



# پیام اتحادیه مالکان کشتی ایران

Shipowners Union No.19

بولتن اتحادیه مالکان کشتی ایران - شماره ۱۹ مهر ۱۳۸۹ / Sept. 2010  
Official Bulletin of Shipowners Union of Iran

تعداد زیادی از مشتریانش جذب دکان های دیگر بشوند و دست آخر سر خودش بی کلاه بماند! به زبان ساده تر، در حالی که کشتیرانی های بزرگ ما دل نگران اثرات تحریم های بین المللی در استفاده از ظرفیت های ناوگانی و مشکلترا شدن جذب بار از بازارهای ثالث هستند، مانند صاحبان شناورهای کوچک باید نگران پیامد طرح هدفمند کردن بارانه ها هم باشند، چرا که بالا رفتن هزینه های کشتی داری و رشد مرتب تعرفه خدمات بندری موجب خواهد شد که ایجاد توازن در ترازنامه عال این شرکت ها ناممکن شود و شاید هم زبان های هنگفتی کارنامه درخشان سی ساله اخیر آن ها را خدشه دار کند.

## به نام خدا

## تحریم ها را می توانیم دور بزیم ،

## اما به شرطی که همه مصمم باشیم و امیدوار!

نامه اتحادیه مالکان کشتی ایران به ریاست محترم جمهوری اسلامی در واقع بازتاب این نگرانی ها بود که به طور خلاصه در آن نامه ذکر شده و اعضای اتحادیه به جزئیات آن وقوف کامل دارند. مساله بسیار ساده تر از آن است که به جملات بیشتر و عبارت های طولانی تری نیاز باشد. اجرای طرح هدفمند کردن بارانه ها موجب می شود که قدرت رقابتی شرکت های کشتیرانی ایرانی برای جذب بار بخصوص از بازارهای دیگران مشکل و ناممکن شود و این به معنای بیرون رفتن ایران از همه آن بازارهایی است که برای پیدا کردن جای پا در آن ها سال های سال زحمت و مرارت کشیده ایم.

تحریم های بین المللی علیه جمهوری اسلامی ایران، بی دلیل یا با دلیل دامن صنعت دریانوردی و کشتیرانی مان را هم گرفته است. معلوم نیست که با چه استدلالی چنین تحریم هایی علیه ما برقرار شده، اما از همین آغازش پیداست که قصد زمین گیر کردن کشتی های ما را دارند! آرزوی خامی که هیچ احتمالی برای تحقق ندارد. شاید آنان که چنین پیشنهادی را به اجلاس سازمان ملل دادند نمی دانستند و یا نمی خواستند به روی خودشان بیاورند که مردم ما در طول ۸ سال جنگ تحمیلی آزمون های دشوار صبر و شکیبایی و امید به پیروزی را با موفقیت از سر گذرانده اند و دیگر بدهایی نیستند که از این بادهای لوزه به اندامشان بیفتند و از خواسته های خود کوتاه بیایند. با همه این ها قبول کنیم که تحریم ها اگر ما را به زانو در نیاورند باری دردسر ساز هستند و ممکن است دسترسی به اهداف بخش حمل و نقل دریایی را دشوار و یا ناممکن کنند. مثل همیشه تنها راه ماندن در صحنه، صبر و مقاومت و جستجوی راه هایی است که بتوانیم تحریم ها را دور بزیم و تاثیرگذاری اش را محدودتر کنیم.

این موضوع نه تنها به آبراه های بین المللی منتهی به بنادر ایرانی خلیج فارس برمی گردد، بلکه در دریای خزر نیز وضعیت مشابهی را در برابر کشتیرانی های دولتی و خصوصی قرار داده است که اگر فکری عاجل در جهت حل مسایل و دشواری های کار این شرکت ها اندیشیده نشود چه بسا که بازار کم رقیب دریای خزر نیز دستخوش دگرگونی شود و از دست برود. در حال حاضر شرکت های کشتیرانی متعلق به سایر کشورهای ساحلی این دریا از بارانه هایی بهره مند هستند که در شرایط عادی فضای رقابتی مناسبی به وجود آورده است اما اگر قرار باشد طرح هدفمندی بارانه ها بخشی از کمک های دولت به سرپا نگاه داشتن کشتیرانی ها را حذف کند، ناگزیر قدرت رقابتی کشتیرانی های ایرانی در این دریا هم از دست خواهد رفت و علی خواهد ماند و حوضش!

ساده انگاری محض این است که عزم دیگران را برای صدمه زدن به ما بی اثر بشماریم و ددرسرایش را به رویمان نیاوریم. به هرحال بخشی از بازارهای جهانی حمل و نقل دریایی در ید قدرت آن هاست و کشتیرانی های ما در طول دو دهه اخیر از این بازار سهم های کلان برای خودشان دست و پا کرده بودند که با این تحریم ها ممکن است از میان برود. بنابراین با همه خوش بینی هایی که از سوی سازمان بنادر و دریانوردی در زمینه بی اثر بودن تحریم ها مطرح می شود، تردیدی نیست که صنعت حمل و نقل دریایی ما دوران پرتنش و مشکلی را پیش رو دارد و برای مقابله با آن باید از همه ظرفیت های عقلی و عملی و ابتکارهای حرفه ای خود بهره بگیرد. روشن است که گوشه نشستن و تماشا کردن و تکرار این ضرب المثل قدیمی که (نترسید گریه است) راه حل خوبی برای پاسخگویی به ادعای مدعیان نیست. باید سرپا بمانیم و راهکارهایی بیاندیشیم که دوره بحران بگذرد و روسپاهی به ذغال بماند که گمان داشت هوا همیشه زمستانی خواهد ماند.

البته همه این مسایل حل شدنی هستند و این همان آمیدی است که در همه ماست که هم می تواند شوق دوزدن تحریم ها را در قلب مان فروزان نگهدارد و هم ابتکارات خودمان که می تواند از هر صعوبت توشه ای به قصد عافیت بردارد. اگر ریاست جمهوری محترم می فرمایند که تحریم ها هیچ اثری روی ایران نمی گذارد با تکیه به همین همیتی است که در مردم ما سراغ دارد و می داند که این مردم می میرند اما خم نمی شوند.

اما تحریم ها تنها مشکل کشتیرانی و ناوگان داری ما نیست. در داخل کشور به جراحی بزرگ اقتصادمان دست زده ایم که دو سه دهه کسی جسارت پرداختن به آن را نداشت. می خواهیم به سیستم بی بندوبار و باری به هرجهت بارانه پردازی های مان نظم و نسق تازه ای بدهیم. این کار مستلزم متوقف کردن پرداخت بارانه به گروه هایی از بنگاه ها و اقشار جامعه است که می توانند گلیم شان را به اندازه پایشان بزرگتر کنند. این بدان معناست که حرفه ها و اشخاص حقیقی و حقوقی متفاوتی نیز از بارانه بیشتر برخوردار خواهند شد و زندگی مرفه تری پیدا خواهند کرد. اما بحث ما در این مقاله پرداختن به ماهیت علمی و عملی طرح هدفمندکردن بارانه ها نیست بلکه به این نکته تاکید می ورزیم که مبادا متوقف کردن و یا هدفمند کردن پرداخت بارانه ها بخشی از ظرفیت ها و قابلیت هایی را که با عرق جبین و در دوره ای طولانی کسب کرده ایم از دستمان بگیرد و دوباره برگردیم به خانه اولی که در آن بودیم. یعنی یار از نو و بازی از نو!

راه های بیرون رفتن از صعوبت و بحران، هم متنوع است و هم آسان. فهرستی از آن ها را اتحادیه در نامه اش به ریاست محترم جمهوری به ایشان معروض داشته که در همین شماره مطالعه می فرمایید، اما قطعا راه های دیگری نیز وجود دارد که ممکن است به ذهن دیگر دوستان بیاید. برای بیرون رفتن از بحران هرکسی باید ابتکاری به کار گیرد و رهنمودی ارائه بدهد شما دوستان عزیز عضو اتحادیه هم یکی از آنان باشید.

