



Shipowners Union

No.16 June 2010 / ۱۶ خرداد ۱۳۸۹ شماره ۱۶

Official Bulletin of Shipowners Union of Iran

پایه اتحادیه مالکان کشتی ایران

به نام خدا

هیجدهمین همایش ارگان های دریایی

بحران های حمل و نقل دریایی را جدی نگرفت!

نشست سالانه مدیران و کارشناسان دریایی و بندری به بحث های دو روزه خود در جزیره کیش در آخرین روزهای اردیبهشت ماه خاتمه داد و یافته های خود را در قالب یک قطعنامه ۱۸ ماده ای در معرض جامعه دریایی کشور قرار داد. در یک نگاه گذرا به متن این قطعنامه نشان می دهد که در کنار توجه وسیع و جدی به مسایل کارکنان و اصلاح و بهبود مقررات استخدامی و کاری آنان که ظاهرا به پیروی از شعار اصلی سازمان بین المللی دریانوردی برای سال ۲۰۱۰ انجام گرفته است، به نظر می رسد مسایل جاری داخلی و بین المللی حمل و نقل دریایی کشور به کلی از دید این همایش دور مانده و علیرغم حضور جدی برخی از برجسته ترین کارشناسان بخش خصوصی در نشست های همایش و پانل های تخصصی هیچ یک از این مسایل به متن قطعنامه نهایی همایش راه نیافته است.

همایش ارگان های دریایی امسال با حضور برجسته ترین مقام های مملکتی و از جمله وزیر راه و ترابری و تعدادی از نمایندگان مجلس و شخصیت های مرتبط با فعالیت های دریایی، بندری و گمرکی کشور برگزار شد انتظارات زیادی را در جامعه دریایی کشور به وجود آورده بود تا مسایل جدی و امروزه خود را در معرض بحث و گفت و گوی کارشناسان و مقام های برجسته کشوری قرار بدهند و راهکارهایی برای رفع مشکل و مقابله با بحران های احتمالی بیابند، اما ظاهرا ملاحظاتی که روشن نیست از سوی کدام ارگان به همایش تحمیل شد اجازه نداد که هیچ یک از این مسایل به بحث کشیده شود و صاحب نظران بتوانند دیدگاه های خود را در هر زمینه به آگاهی دیگر اعضای جامعه دریایی کشور و بخصوص نهادهای سیاستگذار و تصمیم ساز این بخش برسانند.

در حال حاضر جامعه دریایی کشور با مسایل بسیار مهمی روبه روست که ممکن است فعالیت بنگاه های فعال در این بخش را به رکود کشانده و حتی فرصت های اشتغال نیروی انسانی دریایی را نیز مورد تهدید قرار دهد که از جمله آن ها می توان به تأثیرات رکود اقتصاد بین المللی، احتمال برقراری تحریم هایی علیه کشتیرانی ایران و مشکلاتر شدن تردد ناوگان های ایرانی و هم چنین سخت تر شدن رقابت برای دریافت بار بین المللی و هم چنین دشوارتر شدن دسترسی شرکت های کشتیرانی به منابع مالی مناسب برای خرید کشتی، نوسازی ناوگان و حفظ ظرفیت های ناوگانی و حتی ارتقای آن ها اشاره کرد. انتظار صاحبان کشتی ها، شرکت های کشتیرانی و حتی کارگزاران حمل و نقل دریایی این بود که همایش امسال از کنار چنین مسایلی که دستاوردهای سی ساله سرمایه گذاری ها و کوشش ها در جهت توسعه ناوگان ها و بالابردن سهم کشور در حمل و نقل دریایی نفت و کالاهای بازرگانی را دچار مخاطره می کند به سادگی نگذرد و حداقل راهکارهایی را در برابر نهادهای مربوط قرار دهد که بتوانند در شرایط بحرانی به کمک شرکت های کشتیرانی بشتابند و از متلاشی شدن آن ها جلوگیری به عمل آورند.

توجه داشته باشیم که آمریکا و کشورهای اروپایی و حتی چین برای مقابله با بحران اقتصادی جهانی تاکنون صدها میلیارد دلار برای نجات بنگاه های مالی و بانک ها و هم چنین صنایع خودشان سرمایه گذاری کرده اند در حالی که ایران به همه این مسایل حتی به موقعیت شرکت هایی که در صحنه های بین المللی حضور می یابند و در نتیجه بیش از سایر شرکت ها تحت تاثیر بحران های اقتصاد جهانی قرار می گیرند بی تفاوت مانده و حتی همایش سالانه ارگان های دریایی کشور که می باید به سرنوشت فعالان این بخش التفات بیشتری داشته باشد به سادگی از هر نوع موضع گیری مشخص در این زمینه امتناع ورزیده است.

البته در همایش هیجدهم ارگان های دریایی فرصت های کوتاهی به وجود آمد که مدیران شرکت های کشتیرانی بتوانند انتظارات خودشان را به گوش مسئولان این بخش برسانند و از جمله مدیران شرکت های کشتیرانی ملی نفتکش و کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران فرصت یافتند که در پانلهای تخصصی همایش حضور یافته و برخی از برنامه ها و دیدگاه های خود را بیان دارند اما در حاشیه های همایش بیشترین مباحث به مسایل کشتی سازی ها و حرف و حدیث های مربوط به نحوه حمایت از آن ها کشیده شد. این در حالی است که در سال های اخیر همه

تلاش ها در جهت حمایت از صنایع کشتی سازی به عمل آمده و وزارت صنایع نیز موفق شده است با به تصویب رساندن قانون حمایت از صنایع کشتی سازی و ایجاد شورای عالی صنایع دریایی که همه گونه اولویت های لازم را به این صنعت اختصاص داده است اصولا موردی برای بحث در این زمینه باقی نگذاشته است.

در حقیقت در وضعیت کنونی باید بیشتر نگران شرکت های کشتیرانی بود که باید یک تنه هم به مصاف بحران اقتصاد جهانی بروند و هم خود را برای مقابله با پیامدهای تحریم هایی که در سطح جهانی علیه کشورمان طراحی می شود آماده کنند. یعنی دو کارزاری که تاکنون هیچ یک از نهادهای رسمی و سیاستگذار کشورمان حاضر نشده اند موضع مشخصی در برابر آن اتخاذ کنند و فعالان دریایی را نیز مطمئن کنند که در صورت بروز هر وضعیت خطیر آنان را تنها نخواهند گذاشت و با ابزارهای گوناگون از فعالیت آن ها پشتیبانی به عمل خواهند آورد.

اکنون شرکت های کشتیرانی بزرگ ما بیش از همیشه احساس نگرانی می کنند... از یک طرف با فشار فزاینده ای از سوی نهادهای مختلف روبه هستند که می کوشند آنان را به خرید بیشتر از کشتی سازی های داخلی ناچار کنند و از سوی دیگر محدودیت هایی را برای خرید شناور خارجی در برابرشان قرار می دهند که آن ها عملا انتخاب دیگری در برابر نداشته باشند. این در حالی است که پس از یک دهه تلاش و سپردن قراردادهای متعدد و چندین صد میلیون دلاری به صنایع کشتی سازی داخلی. شرکت های کشتیرانی ما هنوز نتوانسته اند اولین کشتی های سفارشی ساخت داخل خود را نیز به ناوگان هایشان اضافه کنند. این در حالی است که قراردادهایی که آنان برای خرید همان مقدار کشتی از کشتی سازی های خارجی بسته بوده اند مدت هاست که فیصله یافته و کشتی های جدید میلیون ها تن کیلومتر بار دریایی در سطح خطوط بین المللی دریایی جابه جا کرده اند.

