



به نام خدا

اگر دولت حمایت نکند، در خلیج فارس دچار

مشکل می شویم، در دریای مازندران زمین گیر!

توجه داشته باشیم که به همت اتحادیه و کمک بانک و سازمان بنادر و دریانوردی تعداد زیادی شناور جدید در دریاهای جنوب به کار گرفته شده اند که در وضعیت جدید بازپرداخت دیون آن ها هم که اخیراً تأخیری بهبود یافته بود ناممکن می شود و در نتیجه هیچ راهی باقی نمی ماند که بانک این شناورها را به نفع خود مصادره کند.

وضعیت در دریای مازندران از این نیز مخاطره آمیز تر است. سهم ایران از حمل و نقل کالا در این دریا در دوره پیش از هدفمندکردن یارانه ها هم بسیار ناچیز بوده و شرکت های ایرانی به دلایل متعدد و از جمله ضعف در مدیریت امور بین کشورهای حوزه دریای مازندران از قدرت رقابتی بسیار پایینی برخوردارند که با تحولات اخیر آن نیز به میزان چشم گیری تقلیل یافته است. حضور ما در این دریا اصولاً با سابقه زیادی همراه نیست. به معنای دیگر شرکت های کشتیرانی در این دریا هنوز تجربه کافی ندارند و فضای دریای مزبور نیز به دلیل حضور برتر دیگران با توان شرکت ها تناسبی ندارد. به همین دلیل هم هست که اتحادیه می گوشت با آسانتر نگاه داشتن کار کشتی داری در این دریا، تارسیدن به مرحله بلوغ شرکت ها و فعالان دریایی را مورد حمایت قرار دهد. یادمان باشد که مسایل پیش آمده بیشتر دامنگیر شرکت ها و بنگاه هایی است که فقط در سطح منطقه فعالیت می کنند و به صورت سنتی مدیریت می شوند. بالا رفتن قیمت سوخت از لتری ۱۶۰ ریال به لتری ۱۵۰۰ ریال در واقع آن چنان اختلاف قیمت تمام شده و قیمت حمل را بالا می رود که با هر روشی که برخورد شود نمی توان انتظار داشت که کشتی داران بتوانند با آن همراه شوند و گلیم خودشان را از آب بیرون بکشند.

روشن است که اجرای طرح هدفمند کردن یارانه ها می گوشت معادلات اقتصادی کشور را شفاف کرده و سود و زیان فعالان هر بخش را در وضعیت واقعی متعادل گرداند. قیمت سوخت در ایران سالیان سال پایین نگاه داشته شده و شرکت های کشتیرانی نیز با ارزانی سوخت از بسیاری از انتظارات خود دست برداشته اند ضمن آن که مدیریت های خود را نیز درجهتی سازمان نداده اند که بتوانند به راحتی وارد قلمروی شوند که همه اجزای آن واقعی است.

با این توضیح اتحادیه مالکان کشتی ایران بدون این که بخواهد در چارچوب طرح هدفمندکردن یارانه ها خللی وارد کند می گوشت مقام های کشوری را متقاعد کند که با حذف یارانه سوخت باید بسته های حمایتی تازه ای مانند معافیت مالیاتی، کاهش تعرفه های بندری، جایزه و تسهیلات مالی طراحی شود که برای مدت محدود شرکت های بتوانند برای حضور مستقل در بازارهای رقابتی منطقه آمادگی لازم را کسب کنند. امید آن که نامه اتحادیه به درک موقعیت شرکت های کشتیرانی محلی و مالکان شناورهای سنتی، مورد توجه قرار گیرد و راهکاری برای بیرون رفتن از مشکلات کنونی در پیش پای این شرکت ها قرار گیرد.

اتحادیه مالکان کشتی ایران نامه سرگشاده ای را به وزیر راه و ترابری و مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی و گروهی دیگر از نهادها و شخصیت های مملکتی فرستاده است تا توجه آنان را به مخاطراتی که در خلیج فارس و دریای عمان از یک سو و در دریای مازندران از سوی دیگر بر سر راه حمل و نقل دریایی و صنعت کشتیرانی رخ نموده است جلب کند. به اعتقاد هیات مدیره اتحادیه تأثیرات اجزای طرح هدفمندکردن یارانه ها در بخش حمل و نقل دریایی همه عوامل را به سود رقیبای ایران می گرداند و در نتیجه اثر قطعی و سریع این کار برای صنعت کشتیرانی، بدون در نظر گرفتن امتیاز، کاهش عملکرد و یا حتی توقف فعالیت بسیاری از شرکت های کشتیرانی در این نودریاست.

اتحادیه کوشش بسیار به کارگرفته تا منویات خود را به ساده ترین لحن بیان کند به گونه ای که همه دستگاه های سیاستگذاری دریایی دلایل طرفداری اتحادیه از یک بسته حمایتی بخش حمل و نقل دریایی و کشتیرانی را دریابند و نسبت به انجام کاری برای جلوگیری از بروز این مخاطرات متقاعد شود. واقعیت اش این است که در طول سال های گذشته روبه ای در حمل و نقل دریایی و کشتیرانی ما جا افتاده است که با گرفتن یک تصمیم قابل رفع و رجوع نیست. یعنی شرکت های کشتیرانی آمادگی و توان کافی برای عبور از این مرحله را ندارند. مطالعات اتحادیه هم در بنادر جنوبی کشور و هم دریای مازندران نشان داده است که اگر وضع بر همین منوال استوار بماند و یارانه های سوخت کشتی ها به یکباره قطع شود، ممکن است همه زحمت هایی که برای گسترش ناوگان ها و ایجاد ظرفیت های مناسب کسبیده شده است نقش بر آب بشود.

خوشبختانه اتحادیه مالکان کشتی با قبول پیامدهای طرح هدفمندکردن یارانه ها باور خود را برای شفاف تر کردن معادلات اقتصادی در کشور نشان داده اما مشکل اینجاست که شرکت های کشتیرانی ایرانی از نحوه فعالیت شرکت های خارجی، تأثیر می گیرند و در نتیجه اگر قدرت رقابتی کافی نداشته باشند طبعاً نمی توانند در جذب و حمل بار همان انتظاراتی را برآورده کنند که تاکنون از آن ها شاهد بوده ایم.

مادر سایه قدرت رقابتی مناسب، که بخشی از آن از ارزانی سوخت مایه می گرفت توانستیم در بازارهای منطقه به جذب بار مناسبی برای مشغول نگاه داشتن کشتی هایمان موفق گردیم هم کشتیرانی جمهوری اسلامی و هم شرکت کشتیرانی ملی نفتکش در کارنامه سالانه خود درآمدهای هنگفتی را از بازارهای تالی ثبت کرده اند که هم موجب شکوفایی شرکت وهم کمک به اقتصاد داخلی شده است. اما اگر افزایش قیمت سوخت بر همین منوال و بدون توجه به ضرورت های منطقه و قدرت رقیبان عملی شود، طبعاً نه تنها قبول بار از بازارهای ثالث ناممکن خواهد شد بلکه ما حتی قادر نخواهیم شد بار خودمان را به وسیله ناوگا های خودمان به مقصد برسانیم.

