

کشتی سازان و کشتی داران،

نباید تا این اندازه از هم دور می افتادند!

یکی از بزرگترین نقدهایی که می شود به همایش اخیر صنایع دریایی در زیباکنار گرفت و امید آن که دوستان کشتی ساز، مانند گذشته از آن نرجسد و برنیاشوند این است که در برپایی و برگزاری این همایش هر آن چه می توانستند از کشتی داران و کشتی رانان دوری جستند، یعنی این که مسایل این دو، چندان به یکدیگر ارتباطی ندارد و بهتر است که هر کس کار خود کند که می کند. ما کشتی می سازیم و مسایل خودمان را هم از طریق شورای عالی صنایع دریایی دنبال می کنیم و امیدواریم که مسایل مان رفع و رجوع شود و سری بین سرهای کشتی ساز دنیا در بیاوریم و کشتی داران هم بروند دنبال مسایل خودشان و برای خودشان همایش بگذارند و بحث و فحش کنند!

نگاهی به روند تدارک مقدمات و سهم اندک سایر نهادهای دریایی در تنظیم امور آن و هم نحوه برپایی که تقریباً بدون حضور بهره برداران و مشتریان واقعی صنایع کشتی سازی بود، تردیدی باقی نمی گذارد که در این مجموعه حرف آسانی که اهمیتی به مشتریان خود قابل نیستند از قوت بیشتری برخوردار است، وگرنه صنعت کشتی سازی قرار است بدون مشتریان بالقوه خود در کدام میدان می خواهد بنزاد؟ حداقل در دو سه دهه اخیر از مشتری مداران جهان باید آموخته باشیم که برپایی هر صنعت و خدمتی را جز پشتیبانی یک مجموعه علاقه مند و راضی از مشتریان تضمین نمی کند و چرا کشتی سازان ما باید به این اعتقاد رسیده باشند که همه مسایل خود را از تقب های دیگری حل کنند که به سمت حمایت های مالی و زبانی از دیگر نهادهای ملکیتی زده شده است؟

دیدیم و شنیدیم و ظاهراً هیچ نیازی به تکرار هم نیست که جلسات همایش اخیر صنایع دریایی همواره مملو از سرسودا، برسر چگونگی گسترش صنایع دریایی و کشتی سازی و راه های دریافت کمک و تسهیلات برای مرتفع کردن کمبودها و ناکارایی های این صنایع دور می زد و هیچ مقامی هم به این فکر نیکفاد که لاقط نظر مصرف کنندگان و مشتریان این صنعت را هم جویا شود که درددل ها و گله هایشان چیست و چرا این چنین کشتی سازی ها را آزرده کرده اند که حتی از ارسال دعوت نامه ای برای نهاد صنفی کشتی داران و کشتی رانان نیز مضایقه شده است؟ آیا برپا کنندگان همایش تا این اندازه با مقدمات صنعت و تجارب بین المللی ناآشنا هستند که متوجه نشده اند بزرگترین ناکامی آن ها در رسیدن در اهدافی که موعد تحقق شان سال ها به سر رسیده، همین بی توجهی آنان به مجموعه هایی است که به صورت عملی مشتریان بالفعل کشتی سازی ها را تشکیل می دهند و بدون کمک و حمایت آن ها هیچ کس کشتی ساز نمی شود و اگر کشتی سازی هم بشود باید خودش آن ها را به حرکت در بیاورد!

صنایع کشتی سازی ما سال های سال است که با مسایل عدیده ای دست و پنجه نرم می کند که صد البته یکی از آن ها عدم استقبال صاحبان ناوگان ها از تولیداتشان است. اما خود کشتی سازان نیز می دانند که مهم ترین دلیل این عدم استقبال، ناتوانی آن ها در رعایت زمانی تولید کشتی های تعهد شده، عمل به مفاد قراردادهای فیما بین و طولانی کردن بیش از اندازه مراحل ساخت و تحویل کشتی هاست. مگر نه آن که دو شرکت معظم ما - کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و شرکت ملی نفتکش ایران - از همان ابتدا در صنف مشتریان این صنایع قرار گرفتند و میلیون ها دلار اعتبار و تسهیلات تیز برای این کار کنار گذاشتند؟ مگر نه این که همین صنایع نتوانستند حتی نخستین کشتی های سفارشی را چند سال بعد هم آماده کنند و تحویل بدهند؟

البته شرکت مدیران هردوی این شرکت ها که هر کدام به تنهایی هم می توانند یک کارخانه کشتی سازی را با تقاضای های خودشان سرگرم نگاه دارند، هم جداگانه و هم مشترکاً بارها گزارش های مفصلی از بدقولی های کشتی سازان داخلی را در رسانه های جمعی مطرح کرده اند که هیچ نکته اش هم قابل انکار نبوده است، خود کشتی سازان اگر سیاهه ای از کم تعهدی های خودشان را در مورد همین دو

مشتری اصلی خودشان تهیه کنند تردیدی باقی نخواهد ماند که دور افتادن کشتی داران از کشتی سازان به طور کامل به دلیل برخورد نامناسب این صنعت با مشتریان خود است و نه علتی دیگر. وقتی یک کشتی ساز در ساخت نخستین سفارش اش این همه کم شوقی و کم تعهدی از خود نشان می دهد چگونه انتظار دارد که آن مشتری دنبال سازندگان متعددی در سطح جهان نگردد و پروژه های ناوگان سازی خود را راکد نگاه دارد؟

برای روشن شدن موضوع چه بهتر که به برخی از بیانات مدیران همین صنایع کشتی سازی کشورمان اشاره کنیم که به واقعیت نزدیک تر است و خوشبختانه حداقل اهالی همین صنعت نمی توانند در درستی آن کوچکترین تردیدی داشته باشند. مدیرعامل محترم شرکت صنعتی دریایی ایران (صدرا) عدم اتخاذ استراتژی ثابت در حمایت از صنایع دریایی را مهمترین چالش کنونی این صنعت می داند. ایشان همزمان با برپایی همایش اخیر صنایع دریایی به مارین نیوز گفته اند که: عدم اتخاذ استراتژی ثابت در حمایت از صنایع دریایی و عدم همسویی مراکز مختلف مرتبط با این صنعت و نیز عدم پیگیری و اجرای مصوبات صورت گرفته توسط مسؤولین ذیربط از چالش های کنونی صنایع دریایی است. وی سایر چالش های کنونی صنایع دریایی را بدین شرح، برشمرد:

- عدم وجود زیرساخت های توسعه صنایع دریایی در ابعاد سخت افزاری و نرم افزاری، پایین بودن سطح بهره وری در صنایع دریایی که منجر به بالا رفتن قیمت تمام شده و زمان ساخت و در نتیجه عدم امکان رقابت در مقیاس جهانی می گردد.
- عدم توجه مناسب به مقوله پژوهش و تحقیق و بهره گیری از فن آوری های نوین
- نبودن نظام حمایتی از صنایع دریایی خصوصاً حمایت های مالی از سوی بانک ها
- عدم تمایل و حمایت مراکز کارفرمایی در ارجاع پروژه ها به شرکت های داخلی.

بهتر است همان مورد اولی را که ایشان به عنوان یکی از عوامل ناکامی صنایع دریایی کشورمان برشمرده اند دوباره مرور کنیم. آن جا که می گویند - پایین بودن سطح بهره وری در صنایع دریایی که منجر به بالا رفتن قیمت تمام شده و زمان ساخت و در نتیجه عدم امکان رقابت در مقیاس جهانی می گردد - که تردیدی باقی نمی گذارد که کشتی رانی ها و کشتی داران ما در برابر این عدم تعهدها و گرفتارنویسی ها درست همان رفتاری را در پیش گرفته اند که در هر بازار بین المللی در انتظار موسساتی است که نمی توانند یا نمی خواهند خدمات خود را در سطحی مطلوب به مشتریانشان عرضه کنند و برای نگاه داشتن آن ها به هر ترفندی دست بزنند.

اما تا آن جا که به شرکت های کشتیرانی مربوط می شود، حمایت از صنایع داخلی قطعاً جای مناسبی در برداشت ها، تصمیم ها و سیاست گذاری های آن ها دارد. همه آنها افتخار می کنند که ناوگانی مرکب از کشتی های ساخت داخل را در زیر پرچم خودشان داشته باشند. سابقه عملکردشان هم همین روحیه را بازتاب داده و اختصاص صد ها میلیون دلار تسهیلات برای ساخت کشتی در کارگاه های داخلی از شواهد بارز آن است. آنان با همه نامهربانی هایی که در کلام و عمل از سوی کشتی سازی ها می شنوند هم چنان مصرند که کشتی هایی ساخت مهندسان و کارگران ایرانی را خریداری کنند، البته به شرطی که تعهد قابل اعتمادی این سفارش ها را پشتیبانی کند. فقط همین.