تردیدی وجود ندارد که پرسنل دریایی بسیار مهم اند و توصیه های سازمان بین المللی دریانوردی را هم باید در صحن همایش جدی می گرفتیم که حتی شعار اصلی همایش یعنی - توسعه دریامحور - هم در جای خود می تواند موضوع بسیار مناسب و مهمی برای بحث و فحش باشد، اما هیچ یک از این دو موضوعات را نمی شود از جمله مسایل بحرانی صنعت کشتیرانی و حمل و نقل دریایی به شمار آورد تا آن جا که بحث های جدی و سرنوشت ساز این بخش ناگشوده بماند و سرانجام و عاقبت بنگاه های فعال در این بخش به عهده زمان گذاشته شود که چه شرایط خطرناکی را ممکن است به آن ها تحمیل کند.

با همین مقدمات است که ناچار شده ایم ضمن تشکر از کلیه اشخاص و نهادهایی که برای برگزاری همایش هیجدهم زحمت کشیده و یا سرمایه گذاری هایی را متحمل شده اند، از این که در قطعنامه همایش، برخی از مهم ترین مسایل شرکت های کشتیرانی و حمل و نقل دریایی مغفول مانده است، ابراز تاسف کنیم و بار دیگر مصرا تقاضا کنیم که سازمان بنادر و دریانوردی و سایر نهادهای مربوط به وزارت راه و ترابری، وزارت بازرگانی، گمرک ایران، بانک مرکزی و وزارت امور اقتصادی و دارایی بیش از این درباره احتمال بروز شرایط بحرانی در حمل و نقل بین المللی و اتخاذ تدابیر و راهکاری مناسب برای مقابله بحران، بخصوص پیش از ظهور واقعی آن حساسیت بخرج بدهند و جلوی ضرر را از جایی بگیرند که کار از کار نگذاشته باشد.



پایه 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

## قطعنامه

### هجدهمین

## همایش ارگان های

### دریایی

۲۸ و ۲۹ اردیبهشت ۱۳۸۹

هجدهمین همایش ارگان های دریایی کشور که با حضور وزیر راه و ترابری و چند تن از نمایندگان مجلس شورای اسلامی و نمایندگان بیش از ۵۰ ارگان های دریایی از بخش های دولتی، تعاونی، خصوصی و سازمان های مردم نهاد و اتحادیه مالکان کشتی ایران در روزهای ۲۸ و ۲۹ اردیبهشت ماه ۱۳۸۹ تشکیل شده بود با صدور قطعنامه ای ۱۸ ماده ای به کار خود پایان داد که بخش های اصلی آن به شعار اصلی همایش " ثروت انسانی احیاءگر نقش محوری ایران در منطقه " اختصاص دارد.

متن کامل قطعنامه هجدهمین همایش ارگان های دریایی به شرح زیر است:

۱- تامین منابع انسانی دریانوردان به میزان ۵۰۰۰ نفر در برنامه توسعه پنجم به منظور ایرانی نمودن کارکنان دریایی شاغل بر روی ناوگان تجاری تحت پرچم و مالکیت ایران از طریق :

۱-۱- شناسایی مدارک شایستگی دریانوردان توسط وزارت علوم، تحقیقات و فناوری و همکاری با کمیته مربوطه در سازمان بنادر و دریانوردی.

۱-۲- انطباق آموزش های تخصصی دریایی در مراکز آموزش عالی دریانوردی با کنوانسیون STCW استفاده از حداکثر پتانسیل موجود در راستای تربیت و بکارگیری دریانوردان کارآمد و توسعه مراکز آموزش در استان های ساحلی.

۱-۳- پیگیری ایجاد تسهیلات و فرصت های مناسب جهت تحصیلات عالی ساحل نشینان کشور برای تامین منابع انسانی متخصص و کارآمد بومی در رشته های تحصیلی مورد نیاز مشاغل بندری و دریانوردی در نظام آموزش عالی کشور.

۱-۴- آموزش و توانمند سازی کارکنان دریایی مورد نیاز جهت هدایت کشتی های مخصوص مواد شیمیایی و گاز مایع (LPG, LNG).

۱-۵- پذیرش مسئولیت تربیت و تامین نیروی متخصص دریانوردی از سوی وزارت علوم و حذف روش بورسیه.

۶-۱- ایجاد امکان احتساب خدمت و اشتغال افراد مشمول خدمت وظیفه عمومی در مشاغل دریانوردی به مدت ۵ سال بجای گذراندن دوره مقدس سربازی.

۲- پیگیری و اجرای تبصره ماده ۵۲ قانون کار ( مشاغل سخت و زیان آور ) و ماده ۷۶ تامین اجتماعی ( بازنشستگی پیش از موعد دریانوردان با حمایت دولت در خصوص دریانوردان و همچنین شفاف سازی تعریف شرایط ازکار افتادگی دریانوردان بر اساس استانداردهای پزشکی دریانوردی بین المللی (ILO, STCW) توسط سازمان بنادر و دریانوردی کشور و سازمان تامین اجتماعی انجام پذیرد.

۳- استقرار نظام جامع مدیریت یکپارچه از طریق بکارگیری نیروهای متخصص در مشاغل ذیربط مورد تاکید قرار گرفت.

۴- احصاء مشاغل بندری و ارتقای سطح دانش آنان از طریق برگزاری دوره های تخصصی در سطوح مختلف علمی در

حمایت دولت از شرکت های کشتیرانی داخلی جهت جذب و حمل محمولات وارداتی و صادراتی کشور و همچنین ارائه تسهیلات ( مالی یا نرخ های معمول و بین المللی ) جهت انجام تعهدات و پیشبرد طرح های توسعه ناوگان شرکت های داخلی و حفظ موقعیت فعلی رتبه بندی ناوگان ملی کشور در منطقه تاکید گردید.

۸- با توجه به لزوم کاهش قیمت تمام شده حمل کالاهای صادراتی - وارداتی و در راستای کاهش رسوبات کالا در بنادر کشور، همچنین تشویق صاحبان کالا و متصدیان حمل و نقل به استفاده و ارائه سرویس های Door-To-Door، لزوم ساخت و راه اندازی بنادر خشک در قطب های صنعتی و افزایش سرعت سیر حمل و نقل ریلی کشور و کاهش حق دسترسی خطوط راه آهن مورد تاکید قرار گرفت.

۹- با عنایت به فضای مناسب کسب و کار جهانی در حوزه اسقاط کشتی در سال جاری و سال های آتی و پتانسیل



وزیر راه و ترابری و مدیر عامل سازمان بنادر و دریانوردی در حال استماع توضیحات کلیتین سمعی دبیر کل اتحادیه مالکان کشتی ایران در همایش کیش

این صنعت جهت کارآفرینی در مناطق ساحلی کشور، بر لزوم حمایت از سرمایه گذاران بخش خصوصی و تسهیل در صدور مجوزهای لازم جهت ساخت و راه اندازی یاردهای اسقاط کشتی تاکید گردید.

۱۰- پیگیری راه اندازی دادگاه های تخصصی دریایی در سطح کشور مورد تاکید قرار گرفت.

۱۱- بررسی و ارائه پیشنهاد تدوین روش های اجرایی برای الزام شناورهای زیر ۵۰۰ GT با رعایت مفاد ISM و ارائه راهکار اصلی ISM بر اساس شناورهای بالای ۵۰۰ GT که در محدوده های دریایی خلیج فارس، دریای عمان و دریای مازندران فعالیت می نمایند.

۱۲- همکاری و هماهنگی ارگان های دریایی کشور با پلیس مهاجرت گذرنامه ناجا به منظور ساماندهی و تسهیل تردد پرسنل دریایی شناورها با رعایت اولویت اتحادیه مالکان کشتی ایران مورد تاکید قرار گرفت.

۱۳- با توجه به پتانسیل جمهوری اسلامی ایران در اجرای نقش محوری در عملیات پیشگیری و مقابله با آلودگی در خلیج فارس و دریای عمان از دولت و مجلس محترم تقاضا می شود که در اسرع وقت نسبت به تصویب طرح سازمان بنادر و دریانوردی در ایجاد مراکز مجهز مقابله با آلودگی های دریایی و در راستای اصل ۴۴ قانون اساسی اقدام نمایند.