مذاکرات اتحادیه با مقام های شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده های نفتی یکی از مشکلات مطرح در زمینه ای بود که ممکن است تاثیراتی مشابه تحریم های بین المللی در کار مدیریت ناوگان هایمان بر جای بگذارد. این که شناورهای کوچک ما برای دریافت سوخت این در و آن در بزنند! پول بیشتر بدهند و ددرسهایشان کمتر نشود! زمانی طولانی برای دریافت سوخت در انتظار بمانند! و مسایلی از این قبیل، مهم ترین صدمه را به کارکرد آن ها و زمان خدمت رسانی شان می زند. یعنی بخشی از ساعت های مفید شناورهای کوچک را از صاحبانشان می گیرد. کمتر کسی است در صنعت دریانوردی که نداند متوقف ماندن یک شناور بیش از حرکت آن هزینه می سازد و به معنای این است که دکاتی در وسط شهر ساعت هایی از روز را تعطیل کند. طبیعی است که این کار یک دکاندار موجب می شود که



## پیام 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

## اعضای اتحادیه

### ۲۳۵ میلیون تومان

## برای خرید ساختمان

## دبیرخانه تعهد کردند

در صیافتی که از سوی اتحادیه مالکان کشتی ایران به مناسبت ماه مبارک رمضان در محل باشگاه شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران ترتیب داده شده بود اعضای اتحادیه و برخی از موسسات و شرکت های همکار متعهد شدند که برای خرید ساختمان دبیرخانه اتحادیه مبلغ ۲۳۵ میلیون تومان بپردازند. کاپیتان محمد سمیعی دبیرکل اتحادیه تاکید کرد که عده زیادی از اعضا در این نشست حضور نداشتند و به همین جهت انتظار می رود در آینده حجم تعهدات از این بالاتر رفته و مجموع آن به سطحی برسد که بتوانیم ساختمان آبرومندی برای استقرار دبیرخانه اتحادیه خریداری کنیم. اتحادیه مالکان کشتی ایران از زمان تاسیس تاکنون در محلی که به صورت موقت از سوی شرکت خدمات دریایی و مهندسی کشتیرانی در اختیار این نهاد قرار گرفته است فعالیت می کند و با توسعه فعالیت دبیرخانه دیگر امکان برگزاری جلسات و استفاده بیشتر از نظرات کارشناسی اعضا به دلیل تنگی جا مقدور نیست.

به گفته کاپیتان سمیعی بروی هم نزدیک ۸۰ میهمان در صیافت مزبور حضور داشتند که در بین آن ها روسای شرکت های بیمه ایران، کارآفرین، دانا و معلم و هم چنین مقام هایی از سایر نهادهای دریایی و بندری کشور دیده می شدند. وی البته روی این نکته نیز تاکید کرد که با وجودی که برای تعداد زیادی از مقام های سازمان بنادر و دریانوردی دعوت نامه ارسال شده بود، اما این سازمان هیچ حضوری در صیافت مزبور نداشت. کاپیتان سمیعی اظهار امیدواری کرد که غیبت همکاران سازمان بنادر و دریانوردی در این میهمانی به گرفتاری بیش از اندازه آنان در کارهای اداری و با ضرورت حضور در نشست مهم دیگری بوده باشد.

در ابتدای این میهمانی از میهمانان در سطح افطاری پذیرایی مختصری به عمل آمد و مدعوین شام را نیز میهمان شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی بودند که میزبان اصلی این صیافت بود. پس از صرف شام دبیرکل اتحادیه از حضور میهمان قدردانی به

## با این آهستگی که کشتی می سازید،

### کدام بانک باید به شما وام بدهد!

مسعود مهاجر

مدیر مجتمع صنایع دریایی شهید موسوی زبان به گلایه گشوده که با وجود ساخت ۶ فروند شناور که گواهینامه های صلاحیت دریانوردی آن ها هم صادر شده، سیستم بانکی دست از آستین در نمی آورد تا اعتباراتی بدهد و دست تنگی مجتمع را مرتفع کند! او به زبان ساده گفته است که از ابتدای سال جاری به هردری برای گرفتن اعتبار زده اند، دست خالی برگشته اند و از اعتبار ۵ میلیارد تومانی که در اختیار بانک مرکزی قرار گرفته تا صرف افزودن بر نقدینگی صنعتگران دریایی بشود، خبری وجود ندارد!

البته مدیران محترم این کارگاه کشتی سازی ظاهرا فراموش کرده اند که در همین ماه های اخیر بانک ملت که برای دادن اعتبار به کشتی سازان پیشقدم شد، بالاخره کارد به استخوانش رسید و از دستگاه های فضایی حکم گرفت تا کشتی های تحویلی به نزدیک ۲۰ تن از کشتی داران محترم را توقیف کند تا بلکه بتواند آنان را متقاعد کند که طبق شرایط قرارداد فیما بین بانک ملت، سازمان بنادر و دریانوردی و خریداران، اقساط وام های اعطایی از محل بودجه طرح های اداره شده را بپردازند. البته دلیل عقب افتادن اقساط نیز که از سوی خریداران شناورهای اقساطی مطرح می شود، چیزی برحقیقت کشتی سازان در این ماجرا نمی افزاید.

فعلا هم قانون حمایت از صنایع دریایی و هم شورای عالی صنایع دریایی و هم وزارت صنایع و معادن به صورت متمرکز می کوشند تا صنعت کشتی سازی را با چنبدین داربست سرپا نگاه دارند، اما چه کسی است که نداند تاخیر در ساخت شناورها آن چنان عرصه را بر خریداران تنگ کرده که از خرید کشتی به ستوه آمده اند و حاضرند کشتی ها با هزار منت پس بدهند و زبان اش را هم بپذیرند و دیگر پا در این عرصه نگذارند. همین بیست سی نفری که به یمن بودجه های اداره شده سازمان بنادر و دریانوردی به شناورهای ایرانی دست یافته اند، مانده اند که با تاخیر دو سه ساله ای که کشتی سازی ها در انجام تعهداتشان مرتکب شده اند، چه باید بکنند. نتیجه جلسه ای که هفته گذشته با پادرمیانی اتحادیه مالکان کشتی ایران با حضور ۲۶ خریدار وامانده شناورهای مزبور برگزار شد، اصرار بیشتر به بانک ملت برای به تاخیر انداختن مطالبات اش بود، که اگر بانک ملت بپذیرد شاید مشکل رفع شود، اما اگر هم نپذیرد هیچ منطقی وجود ندارد که بشود بانک را مورد سرزتش قرار داد که چرا برای وصول مطالبات عقب مانده اش اصرار می ورزد. معلوم است که بانک ها اگر به هردلیل تحمیلی از گرفتن اقساط وام های خود منصرف شوند دیگر بانکی باقی نخواهد ماند که اعتباری هم به کشتی سازان محترم بدهد یا ندهد!

مدیر محترم مجتمع صنایع دریایی شهید موسوی شاید در گله های آشکار و نهان خود محق باشد، اما اگر نظری به رفتارهای کلی همکاران کشتی سازی خود بیاندازد بی گمان متقاعد خواهد شد که آن نحوه سرویس دهی با این گونه سختگیری اعتبار دهنندگان کاملا همخوانی دارد.

وقتی شناور با دو سه سال تاخیر تحویل بهره بردار بشود بانک تعجب نمی کند که او نتواند اقساط شناور خریداری شده را بازپردازد، اما توقیف شناور در وسط آبراه تنها کار قانونی است که از دست بانک برمی آید و اگرچه ظاهرا منافع مالک شناور را مورد تحدید یا تهدید (هر دو واژه مناسبی برای بازتاب مساله است) قرار می دهد، کشتی سازان باید متوجه باشند که هدف نهایی بانک، کشتی سازهایی هستند که تعهدات خود را محترم نمی شناسند و خریداران کشتی را بی جهت به دردسر می اندازند!

منبع: روزنامه اقتصاد پویا روز ۴ شهریور ۱۳۸۹

عمل آورد و سپس از آقای مهندس محمد سوری مدیرعامل شرکت ملی نفتکش ایران که در عین حال از اعضای هیات مدیره اتحادیه نیز به شمار می رود تقاضا کرد که مسایل مبتلابه اتحادیه را مورد بحث قرار دهد.

اقای سوری در سخنان خود ابتدا به سودمندی کار در چارچوب نهادهای صنفی اشاره کرد و از کلیه اعضای اتحادیه خواست که اهمیت کار جمعی را مد نظر قرار بدهند و به مدیران منتخب این نهاد صنفی فرصت بدهند که در سطح کلان به حل و فصل مسایل آنان در نهادهای مختلف سیاستگذاری و تصمیم سازی مملکت اقدام کند.

وی در بخش دیگری از سخنان خود روی اهمیت تمرکز امور کشتی داران در دبیرخانه اتحادیه به صحبت پرداخت و نتیجه گرفت که این کار به فضای مناسبی احتیاج دارد و به همین جهت اعضای اتحادیه باید مشارکت کنند تا بتوانیم محل مناسبی را برای استقرار دبیرخانه اتحادیه خریداری کنیم. او گفت این کار شما اگرچه امروز هم ضروری است اما برای نسل های آینده که سکان امور صنف را در دست می گیرند افتخار آمیز خواهد بود.

آقای سوری هم چنین از شرکت خدمات دریایی و مهندسی کشتیرانی که از بدو تاسیس اتحادیه بدون چشم داشتی محل کنونی را در اختیار صنف قرار داده سیاستگذاری به عمل آورد و اظهار امیدواری کرد که با همت دوستان اتحادیه و همکاران همین صنف صاحب خانه شود و زحمت خود را از دوش دوستان مهندسی کشتیرانی کند.

کام بعدی توزیع برگه هایی بود که از حاضران در جلسه می خواست که در صورت موافقت با پیشنهاد مزبور هرکدام برحسب میل و وسع خود مبلغی را تعهد کنند تا در زمان مناسب نسبت به واریز آن به شماره حسابی که از سوی دبیرخانه اعلام خواهد شد اقدام کنند.