در نامه اتحادیه خطاب به مقام های مملکتی هم وضعیت خلیج فارس و دریایی عمان و در واقع ناوگان های بین المللی دریایی کشور و هم موقعیت کشتیرانی در دریای مازندران به تشریح مورد بررسی قرار گرفته است. تحویل سوخت به ناوگان های مسافربری به قیمت لتری ۱۵۰۰ ریال و ناوگان های باری به قیمت لتری ۳۵۰۰ ریال در واقع همه محاسبات قیمتی کارکرد بیش از ۲۰۰۰ شناور محلی را که یک چهارم آن ها در عضویت اتحادیه هستند، به هم می ریزد و ادامه کار آن ها را دچار وقفه می کند. به زبان ساده تر وقتی نرخ های حمل کالا به وسیله این ناوگان ها را در کنار قیمت تمام شده حمل بار بگذاریم نه تنها بعداز هر سفر چیزی عاید صاحب شناور نمی شود، بلکه اصولاً زیان چشم گیری نیز برجای می ماند که معمولاً هیچ راهی برای جبران آن وجود ندارد.



زیر نظر: شورای سردبیری

نشانی: تهران، خیابان کریم خان زند، ابتدای ایرانشهر، شماره ۲۳۷، طبقه سوم
تلفن: ۸۸۳۲۸۷۹۱ - ۸۸۳۲۸۷۴۹ - ۸۸۳۳۷۷۲۶
دورنگار: ۰۶۸ - ۸۸۸۴۱۰

Official Bulletin :

IRANIAN SHIPOWNER'S ASSOCIATION

Tel: 88328791 - 88328749 - 88837726 Fax: 88841068

E-mail: info@irsou.com

www.iranemka.com

نشست هیات مدیره

اتحادیه مالکان کشتی با

مدیرعامل سازمان بنادر

و دریانوردی

اعضای هیات مدیره اتحادیه مالکان کشتی به منظور طرح برخی از مسائل و خواسته های این اتحادیه با مهندس نبید عطاء اله صدر، مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی، دیدار و گفت و گو کردند.

در این نشست که آقای محمد حسین داجمر رئیس اتحادیه، کاپیتان سمیعی دبیر اتحادیه و آقایان مرادی و کاشانی اعضای هیات مدیره اتحادیه مالکان به همراه اعضای هیات عامل سازمان بنادر و دریانوردی حضور داشتند، داجمر با بیان اینکه اتحادیه مالکان کشتی در حال حاضر ۱۰۰ عضو دارد، گفت: این اتحادیه از کارگروههای امور بین الملل، بندر و کشتیرانی، و جوه

اتحادیه مالکان کشتی با اعلام اینکه ۴۰ درصد هزینه کشتی ها را هزینه سوخت تشکیل می دهد، خواستار تأمین سوخت ۱۵۰ تومان برای شناورهای تجاری، باری و مسافری شدند و همچنین برای کشتیرانی در دریای خزر نیز با توجه به ارائه یارانه های کشورهای همسایه به کشتیرانی متبوع خود و برای حفظ شرایط رقابت، خواستار حمایت دولت در ارائه سوخت تیمه یارانه ای شدند.

در این جلسه مهندس صدر گفت: سازمان بنادر و دریانوردی تمامی تلاش خود را برای رونق صنعت شناورسازی در ایران بکار خواهد گرفت و تاکنون نیز با حمایتهای سازمان بنادر، کشتی سازی مسافری تا اندازه ای فعال شده است. وی همچنین حمایت سازمان بنادر و دریانوردی را از صنعت سالویج اعلام کرد و گفت: ما از این صنعت حمایت می کنیم تا بتوانیم بازار بسیار خوب سالویج را در منطقه به دست بگیریم. وی همچنین در مورد هدفمند کردن یارانه گفت: در این بحث دولت از صنعت حمل و نقل حمایت می کند و هرگونه تبعات این طرح را بررسی می



کند و سریعاً پوشش می دهد و جبران می نماید.

کاپیتان سمیعی نیز در پایان این دیدار از سازمان بنادر و دریانوردی در حمایتهای آنها از اتحادیه مالکان و برگزاری جلسات جهت بررسی در رفع چالشهای موجود همچنین ایجاد کار گروه گردشگری دریایی تقدیر و تشکر کرد. آقای مرادی، عضو اتحادیه، نیز از اقدامات و راهکارهای سازمان بنادر در جوه اداره شده و رفع چالش های اعضای این اتحادیه از مهندس صدر و اعضای هیات عامل سازمان تقدیر و تشکر کرد.

تاسیس شورای

حل اختلاف دریایی در

اتحادیه مالکان کشتی

ایران

خوشبختانه پیگیری ها و تلاش اتحادیه در رابطه با تاسیس شورای حل اختلاف دریایی با توجه به خلاء موجود در دادگاه های دریایی کشور به نتیجه رسیده و شورای حل اختلاف دریایی با حضور ریاست محترم شورای حل اختلاف ویژه اصناف تهران و شمشیرانات و همراهان به نمایندگی از قوه قضائیه کشور و جمعی از اعضای در مورخه ۸۹/۰۷/۲۰ در اتحادیه مالکان کشتی ایران تاسیس گردید.

ضمن تشکر از زحمات جناب آقای مرادی عضو محترم هیات مدیره و کمک های جناب آقای رزمجو عضو اتحادیه مالکان کشتی ایران و مدیر عامل محترم شرکت خدمات دریایی و مهندسی کشتیرانی قشم در به ثمر رسیدن این امر مهم، همانگونه که مستحضر هستید در روابط قراردادی و معاملات تجاری و دریایی حدوث اختلاف همانند سایر قراردادهای تجاری محتمل است و حل و فصل اختلاف دریایی در داخل و خارج کشور با توجه به خلاء موجود در دادگاه های دریایی مستلزم وقت و هزینه و طی تشریفات طولانی رسیدگی دادگاه های رسمی و تحمیل نگرانی و مشکلات متعددی است.

ارجاع اختلاف و دعاوی تجاری دریایی به شورای حل اختلاف دریایی بهترین شیوه حل و فصل آن هاست و این شورا به موجب قانون و به همین منظور در اتحادیه مالکان کشتی ایران تاسیس گردیده است.

استفاده از خدمات داوری این شورا برای حل و فصل اختلافات و دعاوی دریایی، علاوه بر تأمین سلامت، سرعت، دقت در رسیدگی، موجب صرفه جویی در هزینه ها و خصوصاً حل موضوع به شیوه تخصصی نیز می گردد و از هر نظر به نفع طرفین بوده و بنا توجه به وسعت این موضوع می تواند بسیاری از اختلافات موجود در این صنعت را حل و فصل نماید.

چهارمین نشست

کارگروه گردشگری

چهارمین نشست کارگروه گردشگری اتحادیه مالکان کشتی ایران در دفتر جناب آقای مهندس فروغی و با حضور آقای مقدادی - شرکت نفت سازه قشم، آقای سلیمانی مقام - کیش پارس مارین، آقای غیائی - سازمان بنادر و دریانوردی، آقای افشار از کشتیرانی والفجر، آقای بهزادیان از سازمان بنادر و دریانوردی، آقای تاتینا - سازمان بنادر و دریانوردی، آقای دهقان - باگسان خزر، آقای کرد قلاحت - نماینده معاونت گردشگری سازمان میراث فرهنگی، آقای فروغی - سازمان بنادر و دریانوردی و آقای بهمنی از جامعه راهنمایان ایرانگردی و جهانگردی، برگزار شد.