۱۴- سازمان های بهره بردار از دریا به هر نحو باید فعالیت های خود را با الزامات زیست محیطی ملی و بین المللی که از طرف مراجع ذیربط ابلاغ می گردد منطبق نمایند و کلیه تعهدات و اقدامات لازم جهت جلوگیری از هر گونه آلودگی در پهنه دریاهای خود در هر زمان از فعالیت خود به عمل آورند و در اسرع وقت نسبت به جبران خسارات زیست محیطی رفع کلیه نواقص تاسیسات خود که در آلودگی آب دریا موثر هستند اقدام نمایند.

۱۵- در راستای تسهیل اجرای طرح ها و پروژہ های توسعه ای بخش حمل و نقل دریایی کشور و تامین تسهیلات مالی مورد نیاز این بخش بر لزوم تاسیس و راه اندازی بانک حمل و نقل دریایی با همکاری ارگان های دریایی کشور تاکید گردید.

۱۶- سازمان حفاظت محیط زیست با همکاری ارگان های دریایی و با استفاده از تمامی ظرفیت های موجود نسبت به اجرای برنامه پایش و مدیریت زیست محیطی واحدهای آلاینده آب های دریایی کشور و همچنین تدوین استانداردهای زیست محیطی و ایجاد بانک اطلاعات محیط زیست دریایی کشور اقدام نمایند.

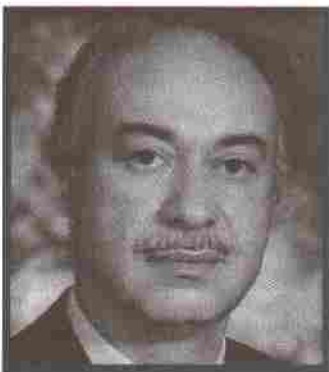
۱۷- تشکیل کارگروهی متشکل از ارگان های مرتبط جهت بررسی مشکلات شناورهای سنتی و حل و فصل مسائل مختلف آنان مورد تاکید قرار گرفت.

۱۸- پیگیری دبیرخانه هماهنگی ارگان های دریایی کشور در مورد مفاد باقیمانده قطعنامه همایش های قبلی، برگزاری جلسات منظم شورایی مدیران ارشد و درخواست از ارگان های دریایی و سایر مراجع ذیربط به منظور همکاری و مساعدت های لازم در این مورد و تعیین زمان و مکان و اعلام موضوع همایش نوزدهم هماهنگی ارگان های دریایی کشور مورد تاکید قرار گرفت.

مصاحبه امان الله حیات داوودی در آستانه همایش هیجدهم ارگان های دریایی در جزیره کیش

## اتحادیه مالکان کشتی، صدای اعضاء را به گوش مسئولان می رساند!

رئیس هیات مدیره شرکت صید صنعتی صندق با بیان اینکه سرمایه‌گذاری در دریا پشتوانه بسیار قوی می‌خواهد و ریسک‌پذیری در سرمایه‌گذاری در دریا نسبت به خشکی بسیار زیاد است می‌افزاید: بخش خصوصی در کشور ما بدون حمایت مالی از طرف دولت قادر به فعالیت موثر نخواهد بود. آقای حیات داوودی اضافه می‌کند: کمسانی که به عنوان بخش خصوصی مایل به فعالیت در دریا بوده‌اند به علت عدم دسترسی به منابع مالی و کم‌توجهی مسئولان اکثراً ورشکست شده و انگیزه خود را از دست داده‌اند.



صنعتی یکی دیگر از مسائلی مهم این بخش را عدم شناخت عامه بخصوص مسئولان از دریا عنوان می‌کند و می‌گوید حمایتی که از بخش دریایی صورت می‌گیرد سلیقه‌ای است و در این شرایط بخش خصوصی در حالی که با اطمینان و با توان مالی ضعیف در دریا سرمایه‌گذاری می‌کند پس از چندی با تغییرات مدیریتی و سیاستها مواجه می‌شود و به این ترتیب تمام فعالیت‌ها، سرمایه‌گذاری و زمان‌هایی که صرف پروژه‌های شده است تحت تاثیر این تغییرات قرار می‌گیرد.

دریافت کنندگان این تسهیلات و بانک عامل شد چراکه این تعداد لندینگ کرافت توجه اقتصادی نداشت. مدیر عامل کنسرسیوم صید صنعتی اضافه می‌کند: اخیراً هم که بحث ساخت کشتی‌های مسافرتی و کروزبوت در سازمان بنادر رایج شده که کاملاً بحث زائدی است در حالی که صنعت نفت مجبور شده است تعداد زیادی کشتی خدماتی از خارج اجاره کند.

### نقش اتحادیه مالکان

وی به تشکیل اتحادیه مالکان کشتی اشاره می‌کند و از آن به عنوان یک اقدام مثبت در عرصه دریایی ایران نام می‌برد حیات داوودی می‌گوید: خوشبختانه با تاسیس اتحادیه مذکور معضل ناهماهنگی بین دستگاهها و ارگانها نیز در حال برطرف شدن است به نحوی که این اتحادیه با اطلاع‌گیری و اطلاع‌رسانی به موقع و هماهنگی با ارگان‌های مختلف می‌تواند نقش موثری ایفا کرده و مشکلات این صنعت را به گوش مسئولان ذیربط برساند. حیات داوودی در پایان اظهار امیدواری می‌کند بخش دریایی و دریانوردی ایران روزی به نقطه‌ای که مستحق آن است برسد.

### جناب آقای علیجان علی اکبری

انتصاب شایسته جنابعالی را به عنوان مدیرکل امور اداری سازمان بنادر و دریانوردی تبریک و تهنیت عرض نموده و توفیق روز افزون حضرتعالی را در راستای خدمتگزاری به نظام مقدس جمهوری اسلامی ایران، از ایزد منان خواستار است

اتحادیه مالکان کشتی ایران

### عوامل بازدارنده سرمایه‌گذاری

وی عوامل بازدارنده برای افراد مایل به فعالیت و سرمایه‌گذاری در دریا را متعدد عنوان می‌کند و در این خصوص توضیح می‌دهد: بالا بودن مالیات، موضوع بخشنامه ۱۴۹ و یا ۱۴ سازمان تامین اجتماعی، مسایل گمرکی، کمبود اسکله و دهها موضوع دیگر که بارها درباره آن قلم‌فرسایی شده است از جمله این عوامل بازدارنده است. مدیر عامل کنسرسیوم صید

آقای "امان" حیات داوودی می‌گوید که توسعه صنعت دریایی و دریانوردی همیشه توسط بخش خصوصی، بخصوص ساحل نشینان انجام گرفته است و نقش دولت‌ها هدایت، نظارت و حمایت مالی و پشتیبانی از بخش خصوصی بوده است. رئیس هیات مدیره شرکت صید صنعتی صندق تاکید می‌کند که سرمایه‌گذاری در دریا پشتوانه بسیار قوی می‌خواهد و ریسک‌پذیری در سرمایه‌گذاری در دریا نسبت به خشکی بسیار زیاد است. بنابراین بخش خصوصی در کشور ما بدون حمایت مالی از طرف دولت قادر به فعالیت موثر نخواهد بود. حیات داوودی اضافه می‌کند: کمسانی که به عنوان بخش خصوصی مایل به فعالیت در دریا بوده‌اند به علت عدم دسترسی به منابع مالی و کم‌توجهی مسئولان اکثراً ورشکست شده و انگیزه خود را از دست داده‌اند.

## اطلاعیه

### برای اعضای انجمن صنفی کارفرمایی مالکان کشتی ایران برگزاری مجمع عمومی عادی سالیانه

انجمن صنفی کارفرمایی مالکان کشتی ایران از آن عضو محترم دعوت به عمل می‌آورد تا در مجمع عمومی عادی سالیانه که در روز سه شنبه مورخ ۱۳۸۹/۳/۲۵ رأس ساعت ۱۵:۰۰ طبق دستور جلسه ذیل به آدرس: خیابان پاسداران - تقاطع شهید لویسانی (فرمانیه) - برج آسمان - پلاک ۵۲۳ - سالن آموزش - طبقه همکف برگزار می‌گردد حضور بهم رسانید. از کاندیداهای محترم داوطلب برای بازرسین قانونی انجمن تقاضا می‌شود تا حداکثر تا تاریخ ۱۳۸۹/۳/۱۸ نسبت به تسلیم (ارسال) درخواست کتبی خود به دبیرخانه انجمن اقدام فرمایند.