کاپیتان سمیعی تاکید کرد که فهرست مبلغ تعهد شده و هرونوع پرداختی که از سوی اعضا یا همکاران اتحادیه به همین منظور انجام گیرد بلافاصله در بولتن رسمی اتحادیه درج خواهد شد. او مبلغ تعهد شده در نشست روز سوم شهریور را مبلغ دو میلیارد و ۳۵۰ میلیون ریال اعلام کرد که اگرچه فعلا برای خرید ساختمان دبیرخانه کفایت نمی کند اما لازم است که از همت عزیزان تعهدکننده قدردانی به عمل آید. او گفت که این مبلغ با مشارکت دیگر اعضای اتحادیه قطعا در آینده افزایش خواهد یافت و امیدوار است که به اندازه ای برسد که ساختمان دبیرخانه را بشود با آن خریداری کرد.

## پیام اتحادیه

### مالکان کشتی ایران

به مناسبت هفته جهانی دریانوردی

## حرفه دریانوردی

## را به درستی جا

## نیانداخته ایم!

### کاپیتان محمد سمیعی

باز هم به فصل ادای احترام به دریانوردان کشورمان رسیده ایم. اگرچه فقط اسمال است که در شعارهای سازمان بین المللی دریانوردی و برروی پوسته های چاپ شده، جملاتی در تقدیر از دریانوردان به چشم می خورد اما می توانیم همه جشن های دریانوردی در سال های اخیر را به نوعی مهم انگاشتن این حرفه تلقی کنیم. حرفه ای که بار سنگین بیش از ۹۰ درصد کالای تجاری و نفتی جهان را بردوش دارد و با توزیع منظم کالا، مازاد محصول در سرزمین های مختلف را به تناسب به تقاطعی از جهان می رساند که به آن ها نیازمندند. حرفه ای که در کنار خود میلیون ها فرصت شغلی می آفریند و سهمی قابل توجه در مرفه ساختن جوامع بشری دارد.

وقتی سازمان بین المللی دریانوردی از اعضای خود می خواهد که در سالگرد روز دریانوردی یک هفته راجع به حرفه دریانوردی حرف بزنند و زیر و بم های این مشغله را برای مردمان

دنیا تبیین کنند، لابد هدف والاتری در ذهن طراحان این شعار است. کاملاً روشن است که با همه اهمیتی که دریانوردان در اقتصاد و سرنوشت مردم جهان دارند، آنان را از منزلتی در خور در حد مسئولیت هایی که بردوشان گذاشته ایم برخوردار نکرده ایم و مشاغل دریانوردی همچنان مهجور مانده است و به همین دلیل هم سهمی که از تجارت پرسود جهانی و تبادل کالا میان پنج قاره جهان به دریانوردان می رسد بسیار کم و در حدی نیست که رفاه نسبی آنان را فراهم آورد. با این مقدمات است که ترجیح می دهیم با استفاده از فرصتی که برگزارکنندگان مراسم هفته جهانی دریانوردی در اختیار این اتحادیه قرار داده اند، راجع به همین حرفه حرف بزنم و منویاتی را بر زبان آورم که معتقدم همه اعضای اتحادیه نیز بدان اعتقادی راسخ دارند.

\*\*\*

به نظر می رسد که با همه حرف هایی که از زبان مقام های مختلف کشور در زمینه صاحبان حرفه های دریایی شنیده ایم هنوز در تبیین جایگاه این حرفه در اندیشه شهروندانمان پیشرفتی نکرده ایم. به خاطر داشته باشیم که دریانوردان معمولاً از کشورشان دورند و زمانی طولانی از عمرشان را در محیطی به سومی می گذرانند که جز تنی چند از همراهانشان را نمی بینند و حتی ممکن است ماهها اعضای خانواده خودشان را هم ندیده باشند. آن ها تعجب نمی کنند اگر از بچه های کوچک شان این جمله آزار دهنده را هم بشنوند که با زبان شیرین و کودکانه می گویند: باباجون وقت کردی بعضی وقت ها به دیدن ما هم بیا!

طبیعی است که دوری از سرزمین اصلی و گاه وابستگی طولانی مدت آن ها به دیار بیگانه موجب می

شود که آنان نتوانند فرصت کافی برای بیان دیدگاه هایشان در اختیار داشته باشند. کم دیده ایم که دوربینی به سمت آن ها دوخته شود و حتی در مراسم جهانی دریانوردی نیز جای آن ها خالیست. در حالی که بزرگان مملکت به پا خاسته اند تا از خدمات آنان تجلیل به عمل آورند، دریانوردان حقیقی هرکدام شان در جایی از جهان هستند و در مسئولیتی بر روی یک محل کار شناور بر روی آب و شاید در موتورخانه کشتی که هیچ گوشی نمی شنود اگر بلندترین فریادها را هم بکنی و درددل ها را بر زبان بیاوری! اگر روزنامه های یک سال گذشته و حتی مجلات تخصصی را مرور کنید خواهید دید که صدای بسیار کوتاهی از دریانوردان در آن ها منعکس نیست. با این وضعیت چرا انتظار داریم که وضعیت دریانوردان بهتر شود یا جایگاه دریانوردان متعالی گردد و کودکان و جوانان زیادی به این رویا بيفتند که روزی در پهنه دریا مسئولیتی برعهده گیرند و دریاهای جهان را برای نیکیختی تمام مردم روی زمین در نوردند.

\*\*\*

بیایم نگاهی به گذشته بیاندازیم. در بیست سی سال اخیر برای دریانوردان کشورمان چه کرده ایم؟ چرا هنوز بروی کشتی هایمان از کارکنان خارجی استفاده می کنیم؟ مقصود بی حرمتی به دریانوردان بیگانه نیست که عرشه کشتی سرزمین های چند ملیتی به شمار می آید و تبادل کارکنان دریایی میان شرکت های کشتیرانی و پرکردن فرصت های اشتغال می تواند رقابتی در جهت ارتقای کیفیت خدمات باشد، اما این کار زمانی قابل قبول است که ما نیز به همان اندازه که از کارکنان دریایی دیگران بهره مند می شویم در صدور نیروی انسانی ماهر به این عرصه بین المللی کامیاب باشیم. این بدان معناست که ما با همه تبلیغاتی که در زمینه دریانوردان و تجلیل از آنان به عمل آورده ایم نتوانسته ایم رویاهای بدون دریای شهروندانمان را پرآب کنیم. ما قادر نشده ایم به کودکان و جوانان این مرز و بوم رویاهای آینده سازی در زمینه کار روی دریا ببخشیم. کمتر شوقی برانگیخته ایم تا بخشی از میلیون ها جوانی که در صف کنکور سراسری دانشگاه ها و مراکز آموزش عالی می ایستند به سمت دریا متمایل شوند و عاشقانه در پی کسب شغلی در این عرصه برآیند.

یادآور می شوم که ما در مورد معرفی حرفه های دریایی به جامعه بسیار کوتاه آمده ایم. کتاب های درسی ما به کنار، که از حرفه های دریایی چیزی به دانش آموزان نمی آموزند بلکه ما حتی از خود دریا هم

دور مانده ایم. کدام جوان ایرانی را می توانید بیابید که ادعا کند که در خلیج فارس تنی به آب زده است، چه برسد به این که روی آن حرکت کرده باشد. مسافران دریایی جنوب کشورمان را اگر تحت مطالعه قرار دهیم اکثر آنان از جمعیت کوچک ساحل نشینان مان هستند که از کودکی تن به آب می زده اند و نه این که از دریا نمی ترسند بلکه شوق و عشقی وافر بدان دارند. آن ها با شناورهایی به دریا می روند و در پی کسب روزی خویش روان می شوند که کمتر کسی ممکن است آن را کاری خطرناک و خطرناک به شمار نیاید.

\*\*\*

اما در سرزمین های دور از ساحل وضع فرق می کند. ما حتی امکانی فراهم نکرده ایم که دریانوردان ماهر و مجرب در صحن مدارس و کلاس دانشگاه ها حضور یابند و مزیت های حرفه خود را تشریح کنند و شوقی در آن ها برانگیزند که به موجی در جهت پیوستن به حرفه های دریایی از آن برخیزند. گوش هیچ دانش آموزی به بحثی در زمینه دریا و مزیت های آن آشنا نشده است. هیچ گشت دریایی برای صدها هزار مهندس و دانشجوی مشتاق ترتیب نداده ایم که روی شناوری قدم بزنند و محیط کار دریانوردان را ببینند و شوق خود را برای پیوستن به همان جمع به چالش بکشند. نتشسته ایم که کسانی به استیصال بيفتند و به سمت آموزشگاه های دریایی بیایند و خود را به ورطه ای بیاندازند که سال های سال از آن وحشت داشته اند.