دستور جلسه:

- چگونگی جابجایی مسافرین در ایام نورزی در برنامه کوتاه مدت
- تعریف مشخص گردشگری دریایی و مسافر دریا و شرایط مورد نیاز
- تسهیل جابجایی مسافر دریایی و گردشگری دریایی در آینده
- چگونگی اعمال و نظارت بر ایمنی سفرهای دریایی و گردشگری

پیشنهادات کارگروه

- ۱- سازمان بنادر و سازمان میراث فرهنگی را متولی اعطای مجوز برای شناورهای گردشگری دریایی بداند و با آن سازمان به تعامل برسند که سازمان میراث فرهنگی در رابطه با خدمات گردشگری دریایی، فضاهای مورد نیاز را تأییدیه و مجوز آن را صادر و سپس سازمان بنادر با توجه به ساخت و ایمنی گل شناور را صادر نماید.
- ۲- بنا به پیشنهاد نماینده سازمان میراث فرهنگی و گردشگری کمیته گردشگری دریایی موجود زیر نظر حوزه معاونت سازمان میراث فرهنگی درآید و گردشگری با عضویت سازمان بنادر و دریانوردی و اتحادیه مالکان کشتی ایران و بخش های خصوصی مرتبط بکار خود ادامه دهند.
- ۳- مقرر شد که سفری به منظور شناخت امکانات استان خوزستان برگزار گردد.
- روز اول: بازدید از بندر شهید رجایی و باهنر و سپس حرکت به طرف منطقه آزاد قشم بازدید از قشم و امکانات آن روز دوم: بازدید از بندر لنگه و چارک و بندر آفتاب و منطقه آزاد کیش.

تحریم اقتصادی و هدفمندسازی یارانه‌ها؛ چالش‌های سگان داران دریا

مسعود عباس زاده

مجمع عمومی عادی سالیانه اتحادیه مالکان کشتی ایران، سه شنبه ۷ دی ماه ۱۳۸۹، در محل آمفی تئاتر ساختمان شماره ۲ شرکت ملی نفتکش ایران برگزار شد. دغدغه‌ها و مشکلات صنفی از جمله: تحریم اقتصادی و هدفمندسازی یارانه‌ها، بخش اعظمی از مباحث این مجمع را به خود اختصاص داد. تشکیل کلوب بیمه ای P&I به منظور تضمین امور بیمه ای کشتی‌ها و پوشش کامل نیروی انسانی و تجهیزات دریانوردی، به عنوان مساز و کار اصلی جهت بهینه سازی و ارتقای سطح کارایی اعضای این سازمان مردم نهاد تیز مدنظر قرار داشت. ارایه گزارش عملکرد اتحادیه در سال ۸۹-۱۳۸۸ توسط هیات مدیره، اعلام برنامه‌ها و فرآیند گزارش ترازنامه و بودجه سال آینده توسط خزانه دار، تصویب صورت‌های مالی، انتخاب پازرس اصلی و علی‌البدل و روزنامه کثیرالانتشار از جمله تصمیمات متخذه در این نوره از مجمع اتحادیه مالکان کشتی ایران بود.

نیاز خود، خواستار پی گیری و اخذ سیالغ اضافی حق بیمه دریافتی توسط سازمان تامین اجتماعی از مالکان شناورها شد و در این خصوص اظهار داشت: "بر اساس ماده ی ۲۸ قانون تامین اجتماعی و اعمال بخش نامه ی داخلی سازمان تامین اجتماعی در ادامه ی آن، مالکان شناورها به عنوان کارفرما مجبور هستند به جای پرداخت ۳۰ درصد درآمد فعلی کارکنان خود به عنوان حق بیمه و بازنشستگی، تا حدود ۳ برابر یعنی معادل ۹۰ درصد درآمد آنان را تحت همین عنوان، به ادارات کل تامین اجتماعی پرداخت نمایند که در صورت مرتفع شدن این مشکل، انگیزه زیادی برای جامعه دریانوردی ایجاد خواهد شد.

وی در ادامه سخنانش، گفت: "بررسی آرایه‌ی تسهیلات به کشتیرانی‌های رقیب خارجی از طرف کشورهای هم‌جوار و آرایه‌ی فهرستی از این گونه تسهیلات به مقاصد مسئول، جهت خنثی کردن این اقدامات با واگذاری تسهیلات مشابه، به منظور رقابت پذیری ناوگان تجاری ایرانی و پیشنی گرفتن در مناقصات بین‌المللی، می‌تواند تا حدود زیادی، مشکلات اعضای اتحادیه را حل کند." علاوه بر این، "داچمر"، خواستار در نظر گرفتن فعالیت شرکت‌های کشتیرانی، اعم از بخش‌های دولتی و خصوصی، به دلیل ارزشوری با عنوان صدور خدمات و بهره‌مندی آن‌ها از جواز و بازانه‌های صادراتی، با توجه به سیاست‌های ابلاغی اصل ۴۴ قانون اساسی شد.

او در ادامه سخنان خود، به اقدامات انجام گرفته توسط اتحادیه مالکان کشتی ایران پرداخت و گفت: "پی‌گیری به منظور جبران کمبود کارکنان شناورها بر اساس ماده‌ی ۹ قانون نظام و تالیف و برداشتن محدودیت‌های مکانی و گسترش آن برای کار بر روی کلیه شناورهای ایرانی و رفع محدودیت نیرو، و اقدامات انجام شده در رابطه با تأسیس کلوب پی اند ای (P&I) ایرانی با توجه به تحریم‌های یک جانبه‌ی اعمال شده توسط برخی از کشورهای و خارج شدن شناورهای ایرانی از پوشش بیمه‌ای خارجی، از جمله اقدامات این اتحادیه محسوب می‌شود."

ایرانی از پرداخت مالیات تا رفع بحران اقتصادی و شرایط تحریم کنونی و پیشنهاد اخذ مالیات بر اساس تناژ بعد از خاتمه بحران اقتصادی و رفع تحریم‌ها در شرایط عادی است، افزود: "که آرایه‌ی تخفیف ۵۰ درصدی در تعرفه‌های بندری برای شناورهای تحت مالکیت ایران، طی برنامه‌ی ۵ ساله توسعه، با توجه به تعرفه‌های خدماتی دریافتی از کشتی‌رانی‌ها و مالکان کشتی در منطقه دریای خزر و خلیج فارس را هم پیشنهاد کرده ایم."

رئیس اتحادیه، با تأکید بر اعطای تسهیلات بانکی یا بهره‌ی کم به مالکان متقاضی، برای خرید کشتی و عملیاتی کردن این گونه تسهیلات در بانک‌های ایرانی، به آرایه‌ی تسهیلات بندری به مالکان شناورهای ایرانی در قیاس با سایر کشتی‌رانی‌ها به عنوان راهکاری اساسی برای گریز از بحران فعلی اشاره کرد و چنین اظهار داشت: "حذف حقوق گمرکی و سود بازرگانی از کشتی‌های خریداری شده و معافیت مالیاتی حقوق و دستمزد دریانوردان ایرانی، به منظور جذابیت بیش تر کار در دریا، راهکار دیگری است که می‌تواند در این خصوص آرایه کرد."