خواهشمند است در صورتیکه حضور جنابعالی / سرکار علیه در این نشست امکان پذیر نیست، نماینده خود را جهت حضور در این نشست کتبا به انجمن معرفی فرمایند.  
قبلاً از همکاری آن عضو محترم صمیمانه سپاسگزاری می‌گردد.

### دستور جلسه:

- ۱- ارائه گزارش عملکرد سال ۸۸-۸۹ هیات مدیره و برنامه های آتی.
- ۲- ارائه گزارش ترازنامه و بودجه سال آتی از سوی خزانه دار.
- ۳- ارائه گزارش بازرس قانونی.
- ۴- تصویب صورت های مالی و ترازنامه منتهی به سال ۱۳۸۹.
- ۵- انتخاب روزنامه کنیوالاتشار.
- ۶- انتخاب بازرس اصلی و علی البدل.
- ۷- تغییر آدرس دبیرخانه انجمن.
- ۸- سایر موارد مرتبط.

دیدگاه های مدیر عامل شرکت ملی نفتکش

## صنعت دریانوردی نیازمند سرمایه گذاری قابل توجهی است، مشکلات مالی اجازه توسعه ناوگان ها را نمی دهد!

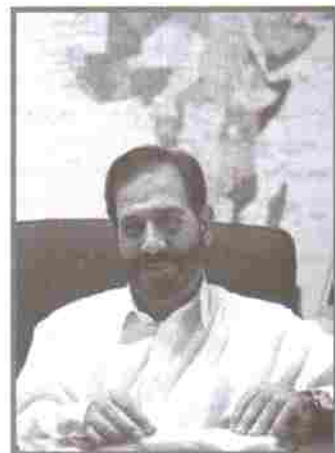
تزیق نقدینگی ضامن رشد صنعت کشتی سازی ایران نیست، به مسایل دیگر این صنعت نیز باید توجه شود.

مدیر عامل شرکت ملی نفتکش در هجدهمین همایش ارگان های دریایی در جزیره کیش و هم چنین در مصاحبه ای با بنگاه اطلاع رسانی مانا به مسائلی در زمینه شرکت های کشتیرانی، نحوه گسترش ناوگان ها و هم چنین مشکلات مبتلابه صنعت کشتی سازی کشور اشاره کرده است که آگاهی از آن ها می تواند به اصلاح برداشت ها در زمینه نحوه کمک به توسعه صنایع دریایی و هم چنین از میان برداشته شدن مسایل مالی شرکت های کشتیرانی برای تامین اعتبار های مورد نیاز، کمک برساند.

مدیر عامل شرکت ملی نفتکش با اشاره به مشکلات پیش آمده برای دریافت وام از بانکهای خارجی گفت: این شرکت با اتخاذ راهکارهایی توانسته است از تسهیلات شبکه بانکی و نقل دریایی را دشواری دریافت تسهیلات از بانکها و عدم آشنایی شبکه بانکی با بخش دریایی عنوان کرد و اظهار داشت: متأسفانه ما با بانکها زبان مشترکی نداریم به طوری که وقتی صحبت از کشتی نفتکش می شود گویا از لجن صحبت شده است. وی افزود: هرچند شبکه بانکی کشور در مقایسه با گذشته قدم هایی را در ارائه تسهیلات به بخش دریایی کشور برداشته است که این کافی نیست.

مدیر عامل شرکت ملی نفتکش با اشاره به حمل ۱۰۰ درصد نفت خام و ۸۰ درصد کالاهای از طریق دریا گفت: این میزان جابجایی کالا و نفت خام حاکی از سودآوری سرمایه گذاری در دریاست و اگر این بخش بصورت صحیح مدیریت شود موثر خواهد بود این در حالی است که به باور شبکه پولی و بانکی کشور تنها سرمایه گذاری در خشکی سودآور است. سوری در خصوص حل مشکلات پولی و بانکی بخش دریایی کشور به چند راه حل اشاره کرد و گفت: استفاده بهینه از اعتبارات اختصاص یافته از محل وجوه اداره شده و راه اندازی بخش فاینانس دریایی در بانکهای کشور از جمله این موارد است که در مورد اخیر با ایجاد یک واحد دریایی و استفاده از کارشناسان آگاه و آشنا به اعطای تسهیلات به این بخش اقدام کنند. وی در ادامه تشکیل بانک دریایی یا صندوق توسعه دریایی را برای حل مشکلات این بخش پیشنهاد کرد و

مدیر عامل شرکت ملی نفتکش با اشاره به مشکلات پیش آمده برای دریافت وام از بانکهای خارجی گفت: این شرکت با اتخاذ راهکارهایی توانسته است از تسهیلات شبکه بانکی



خارجی استفاده کند و از آنجا که این راهکارها با موفقیت همراه بوده است آماده ایم تا تجارب خود را در اختیار شرکتهای متقاضی دریافت تسهیلات قرار دهیم. "محمد سوری" در پانلی که در هجدهمین همایش ارگان های دریایی برگزار شد در گفتاری با عنوان نگاهی تازه به چگونگی سرمایه گذاری در صنایع دریایی و دریانوردی گفت: در حال حاضر ایران در بخش حمل و نقل دریایی به سطحی از دانش و توان مدیریتی رسیده که قابل رقابت با بسیاری از کشورهای است. وی افزود: این در حالی است که صنعت دریانوردی نیازمند سرمایه گذاری های قابل توجهی است که عدم تامین منابع مورد نیاز موجب عدم توسعه این بخش شده

گفت: در این ارتباط قرار شد با مشارکت یک بانک داخلی و یک بانک خارجی این بانک تاسیس شود که این مهم به دلایلی که ناشی از مسائل بین المللی به انجام نرسید. سوری گفت: برای تاسیس بانک دریایی یا صندوق مذکور به بیش از دو تا سه میلیارد دلار سرمایه اولیه نیاز است.

مدیر عامل شرکت ملی نفتکش با اشاره به دریافت حدود ۳۰۰ میلیون دلار از بانکهای داخلی اضافه کرد: علاوه بر این موفق شدیم حدود دو میلیارد دلار وام نیز از بانکهای خارجی دریافت کنیم. وی با بیان اینکه شرکت ملی نفتکش با اجرای این راهکارها موفق شده است مشکلات ناشی از محدودیتهای سیستم بانکهای خارجی در ارائه تسهیلات به شرکتهای ایرانی را برطرف کند افزود: این شرکت آماده است تا برای حل مشکلات مربوط به دریافت تسهیلات بانکی شرکتهای کشتیرانی ایرانی تجارب و راهکارهای خود را در اختیار این شرکتها قرار دهد تا به این ترتیب زمینه توسعه صنعت دریانوردی نیز با همت فعالان این بخش فراهم شود.

سوری از افتتاح حساب در بانکهای مجاز در کشورهای آسیایی و همچنین بانکهای مشترک ایران با دیگر کشورها به عنوان بخشی از این راهکارها نام برد. رییس هیات مدیره شرکت ملی نفتکش با اشاره به نیاز صنعت نفت و گاز به ۱۵۰ میلیارد دلار سرمایه گذاری گفت: برای ساخت کشتی های حمل LNG نیز به ۱۰ میلیارد دلار سرمایه گذاری نیاز است که باید از طرق مختلف تهیه شود.