زیر نظر: شورای سردبیری

نشانی: تهران، خیابان کریم خان زند، ابتدای ایرانشهر، شماره ۲۳۷، طبقه سوم

تلفن: ۸۸۳۲۸۷۹۱ - ۸۸۳۲۸۷۴۹ - ۸۸۸۳۷۷۲۶

دورنگار: ۸۸۸۴۱۰۶۸

Official Bulletin:

IRANIAN SHIPOWNERS' ASSOCIATION

Tel: 88328791 - 88328749 - 88837726 Fax: 88841068

E-mail: info@irsou.com

www.iranemka.com

بخشی از مشکلات شناورهای بهره‌مند از تسهیلات این طرح رفع شد

مالکان شناورهای طرح وجوه اداره شده

با بانک به توافق رسیدند

نماینده اتحادیه مالکان کشتی ایران در طرح وجوه اداره شده از تصویب مصوبه‌ای خبر داد که به گفته وی، مشکلات شناورهای بهره‌مند از تسهیلات این طرح را رفع کرده است. امید مرادی در گفتگو با خبرنگار مارین نیوز در این باره اعلام کرد: پس از حدود یکسال پیگیری‌های مستمر، با همکاری و حسن توجه مدیران سازمان بنادر و دریانوردی و همچنین مدیران ارشد بانک ملت بخصوص ریاست جدید شعبه کندان و مالکان کشتی‌های بهره‌مند از تسهیلات وجوه اداره شده سازمان بنادر و دریانوردی بالاخره مصوبه شماره ۲۶۶۵ در تاریخ ۲۴ مهرماه، در بانک ملت به تصویب رسید که طبق مفاد این مصوبه، مشکلات موجود مرتفع خواهد شد. وی تأکید کرد: این مصوبه، گام بلندی در راستای حمایت از صنعت حمل‌ونقل دریایی است.

رییس کارگروه وجوه اداره شده اتحادیه مالکان کشتی ایران در این باره، به ارائه توضیحی درباره وضعیت قبلی و مشکلات این طرح و دستاوردهای مصوبه پرداخت. مرادی با اشاره به جلسات و پیگیری‌های انجام شده، گفت: در نهایت، طرحی پیشنهادی که به امضاء کلیه متقاضیان و مالکان کشتی رسیده بود، به مدیران بانک ملت ارائه شد. به گفته وی، این پیشنهاد شامل دو بخش زیر بوده است: الف - تعهد مالکان به بانک جهت پرداخت دیون و اقساط معوقه با شرایط و توافقات جدید

ب- درخواست از بانک به جهت

۱- عفو جرایم دیرکرد تا این تاریخ؛
۲- تمدید زمان پرداخت اجاره به شرط تملیک به مدت هفت سال؛

۳- درخواست تعیین سود ۱۴ درصد؛

۴- افزایش مدت دوره ساخت (دوران مشارکت مدنی) از ۶ سال به ۸ سال

مدیرعامل شرکت امیدان ساحل پارسیان افزود: پس از انجام مراتب مذکور بانک ملت با نظر مثبت به پیشنهاد ارائه شده از سوی متقاضیان پاسخ داده و طی مصوبه شماره ۲۶۶۵ مورخ ۲۴ مهرماه سال جاری، با بخش عمده‌ای از درخواست‌ها اعلام موافقت کرد. به گفته وی، در مصوبه ۲۴ مهرماه مواد ذیل مورد تصویب قرار گرفته است:

۱- افزایش مدت دوره ساخت قبلی (دوران مشارکت مدنی) از ۶ سال به ۸ سال

۲- افزایش مدت اجاره به شرط تملیک از ۵ سال به ۷ سال برای شناورهای نوساز

۳- بخشودگی جرایم تأخیر در صورت پرداخت بموقع اقساط

به سازندگان بدهد و اصولاً تا قبل از اعطای تسهیلات، سازندگان نقدینگی لازم برای تکمیل شناورها را از کدام منبع باید تأمین کنند؟

بابایی در پاسخ به این پرسش که «آیا سازندگان و نمایندگان آنها در جریان بررسی‌های این مصوبه قرار نداشته‌اند؟»، گفت: به هر حال، این پیشنهادی است که از سوی متقاضیان مطرح شده و بانک هم با آن موافقت کرده و سازمان بنادر و دریانوردی هم باید قراردادهای فی‌مابین را در این زمینه تمدید کند. رییس کمیته کشتی‌سازی انجمن مهندسی دریایی ایران بر این اساس گفت: مصوبه اخیر بانک ملت، کمکی به سازندگان نمی‌کند؛ مگر اینکه بانک قسمتی از نقدینگی لازم برای تکمیل شناورهای ناتمام را تأمین کند.

وی با اشاره به ناتمام ماندن ۴۷ شناور لندینگ کرافت و تجاری از مجموع شناورهای طرح وجوه اداره شده، تصریح کرد: اگر بانک با حسن نیت جلو بیاورد، امکان تکمیل ۳۰ فروند از شناورهای ناتمام وجود دارد؛ اما ۱۷ فروند دیگر به دلایلی چون پیشرفت کم در ساخت و یا معوقات بالای متقاضیان در شرایط پلاتکلیف قرار دارند. بابایی افزود: در صورت عدم تأمین نقدینگی لازم از سوی بانک، تنها راه سازندگان آن است که از منابع دیگر، پروژه‌ها را تأمین مالی کنند تا پس از تکمیل پروژه و وصول مطالبات بانکی، بتوانند آن را جبران کنند. وی یادآور شد: شاید تأمین این منابع برای سازندگان عمده و دولتی ممکن باشد؛ اما شرکت‌های خصوصی و با بنیه مالی ضعیف، چنین امکانی نخواهند داشت.

۴- پرداخت باقیمانده تسهیلات ساخت به سازندگان در صورت ساخت و تکمیل و اخذ مجوزهای لازم
۵- احتساب پرداخت‌های پراکنده هر متقاضی در سنوات قبلی بعنوان بخشی از بدهی آنان
۶- امکان نقل و انتقال شناورها با معرفی سازمان بنادر و تأیید بانک ملت
۷- در صورت عدم پرداخت بموقع اقساط در طول زمان بازپرداخت یا ساخت شناورها تمام امتیازات قید شده لغو می‌گردد.

مصوبه کمکی به سازندگان

شناورها نخواهد کرد

رییس کمیته کشتی‌سازی انجمن مهندسی دریایی ایران گفت: مصوبه اخیر بانک ملت، هیچ کمکی به سازندگان شناورهای طرح وجوه اداره شده نخواهد کرد. مهندس امیر بابایی در گفتگو با خبرنگار مارین نیوز با بیان اینکه «مصوبه اخیر بانک ملت مجموع زمان ساخت و بازپرداخت تسهیلات را از ۱۰ به ۱۵ سال افزایش داده است»، گفت: این موارد، می‌تواند به رفع مشکلات برخی متقاضیان و مالکان شناورها کمک کند؛ اما در مورد سازندگان دچار ایهام است.

وی در این زمینه به بند چهارم مصوبه اشاره کرد که در آن، «پرداخت باقیمانده تسهیلات ساخت به سازندگان در صورت ساخت و تکمیل و اخذ مجوزهای لازم» مورد تصویب قرار گرفته است.

عضو هیأت‌مدیره انجمن مهندسی دریایی با مهم خواندن این بند، پرسید: مجوزهای لازم در این زمینه چیست و چه مرجعی باید آن را

بیمه‌ها علاقه به پوشش

شناورهای کوچک ندارند

یک کارشناس صنعت بیمه گفت: شرکت‌های بیمه انگیزه چندانی برای ارائه خدمات به شناورهای کوچک ندارند. سیواش قزلباش در گفتگو با خبرنگار فارس با اشاره به اینکه «در کشور فقط ۲ ناوگان بزرگ کشتیرانی وجود دارد»، گفت: شرکت‌های بیمه درخصوص بیمه‌های کشتیرانی با ۲ بخش مواجه هستند، نخست ناوگان‌های بزرگ کشور که مسائل بیمه‌ای آن دارای شرایط خاص است و بخش دیگر کشتی‌های کوچک را شامل می‌شود. وی افزود: از آنجایی که تحت پوشش قرار دادن کشتی‌های کوچک زیان‌های زیادی برای شرکت بیمه به دنبال دارد، این شرکت‌ها انگیزه چندانی برای ارائه خدمات در این حوزه ندارند.

