



Shipowners Union

No.12 Feb. 2010 / ۱۳۸۸ بهمن شماره ۱۲ / بولتن اتحادیه مالکان کشتی ایران

بولتن اتحادیه مالکان کشتی ایران

Official Bulletin of Shipowners Union of Iran

به نام خدا

کشتی سازی مهم است،

اما نه مهمتر از صنعت حمل و نقل دریایی!

صنعت کشتیرانی بسیار مهم است و شاید برای کشور ما که می خواهیم از هر نوع وابستگی اقتصادی به دیگر کشورهای جهان خلاص شویم مهم تر است. شاهدیم که در جهان امروز حداقل در رشته حمل و نقل دریایی تقریباً هیچ کشوری به اندازه ما نکوشیده است تا مستقل بماند. البته تجربه جنگ ۸ ساله عراق علیه ایران و مخاطراتی که همواره در جهت محدود شدن امکانات حمل و نقل بین المللی بازرگانی و نفتی ما وجود داشته می تواند عامل مهمی برای این حساسیت باشد و چه بسیار سودها که از این بابت در طول جنگ تحمیلی بردیم و چه سرفرازی ها که نصیب برنامه ریزان و متصدیان تجارت خارجی ما نشد. به همین دلیل هم بود که در میان ۲۵۰ کشور جهان ما بیشترین کوشش را برای در دست گرفتن صادرات و واردات کشور و بخصوص صدور فرآورده های نفتی به عمل آوردیم و نتیجه بارز این کوشش ها هم وجود دو شرکت عظیم کشتیرانی جمهوری اسلامی و شرکت ملی نفتکش ایران است که هر دو در دنیا حرف اول را می زنند و کوس برابری با شرکت های با سابقه و عظیم بین المللی می زنند.

این ها را گفتیم تا اهمیت حمل و نقل دریایی را بار دیگر به یاد متصدیان برنامه ریزی و سیاستگذاری اقتصادی کشور بیاوریم تا در کشاکش تقلاها برای رفع مسایل و مشکلات صنعت کشتی سازی، به راه حل هایی کشیده نشوند که به نوعی رشد صنعت کشتی سازی را به فعالیت های مربوط به حمل و نقل بین المللی دریایی مرتبط کنند و در نتیجه بخشی از موفقیت های حاصله در قلمرو حمل و نقل دریایی و صنعت ناوگان داری کشورمان را که سالانه چندین میلیارد دلار درآمد مستقیم نصیب اقتصادمان می کند را به امید بارور شدن صنعت کشتی سازی از اقتصاد کشور حذف کنند. البته این حساسیت زمانی بیشتر شده است که مشاهده می شود به عمد یا به خطا، برنامه حمایت از صنایع دریایی به ورطه ای کشیده می شود که ممکن است در آینده ابزارهای رشد و بالندگی را از ناوگان های بازرگانی و نفتی مان بگیرد در حالی که مقدمات و سابقه کار نشان نمی دهد که صنعت کشتی سازی ما، حتی در صورت حمایت تمام قد دولت از آن نیز، بتواند در برابر حریفان و سایر رقبای بین المللی صنعت کشتی سازی حرفی برای گفتن داشته باشد.

نگرانی نسبت به آینده صنعت حمل و نقل دریایی و سرنوشت شرکت های کشتیرانی چندان هم بی دلیل نیست. چرا که در بیشتر بحث هایی که پیرامون حمایت از صنایع کشتی سازی مطرح می شود کسانی عالماً و عامداً، پای شرکت های کشتیرانی را نیز به میان می کشند در حالی که شرکت های کشتیرانی بنگاه های مستقل با هدف گذاری های کاملاً مشخص و تخصصی هستند و درست است که در زمره مشتریان صنایع کشتی سازی قرار دارند اما قرار نیست که در مدیریت اجرایی و مالی امور خود از صنایع دریایی خط بگیرند و یا کسانی برایشان تعیین تکلیف کنند که چه کشتی را بخرند و از کدام شرکت بخرند. اصولاً اجرای ماده ۴۴ قانون اساسی که امروز به عنوان سرفصل اصلی تصمیم گیری های مربوط به آزادی اقتصادی به شمار می رود، در جهتی حرکت می کند که چنین دخالت ها و تأثیرگذاری از سوی موسسات دولتی در کار بنگاه های خصوصی را به کلی از میان بردارد و شرکت ها را به فضای رقابتی دلچسپی هدایت کند که هر بنگاه از نتیجه زحمات و ابتکارات خود به ارتقاء برسد و نه از جسیبیدن نیلوفری به یک بنگاه دیگر. البته این بدان معنا نیست که شرکت های کشتیرانی خواستار رشد و تعالی صنایع کشتی سازی داخلی نباشند. برعکس شرکت های کشتیرانی مصری می خواهند که شرکت های کشتی سازی داخلی روی پای خود بایستند و کیفیت و کارایی خودشان را به اندازه ای بالا ببرند که در رقابت با تولیدکنندگان بین المللی در موقعیت بهتری از نظر کیفیت تولید، سرعت در انجام پروژه و تحویل کشتی، ارائه خدمات بعد از فروش و غیره قرار گیرند. در واقع درست یا چنین روحیه ای است که ممکن است کشتی سازان ما بتوانند سری در میان سرها بلند کنند و شرکت های کشتیرانی بین المللی و داخلی نیز متقاعد شوند که این صنعت می تواند نیازهای آنان را برطرف کند و دیگر نیازی باقی نماند که شرکت های کشتیرانی داخلی کشتی های خود را به کشتی سازان بیگانه سفارش دهند.

در متن پیشنهادات انجمن مهندسی دریایی ایران که به اولین جلسه کمیسیون راهبردی شورای عالی صنایع دریایی ارائه شده پیشنهادی گنجانده شده است که به نظر می رسد طراحان آن به هیچ عنوان به زاویه های پنهان این پیشنهاد توجه نکرده و در کارزار تقلاهای کشتی سازان برای خروج از بحران و مسایل و مشکلات مزمن فراموش کرده اند که حمایت از صنعت کشتی سازی قرار نیست همه رویه های جاافتاده رقابت عادلانه و آزادانه و متکی برمنافع ملی را به کناری بگذارد و محدودیت هایی را بریک صنعت دیگر تحمیل کند که در تمام طول سی سال گذشته، در ایام مخاطره آمیز جنگ تحمیلی و در کشاکش تحریم های بین المللی کالاهای ایرانی، اعم از صادراتی و وارداتی را با سرفرازی از گوشه و کنار گیتی حمل کند و سالانه چندین میلیارد دلار درآمد ارزی به اقتصاد کشور تزریق کند.

این پیشنهاد به صورت ساده چنین می خواهد که کشتیرانی ها هیچ اعتباری برای خرید کشتی از خارج دریافت نکنند و نیازهای خود را منحصراً به کشتی سازی های داخلی سفارش بدهند و اگر هم روزی قرار شد کشتی از خارج خریداری شود، این کار با نظر و صلاحدید کشتی سازی ها انجام گیرد.

مشاهده می شود که پشت طرح هایی با عنوان -حمایت از صنایع دریایی - که خوشبختانه از تصویب مجلس شورای اسلامی گذشته و آیین نامه های اجرایی آن نیز به تایید هیات وزیران رسیده است، اهدافی نهفته است که خارج از حیطه اثرگذاری این قوانین است، چرا که در هیچ جای قانون، نکته ای وجود ندارد که چنین تداعی کند که کارخانه های کشتی سازی می توانند یا باید داربست های نگهدارنده خود را بردوش صنعت حمل و نقل دریایی استوار کنند. صنعتی که به تایید دوست و دشمن در سه دهه اخیر راه بسیار دشواری را به سمت توسعه طی کرده و هریک از آنان امروز در ردیف بهترین شرکت های حمل و نقل دریایی جهان قرار می دهد. اگر عزیزان فهرستی از جواز و تقدیرهای بین المللی را که به مدیران دو شرکت معظم کشتیرانی جمهوری اسلامی و شرکت ملی نفتکش ایران اعطاء شده، ملاحظه فرمایند متقاعد خواهند شد که این موفقیت ها فقط مرهون مدیریت های کارآمد این دوشرکت در بیش از سه دهه بسیار بحرانی است و نه حمایت هایی که دیگر جایی برای مقایسه مدیریت های موفق و ناموفق باقی نمی گذارد.

