخر سال ۱۳۶۵ با هدف حمایت از سیاستهای کلان کشور در زمینه بهره مندی از توان نیروهای کارآمد، استفاده از منابع غنی و تولیدات داخلی بخصوص مواد سوختی کشتی ها در جهت ایجاد اشتغال و جلوگیری از خروج ارز از کشور تاسیس گردید. ایمنسنگو با بیش از ۲۰

اعلام تاسیس اولین شعبه اتحادیه مالکان کشتی در خرمشهر

با کمال خوشوقتی به آگاهی کلیه مالکان کشتی ها و سایر شناورها و هم چنین بازرگانان و دست اندرکاران صنایع دریایی می رساند که اولین دفتر نمایندگی اتحادیه مالکان کشتی ایران به مدیریت آقای غلامرضا ریحانی در بندر خرمشهر تاسیس و شروع به کار کرده است.

نشانی: خرمشهر، خیابان جمهوری اسلامی، جنب تالار شهرداری، پاساژ احمدزاده غرفه دوم سمت راست

تلفن: ۰۶۳۲-۴۲۱۲۴۰۵
 فاکس: ۰۶۳۲-۴۲۱۰۲۴۳
 همراه: ۰۹۳۶-۶۱۴۰۰۵۵

سفری مورد نیاز کشتی ها و همچنین انجام انواع تعمیرات تخصصی بر دستگاههای کمک ناوبری، مخابراتی، سیستم های رایانه ای و توربین های موتور اصلی توسط پرسنل متخصص و مجرب، منتج از سالها تلاش و مساعی پرسنل می باشد.

انجام وظیفه در شرکت بصورت شبانه روزی بوده بطوریکه در هر نقطه ایران و در هر زمان که مشتری به خدمات اعلام نیاز نماید ما فعالانه حضور موثر داشته و خواهیم داشت.

تامین و تدارک نفت کوره، گازوئیل و آب شرب

۲- تامین و تدارک انواع ملزومات مورد نیاز کشتی ها اعم از رنگ و مواد شیمیایی، گازهای صنعتی و روانکارهای دریایی

۳- تامین و تدارک انواع لوازم مهار و بسته بندی کالا

۴- ارائه خدمات تعمیر و نصب تجهیزات دریایی، رادیویی و کامپیوتر بر روی کشتی، بازرسی، حفظ و نگهداری تجهیزات رادیویی در خشکی تحت نظر انجمن های رده بندی B.V, DNV, GL

۵- نصب و خدمات سامانه های نرم افزاری Planned maintenance (3MS)

۶- تعمیر و بازسازی موتورهای دیزل دریایی، ژنراتورهای برق، دستگاه تصفیه سوخت و روغن، آب شیرین کن، دیگ بخار، سیستم های برودتی، حرارتی، جرانفال، توربوشاژر و (مدارهای الکترونیکی)

۷- سنجش ضخامت، تعمیر و تعویض ورقهای دریایی و لوله های آب، سوخت و هیدرولیک

۸- شستشو و تمیزکاری تانک های روغن، سوخت و آب و تخلیه ضایعات سوختی

آگهی دعوت مجمع عمومی عادی سالیانه

(نوبت اول)

اتحادیه مالکان کشتی ایران

بدینوسیله از اعضای محترم اتحادیه مالکان کشتی ایران یا نمایندگان قانونی ایشان دعوت می شود ساعت ۱۵ یکشنبه مورخ ۸۸/۰۹/۰۸ در جلسه مجمع عمومی عادی سالیانه اتحادیه که در سالن کنفرانس مدیریت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران واقع در تهران، خیابان پاسداران، تقاطع شهید لواسانی (فرمانیه)، برج آسمان، پلاک ۳۷ طبقه همکف تشکیل می شود، حضور بهم رسانند.

دستور جلسه:

- ارائه گزارش عملکرد سال ۸۷-۸۸ هیأت مدیره و برنامه های سال آتی
- ارائه گزارش ترانزنامه و بودجه سال آتی خزانه دار
- ارائه گزارش بازرسی قانونی
- تصویب صورتهای مالی و ترانزنامه منتهی به سال ۱۳۸۷
- انتخاب روزنامه کثیرالانتشار
- انتخاب بازرسی اصلی و علی البدل
- تغییر آدرس محل " اتحادیه "
- سایر موارد

اتحادیه مالکان کشتی ایران

IN THE NAME OF GOD

DOLPHIN

Shipping & Offshore Marine Services



**The Most Reliable
Contact for Shipping
Services in Iran**

Shipping & Offshore Marine Services
Ship Agent
Tanker Operation
Tramp Ship and Liner Agency Services
Diving Operation
Marine Insurance
Full Ship Management
Ship Sale & Purchase
Brokering & Chartering
Forwarding Agent
Passenger Vessel
Fishing



Dolphin Shipping & Offshore Marine Services
Apt 6. No.9, Africa Highway, Argentine Sq., Tehran - Iran
Tel: 0098 21 88788742, 88794138-9, Fax: 88792805, Tlx: 217091 DSFS IR
Email: info@dolphinshipping.net, Website: www.dolphinshipping.net