"داچمر"، با پراهمیت جلوه دادن اختصاص سوخت یارانه‌ای به شناورها با توجه به استهلاک موتور آن‌ها طبق دستورالعمل آیمو و پیشگیری از موارد اضطراری یا پیش‌بینی نشده دریانوردی، گفت: "توجه به این امور می‌تواند تاخیر زمانی مأموریت‌های دریانوردی را به حداقل رسانده و باعث ارتقای کیفی صنعت بندری و دریایی کشور شود."

وی ضمن تأکید بر معافیت مالکان شناورها از پرداخت حقوق و عوارض گمرکی اقلام مورد

مناسب، ناوگان تجاری خود را به سر منزل مقصود خواهیم رساند." "داچمر"، با بیان این مطلب که در ادامه‌ی هدفمند کردن یارانه‌ها و اجرای سیاست‌های دولت، قیمت سوخت و نگهداری به شناورها نیز، تحت تأثیر قرار گرفته و رفته رفته در سال‌های آینده، به قیمت‌های واقعی خود نزدیک می‌شود، افزود: "از آن جا که حدود ۴۴ درصد هزینه تمام شده‌ی یک شناور، مربوط به سوخت مصرفی آن است، در نتیجه، قیمت سوخت شناورها، فاکتور تعیین‌کننده‌ای در کل هزینه‌های تمام شده محسوب می‌شود و هرگونه تغییر در این فاکتور، نقشی اساسی در ادامه‌ی حیات کشتی‌رانی‌ها و مالکان شناورها خواهد داشت."

رئیس اتحادیه مالکان کشتی ایران، با اظهار نگرانی از اثرات تورم ناشی از افزایش قیمت سوخت، به اقدامات صورت گرفته و آرایه‌ی راهکارهای احتمالی به منظور کاهش تبعات این افزایش قیمت توسط اتحادیه اشاره کرد و گفت: "اتحادیه مالکان کشتی، به منظور جلوگیری از تبعات ناشی از این امر و حمایت از کشتی‌رانی‌ها و مالکان کشتی‌های ایرانی، با پی‌گیری و مکاتبات مستمر با ریاست محترم جمهوری، وزیران و مقامات اجرایی و قانون گذاری، درخواست حمایت از بخش حمل و نقل دریایی، شامل: کشتی‌رانی‌ها و مالکان کشتی را به صورت تصحیح و تدوین آیین‌نامه‌ی مربوط به یسندی سیاستی - حمایتی حمل و نقل در قانون هدفمندسازی یارانه‌ها را کرده است."

"داچمر"، در ادامه‌ی سخنان خود، با بیان این مطلب که این موارد، شامل: معافیت کشتی‌رانی‌ها و مالکان شناورهای

در ابتدای نشست، "محمد سمعی"، دبیر کل اتحادیه مالکان کشتی ایران، ضمن اعلام دستور جلسه، گفت: خوشبختانه، از ۹۷ عضو (اتحادیه)، ۵۷ عضو، به اضافه ۸ نمایندگی، در این جلسه حضور دارند و خوشحالیم که تعداد حاضر، می‌تواند جلسه را به رسمیت برساند. گزارشی که در اختیار شما قرار گرفته، گزارش فعالیت اتحادیه در طول سال گذشته، به علاوه گزارش ۹ ماهه سال جاری است. "سمعی"، ضمن دعوت از افراد مستعد و علاقه‌مند به شرکت در کارگروه‌های مختلف اتحادیه، به پی‌گیری مستقل مشکلات توسط اعضا اشاره کرد و گفت: "برخی از اعضا برای حل مشکلات خود، مدت‌ها وقت صرف می‌کنند و پس از ۲ یا ۳ ماه پی‌گیری و به نتیجه نرسیدن، به اتحادیه مراجعه می‌کنند؛ در حالی که این مشکلات، بسیار زودتر و راحت‌تر، از طریق اتحادیه قابل پی‌گیری و مرتفع شدن است."

چالش‌های اساسی

آقای "محمد حسین داچمر"، رئیس اتحادیه مالکان کشتی ایران، طی سخنانی ضمن آرایه‌ی گزارش عملکرد سال ۱۳۸۸ اتحادیه و اشاره به حضور مستمر کارشناسان و صاحبان شناورها در جلسات کارگروه‌های هفت گانه اتحادیه، گفت: "در شرایط کنونی ناوگان تجاری ایران با چالش‌هایی چون: بحران جهانی اقتصادی از یک سو و تحریم‌های نوشته و نانوشته‌ی اعمال شده از سوی دیگر، روبه‌رو است که یقیناً با درایت و پشتکار شما عزیزان، این مرحله را پشت سر می‌گذاریم و ضمن پیدا کردن راهکارها و اتخاذ دوراندیشی‌های

قطع این سرویس بین‌المللی، قاعدتاً باید از تردد کشتی‌هایی که دارای مالکیت ایرانی بودند، جلوگیری می‌شد مانند وسیله نقلیه‌ای که بیمه شخص ثالث ندارد - که کشتیرانی جمهوری اسلامی، برای جلوگیری از تعمیم این تحریم به سایر کشتی‌های ایرانی، در صدد اتخاذ تدبیر برآمد.

رئیس کمیته‌ی بیمه‌ی اتحادیه مالکان کشتی ایران با اشاره به مشکلات کم‌تر شناورهای کوچک، به سبب پوشش توسط بیمه‌گران داخلی، گفت: "مشکل اصلی، در ارتباط با شناورهای بزرگی بود که در آب‌های بین‌المللی تردد می‌کردند که طبیعتاً امکان

بیمه‌های متقابل (پی.ا.ت.دی.آی) برآمد و سرویس خود را در این خصوص به روی ما بست، افزود: "ابتدا آرایه این سرویس به کشتیرانی جمهوری اسلامی حذف شد و سپس، بسیاری از شرکت‌های ایرانی و حتی شرکت‌هایی که از نظر راهبردی (استراتژیکی) به جمهوری اسلامی ایران سرویس می‌دادند، به صورت هوشمند، مورد تحریم بیمه‌ای پی.ا.ت.دی.آی قرار گرفتند."

"گلپرو" با تأکید بر این که در حال حاضر، ۱۶ شرکت بیمه‌ای در سطح جهان سرویس بیمه‌ای پی.ا.ت.دی.آی می‌دهند که ۱۳ شرکت در انگلستان، برمودا، نروژ، دانمارک، آمریکا و بعضاً در ژاپن قرار دارند، اظهار داشت: "با

ایران، در ادامه طی سخنانی، با اشاره به تحریم عرب علیه کشتی‌داری و کشتیرانی در ایران، گفت: "آمریکا و اروپا با اعمال نظرهای خود به شورای امنیت سازمان ملل متحد، طی پنج سال اخیر، قصد لطمه زدن به صنعت کشتی‌داری و کشتیرانی ایران را داشته‌اند که به رغم همه تلاش‌های آنان، این صنعت، روز به روز مسیر بهتری را برای توسعه و ارائه خدمات به بخش‌های تجاری، صنعتی، نفتی و سایر بخش‌های مرتبط، طی کرده است."