این کارشناس بیمه در خصوص تأثیر تحریم‌های بین‌المللی بر بیمه‌نامه‌های هواپیما و کشتی، نیز گفت: بیمه‌های هواپیما دارای خسارت بسیاری است و شرکت‌های بیمه مجبورند برای ریسک‌هایی که قبول کرده‌اند پوشش اتکایی را از سایر بیمه‌گران اعم از اروپایی و یا کشورهای دیگر دریافت کنند. وی ادامه داد: با وجود تحریم‌های بین‌المللی این شرکت‌ها با عدم ارائه این پوشش‌ها از جانب برخی از کشورها مواجه شده‌اند و مجبورند از تمام ظرفیت داخل و یا از سایر کشورهای دیگر جهت رفع نیازهای خود استفاده کنند.

تدوین استانداردهای

مصرف سوخت دریایی

مدیرعامل شرکت بهینه‌سازی مصرف سوخت گفت: استانداردهای مصرف سوخت در حمل‌ونقل هوایی، دریایی، حمل‌ونقل جاده‌ای در شرکت بهینه‌سازی مصرف سوخت در حال تدوین است. عباس کاظمی در گفتگو با خبرنگار فارس در زمینه اولویت تغییر قیمت یا تغییر تکنولوژی در مدیریت مصرف سوخت نیز افزود: تغییر قیمت می‌تواند به تغییر تکنولوژی در مدیریت مصرف انرژی برتری داشته باشد چراکه تغییر قیمت منابع مالی لازم را برای تغییر تکنولوژی فراهم می‌کند و درعین‌حال، باعث انگیزه واحدهای تولیدی برای تغییر تکنولوژی‌های با مصرف سوخت پایین‌تر می‌شود.

کشتیرانی دریای خزر

خادم صادرات لقب گرفت

کشتیرانی دریای خزر در مراسم تقدیر از صادرکنندگان نمونه سال ۸۹ به عنوان خادم نمونه در حوزه صادرات غیر نفتی انتخاب و لوح تقدیر ریاست جمهوری به پاس عملکرد مثبت کشتیرانی دریای خزر در حوزه صادرات غیر نفتی در دریای خزر به «محمدرضا قادری» مدیر عامل این شرکت اهدا شد. راه اندازی خطوط منظم و مستقیم هفتگی، حمل بیش از ۴۰ درصد از کالاهای صادراتی در دریای خزر با استفاده از ۱۳ فروند کشتی در سال گذشته و همچنین حمل بیش از ۴۸ درصد صادرات دریای خزر در شش ماهه ابتدای سال جاری از جمله دستاوردهای مثبت کشتیرانی دریای خزر است.

شورای

حل اختلاف

دریایی آغاز

به کار کرد

در مراسمی که اواخر مهر ماه در محل دبیرخانه اتحادیه مالکان کشتی ایران برگزار شد، اعضای نخستین شورای تخصصی حل اختلاف دریایی سوئد یاد کردند و به این ترتیب فعالان دریایی کشور نیز از موهبت داشتن شورای برای حل و فصل سریع اختلاف فیما بین خود بهره مند شدند. اعضای حاضر در این نشست عبارت بودند از:

نمایندگان قوه قضائیه:

۱- آقای حسین اصغرزاده - ریاست شورای حل اختلاف ویژه اصناف تهران و شمیرانات - ۲- آقای علی هشامی - جانشین شورای حل اختلاف ویژه اصناف تهران و شمیرانات - ۳- خانم مریم جوادی - دبیر شورا - ۴- خانم میرزانی

از اتحادیه مالکان کشتی ایران:

۱- آقای امید مرادی - عضو هیات مدیره اتحادیه مالکان کشتی ایران و مدیرعامل شرکت امیدان ساحل پارسیان و عضو علی البدل شورای حل اختلاف دریایی - ۲- آقای محمدتقی روشنائی - عضو هیات مدیره و مدیرعامل شرکت ماروس ترابری و عضو شورای حل اختلاف دریایی - ۳- آقای ابراهیم تبریزی عضو اتحادیه و مدیرعامل شرکت ماروس قشم و عضو شورای حل اختلاف دریایی - ۴- کاپیتان اسداله قطب رزمجو - عضو اتحادیه و مدیرعامل شرکت خدمات دریایی و مهندسی قشم - ۵- کاپیتان محمد سمیعی - دبیرکل اتحادیه مالکان کشتی ایران - ۶- کاپیتان غلامرضا افشار - قائم مقام دبیر کل اتحادیه مالکان کشتی ایران

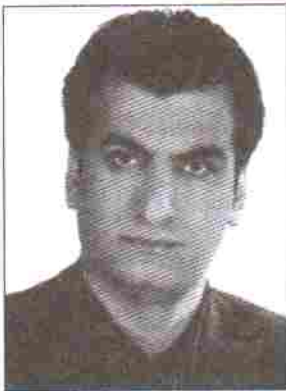
رأس ساعت ۱۳:۳۰ مراسم افتتاحیه شورای حل اختلاف دریایی با سخنان آقای حسین اصغرزاده شروع شد. ایشان گفتند که در دهه هفتاد دستگاه قضائی به جهت کثرت مراجعین، ورودی پرونده ها و کمبود نیرو و امکانات موجود آن زمان با معضل بزرگی مواجه گردید که پیامد آن طولانی شدن زمان رسیدگی به پرونده

ها که موجب ایجاد خصومت بیشتر و اصطکاک بین اصحاب دعوی شده بود. افزایش بیش از حد مراجعین و تراکم پرونده ها، مسئولین محترم کشور خصوصاً دستگاه قضائی را بر آن داشت تا معضل موجود را به نحوی شایسته و ممکن رفع نمایند که نتیجه اش ارائه طرح تشکیل نهاد شبه قضائی شورای حل اختلاف گردید.

بر این اساس در برنامه سوم توسعه تأسیس و راه اندازی آن پیش بینی شده انگیزه موجودیت این نهاد شبه قضائی کاهش بار تراکم ورودی پرونده ها، کاهش طول دادرسی، امکان دسترسی سریع و آسان مردم به مراجع حل اختلاف، حل و فصل دعاوی آنان و ترویج فرهنگ صلح و سازش بود.

تشکیل شورای حل اختلاف دریایی می تواند ضمن پر کردن کاستی ها در دادگاه های حقوق دریایی ایران و تسریع در زمان رسیدگی به پرونده ها بخصوص در حل دعاوی مالی دریایی نقش ارزنده ای را ایفا نماید. چه این گونه دعاوی دریایی باتوجه به گستره وسیع سواحل دریایی ایران و حجم بالای حمل و نقل تجاری از طریق دریا که ۹۰٪ حمل و نقل تجاری ایران را شامل می گردد می تواند ابعاد وسیعی را دربر گرفته و ارقام بالایی را به خود اختصاص دهد. همچنین از محاسن دیگر آنکه از گانهای دریایی قادر خواهند بود در این شورا و در درون خود مشکلات را حل و فصل نموده و از نشر اختلافات درونی به بیرون از مجموعه خود جلوگیری نمایند. معتقدم افراد این صنف دریایی مشتمل بر مالکان کشتی، کشتیرانی ها و سایر صنایع دریایی از بهره علمی خوبی برخوردار بوده و از تأسیس و تشکیل این شورا و الحاق آن به مجتمع ۲۷ شورای حل اختلاف ویژه اصناف بسیار خوشحال هستیم.

انتظار دارم که اطلاع رسانی خوبی داشته و دعاوی حقوقی دریایی را به اینجا هدایت کنید و در صورت بروز اختلاف غیر عضو با یک عضو ضمن رسیدگی به مشکلات و درخواست های اعضا به مشکلات غیر عضو نیز عادلانه رسیدگی شود. مثلاً در صورتیکه چک بلاهلی کشیده شده باشد، در این شورا می توان با ارائه یک راهکار تجاری مشکل را حل کرد. اینگونه کارها ضمن حل مشکلات می تواند باعث تقویت اتحادیه و اعضاء شود. جایگاه شورا باید جایگاه عدالت بوده و پیرو حق باشد و کوشش شود که تصمیمات حتی المقدور با صلح و سازش بوده تا مسائل به دادگاه کشیده نشود و چنانچه راه حلی میسر نشد براساس قانون حکم لازم صادر شود.



روند تأسیس شورای تخصصی حل اختلاف دریایی

اتحادیه مالکان کشتی ایران از مدت ها پیش موضوع حل رفع اختلاف اعضای این اتحادیه با صاحبان کالا و دیگر بخش های دریایی در ایران را مورد بررسی قرار داده و می کوشید که در غیبت دادگاه دریایی راه مناسبی برای آن انتخاب کند، تا این که اینجانب که مدت ۷ سال یعنی از زمان تأسیس شورای حل اختلاف با این نهاد همکاری دارم، پیشنهاد کردم که این مساله را با ایجاد شورای حل اختلاف تخصصی دریایی از سر راه اعضای اتحادیه برداریم.