گزارش های تخصصی کارشناسی امروز تردیدی برجای می گذارند که در میانه دهه دوم میلادی در کمتر از ده سال دیگر حرفه بزرگی در کادر دریایی جهان پدیدار خواهد شد و کشتی های بازرگانی و نفتی در یافتن افراد واجد صلاحیت و مجرب به مشکل خواهند افتاد. تحقیقات خردمان هم جز همین واقعیت را بر نمی تابد که در دهه آینده محتاج به حداقل ۵ هزار دریانورد کارآموزده خواهیم ماند. بنابراین واقعیت هاست که اعلام می دارم که اتحادیه مالکان کشتی ایران ضمن قدردانی تمام قد از خدمات دریانوردان و همت بالای آنان، مقام های فرهنگی و آموزش عالی کشور را به این تلاش فرا می خواند که اقداماتی جدی و در سطحی گسترده برای آشنا کردن مردم با مواهب دریا و ترغیب جوانان به اشتغال در این عرصه و آموختن مهارت های لازم به عمل آورند و تجلیل از مقام دریانوردی را به عرصه هایی بکشاند که اقتصاد کشور نیز بهره ای متناسب از آن برگیرد و سرفرازی هایی را برای همه مان به بار آورد که مایه افتخار باشد.

### تغییر آدرس و تلفن های مؤسسه رده بندی ایرانیان

واحد روابط عمومی و ارتباطات مؤسسه رده بندی ایرانیان از تغییر آدرس و شماره تلفن های این مؤسسه خبر داد. به گزارش مارین نیوز، این واحد اعلام کرد: نظر به انتقال ساختمان دفتر مرکزی مؤسسه رده بندی ایرانیان به مکان جدید، بدینوسیله مشخصات، آدرس و خطوط تماس جدید مؤسسه به شرح ذیل اعلام می گردد؛ کلیه مشتریان محترم و همکاران مؤسسه می توانند از تاریخ ۱۳۸۹/۰۶/۲۸ یا مؤسسه از طریق آدرس و خطوط تماس های جدید ارتباط برقرار نموده و خدمات مورد نیاز را دریافت نمایند:

آدرس: تهران - میدان هفتم تیر، خیابان مفتاح جنوبی، کوچه تور، پلاک ۸۰۲

۸۲ - خطوط تماس: تلفن: ۸۸۸۳۷۷۵۵ (۷ خط)

فاکس: ۸۸۸۳۷۷۴۴ (دوخط)

info@ics.org.ir, h.r.safari@ics.org.ir

## برای اصلاح نقشه های

### دریایی مجوز نداریم

مدیرکل امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی گفت: یکی از موضوعاتی که این سازمان سال هاست با آن درگیر است اصلاح نقشه های دریایی است.

احمد فروغی افزود: هرچند مقدمات مربوط به هیدروگرافی سواحل شمالی و جنوبی کشور آماده شده است اما برای اینکه نقشه ها اصلاح و به مراجع بین المللی و کشتیها ارائه شود نیازمند اخذ مجوز از مراجع مرتبط داخلی هستیم.

فروغی با اشاره به تشکیل کمیته ملی هیدروگرافی به ریاست مدیرعامل سازمان بنادر، اعضاء این کمیته را رئیس سازمان نقشه برداری و سازمان جغرافیایی نیروهای مسلح و ستاد کل نیروهای مسلح عنوان کرد و گفت: به رغم تشکیل این کمیته ولی هنوز اصلاح نقشه های دریایی صورت نگرفته است.

وی علت این امر را عدم صدور مجوز از سوی مراکز مرتبط داخلی عنوان کرد و اظهار داشت: بدون اخذ مجوز از این مراجع امکان اصلاح نقشه های دریایی را نخواهیم داشت.

مدیرکل امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی با اشاره به برنامه این سازمان برای لایروبی بنادر شمال کشور گفت: طبق برنامه زمان بندی، تمامی بنادر شمال کشور با استفاده از امکانات و لایروپهای ملکی این سازمان لایروبی می شوند.

فروغی در خصوص لایروبی بندر

چابهار نیز گفت: اداره کل بنادر و دریانوردی استان سیستان و بلوچستان باید میزان و نوع لایروبی را در این بندر چابهار مشخص کند پس از آن مادر سازمان بنادر با برنامه ریزی مسائل را پیگیری و در صورت حصول نتایج، لایروبی این بندر را شروع خواهیم کرد.

## بررسی کاهش سرعت

### حرکت کشتی های کانتینری

به گزارش مجله ی هفتگی لویدز لیست براساس اظهار نظر افسر ارشد عملیاتی خطوط کشتیرانی مرسک: رعایت سرعت اقتصادی یک روش دائمی و به گسترده گی صنعت است که حتی پس از بهبود وضعیت اقتصادی نیز ترک نخواهد شد. در پی بررسی اخیر شرکت مرسک از دیدگاهها نسبت به موضوع رعایت سرعت اقتصادی، به این نتیجه قطعی دست یافته است که کاهش سرعت کشتی ها استاندارد ثابتی برای تجارت کانتینری می باشد. در حالی که نحوه ادامه این روند پس از بهبود شرایط بازار مورد سؤال تحلیلگران صنعت قرار دارد، خطوط کشتیرانی مرسک به این نتیجه دست یافت که با توجه به پیش بینی بازار در آینده، حرکت با سرعت بالا نه به لحاظ اقتصادی و نه به لحاظ عملیاتی منطقی نیست. کشتیرانی مرسک در صدد تحویل گیری ۴ فروند کانتینرپر با ظرفیت ۱۳،۱۰۰ TEU از گروه Rickmers Group می باشد که

همگی آنها به منظور فعالیت در مسیر تجاری آسیا- اروپا و با روش رعایت سرعت اقتصادی هماهنگ شده اند، در حالی که هر ۴ فروند می توانند از سرعت ۲۴ گره دریایی برخوردار گردند، مرسک برای حرکت کشتی ها با سرعت اقتصادی بهره خواهد برد. رعایت سرعت اقتصادی اولین بار در مسیر تجاری آسیا- اروپا و سپس به سرعت به سایر مسیرها تسری یافت. سرعت پایین نه تنها هزینه سوخت و میزان آلودگی را کاهش می دهد، بلکه موجب جذب ظرفیت حمل می گردد زیرا کشتی های بیشتری برای حمل در هر مسیر مورد نیاز خواهند بود.

## طرح جامع فرکانس

### دریایی تدوین می شود

رئیس اداره ارتباطات دریایی سازمان بنادر و دریانوردی از اجرای برنامه ای خبر داد که به موجب آن یک طرح جامع و استاندارد در سطح کشور با نام طرح فرکانس بخش دریایی تدوین و ایجاد می شود.

به گزارش مانا: «سعید خورسندی» در تشریح برنامه های بخش ارتباطات دریایی سازمان بنادر و دریانوردی در جلوگیری از تداخل فرکانسی گفت: به همین منظور از ابتدای سال جاری تدوین طرح فرکانسی در هر استان ساحلی در دستور کار اداره ارتباطات دریایی سازمان بنادر قرار گرفته است که با تهیه این طرح در تمام استان های ساحلی، می توان به یک طرح جامع و استاندارد با نام طرح فرکانس بخش دریایی دست یافت.

وی در خصوص مزایای این طرح گفت: این طرح مزایای فراوانی دارد که از جمله آن می توان به جلوگیری از تداخلات احتمالی بین بهره برداران مختلف و قابلیت توزیع مناسب ترافیک بر روی کانال های رادیویی مشخص اشاره کرد. خورسندی گفت: تثبیت کانال های مشخص در موارد و نوع کاربری آن از دیگر مزایای این طرح است که بتدریج به روی های قابل اتکا برای همه استفاده کنندگان تبدیل خواهد شد.

رئیس اداره ارتباطات سازمان بنادر و دریانوردی اضافه کرد: براساس هماهنگی های به عمل آمده، سایر ارگان های که به نحوی از طیف فرکانس دریایی در استانهای ساحلی استفاده می کنند با آگاهی از طرح فرکانس و کانالهای اختصاص یافته می توانند بدون ایجاد تداخل فرکانسی؛ به امور جاری خود بپردازند و در شرایط اضطرار نیز با ایستگاه های مخابرات دریایی تماس مطمئن برقرار کنند.

## برونده لنج های سوخته

### بندر عامری در هیأت دولت

استاندار بوشهر گفت: در صورت حل نشدن مشکل صیادان و لنجداران خسارت دیده بندر عامری، در سفر سوم رئیس جمهور به استان راهکار اصلی این مشکل را در هیأت دولت مطرح می کنیم.

به گزارش مارین نیوز، محمدحسین جهانبخش شبانه شب در نشست بررسی مشکلات لنجداران و صیادان خسارت دیده بندر عامری بوشهر که در اثر آتش سوزی چند ماه قبل دچار خسارت شده بودند، افزود: که برآورد خسارت مجدد از آتش سوزی بندر عامری با هماهنگی معاونت برنامه ریزی، مدیران کل بندر و شیلات، ستاد مدیریت بحران صورت می گیرد. وی افزود: شیلات نیز به هیچ عنوان حق ندارد برای لنج، قایق و یا شناوری که بیمه کامل نشده؛ مجوز صید صادر کند.