وی با بیان این مطلب که، از حدود یک سال قبل، برای تضعیف بیش‌تر صنعت حمل و نقل دریایی کشور، غرب در صدد حذف

وی، سایر اقدامات انجام شده را شامل: پی‌گیری تعدیل مبالغ گزاف دریافتی در مبادی رسمی مورد تأیید سازمان بنادر و دریانوردی بابت حق اثببت کشتی‌ها یا توجه به قانون دریایی ایران و امضای تفاهیم‌نامه با پلیس عمارت و گذرنامه‌ی ناجا در رابطه با اخذ روادید و اقامت ۶ ماهه‌ی دریانوردان خارجی روی شناورها با توجه به معاهده‌ی ۱۰۸ ژنو و اصلاحات بعدی آن، به خصوصی در مورد مالکان شناورها و کشتیرانی‌هایی که در تهران فاقد دفتر مرکزی هستند، دانست و افزود: "تسهیلات دریافتی از بانک ملت، چگونگی بازپرداخت بدهی‌های معوقه‌ی مالکان شناورهای استفاده کننده از وجوه اعطایی و تأسیس شورای حل اختلاف دریایی در محل اتحادیه مالکان کشتی ایران، با توجه به نیاز مبرم و خلأ موجود در دادگاه‌های دریایی، از اقداماتی است که اتحادیه توانسته در این مدت اجرایی کند."

رئیس اتحادیه مالکان کشتی ایران، پی‌گیری خرید مکانی برای دبیرخانه‌ی اتحادیه، را از دیگر اقدامات مورد نظر برشمرد.

در ادامه این نشست، "محمدتقی روشنائی"، عضو هیأت مدیره‌ی اتحادیه و خزانه‌دار آن، گزارش مالی سال ۱۳۸۸، منتهی به هشت ماه، مورخ ۳۰ آبان ماه ۱۳۸۹ را ارائه داد و خواستار افزایش مبلغ حق عضویت اعضا، به منظور پوشش هزینه‌های آینده‌ی اتحادیه شد.

در این جلسه، ترازنامه‌ی مالی مربوطه، که به تأیید هیأت مدیره، دبیرکل و بازرس اتحادیه رسیده بود، با اکثریت آرا تصویب و روزنامه‌ی اقتصاد پویا، به عنوان روزنامه‌ی رسمی اتحادیه، انتخاب شد.

در ادامه‌ی نشست، پس از معرفی دو نامزد بازرسی اتحادیه، به نام‌های "علی پور امینی" و "عبدالامیر برازنده"، رأی‌گیری مخفی با برگ رأی به عمل آمد که از جمع ۵۰ شرکت‌کننده و با ۳ رأی باطل، "آقای علی پور امینی"، با ۲۴ رأی، به عنوان بازرس اصلی و آقای عبدالامیر برازنده به عنوان بازرس علی‌البدل اتحادیه انتخاب شدند.

دبیر خانه اتحادیه مالکان کشتی ایران

نتایج رسمی اجلاس مجمع عمومی اخیر اتحادیه

(به نام خداوند یکتا)

پیرو آگهی دعوت اعضاء مندرج در روزنامه اقتصاد پویا شماره ۱۸۱۴ مورخ ۱۳۸۹/۹/۹، نشست مجمع عمومی عادی (سالانه) اتحادیه مالکان کشتی ایران رأس ساعت ۱۴:۰۰ مورخ ۱۳۸۹/۱۰/۷ در سالن آمفی تئاتر شرکت ملی نفتکش ایران واقع در خیابان آفریقا - بالاتر از ظفر - کوچه عاطفی شرقی - پلاک ۴۰ با حضور اکثریت اعضاء و جناب آقای حاجی پور نماینده محترم اتاق بازرگانی و صنایع و معادن ایران تشکیل شد.

پس از تلاوت آیاتی چند از کلام الله مجید نسبت به انتخاب هیأت رئیسه مجمع اقدام بعمل آمد و آقایان:

۱. آقای بهمن آختری بعنوان رئیس مجمع
۲. آقای صمد میهن دوست بعنوان ناظر
۳. آقای حسین معروفی بعنوان ناظر
۴. خانم کتابون معینی بعنوان منشی

انتخاب گردیدند. سپس رئیس جلسه رسمیت نشست را طبق بند ۷-۳ ماده هفت و با حضور ۵۷ نفر از اعضاء اعلام و گزارشات هیأت مدیره و خزانه دار و بازرس به استماع مجمع رسید و نهایتاً مجمع نسبت به موارد ذیل اتخاذ تصمیم بعمل آمد:

۱. گزارشات هیأت مدیره و خزانه دار و بازرس قانونی اتحادیه در مجمع قرائت گردید و مورد تأیید قرار گرفت.
۲. صورت حساب های مالی منتهی به سال ۱۳۸۸ و عملکرد هیأت مدیره مورد تصویب قرار گرفت.
۳. سپس مجمع نسبت به اخذ رأی کتبی با ورقه جهت انتخاب بازرس قانونی اقدام و نتیجه حائزین اکثریت به شرح ذیل اعلام گردید. از کل شرکت کننده ها ۵۰ نفر رأی دادند و سه رأی باطل شد، ضمناً چهار نفر هیأت رئیسه، در رأی گیری شرکت نکردند.
 - ۱- ۳- بازرس اصلی آقای علیپور امینی
 - ۲- ۳- بازرس علی‌البدل آقای برازنده
۴. روزنامه اقتصاد پویا بعنوان روزنامه رسمی و کثیرالانتشار انتخاب شد.

مجمع به آقای محمد سمیعی وکالت داد تا نسبت به ثبت صورتجلسه حاضر در اتاق بازرگانی و صنایع و معادن ایران اقدام کند

ناظران مجمع

رئیس مجمع

نماینده اتاق بازرگانی و صنایع و معادن ایران

گلوبی، از جنس اتحادیه

"علامه حسین گلپرو" عضو هیأت مدیره و رئیس کمیته‌ی بیمه‌ی اتحادیه مالکان کشتی

در کیش ثبت کنیم تا آن شرکت بتواند علاوه بر برآوردن نیاز اعضا، با ایجاد کلوپ بیمه‌ای پی.اند.آی دیگری، در سطح بین‌الملل، به سایر شناورها و شرکت‌های کشتیرانی، خدمات بیمه‌ای آرایه بدهد."

روند تشکیل بیمه پی اند آی

در ادامه‌ی جلسه، "نصرت اله وحدانی"، که مسئولیت تأسیس بیمه‌ی پی.اند.آی اتحادیه را بر عهده دارد، طی گزارشی، بیان روند تشکیل و جزئیات مربوط به این بیمه، گفت: "با توجه به شرایط فعلی، ضرورت تشکیل چنین کلوپ بیمه‌ای احساس می‌شود. هر چند بسیاری از کشورها با GRT بسیار کم‌تر از ما، از سال‌ها قبل، چنین بیمه‌ای را تأسیس کرده‌اند."

مسئول تأسیس کلوپ پی.اند.آی اتحادیه، با بیان این مطلب که، این پی.اند.آی، کاملاً استاندارد خواهد بود و اساس نام‌های اولیه‌ی آن، با اقتباس از اساس نام‌های سه شرکت: استیم شپ، نورث آو انگلند و کلوپ پی.اند.آی اسلامی تدوین شده است، افزود: "این امر، شکل کلوپ کاملی را خواهد داشت که صرفاً جنبه‌ی بیمه‌ای ندارد."