جای امیدواری است که اعضای کمیسیون راهبردی شورای عالی صنایع دریایی کشور را شخصیت هایی تشکیل می دهند که احاطه کاملی به دلایل ناکامی صنایع دریایی کشور و مهارت های مدیریت ناوگانی و حمل و نقل بین المللی دارند، کما این که در متن خلاصه دیدگاه های مطرح شده در جلسه اول، این عزیزان - ضرورت رفتار دوراندیشانه و برخورد فزاینده این شورا را با هر دو حوزه تولید و بهره برداری صنایع دریایی - مورد تأکید قرار داده و بخصوص روی این مساله تأکید گذاشته اند که - شورای مزبور از دخالت در اموری غیر از تولید و صنعت دریایی - پرهیز کند و کوشش خود را مشخصاً روی این زمینه متمرکز کند که برای حل تدریجی مشکلات این صنعت نقشه راه مشخصی تدوین شود و هر گامی بدون بررسی کارشناسی در کمیته های تخصصی و توجیحات دقیق فنی و با مدارک و مستندات لازم، در جهت ضرورت و تأثیر آن در توسعه صنایع دریایی کشور برداشته نشود.



بولتن 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

گزارشی از نشست اعضای هیات مدیره اتحادیه مالکان کشتی با «مهندس صدر» تشریح شده:

حمایت سازمان بنادر و دریانوردی از NGOها و تشکلهای تخصصی

هیأت مدیره «امکا» با هدف طرح چالش‌های اتحادیه‌ی مالکان کشتی ایران، در یک بعداز ظهر نه چندان زمستانی به دفتر معاون وزیر راه رفتند تا خواسته‌ها و نیازهای NGO فعال در حمل‌ونقل دریایی را با مدیرعامل جدید سازمان بنادر در میان بگذارند. هیات مدیره اتحادیه مالکان کشتی همچنین خواستار «اعطای نقش فعال تر در وجوه اداره شده»، «ترغیب مالکان کشتی‌ها به عضویت در اتحادیه» و در نهایت خواهان «بشتیبانی و حمایت از اتحادیه» شدند.

اما و اگرهای ثبت شناور

معاون وزیر راه با بیان این که به خاطر تحریم مجبور شدیم، شناورهای مان را در کشوری چون مالت ثبت کنیم، دلیل آن را معافیت مالیاتی در این نوع کشورها دانست و با طرح این سؤال که چرا ما خودمان معافیت مالیاتی نمی‌دهیم که کشورهای دیگر کشتی‌هایشان را در ایران ثبت کنند، گفت: این اقدام سبب می‌شود چنانچه تصمیمی درباره پرچم ایران گرفته شود بخشی از ناوگان بین‌المللی تحت تأثیر قرار بگیرد و یک عامل بازدارنده در برابر تحریم باشد. آقای صدر همچنین گفت: چنانچه ما بتوانیم با ثبت هر کشتی آن را از پرداخت مالیات معاف کنیم سود ناوگان تحت پرچم کشور صد برابر می‌شود و توسعه هم می‌یابد و افزودن بر آن، جلوی اقدام‌های مخرب ارزیابی را هم می‌گیرد.

بانک اطلاعات بازار شناورها

مدیرعامل سازمان بنادر در پایان سخنانش علاوه بر قول مساعد در رفع مشکلات مطروحه یادآور شدند که به پیشنهادات ارائه شده توجه خاص خواهند نمود و یک پیشنهاد اقتصادی نیز برای اتحادیه مالکان کشتی ارائه کرد. وی با بیان این که در حال حاضر بر خلاف بعضی از کشورهای صاحب تشکیلات معاملاتی شناور، در ایران چنین مجموعه‌ای تهیه و تدوین نشده است، به «امکا» پیشنهاد کرد به جهت آرتباط حرفه‌ای و اطلاع از تعداد شناورها، بانک اطلاعات معاملات شناورها را در کشور ساماندهی کند. «مهندس صدر» درباره مزایای بانک اطلاعات معاملات شناور، گفت: چرخه اقتصادی ناشی از خرید و فروش شناورها سبب می‌شود، این اتحادیه سهمی از بازار خارجی را به دست آورد و رونق جدیدی در توسعه ناوگان کشور ایجاد می‌شود.

رغم این که مالک شناور هم محسوب می‌شود، بهانه‌های مختلف می‌آورد، همین باعث می‌شود سازمان بنادر یارانه وام را اضافه پرداخت کند. از طرفی سازنده‌ی شناور باید خسارت بپردازد، چرا که مصالح و لوازم اولیه را خریده و

صنعت وارد می‌شود و قصد سرمایه‌گذاری دارد، متضرر نشود.

تفاوت کشتی‌رانی با کشتی‌داری

معاون وزیر راه با مهم خواندن ناوگان ملی و توسعه‌ی آن،



آماده کرده است. از طرف دیگر متقاضی نیز بازاریار را از دست می‌دهد.

استقرار نظام مدیریت حرفه‌ای

معاون وزیر راه تأکید کرد: در بعضی از کشورها به راحتی نمی‌توانید هر مدیری را جابه‌جا کنید، چرا که خود آن مدیر صاحب برند و امتیاز است و این جابه‌جایی امکان دارد صنعت را به خطر بیندازد. بنابراین در ایران هم برای این که ضرر و زیان را به حداقل برسانیم و ریسک را کاهش دهیم، باید نظام مدیریت حرفه‌ای را مستقر کنیم. جذب مدیران با تجربه در دستگاه‌های دولتی به دلایلی مشکل است، چرا که باید حقوق مکفی بدهد و توان این کار را ندارد. گذشته بر این، تابع شرایط سیاسی است و با تغییر دولت‌ها و تغییر سیاست‌ها، هر مدیری همکاران جدیدش را انتخاب می‌کند. از این رو NGOها باید فعال باشند و از نیروهای متخصص و باتجربه و بازاری که عمرشان را روی آن گذاشته‌اند، استفاده کنند. وی اضافه کرد: در واقع NGO مکمل کار دولت است، اما باید اثرگذار و حرفه‌ای باشد و بتواند صنعت را تضمین کند.

کشتی‌داری را از کشتی‌رانی متمایز دانست و تأکید کرد: در بحث توسعه‌ی ناوگان، مشخص شده که در برنامه‌ی پنجم، ناوگان حمل‌ونقل دریایی کشور به چه میزان باید توسعه پیدا کند، البته این به معنی خرید کشتی توسط سازمان بنادر نیست، بلکه سازمان بنادر به عنوان متولی حمل‌ونقل باید تدابیر، سیاست‌ها، هماهنگی‌ها، حمایت‌ها و برنامه‌هایی را تدوین کند که اهداف اصلی محقق شود. «مهندس صدر» در بخش دیگری از سخنان با اشاره به عدم پیشرفت ایران در کشتی‌سازی، اظهار داشت: در کشتی‌سازی مشکل مدیریت، هم‌ه‌ی مسأله نیست. با بررسی موفقیت سایر کشورها در صنعت کشتی‌سازی به این نتیجه دست یافتیم که در این کشورها وقتی صنعت‌گری قرارداد امضا می‌کند، این قرارداد را به کشور متبوع‌اش می‌برد و از بانک کشور خودش تسهیلات می‌گیرد و شروع می‌کند به ساخت و ساز. در ایران اما این اتفاق نمی‌افتد.

مهندس صدر با اشاره به طرح وجوه اداره شده، گفت: در این طرح، بانک عامل، تسهیلات و خط اعتباری را از سازمان بنادر می‌گیرد، اما به موقع پول را پرداخت نمی‌کند. به

در این نشست «آقای محمد حسین داجمر» اطلاعاتی در زمینه روند شکل‌گیری اتحادیه مالکان کشتی ارائه داد و گفت شکل‌گیری این اتحادیه به سال ۱۳۸۲ برمی‌گردد. در این سال مجموعه‌ای از شرکت‌های دولتی، خصوصی و اشخاص حقیقی مالک کشتی مصمم شدند تا به منظور انسجام فعالیت‌های دریایی، توسعه‌ی دریانوردی و صنایع وابسته، تقویت بخش خصوصی، بسط فرهنگ دریایی و تعلیم و تربیت دریانوردان، اتحادیه مالکان کشتی را تشکیل دهند.