### مسایل صنعت کشتی سازی

در مورد صنعت کشتی سازی، مدیر عامل شرکت ملی نفتکش بر این باور است که مشکلات شرکتهای کشتی سازی داخلی تنها با تزیق نقدینگی حل نمی شود. آقای مهندس "محمد سوری" از اقداماتی که طی سه سال گذشته و تا به امروز صورت گرفته است می گوید و از آن جمله به تصویب قانون توسعه و حمایت از صنایع دریایی در سال ۱۳۸۷ و تصویب آیین نامه اجرایی آن در سال ۱۳۸۸ و همچنین تشکیل شورای عالی صنایع دریایی را نام می برد وی می گوید: این اقدامات امیدهای بینشمار را جهت توسعه این صنعت به دنبال دارد. سوری با بیان اینکه در حال حاضر قدرت اجرایی و تصمیم گیری در بالاترین سطح اجرایی کشور به وجود آمده است اضافه می کند: می توان با طرح مسائل کلیدی در شورای عالی صنایع دریایی نسبت به رفع کمبودها، نواقص و مشکلات اساسی این صنعت قدم های اصولی و پایدار برداشت.

مطور زاده: دریایی ها

به کمک مجلس بیایند

## هیچ مطلبی درباره

## دریا در لایحه برنامه

### پنجم نیست

ریس فراکسیون بنادر و شهرهای ساحلی مجلس شورای اسلامی گفت: علیرغم انتظار جامعه دریایی و مباحث عنوان شده درباره «توسعه دریامحور»، هیچ مطلبی درباره دریا در لایحه برنامه پنجم دیده نمی شود. آقای مصطفی مطورزاده افزود: انتظار جامعه



دریایی و نمایندگان شهرهای ساحلی و بندری مجلس از دولت آن بود که چند حکم شفاف و روشن را درباره مسایل مختلف دریایی در لایحه برنامه پنجم بیاورد؛ اما این خواست، به هیچ وجه محقق نشد. وی تأکید کرد: انتظار ما از انجمن ها، شوراهای و دستگاه های مسؤول دریایی آن است که در بازه زمانی بررسی و تصویب لایحه برنامه پنجم، به کمک ما بیایند. رییس فراکسیون بنادر و شهرهای ساحلی مجلس شورای اسلامی افزود: وظیفه ما در مجلس این است که فضایی را برای حضور فعالان و کارشناسان دریایی در کمیسیون های تخصصی از قبیل صنایع، اقتصاد و عمران بوجود آوریم تا امکان طرح نظرات جامعه دریایی در مجلس فراهم شود.

وی در پاسخ به این پرسش که «آیا فراکسیون بنادر و شهرهای ساحلی مجلس موارد مشخصی را برای طرح در برنامه پنجم مدنظر ندارد؟» گفت: نمایندگان نیز پیشنهادها و موازیدی را در این زمینه مطرح خواهند کرد؛ اما اولویت ما آن است که دست انسدکاران و متخصصان دریایی، پیشنهادهای خود را مطرح کنند و سپس با کمک نمایندگان، موارد منتقد، واضح و روشنی را که شاکله قانونگذاری هم داشته باشند، برای تصویب به مجلس ارائه دهیم. وی درباره عملکرد شورای عالی صنایع گفت: متأسفانه اجرای قانون توسعه و حمایت از صنایع دریایی مدت ها مسکوت مانده بود که پس از سؤال اینجناب از وزیر صنایع، جلسات شورا از اواخر سال گذشته در سطح معاونان وزرا تشکیل شد.

آقای حسین داجمر در همایش ارگان های دریایی اعلام کرد

## رشد ۱۱ برابری ظرفیت ناوگان

### کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران

مدیر عامل کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران از رشد ۱۱ برابری ظرفیت ناوگان این شرکت در سالهای اخیر خبر داده است. آقای حسین داجمر در پانل "خصوصی سازی و سرمایه گذاری در بخش دریا و بندر" که در هجدهمین همایش ارگانهای دریایی و به ریاست وی برگزار شد با معرفی بر وضعیت تجارت جهانی و ناوگان حمل و نقل دریایی جهان و سهم ایران از این تجارت گفت: حجم تجارت جهانی در سال ۲۰۱۰ میلادی ۸.۲ میلیارد تن بوده که از این میزان ۳.۱ میلیارد تن مربوط به قله خشک، ۲.۲ میلیارد تن محصولات کانتینری، ۲.۷ میلیارد تن مربوط به قله مایع و ۰.۲ میلیارد تن نیز محصولات گازی را به خود اختصاص داده است.

وی به بحران اقتصاد جهانی

ایران که با ۱۱ برابر رشد همراه بوده است بنادر کشورمان نیز همگام با این رشد توسعه چشم گیری داشته است. وی در ادامه این پانل به برنامه چهارم توسعه و احکام تدوین شده در بخش حمل و نقل دریایی در این برنامه اشاره کرد و افزود: از مواردی که در برنامه چهارم توسعه به آن اشاره و تاکید موجد شده توسعه نیروی انسانی متخصص دریانورد بوده است. داجمر گفت: معافیت کشتیرانی های خصوصی، شغل در کشتیرانی های خصوصی، ضرورت تدوین سند حمل و نقل دریایی و آموزش دریانوردی کشور، توسعه آموزش های عملی، مهندسی و مدیریت حقوقی و مهارت های تخصصی دریایی و دریانوردی و معافیت مالیاتی دریانوردان شاغل بر روی شناورهای داخلی و خارجی از موارد پیشنهادی



بخش حمل و نقل دریایی در قانون پنجم توسعه است.

مدیر عامل کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران گفت: رفع تبعیض در اعمال اخذ مالیات بر ارزش افزوده برای شرکت های کشتیرانی ایرانی و همچنین اخذ مالیات از شرکت های کشتیرانی داخلی بر مبنای رویکرد مالیات بر تناژ کشتی (Tonnage Tax) از موارد مهم پیشنهادی در برنامه پنجم توسعه است.

وی گفت: علاوه بر این معافیت شرکت های ثبت مناطق آزاد از پرداخت مالیات بر درآمد خارج از منطقه به غیر از سرزمین اصلی، ساخت و بهره برداری از پل قشم - بندرعباس و اتصال سرزمین اصلی به جزیره قشم، اولویت توسعه متوازن جزایر خلیج فارس به عنوان یکی از محورهای اصلی

و کاهش حجم تجارت جهانی در سال های اخیر اشاره کرد و افزود: حجم تجارت جهانی از سال ۱۹۸۰ میلادی تا سال ۲۰۰۸ و به تبع آن نرخ های حمل دریایی با رشد قابل توجه ای مواجه شد اما در سال های ۲۰۰۸ و ۲۰۰۹ میلادی به دلیل وقوع بحران مالی از یک سو و حجم بالای سفارشات مربوط به سالهای گذشته و عرضه بالا و تقاضای پایین، کاهش و سقوط قیمت ها را مواجه بودیم. داجمر به رشد ظرفیت حمل دریایی کشورمان اشاره کرد و اظهار داشت: در حال حاضر ایران با ۲۱۱ فروند کشتی و ۱۴.۵ میلیون تن ظرفیت در رتبه نوزدهم دنیا قرار دارد. رئیس هیات مدیره کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران تاکید کرد: خوشبختانه در سال های پس از انقلاب علاوه بر ناوگان کشتیرانی جمهوری اسلامی

## بانک باید

### با مالکان شناورها

## تعامل کند



همزمان با برگزاری هجدهمین همایش ارگان های دریایی در جزیره کیش، مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی درباره چالش های اخیر طرح وجوه اداره شده و ابراز نگرانی برخی مالکان از دور تازه توقیف شناورهای تجاری گفت: بانک ملت بعنوان سرمایه گذار و وام دهنده، مالک این شناورهاست و منطقی آن است که ریسک سرمایه گذاری خود را هم، بپذیرد. وی با اشاره به جلسه سال گذشته خود با مدیرعامل بانک ملت، اظهار داشت: در آنجا همین بحث مطرح شد و ایشان آمادگی بانک را برای انجام مساعدت های لازم اعلام کرد. صدر درباره انتقاد مالکان شناورها از بانک مبنی بر اینکه علیرغم تفاهم انجام شده در کمیسیون اقتصادی مجلس، هیچ اقدامی طی یکسال اخیر برای کاهش رقم اقساط صورت نگرفته: نیز گفت: بانک باید با متقاضیان شناورها درباره پرداخت اقساط تعامل کند.