استاندار بوشهر با بیان اینکه «تلاش می کنیم تا راه حلی برای رفع مشکل لنجداران پیدا شود»، تصریح کرد: اگر تا قبل از سفر سوم دولت به استان مشکل حل نشود، راهکار اصلی را در سفر سوم دولت مطرح و مصوب می کنیم. جهانبخش در ارتباط با لنج هایی که بیمه نبودند، گفت: پرداخت تسهیلات و بخشودگی جرائم از مواردی است که برای رفع مشکل در دستور کار قرار می دهیم.

وی با اشاره به اینکه «باید در بیمه نامه ها بیمه شناور، محصولات و تجهیزات قید شود»، اضافه کرد: سازمان بنادر و شیلات نیز در کوتاه ترین زمان نسبت به ساماندهی اسکله ها اقدام کنند. استاندار بوشهر با اشاره به اینکه «بیمه هنوز در جامعه ما فرهنگ نشده است» خاطرنشان کرد: با توجه به اینکه نهایت حمایت را از بیمه ایران انجام می دهیم؛ انتظار داریم بیمه ایران نیز در این گونه موارد نهایت همکاری را داشته باشد. جهانبخش افزود: اگر ابهاماتی در بیمه نامه ها وجود دارد، باید برطرف شود و از بیمه انتظار داریم نقاط کور مسائل لنجداران را به صورت شفاف بیان کند. وی با تأکید بر بیمه کردن لنج های فایبرگلاس، اظهار داشت: اولویت ما فراهم کردن سازوکار لازم برای تسهیل در رفع مشکل لنجداران و صیادان است.

نماینده مردم دشتی و تنگستان در مجلس شورای اسلامی نیز با بیان اینکه «خسارت اعلام شده لنجداران رقم واقعی نیست»، گفت: وقتی ۲۴ لنج با هر کدام بیش از ۲۰۰ میلیون تومان قیمت در آتش می سوزند طبیعتاً مبلغ خسارت وارد شده بیش از یک میلیارد و ۷۰۰ میلیون تومان است.

## نهادهای صنفی بخش دریایی و بندری به مشارکت خوانده شده اند

### تهیه پیش نویس

## آیین نامه تاسیس شرکتهای کشتیرانی

دبیر اتحادیه مالکان کشتی ایران از تهیه و تدوین پیش نویس آیین نامه تشکیل شرکتهای کشتیرانی خبر داد. کاپیتان "محمد سمیعی" گفت: از آنجا که خلاء نبود آیین نامه مربوط چگونگی تشکیل شرکتهای کشتیرانی احساس می شد تدوین و تهیه این پیش نویس در دستور کار سازمان بنادر و دریانوردی قرار گرفت.

دبیر اتحادیه مالکان کشتی ایران گفت: آیین نامه تشکیل شرکتهای کشتیرانی شرایطی را فراهم می کند تا متقاضیان راه اندازی شرکت های کشتیرانی مطابق با این آیین نامه اقدام به تاسیس شرکت کنند.

وی از تشکیل جلسه ای در سازمان بنادر و دریانوردی در این خصوص خبر داد و گفت: اداره امور کارگزاری و ثبت شرکتهای سازمان بنادر برای تهیه این آیین نامه از شرکتهای کشتیرانی و تشکلهای مردم نهاد حاضر در این جلسه خواست تا با توجه به پیش نویس ارائه شده نظرات خود را در این باره اعلام کنند. سمیعی با بیان اینکه در این جلسه نظرات ارائه شده مورد بحث و بررسی قرار گرفت از این اقدام سازمان بنادر و دریانوردی تمجید کرد و گفت: امید است این آیین نامه هرچه زودتر در هیأت عامل سازمان بنادر و دریانوردی به تصویب برسد.

## با شرکت ملی پخش فرآورده های نفتی انجام گرفت

### مذاکرات برای حل و فصل مسایل مربوط به تامین سوخت شناورها

در این نشست که روز سی ام تیرماه ۱۳۸۹ انجام گرفت، بعلت همزمان بودن این جلسه با جلسه دیگری که از اهمیت بالاتری برخوردار بود جناب آقای مهندس عامری مدیرعامل محترم شرکت پخش فرآورده های نفتی حضور نداشتند لیکن اعضای مشروحه زیر در نشست حضور پیدا کردند:

▲ آقای مهندس سجادی قائم مقام مدیرعامل شرکت پخش فرآورده های نفتی  
 آقای سهرابی مدیر عملیات شرکت پخش فرآورده های نفتی  
 جناب آقای عرب مدیرکل بازرگانی شرکت پخش فرآورده های نفتی  
 جناب آقای ملکمان معاون مدیر کل بازرگانی شرکت پخش فرآورده های نفتی  
 جناب آقای حسینی رئیس امور سوخت شناور در اداره کل بازرگانی  
 جناب آقای پهلوان کارشناس ارشد عملیات شناور  
 از سوی اتحادیه نیز اعضای مشروحه زیر حضور داشتند:  
 جناب آقای روشنایی مدیرعامل شرکت ماروس تراپر و عضو هیات مدیره  
 جناب آقای مرادی مدیر عامل شرکت امیدان ساحل پارسین و عضو هیات مدیره  
 جناب آقای کاشانی مدیرعامل شرکت دریاکوش و عضو هیات مدیره  
 جناب آقای رزمجو مدیرعامل شرکت خدمات دریایی و مهندسی کشتیرانی و عضو اتحادیه  
 جناب آقای زعفرانی نماینده محترم شرکت ملی نفتکش ایران و عضو اتحادیه  
 جناب آقای توسل پناه نماینده شرکت نفت و گاز پارس  
 دبیرکل اتحادیه مالکان کشتی ایران آقای سمعی

ابتدا آقای سجادی به مدعوین خیرمقدم گفتند و علت عدم حضور آقای مهندس عامری را مطرح و

حاضرین از سوی شرکت پخش را معرفی و سپس اعلام آمادگی جهت مطرح کردن مطالب نمودند.  
 آقای سمعی نیز اعضای حاضر در نشست از سوی اتحادیه را معرفی و با کسب اجازه از همگی مسائل و مشکلات را به شرح زیر اعلام نمودند:  
 ۱- دربخشنامه ابلاغ گردیده که برای شناورهای صیادی روزانه ۱۴ ساعت سوخت محاسبه گردد متأسفانه در بنادر ۱۲ ساعت بیشتر محاسبه نمی نمایند  
 آقای ملکمان: متأسفانه ستاد مبارزه با قاچاق سوخت در بندرعباس اجازه محاسبه ۱۴ ساعت را نمی دهند و می گویند که همان ۱۲ ساعت کافی است. تقاضا شد که این مطلب جهت اطلاع اعضا به صورت مکتوب به اتحادیه ابلاغ شود.  
 آقای سجادی دستور دادند که انجام گردد.

#### نحوه محاسبه سوخت مور دنیاژ

۲- محاسبه سوخت برای شناورها از مبدأ تا مقصد براساس یک راه مستقیم و با مسافت اعلام شده از سوی سازمان بنادر انجام می پذیرد یعنی از مبدأ تا مقصد و برگشت و براساس فرمول قانو داده می شود درخواست شده بود که اینگونه نمی توان با شناور در دریا عمل کرد حتماً شناورها بایستی مقداری سوخت رزرو داشته باشند.  
 آقای رزمجو: اصولاً یک شناور بایستی همواره سوخت سه روز دریانوردی بصورت رزرو را داشته باشد و علاوه بر آن شناورهایی که در حاشیه ساحلی دریانوردی می کنند یک سوم سوخت بیشتر از معمول مصرف می نمایند و علاوه بر آن بایستی عواملی مانند دریای خراب، رفتن به پناهگاه و خیلی از موارد دیگر را در نظر گرفت.  
 آقای ملکمان: چرا این موارد در فرمول قانو دیده نشده است سازمان بنادر، این فرمول را به ما داده و براساس آن محاسبه می نمایم لذا عدد ثابتی که بایستی به فرمول اضافه شود سازمان بنادر اعلام نماید تا ما بر همان اساس محاسبه کنیم. البته یاد آور می شوم که قرار است سوخت یارانه ای از مهر ماه حذف گردد. به این ترتیب که تک ترخی شود و یارانه را بصورتی ( میزان تولید مالکان شناور) و یا مکانیسمی دیگر تهیه نموده و پرداخت شود.  
 ۱- در بخشنامه اعلام گردید که در زمان واگذاری سوخت حتماً GPS شناور از نظر بعد مسافت مورد بررسی قرارگیرد که مشکلات مختلفی از جمله اتلاف زمان زیادی در بردارد.  
 آقای سهرابی: این موضوع را ستاد مبارزه با قاچاق تأکید نموده و این راه را راه کنترل و جلوگیری از قاچاق سوخت منظور نموده است لذا GPS عامل