بدین ترتیب با تعیین کمیته‌ی ۵ نفره توسط هیأت مؤسس، کمیته‌ی مذکور با بهره‌گیری از اسانسانه اتحادیه‌های کشورهای چون هند، مالزی، سنگاپور، آلمان، قبرس، انگلیس و مالتا اسانسانه اتحادیه را تهیه کرد و سپس مشکلات موجود در راه اتحادیه را مطرح کردند و از مدیرعامل سازمان درخواست رفع این مشکلات گردید. سپس آقای سمیعی، دبیر کل اتحادیه از چاپ دفتر مخصوص شناورها و تأیید آن توسط سازمان بنادر و مؤسسه‌های زده‌بندی کشور خیر داد و خواستار مرسوم شدن تدریجی دفتر دو زبانه اتحادیه توسط اداره کل امور دریایی و بخش بازرسی شناورها در سازمان بنادر و دریانوردی شد.

انجمن‌ها مکمل دستگاه‌های دولتی

مهندس صدر در این دیدار، با منتقدی خواندن حمایت سازمان از NGOها و تشکلهای تخصصی به عنوان مکمل کار دولت، اتحادیه‌ها و انجمن‌های دریایی و حمل‌ونقل دریایی را حائز رفتار حرفه‌ای و اثرگذار دانست. آقای صدر با بیان این که حمل‌ونقل به تنهایی معنا نمی‌دهد، اضافه کرد: برای ورود یک کالا به کشور، بانک، بیمه، گمرک و غیره در آن دخیل هستند و سازمان بنادر به تنهایی متولی امر نیست. بنابراین حمایت سازمان بنادر از اتحادیه‌ها و تشکلهای تخصصی غیردولتی منطقی است و سعی بر این است که در این زمینه با دقت عمل شود تا کسی که به این

همکار عزیز

سرکار خانم طهماسبی

مصیبت وارده را تسلیت

عرض نموده و از ایزد منان

برای شما و خانواده محترم

شکیبایی می‌خواهیم.

همکاران شما در دبیرخانه

اتحادیه مالکان کشتی ایران

گزارشی از اولین نشست کارگروه فراساحل

اولین جلسه کارگروه توسعه فعالیت های فراساحل به منظور شناخت فرصت ها و تهدیدها، مشخص کردن نقاط قوت و ضعف، رفع موانع و مشکلات فعالیت های فراساحلی و هم چنین بررسی و تجزیه و تحلیل موقعیت کشور از نقطه نظر فعالیت های فراساحلی در آخرین هفته آذر گذشته در تهران برگزار شد. بحث های این جلسه قرار است پس از جمع بندی، به صورت یک بسته اقتصادی ویژه مبنی بر راهکارهای بهینه سازی و توسعه این فعالیت، در آینده نزدیک به سیاستگذاران و تصمیم گیران جامعه دریایی کشور تقدیم شود. در این نشست جمع کثیری از صاحب نامان صنعت کشتیرانی و دریانوردی حضور داشتند.

حقیقت با بررسی مشکلات و مقررات موجود بتوانیم به یک جمع بندی برسیم و یک پیشنهاد مشخص و غالب را به منظور رسیدن به هدف اساسی مطرح نماییم.

آقای حیات داوودی: باید بررسی کنیم که چرا با گذشت ۵۰ سال هنوز بخش خصوصی در این مسیر سرمایه گذاری نکرده است لذا اول باید ریشه یابی کرده و دردها را بشناسیم. وی دلایل عمده بوجود آمدن این مشکلات عبارت است از:

۱- عدم آشنایی و آگاهی دولتمردان
۲- هزینه مالیاتی و بیمه ای بالا برای شناورهای ایرانی که انگیزه ای در مالکان برای گسترش سرمایه گذاری باقی نمی گذارد.

۳- وجود مقررات دست و پاگیر برای دریافت وام از صندوق ذخیره ارزی با بهره ۳٪ ما را به جایی کشاند که پس از دو سال با صرف هزینه ای بالغ بر ۶۰۰ میلیون تومان علی رغم دریافت مجوز ساخت سه شناور از همه چیز گذشتیم.

۴- دریافتی سازمان تامین اجتماعی برای هر کارگر مبلغی معادل ۳۰۰٪ ماهیانه، معادل ۷۷/۷۸٪ مبلغ قرارداد را نسبت به پرداخت حقوق کارگر، یعنی اگر یک میلیون تومان به یک نفر بدهیم ۳ میلیون تومان به تامین اجتماعی بایستی بدهیم.

آقای روشنائی ضمن تأیید سخنان آقای حیات داوودی گفت: ما باید این عوامل بازدارنده را از سر راه برداریم و علت این که این بخش توسعه پیدا نکرده، عدم حمایت دولت به علت عدم آگاهی از بخش فراساحل بوده است. بحث مشکلات پرسنلی یک موضوع بزرگ و با اهمیتی است، همینطور بحث مالیات و تأمین اجتماعی و سوخت شناورها که بایستی در بسته پیشنهادی منظور گردد.

آقای مجذوبی گفت: علت عدم رونق صنعت OFFSHORE همانطور که گفتید عدم شناخت دست اندرکاران است برای مثال سازمان بنادر و دریانوردی از وجوه اداره شده بگساره تسهیلاتی واگذار می نماید که ۱۰۰ فروند لندنینگ کرافت ساخته شود یا در سال ۱۳۸۲ به شناورهایی که در فراساحل مشغول به کارند مجوز داده می شود از سوخت یارانه ای استفاده کنند که خارجی ها از این فرصت استفاده کردند.

آقای ملک پور: بند ۶۹- برنامه اشعار می دارد که از ابتدای سال ۱۳۸۹ فعالیت شرکت های کشتیرانی و خدمات شرکت های حمل و نقل ایرانی در بخش ترانزیت و ترانزیت کالا و شرکت های پشتیبانی کننده ساحلی در زمره شرکت های صادر کننده خدمات لحاظ شوند که همین موجب معافیت از پرداخت مالیات خواهند شد.

کارگروه باید قادر باشد نگاه نارسای گردانندگان امور دریایی و همه آنها را که در این مورد مسئولیتی دارند، به خصوص در بخش فراساحل را تغییر دهد. منابع مالی برای فعالیت های فراساحل فراهم است ولی نگاه دولتمردان به دریا کامل نیست و منابع عظیم دریا جدی گرفته نمی شود.

آقای سمردی: این کارگروه می تواند نقاط قوت و ضعف این طرح را مطرح و توضیح دهند که قیمت شناور و هزینه های مربوطه به چه میزانی است شناورها در مدت زمانی برابر یک دهم عمر مفید خود می توانند سرمایه هزینه شده را برگردانند و این دارای توجیه اقتصادی خوبی است. در حال حاضر شرکت باید واژ چند شناور در حال ساخت دارد که گرانترین شناور بنا بر تجارب به دست آمده بین ۲/۵ تا ۳ سال برگشت سرمایه را خواهد داشت و شناوری که حداقل ۳۰ سال می تواند کار کند دارای توجیه اقتصادی خوبی است. در اینجا شناورهای ایرانی می تواند وارد عمل شوند و لذا شناورهای مورد نیاز باید شناسایی شده و ضمن بکارگیری آن ها از دریانوردان ایرانی نیز استفاده شود.

آقای میر بلوکی: هدف اصلی دبیرخانه ارگان های دریایی ایجاد سیاست هایی است که در حل مسائل مربوط به دریا راهگشا باشد و امیدواریم در برنامه پنجم توسعه با وجود بحران جهانی برای جامعه دریایی بتوان یک بسته حمایتی آماده و در قالب یک استراتژی دریایی که محبت OFFSHORE یکی از بندهای آن می باشد تقدیم دست اندرکاران نمود.

همچنین آقای روشنائی گفت که بحران اقتصاد جهانی برای همه دست اندرکاران صنایع دریایی چالش زا است. در این رابطه بسته ای تهیه شده که یکی از مسائل، بحث فراساحل است که به همه مراجع ذیربط نیز ارسال گردیده است. اما سوالی که مطرح است این است که برای توسعه فعالیت های OFFSHORE چه باید بکنیم؟ در این جمع سالها تجربه و تخصص وجود دارد و میتوان فرصت های سرمایه گذاری در این بخش را تعیین، معرفی و اعلام نماییم، لذا نهایتاً نیاز به یک راه کار مشخص داریم و در

شناور فرآورده های نفتی (که اکثراً متعلق به کشورهای خارجی هستند و اگر مشکلی از نظر تحریم و یا مسائل سیاسی پیش بیاید ممکن است همه آنها کشور را ترک کنند، همانند سه سال پیش که بالگردهای استیجاری صنعت نفت در یک روز و بدون اطلاع و اعلام درخواست پرواز، محل مأموریت خود را ترک کرده و رفتند و متعاقب آن خدماتی که توسط بالگردها در مدت ۲۰ دقیقه انجام میشد در حال حاضر با شناورها در مدت ۸ ساعت انجام می گیرد.