"وحدانی"، با بیان طرح توجیهی کلوپ پی.اند.آی که به بیمه مرکزی ایران آرایه شده است، از نحوه‌ی کار شرکت‌های موجود بیمه‌ای در ایران انتقاد کرد و گفت: "غفلت آن‌ها محدود به بیمه‌ی شخص ثالث و اتومبیل شده است و در واقع، هیچ یک از آنها پی.اند.آی کار نیستند." وی در خصوص سایر جزئیات کلوپ پی.اند.آی اتحادیه، خاطرنشان کرد: "این پی.اند.آی، سعی کرده توانمندی ایران، کارکنان کشتیرانی و کشتی‌داری ایرانی و سایر نیازهای منطقه را مدنظر قرار دهد و میزان GRT آن، از پی.اند.آی‌های آمریکایی نیز بیش‌تر است."

شایان ذکر است، "اتحادیه‌ی مالکان کشتی ایران"، که فعالیت خود را از سال ۱۳۸۲ آغاز کرده، در حال حاضر، با داشتن ۱۰ عضو حقیقی و حقوقی، شامل ۶۴ شرکت کشتیرانی و ۲۷ مالک کشتی، مالکیت بیش از ۵۰۰ فروند کشتی ساحلی، اقیانوس بیمه، مسافربری و انواع شناورهای خدماتی یا ظرفیت ناخالص (GRT) بیش از ۷ میلیون تن، به عنوان یکی از بزرگ‌ترین موسسات مردم نهاد دریایی در سطح منطقه شناخته شده است.

خود را می‌خرند و سایر خدمات به صورت اتکایی از سایر بیمه‌ها خریداری می‌شود. پس به این نحو، کلوپ بیمه‌ی پی.اند.آی اتحادیه، کاملاً غیرانتفاعی است و در صورت اضافه آمدن مبالغ، پول حاصل، در قسمت رزرو بیمه‌ی مربوطه منظور می‌شود و در صورت کمبود، مبالغ مورد نیاز، به اعضا اعلام و وصول خواهد شد."

رئیس کمیته‌ی بیمه‌ی اتحادیه، با بیان این مطلب که، در حال حاضر، بیمه‌های پی.اند.آی بزرگ، با سرمایه‌ای بالغ بر ۲۰۰ تا ۲۵۰ میلیون دلار، ۱۲ هزار تا ۱۵ هزار فروند کشتی را پوشش می‌دهند، خاطرنشان کرد: "شاید در آغاز نتوانیم نیازها را به طور کامل برآورده کنیم، اما این اقدام، قدم خوبی است که باید به فال نیک گرفته شود."

"گلپور" با اعلام این خبر که در ماه‌های گذشته، بیمه معلم نیز، در قهرست تحریم غریب‌ها قرار گرفته است، پیش‌بینی کرد که طی ماه‌های آتی، کار با این بیمه نیز با مشکل روبه‌رو شود. وی، روند تشکیل کلوپ بیمه‌ی پی.اند.آی اتحادیه و تأیید آن توسط بیمه‌ی مرکزی ایران را رضایت‌بخش خواند و گفت: "پس از اخذ مجوز از شرکت بیمه‌ی مرکزی ایران، قرار است شرکتی را

کارگروه‌ها، مذاکرات زیادی با بیمه‌ی ایران، البرز و بیمه‌ی مرکزی در خصوص پوشش مناسب بیمه‌ای انجام گرفته است، گفت: "این مذاکرات، همچنان ادامه دارد؛ ولی به نظر می‌رسد بیمه‌گران ایرانی، کم‌تر به این نوع بیمه و جزئیات آن توجه دارند و متأسفانه، با کاهش تعهد خود که توأم با تعرفه‌های غیرمعقول است، هنوز پس از یک سال، نتوانسته‌ایم تمام نیازهای مورد نظر را پوشش بدهیم."

وی، با اظهار تأسف از عدم برآورده شدن تمام نیازهای بیمه‌ای اعضای اتحادیه و انتقاد از عدم تعهد و پاسخ‌گویی بیمه‌گران داخلی، از تأسیس بیمه‌ی پی.اند.آی، توسط خود اتحادیه خبر داد و افزود: "این بیمه، مانند بیمه‌ی معلم، که به صورت فیکس ری (FIXRAY)، قابل تجزیه و ساختارسازی است، فعالیت نخواهد کرد و به شکل غیرانتفاعی، استاندارد و مورد حمایت سایر بیمه‌گراها از نظر بیمه‌ی اتکایی و سایر خدمات بیمه‌ای خواهد بود."

"گلپور" با اشاره به جزئیات پوشش اتکایی بیمه‌ی پی.اند.آی اتحادیه، اظهار داشت: "این کلوپ بیمه‌ای، به شکل تعاونی یا موجوال (MUTUAL) اداره می‌شود. یعنی به این نحو که همکاران و اعضا، با گذاشتن کشتی، سرمایه‌ی اولیه

داشت در راستای تحریم کشتیرانی جمهوری اسلامی، مورد تحریم قرار گیرند."

"گلپور" با اظهار خشنودی از این که هنوز شرکت ملی نفتکش ایران، تحت این تحریم قرار نگرفته است، افزود: "در نهایت، تصمیم گرفتیم به جای آبی جی‌گروپ (IG GROUP) و سایر بیمه‌گران P&I، یک شرکت بیمه‌گر روسی را انتخاب کنیم که با استمرار فشار تحریم، این بیمه‌گر نیز، کنار کشید."

وی با بیان تاریخچه‌ای از تأسیس بیمه‌ی معلم که متشکل از کنسرسیومی از ۱۶ شرکت بیمه بود، اظهار داشت: طی ۱۰ ماه اخیر، بیمه‌ی معلم، فعالیت بیمه‌ی پی.اند.آی خود را شروع کرد و پس از ساختارسازی و سازمان‌دهی و تدوین کتابچه‌ی بیمه‌ی (Policy Book) و بلوکارت (Blou Card)، مورد تأیید کشورهای مانند: انگلستان، آلمان، هنگ کنگ، مالئا و ژاپن و بسیاری دیگر از کشورها قرار گرفت و پس از صدور سی‌ای سی (CAC) آن، خطوط کشتیرانی ایرانی، به فعالیت خود ادامه دادند."

رئیس کمیته‌ی بیمه‌ی اتحادیه، در ادامه‌ی سخنان خود، با اشاره به این مطلب که پس از پی‌گیری اعضای اتحادیه در قالب

تعامل با پلیس مهاجرت و گذرنامه ناجا

به منظور صدور روایت برای علوانان خارجی، طرح ساماندهی کارکنان خارجی در کشتیرانیها در دستور کار پلیس مهاجرت و گذرنامه ناجا قرار گرفت و پیرو توافقات بعمل آمده به منظور اجرایی نمودن بند ۱۲ قطعنامه هیجدهمین همایش ارگانهای دریایی در مورخ ۸۹/۰۲/۲۹ قشام نامه ای مابین پلیس مهاجرت و اتحادیه مالکان کشتی ایران به امضاء رسید که طبق آن اتحادیه به عنوان مرجع شناسایی و معرفی شرکتهای کشتیرانی و مالکین شناورهای ایرانی در بخش خصوصی در امر صدور روایت برای دریانوردان خارجی به پلیس مهاجرت شناخته شده و برابر آن عمل می شود که با استقبال خوبی نیز از طرف مالکان شناور مواجه گردیده است.