کنترل برای آنها است و می خواهند بحث توزیع را کنترل نمایند و لذا گاه ما را به سهل انگاری متهم می کنند و به همین دلیل در بخشنامه منظور گردیده است.  
 آقای روشنایی: فقط می توانم بگویم که هرچه قدر کنترل ها بیشتر شود سرعت عمل در کار کمتر خواهد بود اگر چنانچه از اتحادیه در این مورد نظر بخواهید می توانیم همکاری بهتری انجام دهیم بهر حال از نظر اقتصادی بایستی حمل و نقل سرعت بگیرد  
 آقای کاشانی: ما نیاز به یک دستورعمل داریم و آمادگی داریم تا با کارشناسان محترم شرکت پخش روش روشن و واضحی را تدوین کنیم.  
 آقای سمعی به مسایلی نیز اشاره کردند که بصورت مکتوب اعلام شده لیکن در برخی موارد نتیجه ای حاصل نگردیده است مثلاً:

۱- شناور در کیش درخواست سوخت می نماید اعلام می کنند که بایستی از بندرعباس دریافت شود.  
 آقای عرب: ما در کیش سوخت به صورت محدود داریم و امکانات کم است لذا اگر بخواهیم در کیش این فعالیت انجام شود سوخت بایستی از بندرعباس به کیش بیاید و این خود هزینه بیشتری را در بر خواهد داشت.  
 آقای رزمجو: کمبود امکانات را قبول دارم و کاملاً صحیح است. بایستی به اطلاع بوسانم که بانکرینگ در کشور ما رشد نکرده ولی از آنجاییکه اخیراً عملیات بندری در عسلویه را کشتیرانی ج.ا.ا برنده شده، در نظر داریم که یک کشتی با گنجایش ۴۸۰۰ تن آب و گازوئیل به عسلویه ببریم و در آنجا سوخت به شناورها تحویل نماییم.

۱- شرکت عملیات اکتشاف نفت از شرکت ورک من پیمانکار شرکت پخش، سوخت برای شناور خریده که علاوه بر هزینه سوخت، هزینه حمل و ..... مبلغ ۶ میلیون تومان هم اضافی دریافتی داشته که علت این مبلغ اضافه از شرکت ورک من خواسته شد، که پاسخ منطقی ندادند به شرکت پخش فرآورده های نفتی منعکس گردیده که پاسخها جوابگوی این مسئله نبوده و نهایتاً آقای ارشاد مسئول سوخت بین المللی شرکت اعلام کرده اند که اگر اتحادیه دخالتی ننماید ما مشکل را از طریق مجاری قانونی برطرف می کنیم.  
 آقای عرب: اعلام کردند که آخر جلسه از دفتر خودم با مسئول پخش در بوشهر مذاکره کرده و این موضوع را روشن و حل خواهم کرد.  
 ۱- قبلاً نمایندگی های پخش در خرمشهر و بندرعباس سرعتی که موسسات رده بندی مورد تأیید قرار می دادند نمایندگیها این سرعت را در فرمول قانو مد نظر قرار می دادند لیکن

مدتی است که این تأییدیه ها را مورد قبول قرار نداده و با سرعتی که در کل شناور که به هنگام تحویل شناور پس از ساخت تعیین گردیده محاسبه می نمایند که نتیجتاً سوخت مورد نیاز شناور با این محاسبات مکفی نخواهد بود در صورتیکه امکان دارد به همان نحو قبلی در نظر گرفته شود.  
 تعدادی از شناوران لندینگ کرافت در بندرعباس همه روزه و در طول هفته بار فاسد شدنی (میوه و تره بار) حمل می کنند لذا نیاز است که در اولویت یک قرار گیرند که متأسفانه بعلت دریافت سوخت هر بار در طول هفته در این مسیر زمان زیادی هدر می دهند. که آقای عرب از آقای حسینی خواستند تا موضوع پیگیری شود و بر این اعتقاد بودند که اینگونه شناورها را می توان در اولویت قرارداد.

#### مسائل خرمشهر عبارتند از:

سایت در خرمشهر همواره خراب است و لذا با تأخیر مجوز صادر می کنند (ختلالات اینترنتی وجود دارد) بین ۴ تا ۷ روز معطلی دارند- در صورت امکان مجوز دستی صادر شود.  
 محاسبه سوخت یک دوم ژنراتورها که بایستی روزانه به طور ۲۴ ساعته در سفر محاسبه و تحویل دهند فقط ۱۵ ساعت محاسبه می شود.  
 ۱- شرکت تعاونی فضای بوستان کارون به مدیریت آقای چراغی ۲۸ دستگاه تانکر سوخت دارد کلاً ۲۴۰/۰۰۰ لیتر و در طول روز ۲۰ الی ۲۵ حواله صادر می نماید و ۱۵۰ تا ۱۷۰ هزار لیتر شامل می شود لذا حداکثر تحویل سوخت ۴۸ ساعت تا ۷۲ ساعت بایستی باشد ولی متأسفانه پیمانکار شما برای تحویل سوخت حدود یک هفته طول می کشد.  
 ۱- برای هر تانکری که می فرستند می گویند حتماً به راننده مبلغی پرداخت بشود و گاه از ساعت ۱۴۰۰ به بعد تانکر سوخت را می فرستند که بایستی برای هر تانکر دیماند ۱۰ هزار تومانی به گمرک بپردازند.  
 ۱- وقتی حواله صادر می کنند نمی گویند در چه نوبتی قرار دارند که انتظار از پیمانکار دقیقاً روشن باشد  
 ۲- قیمت هر لیتر سوخت را از ۵۰ ریال به ۸۰ ریال رساندند در حالیکه تورم اعلام شده از ۱۰ درصد بیشتر نیست.  
 ۳- یک کش به سیری می خواهد برود می گویند بایستی سوخت به قیمت بین المللی بگیرند  
 ۴- رفتار کارمندان محترم در خرمشهر اصلاً با مالکان مودبانه نیست.  
 آقای عرب پس از شنیدن این فهرست بلند از مسایل اعضای اتحادیه، گفتند که آقای حسینی حتماً تصمیمات لازم برای رفع آن ها اتخاذ خواهند کرد.

## نامه اتحادیه به مقام محترم ریاست جمهوری اسلامی ایران

### حمایت از شرکت های کشتیرانی ایرانی،

### برای کاستن از اثرات تحریم های بین المللی ضروری است

اتحادیه مالکان کشتی ایران به منظور جلب حمایت دولت از شرکت های کشتیرانی ایرانی، اعم از دولتی و خصوصی پیشنهادهایی را به دفتر ریاست محترم جمهوری اسلامی ارسال داشته است که عیناً در همین شماره به آگاهی اعضای اتحادیه می رسد. هدف از ارسال این نامه جلب نظر دستگاه های زیربط به اهمیت تداوم حضور ناوگان های ایرانی در صحنه تجارت بین المللی و منطقه ای است و بخصوص در دریای خزر که صنعت کشتیرانی در وضعیت نسبتاً مستقل تری به کار ادامه می دهد حایز اهمیت است.

◀ ستاد مدیریت حمل و نقل و سوخت دفتر ریاست جمهوری  
 ▶ معاونت بازرگانی شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده های نفتی ایران  
 ▶ مدیرکل امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی

مقابله با تحریم های بین المللی علیه ناوگان ملی ایران و همچنین بسط فعالیت فراساحلی در جنوب کشور)  
 ۵- فعالیت شرکت های کشتیرانی در بخش دولتی و خصوصی به دلیل ارزآوری، "صادرات خدمات" تلقی شده و از جوایز و یارانه های صادراتی برخوردار گردند.

۶- حذف حقوق گمرکی و سود بازرگانی از کشتیهای خریداری شده. ضمناً لازم به ذکر است امتیاز یارانه صادراتی که در حال حاضر به برخی از کشتیرانی های دولتی داده می شود، سایر کشتیرانی ها و مالکان شناور بخش خصوصی که شرایط کاملاً مشابهی دارند علی زغم پیگیری مستمر دوساله از این امتیاز محروم بوده که این امر علاوه بر مغایرت با سیاست های ابلاغی اصل ۴۴ و رویه های دولت محترم باعث عدم توازن در حمل کالای صادراتی از ایران می گردد. مستدعی است با عنایت به موارد فوق اوامر لازم را صادر و این اتحادیه را از دستورات پربرکت حضرتعالی مطلع فرمایند.

باتشکر- محمد سمیعی بیرکل

امتیازات بالای روسیه برای ناوگان روسی باعث شده که حتی با توجه به سوخت نیمه یارانه ای که در ایران به شناورهای ایرانی اختصاص یافته عرصه رقابت بسیار تنگ باشد. لذا در صورتی که در بسته حمایتی حمل و نقل به این بخش توجه نشود و یارانه مربوطه حذف گردد کلیه شرکت های بخش خصوصی ایرانی به منظور جلوگیری از ورشکستگی و بانوجه به مبالغ گزاف پرداختی در رابطه با مالیات و تأمین اجتماعی اقدام به تغییر پرچم خواهند کرد که مغایر سیاست های دولت محترم است در نتیجه باعث کاهش حاکمیت ایران در این حوزه آبی مهم خواهد شد.