براساس این پیشنهاد بود که رئیس و سایر اعضای هیات مدیره اتحادیه مالکان کشتی اینجانب را مامور پیگیری این کردند. اینجانب در ملاقات با رئیس شورای حل اختلاف ویژه اصناف تهران و شمیرانات، این درخواست را با ذکر دلایل و مشکلات موجود به آگاهی ایشان رساندم که مورد موافقت قرار گرفت و مقرر شد افراد ذیصلاح متخصص اتحادیه که به عدالت نیز اشتیاق دارند جهت همکاری معرفی گردند و مراحل مقدماتی به سرعت با همکاری شورای حل اختلاف ویژه تهران و شمیرانات و دبیر کل اتحادیه مالکان کشتی ایران صورت پذیرفت.

در نهایت در تاریخ ۲۰ مهر ۸۹ شورای حل اختلاف دریایی اتحادیه مالکان کشتی ایران در محل این اتحادیه با حضور آقای حسین اصغرزاده قاضی محترم دادگستری و رئیس حل اختلاف منطقه ۲۷ و معاونین ایشان و اعضای منتخب شورا و مسئولین و اعضای هیات مدیره اتحادیه تأسیس گردید. در این جلسه قاضی اصغرزاده به مسئولیت خطیر و حساس اعضای شورای حل اختلاف و اجرای عدالت با توجه به جایگاه و قضاوت که جایگاه اصلی انبیاء و اولیاء الهی است تاکید کردند و افزودند اهمیت حوزه شماره ۲۶۱۵ اتحادیه مالکان کشتی ایران تخصصی بودن آن در امور دریایی است که باتوجه به وسعت این موضوع می تواند بسیاری از اختلافات موجود در این صنعت توسط شورا حل شود و خود برای باور هستیم که بیش از ۸۰ درصد کالا در دنیا توسط کشتی جابجا می شود و مالکان کشتی می بایست مشکلات خود را توسط صنف خود حل نمایند.

وی تاکید نمود که نظر مسئولین عالی رتبه قوه قضائیه از تأسیس شورای حل اختلاف اصلاح دات البین بین اصحاب دعوی است و اعضای شورای حل اختلاف می بایست حتی المقدور بر این مهم در جلسات رسیدگی تلاش نمایند. آقای اصغر زاده سپس درخصوص نحوه و حدود صلاحیت شوراهای حل اختلاف تاکید کردند که در صورت تراضی طرفین دعوی، در مورد رسیدگی اختلافشان در شورای حل اختلاف می توانند به مطالب بسیار بالاتری نیز رسیدگی کنند. وی سپس موفقیت اعضای شورا را در انجام این امر مهم از خداوند خواستار شد. اعضای شورای حل اختلاف نیز در این جلسه قسم یاد نمودند از مسیر حق و عدالت خارج نشده و برای رضای خداوند متعال به صورت افتخاری در این شورا خدمت نمایند.

اینجانب امیدوارم که بتوانیم با باری خدا در مسیر حق و عدالت قدم برداشته و روز به روز جامعه دریایی را به جایگاه شایسته و بایسته، خود برسانیم و شاهد رشد این صنعت مهم باشیم. در این موقعیت هم جا دارد از تمامی اعضای هیات مدیره، دبیرکل اتحادیه و مدیرعامل شرکت خدمات دریایی و مهندسی کشتیرانی قشم که در به ثمر رساندن این مهم اینجانب را یاری نمودند قدر دانی نمایم.

دبیر اتحادیه از نیازهای صنف دریانورد می گوید

تقدیر از دریانوردان

زندگی آنان را بهبود نمی بخشد!

دبیر اتحادیه مالکان کشتی ایران به مناسبت روز جهانی و دریانوردی و شعاری که از سوی ایمنو برای این روز در نظر گرفته شده است سخن گفته است. کاپیتان محمد سوری بر این اعتقاد است که تقدیر از مقام دریانوردان یک حرکت معنوی است که در جای خود ارزشمند است، اما با این کار نه تنها وضعیت زندگی و رفاهی دریانوردان بهبود نمی یابد بلکه شوقی هم در گروه های جوان و جستجوکنندگان فرصت اشتغال ایجاد نمی شود که به سمت حرفه های دریایی تمایل پیدا کنند و کمبودهایی را که در ناصیه کشتیرانی و تامین نیروی انسانی این بخش دیده می شود بپوشانند.

توجه داشته باشیم که امسال قدردانی از دریانوردان و بهبود معیشت و جایگاه شغلی آنان شعار اصلی سازمان جهانی دریانوردی بود. سازمان از کلیه اعضای خود در کشورهای مختلف نیز خواسته بود که در این هفته که معمولاً در نیمه اول مهر برگزار می شود به جایگاه دریانوردان اهمیت بیشتری بدهند و بر همین اساس هم جشن دریانوردی که در تالار برج میلاد تهران برگزار شد بیشتر تکیه بر حرفه دریانوردی داشت و با اهدای جوایزی نیز از خدمات برخی از برجسته ترین نیروهای شاغل روی شناورهای بازرگانی کشور تقدیر به عمل آمد.

کاپیتان سمعی بر این باور است که برای بهبود وضعیت دریانوردان باید گام هایی عملی برداشته شود. او به کمبود نیروی انسانی مورد نیاز در فعالیت های کشتیرانی اشاره می کند و می گوید که باید کارهایی انجام بدهیم که این شغل جذابیت های قبلی خود را بازیابد و جوانان برای آموختن فنون دریایی اشتیاق بیشتری نشان بدهند. او تأکید می کند که در حال حاضر وضعیت به گونه ای است که ناچار می شویم بخشی از نیروهای مورد نیاز شرکت های کشتیرانی را از افراد خارجی استخدام کنیم و اگر این روند ادامه یابد با توجه به کمبود نیروی انسانی در سطح جهان، برای هدایت کشتی هایمان در آبراه های جهان دچار مشکل خواهیم شد.

دبیر اتحادیه مالکان کشتی ایران که خود بیش از سی سال به کار دریانوردی و هدایت ناوگان ها اشتغال داشته می گوید که صنعت کشتیرانی امروز در یکی از وخیم ترین شرایط خود به سر می برد و برای این که بتوانیم جایگاه خودمان را در بازارهای جهانی حفظ بکنیم نیاز به تلاش و سرمایه گذاری بیشتری هستیم اما تحریم های بین المللی از درآمد شرکت ها کاسته و قدرت رقابتی آن ها را برای جذب بار به تحلیل برده است. طبعاً در این شرایط آن ها به اندازه کافی درآمد نخواهند داشت که بتوانند به وضعیت نیروی انسانی خود نیز همت کنند. او توصیه می کند که دولت در این شرایط باید تمهیداتی به نفع شرکت های کشتیرانی اتخاذ کند و درکوشش آن ها برای دریافت بار و مقابله با تحریم ها و هم چنین تنظیم تراز مالی و عملیاتی خود سهیم شود. او تأکید می کند که هم اکنون برخی از شرکت های کشتیرانی دچار زیان هایی شده اند و طبعاً نیروی انسانی آن ها هم قادر نخواهند شد حتی به حداقل های رفاهی خود نیز دسترسی داشته باشند.

کاپیتان سمعی برخی از راه هایی را که می تواند به بهره وری شرکت های کشتیرانی کمک برساند و تراز عملیاتی آنان را بهبود بخشد اشاره می کند. برای نمونه او برقراری معافیت های مالیاتی درازمدت در برنامه پنجم و پرداخت حق الثبت کشتی براساس تناژ و تا سقف مشخص اشاره می کند که در شرایط امروز از بار مالی شرکت های کشتیرانی خواهد کاست. ادامه تحویل سوخت بارانه ای و هم چنین اعمال تخفیف در تعرفه های مستعمل بر کشتی نیز راه های دیگری است که به نظر کاپیتان سمعی برای حفظ موقعیت شرکت های کشتیرانی در بازارهای جهانی سودمند خواهد افتاد. البته ارائه تسهیلات مالی برای تامین نیازهای ناوگان و جوان نگاه داشتن آن ها را هم راه های کم هزینه ای است که می تواند در جهت حمایت از شرکت های کشتیرانی همچنان ادامه یابد.

کاپیتان سمعی تأکید می کند که به هر حال وضعیت دریانوردان تابعی از درآمد شرکت های کشتیرانی است و در وضعیتی که درآمد شرکت ها روبه نزول است طبعاً معالی باقی نمی ماند که آن ها به بهبود وضعیت کارکنان خود نیز کمک برسانند.