وی افزود: مشکلی که در حال حاضر وجود دارد: آن است که افسرادی که متقبل پرداخت اقساط شده اند: یا بازار کاری شان رونق لازم را ندارد و توان مالی پرداخت اقساط را ندارند و یا آنکه سکه کوتاهی کرده اند. مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی یادآور شد: توقیف شناورها در بنادر ایران، باعث شد تا عده ای از ترس توقیف دیگر به بنادر کشور نیابند و در کشورهای همسایه فعال شوند: و به همین دلیل هم، ما از بانک خواستیم تا نسبت به پرداخت دوباره تسهیلات اقدام کند و مهلت بازپرداخت وام ها را نیز، تمدید کند. مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی با بیان اینکه «این سازمان پرداخت یارانه تسهیلات را پذیرفته است». تصریح کرد: ما در این زمینه، مصوبه داریم و نسبت به پرداخت یارانه تمدید قراردادها به بانک نیز اقدام کرده ایم.

برنامه پنجم و حمایت از سرمایه گذاری در فعالیت های خدمات دریایی، فراساحل و بازرگاری در قانون دریایی قدیم و تدوین قانون جدید از دیگر موارد پیشنهادی در برنامه پنجم توسعه است که امیدواریم مورد توجه قرار گرفته و اجرایی شود.

## انتخاب مقاله کشتیرانی

### جمهوری اسلامی ایران

### در هجدهمین همایش

### ارگان های دریایی

منبع: خبرگزاری مانا

مقاله «تاثیر دزدی های دریایی بر ایمنی و امنیت دریانوردی» نوشته مدیر دفتر امور دریایی کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران به عنوان یکی از مقالات برگزیده هجدهمین همایش ارگان های دریایی انتخاب شد.

مقاله «تاثیر دزدی های دریایی بر ایمنی و امنیت دریانوردی نوشته کاپیتان "امیر سامان ترابی زاده" ضمن بررسی ابعاد تاثیر این پدیده بر ایمنی و امنیت دریانوردی به راه حل های اصولی برای مقابله با دزدی های دریایی پرداخته است.

این مقاله با پرداخت به علت رخداد بیشتر دزدی های دریایی در سواحل سومالی و ذکر آمار از میزان حملات دزدان دریایی و موفقیت آنها. به چالش های پیش روی شرکتهای کشتیرانی در مقابله با این پدیده اشاره کرده است. به باور مدیر دفتر امور دریایی کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران اقدامات انجام شده نظیر حضور ناوگان نظامی در منطقه و دستورالعمل های چگونگی تجهیز و آماده سازی کشتی برای مواجهه و مقابله با دزدان دریایی تنها بصورت کوتاه مدت و محدود موثر بوده است و راه حل بلندمدت برای تامین امنیت کشتیرانی تجاری محسوب نمی شود.

به اعتقاد آقای ترابی زاده اختلافات مرزی و چند ملیتی، عدم وجود چارچوبهای قانونی یکپارچه و نبود برنامه های موثر و منسجم برای مبارزه با دزدان دریایی از جمله چالش های اصلی برای تامین امنیت ناوگان تجاری در برابر حملات دزدان دریایی است. هجدهمین همایش ارگان های دریایی با شعار ثروت انسانی اجبارگر نقش محوری ایران در منطقه چهارشنبه گذشته به کار خود پایان داد. این همایش از روز سه شنبه ۲۸ اردیبهشت ماه در جزیره کیش آغاز به کار کرد.

## ۱- نقاط ضعف :

۱- ضعف قوانین موجود کشوری : الف: وجود قوانین دست و پاگیر و بورکراسی بالا در بانک ها، نارسایی های گمرکی و کمیود تجهیزات بندری . ب: عدم دسترسی بخش خصوصی به منابع مالی متناسب با عرف بین الملل . در حالی که قبل از انقلاب یکی از روش ها تامین مالی اینگونه بوده که به بخش خصوصی اعلام کرده بودند می توانید فاینانس خارجی دریافت دارید و بانک مرکزی ایران آن را پشتیبانی نماید . ج : پس از انقلاب مبلغ پرداخت مالیات برای کشتی ها ۶۲٪ بود که در حال حاضر به ۲۵٪ تقلیل یافته که خود انگیزه ای برای سرمایه گذاری ایجاد نمی نماید. قبل از انقلاب خریداران کشتی تا ۱۵ سال از معافیت مالیاتی برخوردار بودند . د: شورای عالی صنایع دریایی به جای این که از بخش صنایع کشتی سازی حمایت نماید و آن ها را تقویت نموده و به سر منزل مقصود برساند به کلیه امور دریایی پرداخته و به نوعی پایه ریزی برای از بین بردن کشتی داری شده است . ه: گاه ممکن است سه شرکت، یا توانمندی های بالا، تمایل به حضور در مناقصات داشته باشند ولی چون سابقه فعالیت در این امر را ندارند مسئولین محترم بر اساس ضوابط مقرراتی خود، آن ها را از ابتدا رد می نماید در حالی که دیگر شرکت های فعال که دارای سوابق هستند به هر حال موقعیتی به

## برای ترغیب بخش خصوصی به مشارکت

### دولت باید بر جذابیت سرمایه گذاری فراساحلی بیافزاید

اولین نشست کارگروه فراساحلی در سال جاری در دفتر مدیر عملیات شرکت نفت فلات قاره و با حضور ۸ تن از اعضای کارگروه روز سه شنبه ۱۴ اردیبهشت ماه تشکیل جلسه داد تا به مسایل و مشکلاتی که در زمینه فعالیت شرکت های کشتیرانی وجود دارد رسیدگی کند. مهم ترین کار این نشست، در مرحله نخست مشخص کردن نقاط ضعف و قوت موجود بود که اعضا برای برخی از آن ها راهکارهایی توصیه کردند و یک کار دیگر این اجلاس نیز به مشخص کردن دامنه تهدیدها و مخاطراتی بود که صنعت کشتیرانی ایران را از خارج هدف گرفته است.

#### ۳- تهدیدها :

۱-۳- از منظر بیمه‌کناران و کارفرمایان :  
۱- سدها و مشکلات موجود موجب می شود که سرمایه گذاران در خارج از کشور سرمایه گذاری کنند.  
۲- می توانند شناورهای خارجی بر اساس سیاست های مداخله جویانه دنیا، یکباره دست از کار کشیده و فعالیت فراساحلی کشور را متوقف نمایند.

#### ۴- فرصت ها :

۱-۴- از منظر کارفرما :  
۱- فعالیت فراساحلی کشور با امکانات و تجهیزات فعلی برای ۵۰ سال آینده کشور، وجود دارد و در عرض ۵ سال آبی ۶۵ شناور فعال موجود در زمینه فراساحل به ۱۰۰ فروند خواهد رسید.  
۲- مسئولین فعال در امور فراساحل حسن نظر پیدا کرده اند تا شناورهای ایرانی را بیشتر بکار گرفته و در اولویت قرار دهند

#### پیشنهادات :

۱- بایستی توسط دولت محترم در کشور انگیزه برای بخش های خصوصی به منظور سرمایه گذاری در بخش فراساحلی ایجاد شود.  
۲- شرکت هایی که در حال حاضر در بخش فراساحل فعالیت می کنند و یا شرکت هایی که توان فعالیت در این عرصه را دارند در یک مجموعه به صورت کنسرسیوم و یا بر خورداری از امتیازات بیشتر در این فعالیت حضور پیدا کرده و در نهایت به اتفاق فعالیت فراساحلی کشور را در دست بگیرند .