با مرجعیت اتحادیه، در رابطه با صدور روایت و یا پروانه اقامت برای دریانوردان خارجی شاغل روی شناورهای ایرانی ضمن اجرای قوانین جاری کشور، اجرای معاهده ۱۰۸ زنو و ملحقات آن در رابطه با اینگونه دریانوردان در آبهای سرزمینی نیز تضمین می گردد، چه پلیس مهاجرت و گذرنامه ناجا جهت صدور روایت برای دریانوردان خارجی، علاوه بر احراز هویت آنان، نیازمند شناسایی شناوری است که دریانورد در آن مشغول به کار می گردد. که این امر با دسترس بودن مدارک مربوطه از مالکان شناورها براساس اساسنامه در اتحادیه مقدور می باشد. به منظور آگاهی، ماده ۱ مقاله نامه شماره ۱۰۸ مربوط به شناسنامه علوانی کارکنان کشتی ها مصوب کشور جمهوری اسلامی ایران چنین اشعار می دارد:

۱- این مقاله نامه شامل کلیه ملوان هایی می گردد که به هر عنوان در کشتی های تجاری غیرجنگی استخدام گردند و این کشتی ها در سرزمینی که این مقاله نامه در آن اجرا می گردد به ثبت رسیده باشد و به طور معمول جزو کشتیرانی تجاری محسوب گردد.

۲- هرگاه در این که بعضی از صنف افراد جزو کارکنان کشتی به مفهوم این مقاله نامه محسوب می شوند یا نه تردیدی پیش آید، مقام صلاحیت دار هر کشور پس از متاورد "با اتحادیه ملوانان و صاحبان کشتی" این موضوع را حل و فصل خواهد کرد.

با توجه به مراتب یاد شده ضمن شکر و قدردانی از ریاست محترم پلیس مهاجرت و گذرنامه ناجا به منظور اجرایی شدن طرح ساماندهی کارکنان خارجی شاغل در کشتیرانیها، از تعامل ارزنده بخش کارکنان دریایی در پلیس مهاجرت با این اتحادیه در جهت اجرای هرچه بهتر قوانین و مقررات ملی و بین المللی و در نتیجه تسهیل در امر صدور روایت ملوانان خارجی و ارتقاء سطح امنیت کشور سپاسگزاری می گردد.

با افزایش قیمت سوخت شرکت های ایرانی عمل فضایی برای رقابت در اختیار خواهند داشت

هشدار اتحادیه مالکان کشتی ایران

درباره مخاطرات پیش روی صنعت کشتیرانی

از سوی اتحادیه مالکان کشتی ایران نامه مفصلی در زمینه مسائلی مربوط به تاثیرات افزایش نرخ سوخت در قدرت رقابتی شرکت های کشتیرانی و بیم کاسته شدن از سهم آنان در حمل کالای وارداتی و صادراتی به وزیر راه و ترابری و مدیران و روسای کلیه نهادهای مرتبط با کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی ارسال شد. در این نامه اتحادیه مالکان کشتی ایران به شدت نسبت به عواقب اجرای طرح هدفمند کردن یارانه ها به بخش حمل و نقل دریایی ابراز نگرانی شده و از همه نهادهای مسئول و سیاستگذار کشور تقاضا شده است قبل از آن که این مخاطرات به واقعیت پیوندد و کار از کار بگذارد اقدامی بایسته برای حمایت از کشتیرانی ملی در خلیج فارس و دریای مازندران به عمل آید. در این صفحه بخش هایی از نامه مزبور را برای آگاهی اعضای محترم به چاپ می رسانیم ضمن آن که متن کامل نامه در سایت اتحادیه برای بهره برداری عمومی گذاشته شده است.

• سرمایه گذاری در زمینه کشتیرانی با سرمایه ایرانی کاهش یافته و نهایتاً احتمال محو شدن کشتیرانی ایران در منطقه وجود دارد و تنها کشتیرانی دریای خزر که دولتی است علیرغم میل باطنی باقی خواهد ماند.

• با قطع نمودن سهمیه سوخت یارانه ای کمر شرکتهای کشتیرانی ایرانی در دریای مازندران شکسته و جز افزایش کرایه حمل و آنهم باتوجه به عرصه رقابت آزاد امکان اجرای این امر بسیار محدود می باشد.

پیشنادهای اتحادیه

• بسته حمایتی را بنحوی تنظیم و در اختیار مالکان شناور قرار دهند تا اثرات فوق الذکر در فعالیتهای دریایی شناورها در شمال و جنوب کشور در کمترین حد ممکن باشد.

• چنانچه قرار باشد که نرخ سوخت در ایران با نرخ بین المللی برابری کند، بصورت پلکانی و در طول پنج سال به اجرا درآید لذا خواهشمند است همانند بخشنامه شماره ۵۵۶/۱۲۲۹۶ مورخ ۸۳/۴/۱۳ شرکت بخش فرآورده های نفتی ایران برای شناورهای فعال در مناطق شمال و جنوب کشور سهمیه ای خاص در نظر گرفته شود.

• از دولت محترم مجدانه درخواست می گردد در آغاز این حرکت صرفاً در رابطه با دریای مازندران که دارای حساسیتهای خاص خود بوده و ظرفیت و حجم مصرف سوخت آن به راحتی قابل عحاسیه می باشد تصمیمی جداگانه در مورد شناورهای ایرانی در این دریا اتخاذ کرده و از ورشکستگی ناوگان ایرانی جلوگیری به عمل آورد.

• پیرو مذاکراتی که با برخی از مسئولین محترم شرکت بخش فرآورده های نفتی ایران بعمل آمده است مقرر فرمایند تا برای شناورهای فعال در بنادر جنوبی سهمیه سوخت یارانه ای همچنانکه به صنعت هواپیمایی ایران نرخ سوخت هواپیما پس از آزادسازی یارانه ها کماکان از حمایت دولت محترم برخوردار بوده است در نظر گرفته شود. در خاتمه خواهشمند است

در بسته حمایتی یاد شده مفاد زیر نیز در جهت حمایت از کشتیرانی و مالکان شناور و نهایتاً تحکیم قدرت دریایی تجاری ایران و حاکمیت منطقه ای در دریای مازندران و خلیج فارس مدنظر قرار گیرد:

- معافیت های مالیاتی
- ارائه تخفیف ۵۰ درصدی در تعرفه های بندری برای شناورهای تحت مالکیت ایران
- ارائه تسهیلات مالی
- شرکتهای کشتیرانی به تناسب سهم آنها در توسعه صادرات کشور، از جواز صادراتی بهره مند گردند.

در بنادر روسیه کمتر از ۱۵۰ دلار می باشد.

• شناورهای روسی برای بارگیری و تخلیه در بنادر روسیه از اولویت برخوردار می باشند، لذا طول مدت سفر شناورهای روسی حداکثر ۷۰٪ زمان سفر شناورهای ایرانی خواهد بود.

• شرکت های بازرگانی خارجی به منظور جلوگیری از مواجه شدن با تحریم های دول زورگویی غربی و جلوگیری از بروز کوچکترین مشکل بیشتر تمایل دارند شرکت های غیر ایرانی کالاهای آنها را حمل نمایند و یا اینکه کرایه های پایین تری را به نسبت شناورهای روسی به شناورهای ایرانی تحمیل و یا حمل کالاهای کثیف را به شناورهای ایرانی واگذار می نمایند.

• اکثر شناورهای خارجی فعال در دریای مازندران با میانگین سنی بیش از بیست سال می باشند که سرمایه کمتری در گردش دارند در صورتی که شناورهای ایرانی به دلیل محدودیت سنی اعمال شده میانگین سنی بسیار کمتری دارند گه گاه در نهایت سرمایه گذاری بیشتری را انجام داده اند.