دیدگاه یک عضو اتحادیه

راجع به بحث های مربوط به

انتقال نهادهای دولتی از تهران

انتقال سازمان بنادر از

تهران نقاط ضعف و قوت

خود را دارد

عضو هیأت مدیره اتحادیه

مالکان کشتی ایران گفت: سازمان بنادر و دریانوردی برای تحقق اهداف خود و از آنجایی که نیاز به برقراری ارتباطات وسیع در سطوح گوناگون حکومتی و قانون گذاری در داخل و خارج از کشور دارد، نیازمند تثبیت جایگاه خود در پایتخت است.

آقای امید مرادی در گفت و

گو با خبرنگاری ایسنا افزود: انتقال سازمان بنادر و دریانوردی از تهران، همانند بسیاری از طرح های دیگر دارای نقاط ضعف و قوت خاص خود است. وی افزود: مأموریت ها و شرح وظایف سازمان بنادر و دریانوردی کاملاً تخصصی و بین المللی است و رسیدگی به این وظایف و برقراری ارتباط در سطوح گوناگون مستلزم حضور این سازمان در تهران است.

مدیرعامل شرکت امیدان

ساحل پارسیان تصریح کرد: البته این سازمان می تواند معاونت های فنی و اجرایی را به برخی بنادر کشور که استعداد و زیر ساخت لازم را دارند واگذار کند. اما برای تحقق این امر باید مطالعات کافی صورت گیرد و ضروری است که تمامی بنادر مورد بررسی قرار گیرند. مرادی با اشاره به اینکه «پس از شناسایی نقاط مثبت و منفی بنادر باید اقدام به نقل و انتقال و استقرار تشکیلات در آنجا کنیم». ادامه داد: موقعیت سوق الجیشی منطقه، دسترسی به بنادر دیگر، توان و استعداد های بالقوه موجود در بنادر، وجود فرهنگ عمومی دریایی در منطقه،

زیرساخت های بندری کافی و مدیریت های باارزایی منطقه ای از نکاتی هستند که در این راستا باید مدنظر قرار داده شوند.

وی ادامه داد: با اشاره به

موارد ذکر شده اگر قرار است سازمان بنادر و دریانوردی به دیگر استان های کشور انتقال داده شود، بهترین نقاط، استان هرمزگان و شهرستان بندرعباس هستند. مرادی با بیان اینکه «در زمینه بنادر و حمل و نقل دریایی نیز همانند بخش های دیگر اقتصادی و صنعتی، متأسفانه تعریف روشنی از چگونگی

حضور و مسوولیت بخش خصوصی وجود ندارد»، گفت: بی اعتمادی دستگاه های دولتی به بخش خصوصی موجب کمرنگ شدن حضور شرکت های دریایی خصوصی در سرمایه گذاری و اعمال مدیریت در بنادر شده است.

مرادی تصریح کرد: توانایی و قابلیت غیرقابل تصویری در بخش خصوصی وجود دارد که مطمئناً با اعتماد سازی و حمایت دستگاه های دولتی این توانایی افزایش خواهد یافت. وی افزود:

واگذاری مدیریت های اجرایی غیرحاکمیتی به شرکت های توانمند و دارای تخصص دریایی موجب گسترش ظرفیت، مسوولیت پذیری و سرمایه گذاری این بخش در بنادر خواهد شد.

عضو هیأت مدیره اتحادیه

مالکان کشتی ایران بیان کرد: این اعتماد به بخش خصوصی توانایی سازمان بنادر و دریانوردی را به منظور رسیدگی به شرح وظایف اصلی و اساسی خود که انجام امور زیر بنایی در دریاها، برنامه ریزی و طراحی جهت افزایش بخشیدن به سطح ارائه خدمات دریایی به صنعت حمل و نقل، نظارت کلان به امور بنادر و دریانوردی و آموزش و بهره برداری از فناوری و تکنولوژی های روز این صنعت را افزایش خواهد داد.

تحویل 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 ارائه شد. به گزارش مانا، «علی اکبر صفایی» یکشنبه در جمع خبرنگاران افزود: فروش سوخت هایی همچون مازوت از طریق بانکرینگ تأثیر 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 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.

فهرست طولانی

تصمیمات هیات

مدیره در چهارمین

نشست سال جاری

سیزدهمین نشست هیات مدیره دوره دوم و چهارمین نشست در سال جاری اتحادیه مالکان کشتی ایران در روز یکشنبه ۴ مهر ۱۳۸۹ در ساختمان کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران تشکیل شد و به فهرست متنوعی از مسایل و مشکلات پیش روی اعضای اتحادیه رسیدگی کرد. صورت مذاکرات این جلسه برای آگاهی اعضای محترم اتحادیه به صورت مختصر در بولتن رسمی درج می شود.

۱. در مورد تشکیل شورای حل اختلاف دریایی مکاتبات مورد نظر انجام شد و ضمن مذاکره تلفنی با آقای هشامی معاون اجرایی شورای حل اختلاف منطقه ۲۷ (بهارستان) حداقل نیازمندی ها شامل: معرفی سه نفر عضو با مدرک حداقل لیسانس که یک نفر از آنان بایستی دارای لیسانس حقوق باشد، دبیر شورا از سوی شورا معرفی و حقوق آن را بایستی اتحادیه تقبل نماید و یک اطاق به منظور دفتر کار اعلام گردیده است.
آقای مرادی: در این شورا تا مبلغ یکصد میلیارد تومان غرامت را می توان مطرح و مورد بررسی قرار داد.
مقرر شد: پتانوجه به نیاز و دغدغه اعضا موضوع تا حصول نتیجه پیگیری شود.

۲. برای حل و فصل مسائل مربوط به تأمین سوخت شناورها جلسه ای در شرکت ملی پخش فرآورده های نفتی ایران با حضور مسئولین و مدیران محترم مرتبط و تعدادی از اعضای هیات مدیره اتحادیه تشکیل و ضمن طرح مشکلات مالکان شناورها در رابطه با تأمین سوخت، تصمیمات لازم اتخاذ و درباره اضافه دریافتی شرکت ورک من از یکی از اعضا، اتحادیه مراتب اعتراض خود را بیان نموده که قرار شد

منبعد اعضاء بصورت مستقیم سوخت مورد نیاز خود را از شرکت ملی پخش فرآورده های نفتی دریافت دارند چه اینکه اعلام نمودند که شرکت مذکور پیمانکار شرکت پخش فرآورده های نفتی نمی باشد لذا موضوع نیز به اعضاء محترم بخشنامه شد ولی در نهایت شرکت ورک من به علت اعلام این بخشنامه از اینجانب یا عنوان نشر اکاذیب شکایت کرد که موضوع تحت پیگیری می باشد.

در مورد واگذاری سوخت برای شناورهای صیادی، شرکت ملی پخش فرآورده های نفتی ایران اعلام نمود که با محاسبه سوخت برای ۱۴ ساعت کاری در طول شبانه روز موافقت کرده و آن را ابلاغ نموده ایم ولی ستاد مبارزه با قاچاق فقط ۱۲ ساعت سوخت برای شناوران صیادی را قبول نموده و این گونه شرکت پخش موظف به محاسبه و تحویل گردیده است.

آقای حیات داوودی: در حال حاضر زمان صید برابر اطلاعیه های صادر شده در طول سال به چهارماه و نیم کاهش داده شده و عملاً با سوخت کمی که تحویل می گردد این زمان در طول سال به دو ماه و نیم تقلیل پیدا کرده و شرکت های صیادی متضرر می شوند.
مقرر شد: اتحادیه به منظور طرح مسائل صیادی و کمیود سوخت یارانه ای جمله ای با ریاست محترم ستاد مبارزه با قاچاق سوخت تشکیل دهد.

۳. در مورد بیمه بدنه و موتور و بیمه شخصی ثالث و چگونگی ادامه همکاری اتحادیه با بیمه ایران و امضاء تفاهم نامه فیما بین ابتدا جناب آقای دکتر گلپوروزی مذاکراتی با جناب آقای سهامیان بعمل آوردند و ایشان اعلام کردند که شخصاً پیگیری می نمایم تا به نتیجه برسد لذا طی نامه ای تاریخ جلسه به ایشان از سوی اتحادیه مطرح و درخواست شد تا محل جلسه را تعیین نمایند که متأسفانه پاسخی دریافت نمودیم و لذا تاکنون نتایج نهائی حاصل نشده است، در همین ارتباط نشست با بیمه البرز داشتیم که نقطه نظرات آنان با اتحادیه بیشتر به هم نزدیک است و حتی بعضی از نکاتی را که بیمه ایران قبول ننموده، بیمه البرز قبول نموده است و در مورد دریافت ضمانت نامه نیز منتظر پاسخ کمیته فنی خودشان می باشند.