آقای درخشان بر این باور تأکید کرد که شرکت هایی که در این زمینه فعالیت می نمایند منابعشان از کشورهای خارجی است برای مثال شرکت فاتح صنعت با لابی ها و رایزنی ها توانست ۹ فروند هلی کوپتر و ۱۴ سازه سکو را در اختیار بگیرند که در جزیره کیش مستقر هستند. اما مشکل اساسی در بخش خصوصی سرمایه گذاری، و آقای روشنائی نتیجه گرفت که: بحث اصلی کمبود منابع مالی است که باید به عنوان یک نیاز مندی روی آن بحث شود که چگونه می توان آن را تأمین نمود، البته سرمایه های سرگردان در بخش خصوصی نیز فراوان است که به نظر می رسد باید اطلاعات خود را در این زمینه بالا برده و در قسمت خدمات فراساحل نیز نیازمندی ها را شناسایی و روی آن بحث کنیم.

اصلاح الگوی مصرف:

آقای تیریزی: آن چه که مورد بحث است خود در آمد زائی است. سوالی که مطرح می کنم این است که اصلاح الگوی مصرف در ترابری دریایی چیست؟ آیا برای الگوی مصرف در دریا نیز نظر خواهی شده است یا خیر؟ در دریا ما فقط صرفه جویی کرده ایم و از آن همه منابع فراوان دریا غافل هستیم و در نتیجه بیگانگان از آن حداکثر بهره را برده اند. وی گفت که اصلاح الگوی مصرف در دریا اگر چه در برخی موارد نیاز به صرفه جویی است ولی در دریا جهت دستیابی به منابع عظیم آن بایستی این الگو، هزینه و مصرف باشد. نتایج حاصله از این

در ابتدای جلسه آقای ملک رضا ملک پور با بیان این که امور دریایی کشور یک سند بالا دستی دارد که در برنامه ۵ ساله کل کشور منظور شده است، گفت: این برنامه توسط فلات قاره بازنگری شده و بندهای مربوط به OFFSHORE به آن اضافه شده، لذا این سیاست ها در نود و دو بند در برنامه پنجم توسعه امور دریایی کشور تحریر شده است. وی گفت: این سیاست گذاری ها وجهت گیری ها با تصویب هیات عامل سازمان بنادر و دریانوردی به مجمع تشخیص مصلحت نظام ارسال گردیده است که در حال حاضر مورد بررسی و تجزیه و تحلیل می باشد.

برنامه پنجم و بخش فراساحل:

بند ۱۱ اهداف کمی مرتبط با تولید نفت و گاز و دیگر فرآورده ها در دریا و نیز اهداف کمی مرتبط با میزان مطلوب سرمایه گذاری در تأسیسات نفتی در دریاهای کشور متناسب با چشم انداز ۲۰ ساله تعیین شود.

بند ۲۴ سیاست های حمایتی و تشویقی جهت حضور هرچه بیشتر صنعتگران داخلی بالاخص بخش خصوصی در صنایع دریایی مادر، نظیر صنعت کشتی سازی، سازه ها و سکوهای دریایی و تأمین منابع مورد نیاز آنها تدوین شود.

بند ۳۷ اهمیت کارکنان سکوهای دریایی (تولیدی، حفاری و غیره) و حساسیت کار در میدان مشترک نفتی در کشور به نحو مقتضی برجسته و ترویج شود.

بند ۵۳ نقش کارکنان شرکت های نفتی در مناطق دریایی، جزایر و سکوها و امور مرتبط با ورزش، طرح طبقه بندی مشاغل، خانواده ها و سایر موارد مرتبط با این کارکنان مدنظر قرار گیرد.

دردادامه آقای سمردی تصریح کرد: یک مسئله مهم که در کمیته بحران اقتصادی مطرح شد مسائل مربوط به OFFSHORE بود که برای هیات دولت به صورت یک بسته پیشنهادی ارسال شد. ما بیش از ۱۰۰ فروند شناور استیجاری داریم (۶۰ فروند شناور در فلات قاره، ۳۰ فروند شناور در پارس جنوبی، ۲۰ فروند

توسط کمیته ایرانی

اتاق بازرگانی بین المللی

ICC

سمینار آشنایی با

"مقررات روتردام"

برگزار شد

سمینار "مقررات روتردام" در تاریخ ۱۴ دی ماه ۱۳۸۸ از سوی کمیته ایرانی اتاق بازرگانی بین المللی (ICC) برگزار شد. به گزارش روابط عمومی کمیته ایرانی ICC، در ابتدای این نشست "محمود رستم افشار" دبیر کمیسیون حمل و نقل و خدمات پشتیبانی کمیته ایرانی خاطر نشان کرد: «کمیسیون حمل و نقل و خدمات پشتیبانی کمیته ایرانی ICC در راستای انجام رسالت و وظایف خود در توزیع و اشاعه جدیدترین اصلاحات بازرگانی بین المللی و افزایش سطح آگاهی دست اندرکاران و استفاده کنندگان از این بازار و نیز با توجه به آخرین تغییرات در کنوانسیون های حمل و نقل، اقدام به برگزاری این سمینار نموده است. در ادامه "سعد اله عبدالهی" مشاور معاونت امور بندری و مناطق در سازمان بنادر و دریانوردی هدف از تدوین کنوانسیون روتردام را تدوین قواعد یکسان و متحد الشکل برای طرف های ذینفع در تجارت بین المللی دریایی و نیز جایگزینی آن با کنوانسیون های موجود نظیر

کنوانسیون ها در محدوده جغرافیایی کوچکی کاربرد دارند حال آن که مقررات روتردام محدوده گسترده ای را در برمی گیرد».

عبدالهی با تأکید بر لزوم به کارگیری مقررات روتردام به جای کنوانسیون ها و پروتکل های قبلی خاطرنشان کرد: «از بهترین نقاط قوت مقررات روتردام نسبت به کنوانسیون های پیشین این است که کنوانسیون جدید، فراتر از یک اصلاحیه به کنوانسیون های قبلی است چرا که حوزه حاکمیت آن به موضوعاتی فراتر از مفاهیمی که کنوانسیون های موجود پوشش داده اند می پردازد». وی افزود: «در این کنوانسیون رژیم، مسئولیت، کماکان یکی از مفاهیم کلیدی یا قیمانده و در عین حال با جزئیات بیشتری به آن پرداخته شده است، همچنین کنوانسیون روتردام به موضوعات حمل و نقل (door to door) و اسناد الکترونیکی حمل می پردازد و مقررات جدیدی را در مورد وظایف "شخص مسئول کنترل کالا در ترازیت (Shipper)" و شخص تحویل گیرنده کالا در مقصد" وضع کرده است».

در ادامه این سمینار اقدامات مقدماتی تصویب مقررات روتردام در سه بخش زیر تشریح شد:

- ۱- تهیه نسخه پیش نویس کنوانسیون
- ۲- تصویب کنوانسیون
- ۳- اعضای کنوانسیون تشریح شد.

همچنین ۲ کشور امضاء کننده مقررات روتردام و نیز مقایسه الحاق کشورها به کنوانسیون های چهارگانه مورد بررسی قرار گرفت.

سپس مشاور معاونت امور بندری و مناطق در سازمان بنادر و دریانوردی، فرایند الحاق به کنوانسیون روتردام را به طور کامل تشریح نمود.



در ادامه این سمینار "همایون اسدی لنگرودی" دبیر انجمن شرکت های حمل و نقل بین المللی ایران و نائب رئیس کمیسیون اقتصاد و بانک و بیمه اتاق ایران، یادآور شد: «نگاهی به ساختار حقوق حمل و نقل دریایی و نیز تاریخچه توسعه آن نشان

کنوانسیون های لاهه مصوب ۱۹۲۴ و پروتکل های بعدی آن چون پروتکل ویزی (۱۹۶۸)، پروتکل اس دی آر (۱۹۷۹) و کنوانسیون معروف هامبورگ (۱۹۷۸) برشمرد و یادآور شد: «تمامی این پروتکل ها و

می دهد که پیوسته "جنبه های خاص" حقوق حمل و نقل دریایی به نفع "جنبه های بین المللی" آن کنار رفته اند. وی خاطر نشان کرد: «یکی از قوی ترین جریاناتی که موجب تضعیف جنبه های خاص در حقوق دریایی به نفع جنبه های عمومی و بین المللی شد اعتراض و انتقاد پیگیر ایالات متحده امریکا و سپس کشورهای در حال توسعه نسبت به وضعیت یک طرفه حقوق دریایی حمل و نقل است و این انتقادات در نهایت به تغییر متون سابق یا تصویب کنوانسیون های جدید انجامید که در آن ها منافع صاحب کالا و صاحب کشتی متعادل شده بود».