#### اعضای حاضر در نشست :

۱- از شرکت ماریوس تراپر - آقای روشنایی . ۲- از شرکت نفت فلات قاره - آقای شهرستانی کیا . ۳- از شرکت ماریوس قشم آقای تبریزی ۴- از شرکت امیدان ساحل پارسیان آقای مرادی . ۵- از شرکت دریا گوش آقای کاشانی ۶- از شرکت صید صنعتی صدف آقای حیات داودی ۷- از شرکت نفت فلات قاره آقای پورمیرزا بیگی ۸- از اتحادیه مالکان کشتی آقای محمد سمیعی.

آنان داده شد تا سابقه پیدا کنند.

۲-۱- ضعف از دیدگاه کارفرما :

الف: قوانین دست و پاگیر : برای مثال جهت ترخیص قطعات مربوط به سکوها مدت زمان زیادی معطلی دارد و موجب توقف فعالیت در سکوهایی گردد.

ب: شرکت های ایرانی هنوز در این فعالیت به صورت سنتی عمل می کنند . اتوماسیون ندارند ، پرسنل شناورها با زیر پوش بدون لباس کار و کلاه و کفش ایمنی روی شناورها کار می نمایند .

د: در زیر ساخت ها : کمیود داریم مثل کمیود اسکله در بنادر و اصلاً قابل مقایسه با اسکله های بنادر کشور امارات نمی باشند.

۳-۱- ضعف از دیدگاه بیمه‌کناران

۸٪ مبلغ بابت پرداخت تأمین اجتماعی پرسنل در مناقصات، موجب اختلاف قیمت قابل رقابت با خارجی ها می شود چه این که خارجی ها از ابتدا ۸٪ قیمت در مناقصات جلوتر از ایرانی ها هستند.

#### ۲- نقاط قوت :

۱-۲- از منظر کارفرما :

۱- در حال حاضر یکی از قویترین تیم های دریایی در بخش فراساحل، شرکت نفت فلات قاره است و به همین علت یکی از بزرگترین شرکت های دریایی منطقه شناخته شده است .

۲- همواره مناقصه محدود می گذاریم که سرعت کار انجام شود و طبیعتاً از شرکت های که از نظر توانمندی مورد تایید هستند دعوت به عمل می آید .

۲-۲- از منظر بیمه‌کناران :

۱- وجود کارشناسان خیره و آشنای ایرانی به امور فراساحل. در حال حاضر به تعداد قابل توجه فعال در خارج از کشور هستند در صورتی که به آنان دستمزد قابل قبولی پرداخت شود می توان آنان را جذب فعالیت فراساحلی در کشور نمود .

۲- شرکت هایی هستند که توانایی کار غواصی در عمق ۳۰۰ متر دارند و در فعالیت های مهندسی فراساحلی بسیار قوی عمل می کنند و امور را بهتر و در زمان کمتری نسبت به خارجی ها انجام می دهند و تعهد هم برای این ادعا ارائه می کنند .

### جایزه جهانی سی ترید

#### نصیب شرکت ملی نفتکش ایران شد

شرکت ملی نفتکش ایران در میان شرکت های فعال جهان در عرصه حمل و نقل دریایی به عنوان شرکت برتر و مدیرعامل این شرکت نیز به عنوان چهره شاخص کشتیرانی جهان در سال ۲۰۱۰ میلادی برگزیده شدند. این موضوع در مراسمی که روز ۲۴ ماه می (۵ خرداد) در جشنواره بین المللی سی ترید رسماً اعلام شد.

جشنواره سی ترید، یک گردهمایی بین المللی در حوزه حمل و نقل دریایی و کشتیرانی است که سالانه برترین های این حوزه را انتخاب و از آنان تقدیر می کند: این جشنواره در سالن گیلز هال لندن با حضور بیش از ۴۰۰ تن از مدیران و فعالان امور دریایی و کشتیرانی اروپا برگزار شد. در همین جلسه، دبیر کل سازمان جهانی دریانوردی از خدمات شرکت ملی نفتکش ایران تجلیل به عمل آورد و با اهدای لوح و تندیس بلورین از آقای محمد سوری مدیرعامل این شرکت، تقدیر کرد.

آقای مهندس محمد سوری مدیر عامل شرکت ملی نفتکش ایران نیز پس از دریافت جایزه یادآور شد: افتخار این جایزه متعلق به کارکنان زحمتکش و همچنین اعضای هیئت مدیره شرکت است که با همت و تلاش مضاعف، در دو سال گذشته افتخارهایی متعددی را نصیب این شرکت کرده اند.

● اتحادیه مالکان کشتی ایران این موفقیت را به مدیر عامل شرکت ملی نفتکش و همکاران ایشان تهنیت می گوید.

## نگاه به بخش دریایی

### کشور اقتصادی نیست

مدیرعامل شرکت تایدواتر می گوید: تحقق اهداف در بخش دریایی و حل مشکلات این بخش زمانی صورت می پذیرد که نگاه ها و نگرش ها به این بخش از حالت روزمرگی درآمده و به یک نگاه اقتصادی تبدیل شود. آقای "بهزاد اتابکی" که به تازگی عهده دار مدیرعاملی شرکت تایدواتر شده است می گوید: باید در ابتدا مشخص کرد اهداف صنعت دریایی و دریانوردی کشور در این سال ها چه بوده است؟ البته به نظر می رسد براساس آمار عملکرد ارائه شده از سوی سازمان های ذیربط می توان مدعی بود اغلب اهداف این بخش چه در ظرفیت سازی برای بنادر و چه در عملکرد بنادر و افزایش ظرفیت ناوگان ملی کشور محقق شده است. اما نباید فقط به آمارهای کمی اکتفا کرد بلکه باید به تحقق اهداف در بخش کیفی نیز توجه کرد به ویژه اینکه در این سال ها مسئله نگاه مسئولان به بخش دریا از اهمیت زیادی برخوردار بوده است.



با این حال مدیرعامل شرکت تایدواتر به نگاه کم رنگ توسعه ای مسئولان به بخش دریا اشاره می کند و می گوید: شاید برخی بر این مسئله تأکید کنند که طی سه سال اخیر ایران دارای شورای عالی دریایی در کشور و یا صندوق توسعه صنایع دریایی شده است اما در واقعیت همچنان نگاه توسعه ای به بخش دریا کم رنگ است. وی نمونه این نگاه کم رنگ را در زمان تهیه و تدوین برنامه های توسعه پنجساله بویژه در برنامه پنجم توسعه عنوان می کند و می افزاید: متأسفانه با وجود تأییدات صورت گرفته مبنی بر محور قرار گرفتن دریا برای توسعه کشور اهمیت کمی به این موضوع در تدوین برنامه داده شد. اتابکی نتیجه می گیرد زمانی مسائلی از قبیل نیاز مالی و توجه به بخش خصوصی واقعی در حوزه دریایی، افزایش ترانزیت و ترانشیپ و یا تامین نیروی انسانی مورد نیاز برطرف می شود که نگاه توسعه دریا محور پذیرفته شده و مدیران اقتصادی کشور نیز به آن اهمیت بدهند.

## معرفی شرکت های عضو اتحادیه مالکان کشتی ایران

شناور: IRAN GLORY که از نوع BULK می باشد.