آقای سوری: باید در نظر داشت که بیمه ایران جزو لیست تحریم می باشد و در بند ۱۲ توافق نامه تحریم اتحادیه اروپا اعلام شده که هر نوع همکاری بیمه ای با بیمه ایران شامل: بیمه بدنه و موتور، P&I، کالا و ... برای شرکت های دولتی و بخش خصوصی ممنوع شده است و از تاریخ ۲۵ اکتبر (سوم آبان ماه سال جاری) این مهم اجرایی می شود و در رأس این قضیه دولت

بریتانیا می باشد چون بنوعی بیمه P&I را در انحصار خود دارد.
مقرر شد: مذاکرات با بیمه ایران تا حصول نتیجه پیگیری شود و با بیمه البرز نیز مذاکرات ادامه پیدا نماید.

۴. از اعضاء و تعدادی از مقامات برای صرف افطاری دعوت بعمل آمد و موضوع خرید یک مکان اداری برای دبیرخانه نیز مطرح شد. ۱۹ عضو و دو نفر غیر عضو تعهد مالی معادل مبلغ ۲۳۵ میلیون تومان داده اند و تاکنون تعدادی از اعضاء مبلغ تعهد شده را پرداخت کرده است.

آقای سوری: در صورت فراهم شدن پول در مورد خرید دفتر کار با توجه به موقعیت زمانی از طریق بنیاد مستضعفان و یا ستاد اجرایی فرمان امام میتوان اقدام نمود تا مکان را ارزاتر خریداری نمود.

مقرر شد: دبیرخانه موضوع را پیگیری و سرپرست اقدام نماید.

۵. در مورد آقای بادپا به منظور ارائه راهکارهای قانونی برای در اختیار قرار دادن وظایف اجرایی سازمان بنادر و دریانوردی به منظور درآمدزایی به اتحادیه صحبت و ایشان نیز اظهار تمایل و همکاری کرده اند.

آقای روشنائی: با ایشان صحبت شود که چقدر بایستی پرداخت نمایم؟
آقای امیران: هزینه ممکن است بالا باشد در صورت نیاز بصورت موردی عمل شود.

مقرر شد: مجدداً آقای روشنائی با آقای بادپا نشست برگزار کنند و در صورت امکان توافق نامه ای به امضاء برسد.

۶. در مورد "آئین نامه صدور مجوز و نحوه فعالیت شرکت های کشتیرانی تا کنون چندین جلسه با عضویت اتحادیه در سازمان بنادر و دریانوردی، انجمن کشتیرانی تشکیل، که پیش نویس آخرین اصلاحات و توافقات بعمل آمده به انضمام نسخه اولیه تقدیم حضور شده است.

(در بند ۶ نحوه احراز شرایط، تأییدیه اتحادیه نیز گنجانده شده و مورد توافق اولیه قرار گرفته است.)

آقای سوری پرسیدند که آیا در این مورد سازمان بنادر مجوز قانونی دارد یا خیر؟ و آقای داجمر توضیح دادند که در صورت خلاء قانونی سازمان بنادر و دریانوردی بعنوان متولی بخش می تواند از شورای ترابری این مجوز را دریافت نماید.

آقای روشنائی: در این آئین نامه باید مدیریت کشتی، تأمین نیروی انسانی و بخش فنی بصورت آئین نامه ای جدا از هم دیده شود.

آقای امیران: آئین نامه موجود طوری نوشته شده که همه کارها توسط خود

کشتیرانی به انجام می رسد و موضوعات تشکیل نشده است.

آقای سوری: در جلسات آینده مطالب یاد شده بصورت جداگانه در آئین نامه مطرح و منظور گردد.

مقرر شد: در این رابطه اعضای محترم هیات مدیره نظرات خود را به دبیرخانه اعلام دارند تا در جلسات آینده که تشکیل می گردد منظور شود.

۷. مفادی که شرکت ملی نفتکش ایران به منظور درج در متن قرار داد فی مابین خریدار شناور و سازندگان داخلی تهیه نموده بود طی بخشنامه ای به کلیه اعضاء ارسال گردید که صدرا در این مورد عکس العمل نشان داده و ضمن تأیید مراتب قید شده بندهایی برای حفظ منافع کشتی سازها به آن اضافه و به اتحادیه ارسال نموده است.

مقرر شد: پاسخ شرکت صدرا با همکاری مسئولین محترم شرکت ملی نفتکش ایران تهیه و ارسال گردد.

۸. در جلسه ای با حضور وزیر محترم راه و ترابری جناب آقای دکتر بهیبهانی در اتاق ایران، اتحادیه نظر خود را در مورد معافیت مالیاتی مالکان شناور و گمرکی شناورها و قطعات یدکی مطرح و درخواست طرح قانون گمرکی در صحن مجلس شد.

۹. با توجه به اینکه کمیته ای برای حذف یارانه ها تشکیل گردیده، اتحادیه موضوع قطع سوخت نیمه یارانه را ضمن هماهنگی با برخی از مالکان کشتی و پی آمدهای آن مورد بررسی قرار داده و طی نامه ای به ریاست محترم جمهور و برخی از مقامات

محترم کشوری مشکلات مالکان کشتی را مطرح و تبعات آن را اعلام نمود که عکس العمل آن نامه صادره از سوی سازمان بنادر و دریانوردی بود که اعلام نمود از این مهم پشتیبانی خواهد کرد.

۱۰. نامه مربوطه به حق الثبت کشتی ها یا هماهنگی کشتیرانی ج. ا. و شرکت ملی نفتکش ایران تهیه و با ارائه پیشنهادات به مسئولین مربوطه جهت اصلاحیه قانونی ارسال گردیده است. مجلس نیز در این رابطه از وزیر محترم راه و ترابری خواسته است تا اقدام لازم بعمل آورند.

مقرر شد: تا اتحادیه این مورد را از سازمان بنادر و دریانوردی درخواست، تا پس از تأیید از طریق آن سازمان پیگیری شود.

۱۱. در مورد مالیات بر تناژ نیز ضمن با هماهنگی با کشتیرانی ج. ا. و شرکت ملی نفتکش ایران نامه ای مستند و با پیشنهادات سازنده به مسئولین مربوطه ارسال گردیده است در پاسخ وزارت دارائی اعلام نمود که کارگروهی،

نامه وارده

پیشنهاد یک عضو اتحادیه به دبیرخانه :

اتحادیه بهتر است جشن مستقلی

در روز جهانی دریانوردی برگزار کند

یک عضو اتحادیه مالکان کشتی ایران با ارسال نامه ای به دبیرخانه پیشنهاد کرده است که اتحادیه از سال آینده در روز جهانی دریانوردی جشن مستقلی با هزینه و برنامه ریزی خودش برگزار کند تا از ناهماهنگی هایی که در سال های اخیر در این مراسم رخ داده است اجتناب شود. به عقیده این عضو در حال حاضر بخش اعظم فعالان دریایی کشور ما را فعالان بخش خصوصی تشکیل می دهند و دیگر دلیل منطقی وجود ندارد که سازمان بنادر و دریانوردی مجبور باشد زحمت برگزاری این جشن ها را بر دوش داشته باشد.

در سال های اخیر مراسم روز جهانی دریانوردی را سازمان بنادر و دریانوردی راساً مدیریت کرده اما به دلیل نگرش دولتی به این مراسم همواره بسیاری از فعالان بخش خصوصی از مراسم مزبور ناراضی بازگشته اند. این که در مراسم اصلاً نیز که در محل برج میلاد تهران برگزار شد، بی نظمی هایی حاکم بود که عملاً این مراسم را از اهداف اولیه خود دور کرد و نه تنها فرهنگ سازی مناسبی به دست نیامد بلکه طول کشیدن بیش از اندازه سخنرانی ها موجب شد که شرکت کنندگان حوصله کافی به بخش های جذاب و تفریحی مراسم نیز نداشته باشند.

در واقع بزرگترین ایراد برگزاری جشن روز جهانی دریانوردی از سوی سازمان بنادر و دریانوردی این است که این جشن را تشریفاتی می کند و به یک میهمانی بزرگ خانوادگی برای کارکنان دولتی تبدیل می کند و نه برپادگی که بتوان از آن تاثیری در جهت فرهنگ سازی برای نزدیک تر کردن توده مردم به مقوله دریا و بهره برداری بهینه از منابع و توانمندی های آن برداشت کرد.

عضو اتحادیه در نامه خود به دبیرخانه می گوید که با ترتیبات فعلی عملاً امکان حضور اشخاصی خارج از قلمرو ارگان های دریایی در مراسم روز جهانی دریانوردی وجود ندارد و در مراسم سال جاری نیز بیشتر مدعوین یا قریب به اتفاق آنان وابسته به خانواده کارکنان دریایی و شرکت های کشتیرانی بودند که همه آن ها کامیاب به دریا نزدیکی خاصی دارند و به وضوح جای گروه هایی از اقشار گوناگون جامعه که هدف اصلی برنامه های فرهنگ سازی دریایی به شمار می آیند در میان آنان خالی بود.