"همایون اسدی لنگرودی" در ادامه به تشریح مقررات و شرایط حاکم بر کنوانسیون بروکسل (هاگ، ۱۹۲۴)، پروتکل ویزی (۱۹۶۸)، پروتکل اس دی آر (۱۹۷۹) و کنوانسیون هامبورگ (۱۹۷۸) پرداخت.

در ادامه قانون دریایی ایران (باربری دریایی) و سواردی از قبیل قرارداد حمل بار نامه دریایی، مندرجات بارنامه دریایی، حدود آزادی قراردادهای خصوصی، تنظیم قرارداد با شرایط خاص برای شرکت کنندگان شرح داده شد.

سپس "روزبه مختاری" نماینده انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته و مدیر عامل شرکت کشتیرانی جهان دریا زمین در مورد مقررات روتردام، مواد و بندهای مربوط به آن توضیح داد. وی قوانین روتردام را موجب "تقویت تجارت در جهان" دانست و مهمترین ضعف های کنوانسیون های قبل را عدم هماهنگی و عدم تطبیق برای حمل و نقل مدرن شامل حمل کانتینری حمل door-to-door و کاربرد اسناد حمل و نقل الکترونیکی برشمرد. وی با تأکید بر لزوم جایگزینی مقررات روتردام با کنوانسیون های قبلی، خاطر نشان کرد: «توسعه تجارت بین المللی بر پایه کیفیت و منافع دو جانبه از جمله عناصر سهم در افزایش روابط میان کشورها می باشد. افزایش یکپارچگی قوانین در سطح بین المللی باعث افزایش کارایی و بهبود وضعیت بازرگانی در حمل بین المللی کالا و کاهش موانع قانونی میان کشورها در سطح بین المللی است.» در ادامه، موارد کاربردی نظیر گزارشات و سوابق الکترونیکی حمل و نقل، تعهدات متصدی حمل، مسئولیت مدتی متصدی حمل برای مفقودی خسارت و تاخیر در حمل، دیدگاه های مرتبط با مراحل اختصاصی حمل و نقل، تعهدات فرستنده یا صاحب کالا به متصدی حمل، اسناد حمل و سوابق اسناد الکترونیکی حمل، تحویل کالا، حقوق مربوط به طرفین کنترل کننده معامله، انتقال حق و حقوق، محدودیت های

مسئولین، زمان برای اقامه دعوی، اختیارات قانونی در قضاوت، حکمیت قضایی، اعتبار و شرایط مندرج در قرارداد به طور کامل تشریح شد.

سپس "ملک رضا ملک پور" مدیر عامل شرکت رده بندی آسیا و نماینده موسسه استاندارد "ISO"، به بررسی "مسئولیت ها و مصونیت ها" در مقررات روتردام پرداخت.

وی خاطر نشان کرد: «محدوده گسترده کاربرد مقررات روتردام باعث شده است به جای بارنامه یا راه نامه دریایی، از سند حمل صحبت به میان آید». وی افزود: «در صورت فراموش شدن این کنوانسیون، مسئولیت های مالکین کشتی یا عاملین حمل دریایی افزایش می یابد».

وی نکته مثبت موجود در این کنوانسیون را «چشم انداز بسیار خوب آن در بروز آوری مقررات حمل و نقل دریایی و یکنواختی نحوه برخورد در سراسر جهان دانست».

در ادامه نکات کلیدی مرتبط با حمل و نقل کالا در مقررات مختلف دریایی در مقایسه با مقررات روتردام و مسئولیت ها و مصونیت های مطرح در هر کنوانسیون برای شرکت کنندگان تشریح شد.

در پایان، جلسه پرسش و پاسخ نیز برگزار شد.

جناب آقای

مهندس ربیعی

مدیر کل محترم سازمان

های کارگری و کارفرمایی

وزارت کار و امور

اجتماعی

انتصاب جنابعالی را

به عنوان مدیریت اداره کل

سازمان های کارگری و

کارفرمایی تبریک گفته و

برایتان در سمت جدید،

توفیق روز افزون از درگاه

پروردگار خواستاریم.

اتحادیه مالکان کشتی ایران

گزیده هایی از اخبار داخلی اتحادیه

هزینه نامتعارف ثبت کشتی

در مورد هزینه نامتعارف ثبت کشتی ها دبیرخانه اتحادیه بنا تعدادی از دفاتر اسناد رسمی مکاتبه و درخواست مدارک مستدل صادره از سازمان ثبت و املاک کشور را نمود که این دفاتر حق التحریر دفاتر اسناد در رابطه با اسناد موضوع ماده ۱۲۳ اصلاحی قانون ثبت از قطعی، قرارداد، مشارکت مدنی، فروش اقساطی، رهنی، استقراضی، اجاره اموال منقول و غیر منقول، اقرار نامه ها و تعهد نامه ها را ارسال نمودند و دستی نیز اعلام کردند که حق الثبت نیز طبق فرمول (حق الثبت = ۵ × صلح سند) می باشد.

حضور در مجمع تشخیص مصلحت

در دبیرخانه مجمع تشخیص مصلحت نظام کمیسیونی به نام امور زیر بنایی و حمل و نقل تشکیل گردیده است. در این کمیسیون اتحادیه مالکان کشتی ایران از اعضای مدعو می باشد که تا کنون در دوشنبست اتحادیه مالکان حضور پیدا نمود. در اولین نشست در رابطه با بحث و بررسی بر روی سند جامع دریایی کشور بود که در این سند اتحادیه ۱۲ بند پیشنهاد نموده بود که خوشبختانه همه موارد در این سند منظور شده است.

در دومین نشست موضوع مربوط به ارائه طرح جامع سیاست های کلان حمل و نقل کشور بود که به بحث گذارده شده و متاسفانه در آن، نگاه به دریا مشهود نبود البته در این ارتباط نظرات اتحادیه به اعضای محترم حاضر ارائه گردید

کارگروه تخصصی فراساحل

بر اساس سیاست های متخذه مدیران ارشد ارگان های دریایی کشور مقرر شد کارگروهی به نام کارگروه OFFSHORE تشکیل گردد تا فرصت ها، تهدیدات، قوت ها و ضعف ها را در این زمینه شناخته و مسائل، مشکلات و موانع موجود مورد تجزیه و تحلیل قرار دهد و نهایتاً جمع بندی شده و در یک بسته اقتصادی راه کارهای بهینه سازی و توسعه را در این امر به تصمیم گیران جامعه دریایی کشور ارائه نماید و این مهم به اتحادیه واگذار گردیده و ریاست و مسئولیت این کارگروه را جناب آقای روشنائی عضو محترم هیات مدیره به عهده دارند.

آیین نامه کارگران دریایی

آیین نامه کارگران دریایی که توسط کارشناسان محترم وزارت کار تهیه گردیده بود اتحادیه آن را دریافت و دبیرخانه ضمن تشکر از مسئولان محترم وزارت کار درخواست تشکیل یک کارگروه نمود و علاوه بر آن آیین نامه مذکور برای کلیه اعضا بخشنامه شد که تاکنون دو پاسخ نیز دریافت گردیده است. علاوه بر این وزارت کار جلسه ای در اواخر آذر برگزار کرد که از اتحادیه هم دعوت شده بود که در آن جلسه حضور یابد و نظرات تصحیحی خود را ارائه دهد. لازم به یادآوری است که در این نشست ۸ نفر از نمایندگان اتحادیه حضور داشتند.

نحوه بازرسی کشتی ها

با توافق اداره کل حفاظت و ایمنی و همکاری اتحادیه مالکان کشتی

ایران مقرر شد جلسه آموزشی در رابطه با نحوه بازرسی شناورها و همچنین اطلاعات عمومی در مورد ISM برای مالکان شناورها در سازمان بنادر و دریانوردی و با تامین استادان آموزشی توسط سازمان مذکور در تاریخ ۸۸/۰۹/۲۵ تشکیل گردید تعداد ۳۱ نفر از اعضای اتحادیه داوطلب حضور در این نشست شدند و هماهنگی های نهایی با اداره کل حفاظت و ایمنی انجام پذیرفت.