### شرکت دزدیس

مدیرعامل: آقای علیرضا بیگدلی  
شرکت دزدیس تحت شماره ۳۰ عضو اتحادیه مالکان کشتی ایران بوده و در سال ۱۳۸۳ به ثبت رسیده است. نوع فعالیت این شرکت عبارتست از: فعالیت در زمینه کشتیرانی (حمل و نقل کالا توسط کشتی به بنادر مختلف جهان)، مدیریت و انجام امور عملیاتی کشتی های نفت کش و شیمیایی  
آدرس: تهران - خ الهیه - خ خزر - کوچه آذین - پلاک ۱ - واحد ۱ - کدپستی ۱۹۱۴۹۱۴۱۱

تلفن: ۲۲۶۴۴۰۴۵ - ۹  
فکس: ۲۲۶۴۵۱۰۸

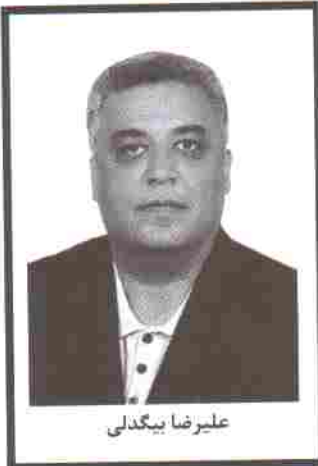
### ایمیل:

info@dezandis.com

### آدرس شعبات:

شعبه انزلی: بندر انزلی - غازیان - خ اطباء - جنب کشتیرانی موج دریا - بن بست سحر - پلاک ۵۲  
تلفن: ۰۲۲۳۵۹۳۶ - فاکس: ۰۱۸۱ - ۲۲۲۴۸۶۱ - ۱۸۱

شعبه بوشهر: بوشهر - خ امام رضا - بالاتر از برج مراقبت پرواز - روبه روی سوپر آریا - ساختمان ۲ طبقه نمای



علیرضا بیگدلی

قرمز - طبقه همکف کدپستی ۷۵۱۱۶۷۶۹۶۶۷  
تلفن: ۰۷۷۱ - ۳۵۳ - ۵۹۴  
فاکس: ۰۷۷۱ - ۳۵۳ - ۶۱۹

### نام شناورها:

- Anna Karenina - White Fang  
- Agatha - Gertrude - Speedy

دفتر جزیره خارک: میدان امام خمینی - مغازه آقای شاه حسینی

شناورها: تانکر سپاهان - تحقیقاتی کیلان - تانکر ALMAR

### شرکت خدمات دریایی

#### خط اقیانوس آزاد

نام مدیرعامل: کاپیتان عبدالشہید خضیرپور  
شرکت خدمات دریایی خط اقیانوس آزاد تحت شماره ۸۰ عضو اتحادیه مالکان کشتی ایران بوده و در سال ۱۳۸۳ به ثبت رسیده است.  
تحت اجاره قراردادن انواع کشتی ها با



کاپیتان عبدالشہید خضیرپور

### تناژهای مختلف

ارائه خدمات نمایندگی کشتیرانی در کلیه بنادر شمالی و جنوبی کشور  
ارائه خدمات مرتبط با عملیات تخلیه و بارگیری  
ایجاد زنجیره حمل و نقل ترکیبی جاده ای، ریلی، دریایی و مدیریت آن  
ارائه خدمات مشاوره حقوقی در امور دعاوی حقوق دریایی در ارتباط با موارد فوق

آدرس: تهران - بلوار میرداماد - خ شاه نظری - خ دوم - ساختمان ارکیده - پلاک ۲۲ - طبقه دوم - واحد ۶  
تلفن: ۲۶۴۰۰۳۵۷ - ۶۰  
فکس: ۲۶۴۰۰۳۳۳

### ایمیل:

office@freeoceanline.com

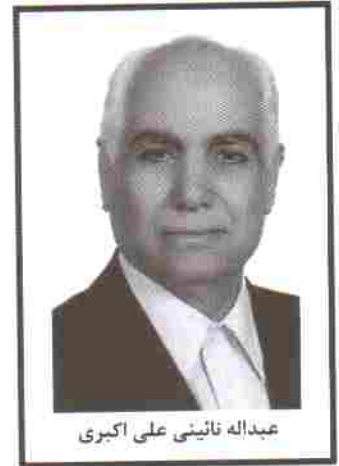
### شعبات:

شعبه بندر امام: آقای خیام پور - تلفن: ۰۹۱۶۱۵۱۵۵۷۰  
شعبه بندر عباس: آقای ملکی - تلفن: ۰۹۱۷۳۶۱۷۲۰۵

### شرکت خدمات کشتیرانی

#### و فراساحلی دلفین

شرکت خدمات کشتیرانی و فراساحلی دلفین تحت شماره ۴۱ عضو اتحادیه مالکان کشتی ایران بوده و در تاریخ



عبداله نائینی علی اکبری

۱۳۷۰ به ثبت رسیده است.

### نوع فعالیت شرکت:

- ۱- نمایندگی خطوط کشتیرانی و داخلی
- ۲- عملیات فراساحلی
- ۳- مشاور فنی و کارشناس
- ۴- خرید و فروش انواع شناور
- ۵- عملیات چارترینگ
- ۶- عملیات نجات (سالویج) و اوراق کشتی (اسکرپ)
- ۷- حمل و نقل بار و مسافر

آدرس: تهران - میدان آرژانتین - ابتدای بزرگراه آفریقا - روبروی پارکینگ بیهقی - پلاک ۱۲ - واحد ۶  
تلفن: ۸۸۷۹۴۱۳۸ - ۹ و ۸۸۷۸۸۷۴۲  
فاکس: ۸۸۷۹۲۸۰۵

### ایمیل:

info@dolphinshipping.net  
www.dolphinshipping.net

### شعبات:

دفتر کیش: بازار بهکیش - غرفه شماره ۳۶  
دفتر بندر عباس: بندرعباس - بین میدان بلوکی و شهدا - جنب نان فانتزی کیانی  
دفتر بندر امام و ترمینال ماهشهر  
دفتر بندرلنگه: خیابان انقلاب - پاساژ موسوی - طبقه دوم - واحد ۴  
دفتر بوشهر: خیابان دهقان - ساختمان اسفندی - طبقه همکف



کشتیرانی دریای طلایی پارسیان

Parsian Golden Sea Shipping Co.

### کشتیرانی دریای طلایی پارسیان

بزرگترین ناوگان تجاری بخش خصوصی در حوزه دریای خزر

ارائه خدمات حقوقی دریایی ، فنی و

تامین پرسنل دریایی

ظرفیت حمل سالانه ۵۰۰،۰۰۰ تن

مالکیت ۴ فروند کشتی

متوسط سن ناوگان ۱۱ سال

حمل کالای فیما بین بندر انزلی - امیرآباد

نوشهر و بندر مخاچ کلا - آستاراخان -

پاکو - ترکمن باشی و آکتانو

دفتر تهران : خیابان احمد قصیر (بخارست)

کوچه دهم - ساختمان شماره ۳

کدپستی : ۱۵۱۴۷۴۶۹۱۱

تلفن : (۰۲۱) ۸۴۰۵۵۳۰۰

(۰۲۱) ۸۴۰۵۵۴۰۰

فکس : (۰۲۱) ۸۴۰۵۵۳۰۱

(۰۲۱) ۸۴۰۵۵۴۰۱

بازرگانی : (۰۲۱) ۸۴۰۵۵۳۳۳

Email : commercial@parsianshipping.com

اداری مالی : (۰۲۱) ۸۴۰۵۵۳۲۰

Email : accounting@parsianshipping.com

فنی و پرسنل دریایی :

تلفن : (۰۲۱) ۸۴۰۵۵۲۰۰

فکس : (۰۲۱) ۸۴۰۵۵۲۰۱

Email : technical@parsianshipping.com

دفتر انزلی : بندر انزلی ، بلوار بندر ، خیابان

کشاورزی کوچه چهارم ، پلاک ۲۶ ، طبقه اول

کدپستی : ۴۳۱۵۶۸۵۵۱۵

تلفن : (۰۱۸۱) ۳۲۴۲۴۶۸

فکس : (۰۱۸۱) ۳۲۴۲۴۶۹

دفتر منطقه آزاد انزلی : منطقه آزاد تجاری صنعتی

انزلی ، مجتمع تجاری-اداری ستاره شمال

واحد ۱۲۴

تلفن : (۰۱۸۱) ۳۲۴۲۴۶۷

Tel : (+98 - 021) 84055300

84055400

Fax : (+98 - 021) 84055301

84055401

Address: Building NO 3, 10th St

Ahmad Ghasir Ave (Bukharest)

P.O. Box: 1514746911, Tehran, Iran

www.parsianshipping.com

info@parsianshipping.com

West of England