توجه داشته باشیم که روز جهانی دریانوردی به یک دلیل ساده از سوی سازمان بین المللی دریانوردی (ایبو) اعلام شده است که به مردم عادی فرصت داده شود تا در جریان سودمندی های دریا و نقش آن در توسعه اقتصادی و ارتقای رفاه اجتماعی و هم چنین ایجاد فرصت های شغلی آشنا شوند این در حالی است که با روش ما شوق پیوستن به فعالیت های دریایی در گروه های جوان جامعه فروکش کرده و اکنون کمتر جوانی است که با شوق و خواست شخصی به دانشکده های دریایی مراجعه کند و خروج بسیاری از کارکنان دریایی از خدمت کشتیرانی ها و عدم علاقه به سفرهای دریایی موجب شده است که کشور ما در تامین کارکنان دریایی دچار مضیفه شود.

قرار بود ما در طی یکی دو برنامه ۵ ساله پس از پیروزی انقلاب اسلامی از نظر تامین نیروی انسانی روی کشتی ها به مرحله خودکفایی برسیم و اتفاقاً در ابتدای راه هم چنین اهدافی دور از دسترس نمی نبود، اما امروز نه تنها برسیم کارکنان خارجی روی ناوگان دریایی ما افزوده شده بلکه برآوردها حکایت از آن دارد که در سال های آخر قرن کنونی و چشم انداز ۱۴۰۰، ما ۵ هزار نیرو در این بخش کم خواهیم داشت.

امید آن که این نامه بتواند یا تحول چشم گیری در نگرش سازمان بنادر و دریانوردی به مراسم روز جهانی دریانوردی به وجود آورد و یا دیگر فعالان دریایی کشور و بخصوص بخش خصوصی را متقاعد کند که در این روز مراسم مستقلی جدا از سازمان بنادر و دریانوردی برای خودشان برنامه ریزی کنند.

دریابانی ناجا متعکس و جهت برطرف شدن مشکل قول مساعد گرفته شده است.

آقای امیران : شناور شرکت بحرگان را که در حال اجرای ماموریت و حمل لوله برای فلات قاره بوده گرفتند و ضمن اندازه گیری مخازن سوخت ، گفته اند سوخت اضافی دارید و کشتی را جهت بازرسی به مکان دیگری بردند که هنوز مسائل ادامه دارد.

آقای سوری : اصولاً هر شناور باید حداقل به میزان سه روز عملیاتی سوخت مازاد به همراه داشته باشد . مقرر شد : با دریابانی ناجا جلسه ای گذاشته شده و مسائل مطرح گرد .

۱۳- در رابطه با روادید افراد خارجی روی شناورها اخیراً انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته با پلیس مهاجرت ملاقاتی داشته تا مکاتبات از آن طریق هم انجام گیرد که موضوع با مسئولین درمیان گذارده شد و تحت پیگیری می باشد .

۱۴- برنامه های مربوط به هفته ملی دریانوردی و اجرای جشنواره نقاشی کودکان توسط دبیرخانه اتحادیه توضیح داده شد که مورد موافقت قرار گرفت .

۱۵- در مورد بیمه P&I دعوت نامه ها از طریق دبیرخانه برای اعضا ارسال و مراتب تحت پیگیری می باشد .

آقای روشنایی : در حال حاضر تعداد ده عضو آمادگی خود را جهت حضور در اعضای مؤسس اعلام نموده اند و آقای پورمدانی پیگیری این قضایا هستند و در صورت موافقت برای ایشان حق القدمی در نظر گرفته شود .

آقای سوری : از تاریخ ۲۵ اکتبر (سوم آبان ماه) تحریم های بیمه ای اتحادیه اروپا به اجرا در می آید و باید در این مورد عجله کرد و این کار در اتحادیه انجام و کارها یک کاسه شود و حداقل در طول یکماه دیگر به تشکیل جلسه هیات مؤسس منجر شود .

مقرر شد : با توجه به اقدامات انجام شده در کشتیرانی ج . ا . ا در رابطه با تأسیس کلوب P&I ایرانی و محدودیت زمانی حداکثر ظرف یک ماه قوانین و مقررات ، ثبت و مجوزها اخذ و ضمن تأسیس هیات مؤسس کارها به اتمام برسد و یک کارگروه در این رابطه تشکیل شود . در این کارگروه می توان از آقای عزتی از کشتیرانی ج . ا . ا و یک نماینده از شرکت ملی نفتکش به اضمحام یک نماینده از اتحادیه نیز استفاده کرد .

اعضاء حاضر در نشست :

آقایان محمد حسین داجمر، مهندس محمد سوری، روشنایی، امان اله حیات داوودی، امیران، مرادی

اعضاء غایب در نشست :

آقایان گلرور، کاشانی، قائم مقامی

قانون مالیات مستقیم را مورد تجدید نظر قرار داده و در حال تهیه آن هستند و اتحادیه نیز بصورت مکتوب درخواست نمود تا به هنگام بررسی مالیات کشتی ها از اتحادیه بخواهند تا حضوراً موضوع را مطرح نمایند .

آقای داجمر : در حال حاضر معافیت مالیاتی شامل مناطق آزاد تجاری بوده و خارج از منطقه مشمول مالیات می شود که باید اصلاح گردد .

مقرر شد : به موازات پیگیری نتایج تکمیل مسئله معافیت مالیاتی برای کشتی ها در مناطق آزاد هم ضمن مذاکره با (آقای بقائی) پیگیری شود .

آقای مرادی : در مناقصات فلات قاره که با حضور شرکت های کشتیرانی خارجی و ایرانی برگزار می گردد اکثر شرکت های خارجی برنده مناقصه هستند چون شرکت های ایرانی بابت بیمه و مالیات و تأمین اجتماعی ۳۰ الی ۳۵٪ هزینه های جانبی را باید بپردازند که سایر شرکت های خارجی این مبالغ را پرداخت نمی کنند . لذا ۳۰٪ نسبت به خارجی ها عقب تر هستند .

آقای امیران گفتند که شرکت های کشتیرانی ایرانی حد اقل ۲۰٪ باید بیشتر هزینه نمایند و آقای حیات داودی افزودند که در حال حاضر ۷۵ فروند شناور در فلات قاره مشغول به کار هستند که تقریباً تمامی آن ها از سایر کشورها هستند .

آقای داجمر : باید بررسی شود چه پیشنهادی می توان داد و از کدام راه باستی وارد شویم و با چه جاهایی باستی مکاتبه نماییم .

آقای روشنایی : صورت مساله این است که در حوزه هایی که خارجی و ایرانی با هم حضور پیدا می کنند، شرکت های ایرانی به علت پرداخت مالیات و تأمین اجتماعی طبق ماده ۳۸ در ضعف قرار می گیرند. در صورتی که شرکت های خارجی مبالغ پرداختی بابت تأمین اجتماعی را نداشته و کلاً ۵٪ مالیات گروهی پرداخت می کنند و در مجموع چیزی حدود ۲۰٪، شرکت های ایرانی اضافه پرداختی دارند.

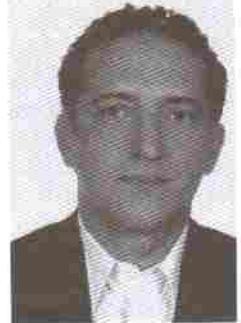
مقرر شد : در جلسه کارگروه حقوقی اتحادیه موضوع مطرح و راه کار روشنی تدوین شود یا این ۲۰٪ مابه التفاوت را از شرکت های خارجی هم دریافت نمایند که موجب نشود شرکتهای ایرانی از طریق ثبت شناورهای ایرانی در سایر کشورها و تغییر پرچم در این مناقصات شرکت جویند .

۱۲- دفترچه های سوخت شناورها توسط دریابانی ناجا صادر می شود . برای تمدید مالکان با مشکل مواجه هستند چه اینکه مالک و شناور باید به محل اولیه صدور دفترچه مراجعه نماید در این مورد اتحادیه مراتب را به

معرفی اعضای اتحادیه مالکان کشتی ایران

شرکت باگسان خزر

مدیرعامل:
آقای سعید دهقان سفید سنگی



موضوع شرکت:

انجام کلی خدمات در حوزه کشتیرانی، فعالیت های بازرگانی و سرمایه گذاری در رشته های مرتبط با آن ها.