مذاکره با شرکت های بیمه

به منظور تعامل فی ما بین اتحادیه با بیمه های کشور نشست کارشناسی و فنی دیگری، کارگروه های حقوقی و مالی اتحادیه با کارشناسان محترم بیمه ایران داشتند که منجر به تصمیماتی گردید که در پی آن پیش نویسی قرارداد بیمه بدنه و ماشین آلات کشتی و شرایط مربوطه را برای دبیرخانه ارسال نمودند که به کلیه اعضای کارگروه جهت نظرخواهی منعکس گردید. در ملاقات با جناب آقای سهامیان مدیرعامل محترم بیمه ایران، ایشان با استقبال زیاد خواستند که اگر قرار است این امر به واقعیت

برسد بایستی دو طرف به صورت جدی روی این مهم کار نموده ضمن این که در مورد بحث بیمه شخص ثالث (P&I) که هنوز پاسخی از سوی بیمه ایران داده نشده است تأکید کردند تا برای این مهم نیز اقدام اساسی به عمل آید.

دفاتر ثبت گزارش کشتی ها

در مورد دفاتر با توجه به قول هایی که مسئولین محترم سازمان بنادر و دریانوردی داده بودند و علی الخصوص اداره کل امور دریایی با وجود تحسینها و تمجیدها بی که در ابتدای راه نمودند و دبیرخانه اتحادیه را تشویق کردند که این امر را تا دریافت نتیجه ادامه دهد حال که نتیجه حاصل و به مسئولین بلندپایه سازمان نمونه ای از دفاتر را تقدیم کردیم با بی تفاوتی روبرو شده ایم و نامه اخیر دریافتی از اداره مذکور هم به هیچ وجه گویای پشتیبانی آن سازمان از اتحادیه نیست لذا از هزینه ای که برای چاپ این دفاتر انجام گردید در طول دو ماه گذشته مبلغ ناچیزی وارد صندوق گردیده و به اندازه ای نیست که بتواند در کوتاه مدت هزینه های مربوط را جبران کند.

با انتخاب اعضای هیات مدیره و تعیین رئیس هیات مدیره

انجمن پایانه داران بنادر ایران آغاز به کار کرد

به دنبال برگزاری مجمع عمومی موسس و انتخاب اعضای نخستین هیات مدیره، انجمن پایانه داران بنادر ایران رسماً آغاز به کار کرد. انجمن در نخستین گام برای شروع کار و اعلام رسمی تاسیس خود از آقای مهندس عطاله صدر معاون وزیر و راه ترابری و مدیرعامل سازمان بنادر و کشتیرانی تقاضا کرده است تا برای دیدار با اعضای هیات مدیره این صنف وقت مناسبی در نظر بگیرد. هیات مدیره قصد دارد در این دیدار ضمن دریافت نظریات بالاترین مقام تصمیم گیری و سیاستگذاری امور بندری و فعالیت های دریایی فهرستی از مسائل و موانع متبلا به کار پایانه داران بندری کشور را نیز به سمع ایشان برساند.

اجلاس مجمع عمومی موسس انجمن پایانه داران بنادر ایران در تاریخ ۲۸ دی ماه گذشته برگزار شد. این جلسه که ریاست آن را آقای جواد مصدقی برعهده داشت اعضای اصلی و علی البدل هیات مدیره نخستین دوره به ترتیب آرای مآخوذه به شرح زیر انتخاب شدند:

۱- آقای حسن یگانه ۲- آقای بهزاد سیف الهی ۳- آقای ابراهیم عزیزآبادی ۴- آقای محمدرضا قائم مقامی ۵- آقای محمدصادق کاوه ۶- آقای شهرام بخشی پور ۷- آقای عبدالحمید ملاح زاده به عنوان اعضای اصلی و آقایان حبیب اله اکبری و همایون ایزدی به عنوان اعضای علی البدل و همچنین آقای کوروش نجاتی به عنوان بازرس اصلی و آقای علی اکبر احسانی به عنوان بازرس علی البدل دوره نخست انتخاب شدند.

در ادامه جلسه مجمع روزنامه اقتصاد پویا را به عنوان روزنامه رسمی انجمن تعیین کرد و محل استقرار دبیرخانه انجمن را به نشانی تهران خیابان میرداماد، میدان مادر، میدان کتابی بن بست کاملیا شماره ۷ اعلام کرد. ضمناً حق ورودیه اعضا به انجمن مبلغ ۵۰ میلیون ریال و حق عضویت حداقل سه ساله ۱۰ میلیون ریال تعیین گردید.

اعضای برگزیده در مجمع عمومی موسس در نخستین جلسه خود آقای محمدرضا قائم مقامی را به عنوان رئیس هیات مدیره، آقای حسین یگانه را به عنوان نایب رئیس، آقای ابراهیم عزیزآبادی را به عنوان خزانه دار و آقای شهرام بخشی پور را به عنوان منشی از میان خود انتخاب کردند. در مجمع عمومی موسس انجمن بر روی هم ۳۱ تن از پایانه داران بندری کشور شرکت کرده بودند.

در مقدمه اساسنامه انجمن که ۸ فصل، ۴۷ ماده و ۱۲ تبصره تدوین و به تایید اکثریت اعضای انجمن رسیده است، می خوانیم که: به منظور ساماندهی صنعت پایانه داری بنادر ایران و حفظ توازن و نظم و فراهم کردن امکان بهره برداری بیشتر از سرمایه گذاری های انجام شده و هم چنین استفاده از تجربه های علمی و عملی دست اندرکاران و بهنگام نمودن آن برای نیل به اهداف قانونی و دفاع از منافع مشروع اشخاص حقیقی و حقوقی عضو، انجمن پایانه داران بندری ایران به استناد قانون اتاق بازرگانی و صنایع و معادن ایران تاسیس می شود. حوزه فعالیت انجمن کلیه بنادر شمال و جنوب کشور تعیین شده و می تواند نمایندگی ها و شعبه هایی نیز در این بنادر ایجاد کند.

بانک معاملات شناورهای ایران تشکیل شود

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی خواستار تشکیل بانک اطلاعات معاملات شناورها در کشور شد و گفت: برخلاف کشورهای صاحب تشکیلات معاملات شناور، در ایران تاکنون چنین مجموعه‌ای تدوین نشده است که تشکیلاتی چون اتحادیه مالکان شناورها می‌توانند به این امر اقدام کنند.

مهندس سیدعطاءالله صدر که در جلسه اخیر با اتحادیه مالکان کشتی ایران پیشنهاد تشکیل این بانک اطلاعاتی را ارائه کرده است، افزود: تشکیل چنین بانکی، می‌تواند در چرخه اقتصادی ناشی از خرید و فروش شناورها، سهمی از بازار خارجی را نصیب این اتحادیه خواهد شد.

وی با بیان اینکه «با ایجاد این بانک اطلاعاتی رونق جدیدی در زمینه توسعه ناوگان دریایی کشور ایجاد می‌شود»، افزود: در عین حال، بنا بر این اقدام بانک اطلاعات مناسبی برای شناورهای باکیفیت نیز در دست خواهد بود.

معاون وزیر راه همچنین در این جلسه درباره عملکرد کارخانجات کشتی‌سازی کشور با تأکید بر اینکه «مشکل مدیریت، همه مسأله نیست»، گفت: با بررسی موفقیت سایر کشورها در صنعت کشتی‌سازی به این نتیجه دست یافتیم که در این کشورها وقتی صنعتگری قرارداد را امضاء می‌کند، این قرارداد را به کشور متبوعش می‌برد و از بانک کشور خودش تسهیلات می‌گیرد و ساخت‌وساز کشتی را شروع می‌کند؛ اما در ایران، این اتفاق نمی‌افتد.

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی همچنین با انتقاد از عملکرد بانک عامل طرح و جوه اداره شده گفت: به‌رغم آنکه بانک در این طرح، مالک شناور محسوب می‌شود؛ اما در مسیر پرداخت بواقع تسهیلات ساخت شناور، بهانه‌های مختلفی می‌آورد و هم به متقاضی، هم سازنده و هم سازمان بنادر، هزینه‌های اضافه تحمیل می‌کند.

کشتی آموزشی

با ۱۲۰ دانشجوی سرنشین

رییس دانشگاه دریانوردی و علوم دریایی خرمشهر با اشاره به اختصاص مبلغ ۲۰ میلیارد تومان از سوی دولت برای خرید کشتی آموزشی-تحقیقاتی این دانشگاه گفت: در اختیار داشتن چنین شناورهایی، نیاز جدی نظام و مجموعه‌های

اخبار کوتاه کشتیرانی و حمل و نقل دریایی

برای ارائه سرویس‌های بین‌المللی استفاده شود.