استحضار حضور کشتی های فعال ایرانی در دریای خزر موجب تثبیت بهای حمل کالای وارداتی و صادراتی می شود که در صورت تغییر پرچم مسلماً کشتی های بیگانه نسبت به افزایش نرخ حمل و نقل دریایی اقدام خواهند کرد و چون دریای خزر یک آبراه بسته است و رقابتی وجود ندارد لذا بهای تمام شده کالا برای مصرف کننده ایرانی با افزایش رویه رو خواهد شد.

با عنایت به مراتب فوق و مشکلاتی که جهت حمل کالا به مقصد بنادر ایرانی در جنوب پیش آمده و به منظور جلوگیری از تغییر پرچم شناورهای ایرانی در حوزه آبی خزر و خلیج فارس و دریای عمان پیشنهاد می شود مقرر فرمایند در بسته حمایتی حمل و نقل دریایی موارد مشروحه زیر مد نظر مسئولین محترم قرار گیرد.

۱- ادامه تحویل سوخت نیمه یارانه ای به شناورهای ایرانی در شمال و جنوب کشور

۲- کاهش عوارض بندری تا میزان ۵۰٪ در همه بنادر

۳- معافیت مالیاتی شرکت های کشتیرانی در برنامه پنج ساله پنجم برای کلیه مالکان شناور ایرانی.

۴- ارائه تسهیلات به بخش خصوصی با نرخ کارمزد پایین به منظور افزایش ناوگان تجاری در حوزه آبی خزر و خلیج فارس و دریای عمان ( به منظور

متن نامه ارسالی از سوی اتحادیه به مقام محترم ریاست جمهوری اسلامی ایران به این شرح است :

### موضوع : مشکلات حذف سوخت نیمه یارانه ای از کشتی های ایرانی فعال در دریای خزر، خلیج فارس و دریای عمان، بحران ها و تبعات پیش رو

با سلام  
 احتراماً ، به استحضار می رساند در اجرای قانون هدفمند سازی یارانه ها مشکلاتی به شرح زیر برای حمل و نقل دریایی به خصوص در حوزه آبی خزر ایجاد خواهد شد . پیشنهاد می گردد در بسته های سیاسی حمایتی حمل و نقل مورد عنایت ویژه قرار گیرد.

با عنایت به تحریم های اعمال شده علیه ایران، متأسفانه شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی و شرکت های تابعه که شناورهای آن ها با پرچم جمهوری اسلامی ایران در آبراههای بین المللی تردد می کنند دچار مشکل شده ولی عدم حضور نیروی نظارت بین المللی در دریای خزر که کالاهای اساسی همچون گندم ، جو، ذرت ، آهن آلات و چوب از طریق بنادر این دریا وارد ایران می شود. می تواند مورد توجه قرار گرفته و راهی برای دورزدن تحریم باشد. در این حوزه نیز با عنایت به تحریم کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و کشتیرانی خزر، شرکت های خصوصی ایرانی در عرصه باقی مانده و درحد بضاعتی که دارند می توانند کماکان با پرچم جمهوری اسلامی ایران تردد و اثرات تحریمهای مزبور را عملاً خنثی کنند.

در حوزه دریای خزر، کشور روسیه به شناورهای خودی امکاناتی از قبیل تخفیف ۵۰ درصدی عوارض مجوزعبور از رود ولگا ، تخلیه و بارگیری در تمام بنادر موجود، اولویت در بارگیری و تخلیه با شناورهایی که پرچم روسی دارند، قرار می دهند.

### یک گله دوستانه

دوست ارجمند جناب کاپیتان سمیعی.

گرچه از ضیافت سوم شهریورده یک ماه می گذرد ایرادی ندارد که به قول معروف فلاش بک بزنیم و سر گله ای را باز کنیم که می تواند احساس مشترک همه ما باشد که هم برزبان آورده نمی شود.

با همه دقتی که جنابعالی در برگزاری ضیافت افطاری به کار برده و مهارتی که بخصوص در انتخاب مهمانان خارج از اتحادیه ملحوظ داشته باشید به نظرم رسید که جای میهمانانی از سازمان بنادر و دریانوردی که نزدیک ترین نهاد دولتی به اتحادیه ماست در آن ضیافت خالی بود.

پرس و جویم موجب شد که دریابم برای عده زیادی از عزیزان همکار در سازمان بنادر و دریانوردی کارت دعوت فرستاده شده اما هیچ یک از آنان در میهمانی شما حضور نیافته اند. معمولاً در چنین اوقاتی ظن غالب این است که کدورتی میان دو نهاد رخ نموده است. اما می دانم که عهد مودت دو نهاد بسیار قوی تر از آن است که به چنین پیامدی منجر شود.

امید آن که دوستان ما در سازمان بنادر و دریانوردی این گلایه را احساس مشترک همه اعضای اتحادیه تلقی کنند و ما در آینده شاهد التفات بیشتر این عزیزان به جمع یاران اتحادیه باشیم...

### اعضاء محفوظ

به دلیل اهمیت فوق العاده موضوع مندرج در نامه که لاجرم در سطح بین المللی نیز در فعایت های کشتیرانی ایران تأثیرگذار است، نهادهای دیگر مملکتی نیز به شرح فهرست زیر در جریان دیدگاه های منعکس شده به مقام محترم ریاست جمهوری قرار گرفته اند:

- ◀ وزارت امور خارجه
- ◀ وزارت راه و ترابری
- ◀ وزارت نفت
- ◀ وزارت صنایع و معادن و دبیر شورای عالی صنایع دریایی
- ◀ وزارت بازرگانی
- ◀ شورای امنیت ملی کشور
- ◀ ستاد حمل و نقل و مدیریت سوخت
- ◀ سازمان بنادر و دریانوردی
- ◀ شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده های نفتی ایران

مدیرکل امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی :

## ورود شناورهای نا امن

### به آب های کشور محدود می شود

سازمان بنادر از این پس شناورهای مسافری که گواهی رده بندی نداشته باشند، ثبت نمی کند.

مدیرکل امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی از محدودیت های جدید برای شناورهای وارداتی، با هدف افزایش سطح ایمنی شناورها و لنج های سنتی فعال در آب های کشور خبر داد. به گزارش مارین نیوز، مهندس احمد فروغی امروز در اولین کنفرانس خبری دوازدهمین همایش صنایع دریایی با اعلام اینکه «سازمان بنادر و دریانوردی متولی بررسی سوانح و حوادث دریایی در کشور است»، افزود: هم اکنون شناورها در چهار کلاس اقیانوس پیما، شناورهای منطقه ای (بین ۵۰۰ تا ۳۰۰۰ GT)، شناورهای سنتی و شناورهای مسافری تقسیم بندی می شوند که بیشترین سوانح در ایران به شناورهای سنتی مربوط می شود. وی اصلی ترین دلایل بروز سوانح دریایی در جهان را عوامل انسانی برشمرد و افزود: این خطا در کشتی های اقیانوس پیما معمولاً کمتر است؛ اما در شناورهای سنتی، عملاً دلیل اصلی است.

### مقابله کشتیرانی های

### بزرگ با دزدان دریایی

بزرگ ترین شرکت های کشتیرانی جهان در مبارزه علیه دزدی دریایی با یکدیگر مشارکت می کنند. به گزارش مانا، بزرگ ترین شرکت های کشتیرانی جهان شامل شرکت کشتیرانی مرسک، MSC و CMA CGM قصد دارند با همکاری هم به مبارزه علیه دزدی دریایی در خلیج عدن و اقیانوس هند بپردازند. این همکاری شامل تبادل اقدامات ایمنی و برخورد با دزدی دریایی است.

### تحويل ۹۰۰ هزار تن سوخت

### به کشتی ها در خلیج فارس

مدیرکل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان گفت: طی شش ماهه نخست امسال به میزان ۹۰۰ هزار تن انواع سوخت توسط مجتمع های فعال سوخت رسانی در بنادر این استان به کشتی های عبوری در خلیج فارس ارایه شد. به گزارش مانا، «علی اکبر صفایی» یکشنبه در جمع خبرنگاران افزود: فروش سوخت هایی همچون مازوت از طریق بانکرینگ تاثیر بسزایی در سوددهی و رشد اقتصادی کشور دارد که از همین رو باید توجه ویژه ای به آن شود.

وی با بیان اینکه فروش سوخت از طریق بانکرینگ مزایای بیشتری نسبت به صادرات مستقیم آن دارد، ابراز داشت: با توجه به این سوددهی به نظر می رسد نرخ عرضه سوخت به فعالان

مدیرکل امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی بالاترین آمار سوانح در ایران را به ایمن نبودن لنج های صیادی و حضور افراد آموزش ندیده در بختی دریانوردی مربوط دانست. وی همچنین با بیان اینکه «متأسفانه شناورهای مسافری در ایران متولی مشخصی ندارد»، تصریح کرد: متولی این بخش خود را پنهان کرده و سازمان بنادر با وجود اینکه در این خصوص وظیفه ای ندارد؛ اما به پرداخت تسهیلات به متقاضیان شناورهای مسافری و ساخت و احداث اسکله های مسافری اقدام می کند.