تلفن: ۸۸۹۴۳۴۷۵ و ۸۸۹۴۵۶۵۶
فکس: ۸۸۹۴۵۶۵۶

ایمیل: info@bogsan.com

آدرس: تهران خیابان ولیعصر ابتدای کریمخان زند - ساختمان ۳۱۴ جنب بانک رفاه طبقه ۸

نماینده:

بندرانزلی خیابان غازیان خیابان رضائی کوچه شهید قایقچی - پلاک ۱۹ تلفن:

۰۱۸۱-۳۲۲۰۹۳۰ و ۰۱۸۱-۳۲۲۸۴۸۲

شماره ها: باگسان ۱- باگسان ۲- باگسان ۳- باگسان ۴- میلاد

کشتیرانی فرادریا

مدیرعامل:

آقای سینا مجد پور



هدف و موضوع شرکت:

الف- اقدام به حمل و نقل بین المللی دریایی از کلیه کشورهای جهان به کشورهاییکه با ایران روابط بازرگانی دارند و بالعکس.

ب- مبادرت به اعلام نرخ حمل کالا از کشورهای مختلف به ایران و همچنین از ایران به سایر کشورها و صدور فاکتور و پروفورمای حمل.

ج- مشارکت در تأسیس و خرید سهام شرکت های مشابه با تصویب مجمع عمومی عادی شرکت.

تلفن:

۷۱-۸۸۵۴۴۸۶۹ و ۸۶-۸۸۵۴۴۸۷۴

فکس:

۲-۸۸۵۴۴۸۷۲

ایمیل:

Agency@overseasshipping.net

آدرس:

تهران - خردمند شمالی - پلاک ۹۵ - طبقه دوم

شماره ها: Tom ship 1- Tom ship 2

شرکت

عملیات اکتشاف نفت

مدیرعامل:

آقای حسن محمدی مقدم



نوع فعالیت شرکت: ارائه و انجام کلیه عملیات فنی و مهندسی مورد نیاز در زمینه های مختلف اکتشاف نفت و زمین شناسی، نقشه برداری، ژئو فیزیک، راه و ساختمان (احداث جاده های دسترسی و سرچاهی های اکتشافی و تولید خطوط لوله) پترو فیزیک، مهندسی نفت، حفاری، گل شناسی، مدلهای ریاضی، آزمایشگاهها و تحقیقات زمین شناسی و آزمایش چاههای حفاری، مخابرات و بیسیم و ساخت قطعات و غیره در دریا و خشکی.

تلفن: ۷۰-۶۶۹۵۱۴۶۱

فکس: ۶۶۹۵۴۷۲۴

تهران - خیابان طالقانی - روبروی وزارت نفت - پلاک ۱۶۹

شماره ها: اکتشاف - پژواک

معافیت مالیاتی

فعالان دریایی و تصمیم

مجلس

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی از معافیت مالیاتی فعالیت های دریایی در بسته پیشنهادی این سازمان به مجلس برای برنامه پنجم توسعه خبر داد. به گزارش عارین نیوز، مهندس سیدعطاءالله صدر که شب گذشته در جشن هفته ملی دریانوردی در برج میلاد تهران سخن می گفت: توضیح داد: در حال حاضر قانون لایحه برنامه پنج ساله توسعه اقتصادی در حال گذراندن مراحل تصویب در مجلس شورای اسلامی است که فرصت مغتنمی است تا بستر قانونی لازم برای رفع مشکلات و رشد و توسعه در فعالیت های دریایی متناسب با نیازهای توسعه اقتصادی کشور در پنج سال آینده فراهم شود.

وی افزود: خوشبختانه با همکاری اعضای فراکسیون دریایی و کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی در کارگروه حمل و نقل، پیشنهادهای سازنده ای در خصوص بهبود وضع دریانوردی و توسعه دریایی کشور در این برنامه داده شده که به صورت یک مجموعه به کمیسیون تلفیق مجلس شورای اسلامی ارائه شده که امیدواریم در یک برنامه پنج ساله از مرحله تصویب بگذرد. به گفته صدر، یکی از این موارد معافیت های مالیاتی فعالیت های دریایی در آب های داخلی و بین المللی است که اگر به تصویب برسد: سرمایه های فراوانی به سمت حمل و نقل دریایی جذب می شود و باعث کاهش قیمت تمام شده حمل و نقل در کشور و به تبع آن، کاهش قیمت کالاها خواهد شد.

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی افزود: از دیگر موارد مهم این لایحه، استفاده بنادر اصلی از تسهیلات قانونی مناطق آزاد تجاری صنعتی کشور است که باعث افزایش امکان سرمایه گذاری بخش خصوصی در بنادر کشور و توسعه اقتصادی و تبدیل بنادر به بنادر نسل سوم و اشتغال و محرومیت ساحلی از نوار ساحلی کشور خواهد شد. وی در ابتدای سخنان خود نیز با اشاره به نامگذاری سال ۲۰۱۰ از سوی سازمان جهانی دریانوردی (IMO) بعنوان «سال دریانورد» گفت: هدف از انتخاب این شعار، اهمیت به نقش و جایگاه دریانوردان در عرصه حمل و نقل دریایی است. صدر با اشاره به کمبود نیروی دریانورد در ناوگان جهانی افزود: از این رو باید متناسب با نیاز آینده ناوگان حمل و نقل دریایی به تربیت نیروی انسانی دریانورد اقدام شود.

گزارشی از

نخستین نشست های

کارگروه گردشگری دریایی

اتحادیه مالکان کشتی ایران

در روند کوشش های اتحادیه در همراهی با اهداف همایش ارگان های دریایی، در جهت توسعه فرهنگ دریایی و ترویج گردشگری دریایی از ماه گذشته یک کارگروه تازه به جمع گروه های تخصصی اتحادیه مالکان کشتی ایران افزوده شد که از این پس مسایل مربوط به توسعه گردشگری دریایی و رفع موانع و مشکلات این فعالیت را مورد دقت و توجه قرار خواهد داد.

نخستین نشست این کارگروه در تاریخ دوم آبان ۸۹ در محل دبیرخانه اتحادیه و نشست دوم در تاریخ ۱۱ آبان در محل ماهنامه صنعت حمل و نقل برگزار شد. هردوی این جلسات اختصاصی به بحث پیرامون یافتن تعریفی جامع از گردشگری دریایی و تفاوت ماهوی آن با سفرهای دریایی اختصاص داشت که برای رسیدن به نتیجه احتمالا به چندین اجلاس با حضور کارشناسان گردشگری دریایی از سایر نهادهای مملکتی نیز نیاز خواهد داشت.

در نشست نخست کارگروه گردشگری دریایی نمایندگانی از شرکت کشتیرانی والفجر، شرکت تایدواتر خاورمیانه، شرکت کیش پارس مارین، سازمان بنادر و دریانوردی، ماهنامه صنعت حمل و نقل، شرکت باگسان خزر و مشاور مطبوعاتی اتحادیه حضور داشتند.

آقای کاپیتان سمعی دبیرکل اتحادیه که مسئولیت اداره این نشست را برعهده داشت ابتدا به مصوبه هیات مدیره اتحادیه در زمینه توجه به بحث گردشگری فرصت ها و تجزیه و تحلیل شناسایی مسایل و مشکلات آن اشاره کرد و گفت که در گذشته کارگروه مشابهی در دبیرخانه همایش ارگان های دریایی ایجاد شده که متأسفانه پس از دو جلسه، ادامه پیدا نکرد و در نتیجه اتحادیه تصمیم گرفت که این کار را راسا مدیریت کند و به سامان برساند. او از اعضای کارگروه تقاضا کرد که مساله را به صورت جدی پیگیری کنند و مقدماتی فراهم آورند که این کارگروه بتواند به اهداف بلند گردشگری دریایی دسترسی پیدا کند. وی تأکید کرد که هرگونه پیشرفتی در این زمینه به منزله بیرون بردن سواحل کشورمان از دایره تنگ عقب ماندگی است و قطعاً رونق لازم را با خود به ارمغان خواهد آورد.

Overseas Group is established to deal with the sea carriage of various commodities, mainly Steels and Grains from Europe, Americas and Far East to mainly Middle Eastern destinations.

The Group has carried in excess of 35,000,000 Tons of cargo to worldwide destinations, and has operated over 300 ships.

We are continuously analyzing the latest status of the Shipping Market and we are capable of providing Transportation Consulting Services beside our operational activities.

Some of our counterparts for whom we are regularly arranging shipping services in Iran consist of:

SAFA Industrial Group - One of the largest finished Steel Producers in the World

Government Trading Corp. of Iran (G.T.C.), associate company of the Ministry of Commerce. Importing main human feed requirements to Iran, commodities such as Wheat, Oils, Rice, Sugar and most liquid and dry cargoes traded between major ports of the world and Iran.

Agricultural Support Services Co. (ASSC), associate company of the Ministry of Agriculture

roozbeh@mac.com



Tel: (+98 21) 88 54 48 85 Fax: (+98 21) 88 54 48 72
Tlx: 051 - 840 75 439 email: agency@overseas-shipping.net