دوره آموزشی دانشجویان

ایرانی در خلیج عدن

ششمین ناوگروه آموزشی دانشجویان دانشگاه دریایی امام خمینی نوشهر از بندرعباس عازم خلیج عدن شد. فرمانده این ناوگروه آموزشی در این باره گفت: این ناوگروه آموزشی پس از کسب آموزش‌های لازم در مناطق دوم و سوم دریایی و انجام دوره سه روزه در منطقه یکم نیروی دریایی ارتش، برای کسب مهارت‌های عملی دریانوردی به خلیج فارس و سپس، خلیج عدن اعزام می‌شوند. ناخدا یکم رضایی افزود: آموزش این ناوگروه تا ۲۸ اسفند ماه ادامه دارد و دانشجویان با فسون دریانوردی و آموزش‌های تخصصی رسته‌های آشنا می‌شوند.

تأمین امنیت خطوط دریایی کشتیرانی، انتقال تجارب از نیروهای قدیمی به پرسنل جدید و نشان دادن صیانت جمهوری اسلامی ایران از مأموریت‌های ششمین ناوگروه آموزشی نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران در خلیج عدن اعلام شده است.

نقشه سواحل کشور

به‌روز رسانی می‌شود

مدیرکل امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی با اشاره به تشکیل جلسه کمیته ملی هیدروگرافی کشور به ریاست مدیرعامل این سازمان گفت: با نهایی شدن تفاهنامه‌های فی‌مابین دستگاه‌های مرتبط با این امر، به‌روزرسانی کلیه نقشه‌های ساحلی کشور آغاز خواهد شد.

مهندس احمد فروغی افزود: در جلسه کمیته ملی هیدروگرافی، علاوه بر سازمان بنادر و دریانوردی، سازمان جغرافیایی نیروهای مسلح، سازمان نقشه‌برداری کشور و ستادکل نیروهای مسلح نیز حضور و عضویت دارند.

وی با اشاره به مطرح شدن چند تفاهنامه میان سازمان‌های عضو کمیته ملی هیدروگرافی گفت: با نهایی شدن این تفاهنامه‌ها و هماهنگی بین ارگان‌های مرتبط با هیدروگرافی، کلیه نقشه‌های ساحلی کشور طبق نظر سازمان جهانی هیدروگرافی (IHO) به‌روزرسانی خواهد شد.

آقای باورصاد با اشاره به ملاقات حضوری خود با رییس جمهوری در اردیبهشت‌ماه امسال گفت: پس از تبیین موضوع و طرح ضرورت‌های آن، رییس‌جمهور موافقت کرد که این مسأله در هنگام سفر استانی هیأت دولت به خوزستان مطرح شود که در نهایت، در جریان این سفر، با اختصاص اعتبار اولیه ۲۰ میلیارد تومان برای خرید کشتی آموزشی اقیانوس پیمان موافقت شد.

وی با بیان اینکه «در حال طراحی مشخصات اولیه کشتی هستیم»، اظهار داشت: در نظر داریم این کشتی ظرفیت ۱۲۰ سرنشین را داشته باشد که از این جمع، ۳۰ نفر دانشجوی ناوبری و ۳۰ نفر مکانیک خواهند بود و به همراه ۳۰ نفر مسوول هدایت کشتی و ۲۰ تا ۲۵ نفر از اعضای هیأت علمی عازم اقیانوس‌ها خواهند شد.

رییس دانشگاه دریانوردی و علوم دریایی خرمشهر با اشاره به اینکه «سعی خواهیم کرد این کشتی مطابق مدل شناورهای آموزشی دانشگاه‌های آمریکا و اروپا طراحی شود»، گفت: در این شناور، آزمایشگاه‌های دریایی برای انجام تحقیقات بیولوژی و فیزیک دریا در نظر گرفته خواهد شد.

آقای باورصاد همچنین از برنامه‌ریزی برای پذیرش دانشجویان خارجی از کشورهای همسایه و نیز سایر دانشگاه‌های کشور در این کشتی آموزشی خبر داد و گفت: البته امیدواریم سایر دانشگاه‌های دریایی کشور نیز بتوانند چنین شناورهایی را در اختیار بگیرند تا از ظرفیت اضافه،

آموزشی-پژوهشی کشور است که پس از ۳۰ سال محقق شد. دکتر پرویز باورصاد افزود: دانشجویان رشته‌های دریایی و دریانوردی طبق کنوانسیون استانداردهای آموزش دریانوردی (STCW95) باید یک دوره آموزشی را بر روی کشتی‌های اقیانوس پیمان بگذرانند که همین امر، در اختیار داشتن کشتی آموزشی را برای دانشگاه‌ها ضروری می‌سازد.

وی با اشاره به اینکه «به علت فقدان کشتی آموزشی-تحقیقاتی، دانشجویان ایرانی دوره دریانوردی خود را بر روی کشتی‌های کشتیرانی ج.ا. و شرکت ملی نفتکش می‌گذرانند»، گفت: به علت تخصصی نبودن این کشتی‌ها و نیز دشواری هماهنگ شدن دانشجویان با سفر ناوگان حمل‌ونقل دریایی، عملاً این دوره‌ها نه از نظر کمی و نه کیفی، دستاورد مناسبی در بر ندارد.

آقای باورصاد با تأکید بر این نکته که «همه کشورهای دارای دانشگاه‌های دریایی، کشتی‌های آموزشی-تحقیقاتی نیز در اختیار دارند»، یادآور شد: طبق بررسی‌ها و مطالعات موجود، سابقه کشتی آموزشی در یکی از دانشگاه‌های آمریکا به سال ۱۸۴۴ میلادی برمی‌گردد!

رییس دانشگاه دریانوردی و علوم دریایی خرمشهر در ادامه درباره چگونگی تصویب خرید کشتی آموزشی-تحقیقاتی این دانشگاه از سوی دولت، توضیح داد: این موضوع، نتیجه سال‌ها پیگیری و طرح آن در مجامع مختلف و با مسؤولان مختلف بود که در وزارت علوم بوده است.

حضور محترم جناب آقای محمدرضا امامی

از سوی اعضای هیأت مدیره و اعضای این اتحادیه انتصاب شایسته جنابعالی را به عنوان معاون برنامه‌ریزی، اداری و مالی سازمان بنادر و دریانوردی تبریک و تهنیت عرض نموده و توفیق روز افزون حضرت‌تعالی را در راستای خدمتگزاری به نظام مقدس جمهوری اسلامی ایران، از ایزد منان خواستار است.

دبیرکل اتحادیه مالکان کشتی ایران محمد سمعی

حضور محترم جناب آقای مهندس محسن صادقی فر

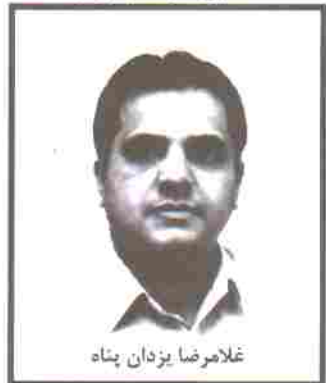
از سوی اعضای هیأت مدیره و اعضای این اتحادیه انتصاب شایسته جنابعالی را به عنوان سرپرست معاونت امور اداری و مناطق ویژه سازمان بنادر و دریانوردی تبریک و تهنیت عرض نموده و توفیق روز افزون حضرت‌تعالی را در راستای خدمتگزاری به نظام مقدس جمهوری اسلامی ایران، از ایزد منان خواستار است.

دبیرکل اتحادیه مالکان کشتی ایران محمد سمعی

معرفی شرکت های عضو اتحادیه مالکان کشتی ایران

شرکت کشتیرانی برهان دریا کیش

شرکت کشتیرانی برهان دریاکیش به شماره ثبت ۲۱۲۸ با بیش از بیست سال سابقه کار در عرصه حمل و نقل دریایی و لجستیک شرکت های نفتی در منطقه آزاد کیش و سایر مناطق ویژه اقتصادی حوزه خلیج فارس و دریای عمان است. همچنین این شرکت افتخار همکاری با شرکت های بین المللی نظیر سی جی جی، توتال فرانسه، نفت فلات قاره ایران و رویال اوپستر را نیز دارد. این شرکت با رعایت همه



غلامرضا یزدان پناه

مقررات بین المللی موفق به دریافت گواهینامه های ISO 9001 در مدیریت و HSE گردیده است. شرکت کشتیرانی برهان دریا کیش عهده دار بیشترین خدمات سفرهای دریایی و حجم بار حمل شده بین جزیره کیش و بنادر حوزه خلیج فارس بوده و در این زمینه از نیروهای مجرب و کارآموده بهره مند می باشد.