وی درعین حال سازمان میراث فرهنگی و گردشگری کشور را متولی اصلی این بخش عنوان کرد و گفت: سازمان بنادر از این پس شناورهای مسافری که ابعاد و سازه های آنها در حد استانداردهای معمول نباشد و گواهی مؤسسات رده بندی را نداشته باشد، ثبت نخواهد کرد.

فروغی از احتمال ثبت نشدن شناورهای وارداتی باری با بدنه کامپوزیت و فایبرگلاس در کشور خبر داد و گفت: شناورهای وارداتی کامپوزیت و فایبرگلاس نیز تنها در صورتی که به تایید مؤسسات رده بندی داخلی برسد، ثبت خواهد شد.

وی یادآور شد: ثبت شناورهای وارداتی تا چند سال قبل بدون محدودیت انجام می شد؛ اما در حال حاضر، محدودیت هایی قایل شده ایم و شناورهای بالای یکسال و کمتر از ظرفیت ۱۵۰ GT، ثبت نخواهند شد. برای شناورهای ساخت داخل نیز، این محدودیت در حال حاضر وجود دارد.

در بخش بانکرینگ باید ارزان تر از بخش صادرات سوخت به صورت مستقیم باشد. صفایی ایجاد صنایع مرتبط دریایی، شکل گیری آزمایشگاه های پیشرفته، رشد سرمایه گذاری، فعال شدن ناوگان حمل و نقل نفتی کشور و اشتغالزایی را از جمله مهمترین مزایای توسعه بانکرینگ در استان هرمزگان عنوان کرد.

### خواست دریانوردان: به

### دزدی دریایی پایان دهید

یکشنبه ۶ خرداد ۱۳۸۹ (خبر) گروهی از فعالان صنعت کشتیرانی به مناسبت روز جهانی دریانوردی از سازمان بین المللی دریانوردی خواستار اتخاذ تدابیر مناسب جهت پایان دادن به دزدی دریایی شدند. به گزارش مانا، گروهی از فعالان صنعت کشتیرانی شامل خدومه تا مالکان کشتی ها به مناسبت روز جهانی دریانوردی طی نامه ای که به اعضای ۹۲۰ هزار نفر رسیده است از سازمان بین المللی دریانوردی و همه کشورهای جهان خواستند تا با اقدامی جدید به دزدی دریایی در آب های سومالی پایان دهند.

این درخواست مورد حمایت سازمان های همچون BIMCO و ICS کلوب P&I، ITF، IESMA، IMEC و ... قرار گرفته است. در حال حاضر ۳۵۴ دریانورد به همراه ۱۶ فروند کشتی در گروگان دزدان دریایی سومالی هستند.

### ونزوئلا سفارش ساخت

### ۱۰ افرامکس به روسیه داد

بنابر اعلام مسئولان شرکت USC روسیه، این کشور ۱۰ تانکر افرامکس حمل نفت خام به ارزش تقریبی ۷۰۰ میلیون دلار را به ونزوئلا تحویل خواهد داد. به گزارش بخش خارجی مارین نیوز، اینگور ریابو، سخنگوی شرکت USC، با اشاره به قراردادی که چهارشنبه بین مسئولان این شرکت و خطوط کشتیرانی ونزوئلا به امضاء رسیده؛ گفت که ۳ فروند از این کشتی ها توسط کارخانجات دوو گرفته. سه فروند دیگر در روسیه و با کمک متخصصان کردهای ۴ فروند دیگر هم در روسیه و بدون کمک کردهای ساخته خواهد شد.

برای همکاری دوو و USC برای ساخت تانکرها بین سال های ۲۰۱۲ تا ۲۰۱۵ یک اسکله جدید در مرزهای روسیه با چین احداث خواهد شد. تانکرهای افرامکس که بیش از ۱۰۰ هزار

تن بار را می توانند حمل کنند، بیش از ۳۰۰ متر طول، ۴۵ متر عرض و ۱۵ متر آبخور دارند.

### ورود کشتیرانی دریای

### خزر به عرصه ای جدید

مدیر عامل کشتیرانی دریای خزر گفت: در صورت تأمین منابع مالی از سوی بانکها سفارش خرید یک فروند کشتی حمل تانکر در دستور کار این شرکت قرار می گیرد. «محمد رضا قادری» در گفتگو با خبرنگار مانا با بیان اینکه در حال حاضر کشتیرانی دریای خزر فاقد این نوع از کشتی ها در ناوگان خود است افزود: این کشتی ها مخصوص حمل مواد سوختنی است که هم اکنون با سازندگان این کشتی در حال مذاکره هستیم.

وی ظرفیت این کشتی را حدود ۵۰۰۰ تن عنوان کرد و اظهار داشت: با سفارش این کشتی ها کشتیرانی دریای خزر به عرصه دیگری از فعالیت های دریایی که واردات سوخت و سواپ است قدم خواهد گذاشت. قادری افزود: این کشتی در شرکت صنایع دریایی ایران (صدرا) ساخته شده و امیدواریم با نهای شدن این مذاکرات و ورود این کشتی به ناوگان کشتیرانی دریای خزر، توان منحصمان داخلی در ساخت کشتی های تانکر در داخل کشور بیش از گذشته افزایش یابد.

### سازمان بین المللی حقوق

### دریانوردان تاسیس می شود

سازمانی جدید در زمینه حقوق دریانوردان تاسیس می شود. به گزارش مانا، «دیوید کرافت» دبیرکل قدراسیون بین المللی کارگران حمل و نقل (ITF) اعلام کرد: این قدراسیون قصد دارد سازمان جدیدی تحت عنوان سازمان بین المللی حقوق دریانوردان تاسیس کند.

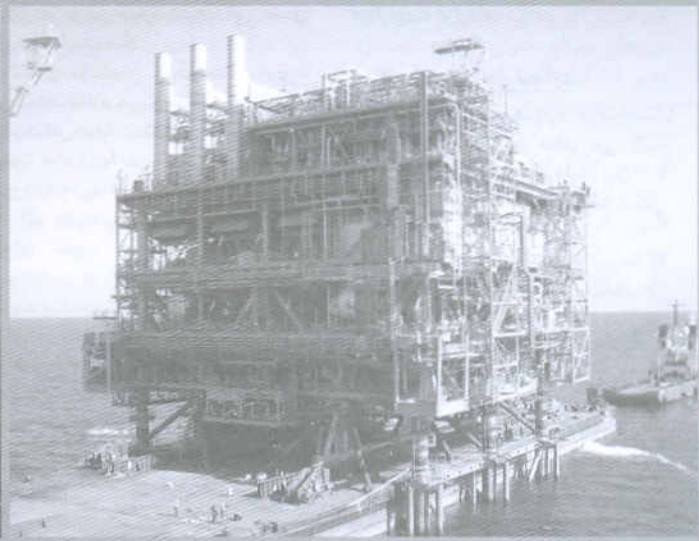
هدف از ایجاد این سازمان تحقیق، پژوهش و تحلیل در زمینه مشکلات دریانوردان در سطح بینرشته و بالا بردن آگاهی عموم نسبت به حقوق دریانوردان عنوان شده است. این سازمان همچنین افزایش حمایت از دریانوردان با توجه به قوانین بین المللی و مقررات کشورها را مورد توجه قرار خواهد داد. گفته می شود سازمان مذکور به صورت مستقل عمل خواهد کرد.



# Kish Marine Services Co. Ltd.

Funded in Kish Island in 1994.

Is a leading Offshore Marine Service Company  
with more that 15 years experience pioneer  
in offshore oil and gas services provision,  
honored to supply and serve you any where any time.



## شرکت خدمات کیش مارین خدمات زیر را به مشتریان خود عرضه می دارد:

نماینندگی کشتیرانی با مجوز رسمی سازمان بنادر و دریانوردی و خدمات گمرکی با مجوز منطقه آزاد کیش  
خدمات دریایی و تشریفات بندری در بنادر مختلف از جمله بنادر بوشهر، عسلویه، چارک، لنگه، کیش، سری و لاوان  
ارائه خدمات کشتیرانی و بندری و امور گمرکی در بنادر مختلف حاشیه جنوبی خلیج فارس  
قبول حمل انواع محصولات از بنادر ایرانی خلیج فارس به دیگر بنادر منطقه با استفاده از شناورها و بهترین امکانات فنی  
ارائه خدمات مربوط به نیروی انسانی و دریانوردان، اعم از امور گذرنامه، نیروی انتظامی و امور مرتبط با اتباع خارجی  
تدارکات مورد نیاز ناوگان ها مانند سوخت و آب آشامیدنی و ملزومات و کالاهای مصرفی

### دفتر مرکزی :

جزیره کیش - بلوار ایران، مجتمع اداری پارس (بندرگاه) ساختمان ۲۷ طبقه ۲  
تلفن: ۰۷۶۴-۴۴۲۴۶۸۸ فاکس: ۰۷۶۴-۴۴۲۴۶۸۹

**Kish Marine Services Co. (Ltd.)**

Iran Ave. Bldg 27, Kish Island, Iran.

E-Mail: [info@Kishmarine.com](mailto:info@Kishmarine.com)

Skype: KishMarine