خدمات شرکت برهان دریا کیش:

- ۱- خدمات حمل و نقل دریایی کالا و خودروهای سبک و سنگین به صورت روزانه از بندر چارک به جزیره کیش و برعکس.
- ۲- انجام خدمات گمرکی و بندری و انتظامی کالا و مسافر، ترخیص کالا.
- ۳- کاپوتاژ کالا و وسایل نقلیه سبک و سنگین
- ۴- بارگیری و تخلیه کالا
- ۵- اخذ ویزا و انجام تشریفات گذرنامه در ارتباط با جایجایی مسافران ایرانی و خارجی
- ۶- قبول انجام خدمات دریایی در کلیه بنادر اصلی کشور و خارج با استفاده از پرسنل مجرب

۷- رزرو هتل و تهیه بلیط جهت مسافران و پرسنل شرکت های کشتیرانی ایرانی و خارجی. ۸- ارائه خدمات مشاوره ای در خصوص خرید و فروش یدک کیش، بارج و لندینگ گرفت. ۹- حمل بار و خودرویی سواری و باری از بندر حوزه خلیج فارس به جزیره کیش و سایر بنادر جنوبی ایران ۱۰- انجام خدمات بارگیری در بندر امارات متحده عربی نشانی: جزیره کیش، بلوار ایران، جنب کمپ صبا، پلاک C-25، ساختمان اداره بنادر و دریانوردی کیش

تلفن: ۰۷۶۶-۴۴۴۲۲۷۲۹

۴۴۴۲۲۱۴۹-۴۴۴۲۲۸۳۵

فاکس: ۰۷۶۶-۴۴۲۲۱۴۸

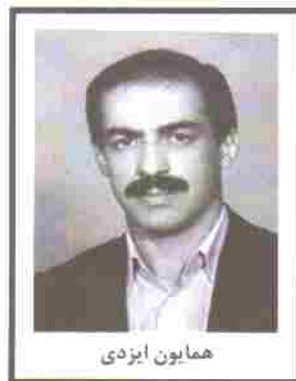
ایمیل:

bdk@borhandarya-kish.com

شرکت

بندر و کشتیرانی آفتاب

اولین بندر عمومی خاورمیانه است که با سرمایه گذاری کامل بخش خصوصی فعالیت خود را آغاز کرده است. خدمات شرکت بندر و کشتیرانی آفتاب در بخش های مسافری و باری به شرح زیر است: حمل و نقل مسافر و بار در مسیر جزیره کیش به بندر آفتاب مطابق برنامه روزانه اعلام شده



همایون ایزدی

دارای دو انبار مجهز و سرپوشیده هرکدام به وسعت ۲۶۰۰ متر مربع

محوطه باز برای نگهداری کالا به مساحت ۱۲۰۰۰ متر مربع
آب شیرین کن با ظرفیت ۲۰۰ متر مکعب در روز
امکان پذیرش کشتی ها با آبخور تا ۵ متر و یک پست اسکله عمومی به طول ۹۰ متر.
دو پست اسکله به صورت رمپ.
خودرو بین بندر آفتاب- جزیره کیش.
مهمانسرا و امکانات پذیرایی مناسب.
آدرس: استان هرمزگان - ۱۲۰ کیلو متری غرب بندر لنگه - بعد از روستای گرز - بندر آفتاب
تلفن / فاکس: ۰۷۶۶-۴۲۲۵۰۳۰-۴۰
وبسایت: www.Kigco.net
Email: info@Kigco.net

شرکت کشتیرانی

خدمات ساحلی ایران

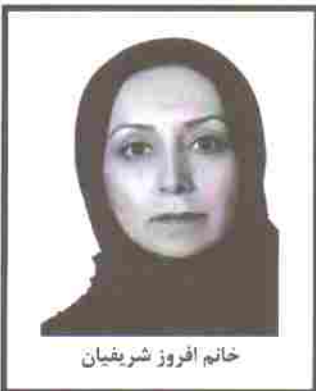
شرکت خدمات ساحلی ایران به شماره ثبت ۵۶۹۵۳ از سال ۱۳۶۰ فعالیت خود را در زمینه امور حمل و نقل دریایی بین المللی و تخلیه و بارگیری شروع نموده و در آغاز کار شرکت سالانه بطور متوسط امور ۵۰ فروند کشتی را با استفاده از پرسنل مجرب و ورزیده خود رسیدگی و کنترل می نمود. به نحوی که با ارائه خدمات مؤثر و سریع توانست رضایت مشتریان را جلب نماید. در سالهای بعد این شرکت موفق گردید حضور خود را به عنوان یکی از کارگزاران اصلی در خلیج فارس اثبات نموده و سالانه سرویس های لازم برای تعداد بیش از ۳۰۰ فروند کشتی را ارائه نماید.

در سال ۱۳۶۸ شرکت خدمات ساحلی ایران بعنوان نماینده انحصاری شرکت اورگرین در ایران برگزیده و منصوب شد که باستناد آمار منتشره توسط سازمان بنادر و دریانوردی در طی سالیان متوالی همواره از بیشترین آمار تخلیه و بارگیری کانتینر و پهلو دهی کشتی در بخش خصوصی در بندرعباس برخوردار بوده است.

در سال ۱۳۷۱ شرکت سیماتک بعنوان فیدر اوپراتور نخستین سرویس خود را از طریق این شرکت انجام داد. شرکت کشتیرانی سیماتک در سال ۱۹۹۲ آغاز به کار کرده و ظرف مدت کوتاهی به یکی از بزرگترین فیدر اپراتورهای منطقه تبدیل گردید. این شرکت اولین شرکت فیدری در منطقه است که اقدام

به راه اندازی سرویسهای مستقیم فیدری از بندر خاوردور و شبهه قاره هندوستان به بندر ایران نمود و بدین ترتیب گام مثبتی در حذف هزینه ترانشیپ در بندر امارات برای تجار ایرانی برداشته شد.

در سال ۱۳۸۴ با سرمایه گذاری مشترک با شرکت تایداوتر خاورمیانه موفق به ایجاد و راه اندازی ترمینال ۲۰ هکتاری کانتینری بندرعباس آریا در بندر شهید رجایی گردید که بزرگترین و مدرن ترین ترمینال کانتینری بخش خصوصی کشور است. بخش عمده این پایانه در سال ۱۳۸۶ به بهره برداری رسید و در



خانم افروز شریفیان

حال حاضر بیش از ۵۰ میلیون دلار سرمایه صرف راه اندازی و خرید تجهیزات در این ترمینال گردیده است. این شرکت که دفتر مرکزی آن در تهران واقع است، دارای شعب و نمایندگیهای متعدد در بندر جنوبی ایران بندر عباس، بندر امام خمینی و بندر خرمشهر و غسلویه می باشد و بیش از صد نفر از افراد متخصص و مجرب در امور عملیات، بازاریابی، خدمات مشتریان، انفورماتیک، اسناد و مدارک و کارهای لجستیکی اشتغال داشته تا بدین طریق خدمات مؤثر و سریع به مشتریان خود ارائه نمایند. شرکت خدمات ساحلی ایران در سال های اخیر از نظر حجم فعالیت و کیفیت خدمات کشتیرانی باستناد آمار منتشره توسط سازمان بنادر متوالیا" موفق به احراز رتبه های برتر در بین شرکتهای نمایندگی کشتیرانی گردیده است.

آدرس: تهران، میدان آرژانتین، خیابان اوند، پلاک ۷۲ طبقه سوم. تلفن: ۸۸۷۷۱۱۵۳ فاکس: ۸۸۶۴۳۴۰۰

info@iranlandservice.com
www.Iranlandservice.com



فما دریا بندر

SEA PORT LINE Co.
SHIPPING & MARINE SERVICES



خدمات کشتیرانی • خدمات دریایی • خدمات بندری • تجهیزات دریایی و بندری • کارشناسی و مشاوره دریایی

Shipping services • Marine services • Port operations • Port & marine equipment

• Consultancies & marine advisory services

No.13- Fathi Shaghaghi Ave -Tehran - Iran Tel:(+9821) 88710266-70 Fax:(+9821) 88713123

دفتر مرکزی: تهران خیابان فتمی شقاقی پلاک ۱۳ تلفن : ۷۰-۲۶۶-۸۸۷۱۰ فاکس: ۸۸۷۱۳۱۲۳