وضعیت در شمال کشور برای مالکان

• مزایای گفته شده برای شناورهای با پرچم روسی در محاسبات مالی، اقتصادی برای شرکتهای ایرانی جذاب و سودآور خواهد بود و با عنایت به افزایش ۴ برابری نرخ جدید سوخت شرکتهای مواجهه با زیان و نهایتاً ورشکستگی خواهند شد.

• با عنایت به بند الف تغییر پرچم و انتقال شرکتهای ایرانی به روسی توجیه پذیر است.

• با اقدام فوق زمینه درآمد بیشتری برای کشور روسیه فراهم شده و حرکت اشتغال به سمت پرسنل روسی سوق پیدا می نماید.

قبل طبیعتاً مالک شناور یا زانهای فراوانی مواجه می گردد چه اینکه نمی بایستی نرخ حمل کالا را به همین نسبت بالا برد.

• توقف کامل فعالیت توسط بخش اعظم شناورهای بخش خصوصی

• محروم تر شدن ساکنین منطقه بعثت حذف مشاغلی که ایجاد شده بود.

• کمتر شدن حضور پرچم ایران در خلیج فارس طبیعتاً به سطح حاکمیت اقتصادی و نفوذ سیاسی کشور می تواند تأثیرگذار باشد.

• با تغییر پرچم می تواند در دیگر بنادر آن سوی خلیج فارس فعالیت داشته باشند که این مهم در ابتدای انقلاب نیز انجام و بسیاری از شناورهای ایرانی با تغییر پرچم در آنسوی خلیج فارس به فعالیت پرداختند.

نگاهی به وضعیت شمال کشور

از حدود ۱۵۰ فروند کشتیهای فعال در دریای مازندران فقط ۲۰ فروند ایرانی می باشند که طبیعتاً تعداد فروند شناور ایرانی در دریای مازندران بسیار محدود و قابل مقایسه با تعداد شناورهای فعال در جنوب نمی باشد.

از زمان اجرای نرخ سوخت جدید (۳۵۰۰ ریال) پنج شرکت مالک شناورهای فوق الذکر با مشکلات عدیده و افزایش هزینه مواجه شده و توان رقابت خود را با شرکت های روسی به علل زیر از دست داده اند.

• نرخ خرید سوخت دریایی در آستراخان روسیه به قیمت امروز در حدود ۵۳۰ تا ۵۵۰ دلار در هر تن می باشد که با آزاد سازی نرخ در ایران نرخ سوخت در هر تن در حدود ۴۰۰ دلار است. لذا همانگونه که مشخص می باشد تفاوت نرخ سوخت در بنادر ایران برای شناور با پرچم ایران با نرخ سوخت

در نامه مزبور چنین آمده است که، همانطوریکه مستحضرید صنعت حمل و نقل مانند خون در بدن است که برای کشور از حساسیتهای خاصی برخوردار است. بخصوص صنعت حمل و نقل دریایی کشور که حمل نود و دو درصد کالاهای از این طریق انجام می پذیرد. از تاریخ ۱۳۸۹/۹/۲۸ که طرح هدفمند کردن یارانه سوخت باجرا درآمد با وجودیکه در مرداد ماه سال جاری در همین مورد مشکلاتی که امکان داشت در اجرای این امر برای مالکان شناورها ایجاد گردد، همراه با پیشنهاداتی به مقامات محترم کشور ارائه گردید که عکس العمل های مثبتی هم توسط برخی از مسئولان نسبت به این نامه نشان داده بودند لیکن متأسفانه بدون توجه به تبعات اعلام شده مقرر شد تا در راستای هدفمندسازی یارانه ها نرخ سوخت برای شناورهای صیادی و مسافری لیتری ۱۵۰۰ ریال و برای شناورهای بازی فعال در منطقه (شمال و جنوب منطقه ای) لیتری ۳۵۰۰ ریال عرضه گردد. بمنظور اینکه آن بزرگواران از وضعیت موجود صنعت حمل و نقل دریایی مطلع باشند که ابتدا به مسایل جنوب کشور می پردازیم.

تبعاتی که با حذف یارانه سوخت در

جنوب کشور موجب می گردد:

- فشار بیشتر به کشتیهای ایرانی با عنایت به شرایط تحریم که در منطقه خلیج فارس کاملاً ملموس تر است.
- نابرابری در رقابت با ناوگان خارجی و جذب بار بیشتر توسط ناوگان بیگانه
- بسیاری از مالکان که با وام بانکی شناورهای خود را خریداری نموده اند با محاسبات یاد شده امکان پرداخت اقساط خود را به بانکها نخواهند داشت
- با افزایش هزینه سوخت مالک از ۸/۵٪ به ۳۵٪ یعنی تقریباً چهاربرابر

معرفی تعدادی از اعضای حقیقی

اتحادیه مالکان کشتی ایران

در هر شماره از بولتن اتحادیه، تعدادی از مالکان شناورهای عضو اتحادیه مالکان کشتی ایران را برای آشنایی و توسعه ارتباطات بین صنفی معرفی می‌کنیم. امیدواریم که این کوشش به گسترش تفاهم میان اعضای اتحادیه کمک برساند. ممنون خواهیم شد اگر همه عزیزان عضو اتحادیه دیدگاه‌های خود را در زمینه بهتر کردن کارمان به ما منعکس کنند. صفحات بولتن رسمی نیز آماده است تا نظرات کارشناسی اعضای محترم را به آگاهی دیگر اعضا برساند.

استراتژی توسعه صنایع دریایی تدوین شد

تین نیوز: معاون برنامه‌ریزی، توسعه و فناوری وزارت صنایع و معادن از تدوین استراتژی توسعه صنایع منتخب و مهم در قالب الزامات سند استراتژی توسعه صنعتی خبر داد. آقای محسن حاتم با بیان میزان اهمیت تدوین استراتژی توسعه صنایع منتخب و مهم و تدوین پیوست‌ها تصریح کرد: سیاست‌های توسعه‌ای بخش‌های منتخب که از نظر ارزش افزوده بخش صنعت و اشتغال نقش مهمی ایفا می‌کنند و نیز تدوین برنامه‌های عملیاتی به عنوان بخش الزامات از حدود ۳ سال پیش و همزمان با ابلاغ سند استراتژی توسعه صنعتی در قالب کارگروه صنایع و معادن آغاز شده است.

وی با برشمردن صنایع منتخب و مهم افزود: استراتژی صنایع غذایی، پتروشیمی، شیمیایی، نساجی و پوشاک، ساخت وساز و مسکن، ماشین‌سازی و نیرو محرکه، خودروسازی، دریایی، ریلی، هوایی، الکتریکی و فلزی، مخبرات و ارتباطات، لوازم خانگی، صنایع نوین، معدن و صنایع معدنی، فولاد، سن و آلومینیوم تدوین شده و در پیوست‌های سند استراتژی توسعه صنعتی آمده است. وی با تبیین پیوست‌های سند استراتژی توسعه صنعتی گفت: راهکارهای عملیاتی رسیدن به اهداف در بخش «الزامات» و بخش‌هایی که نیاز به هماهنگی سایر دستگاه‌ها دارد در بخش «ملزومات» سند آورده شده است و با تصویب سند، قابلیت اجرایی پیدا می‌کند و سایر دستگاه‌ها موظف به همکاری و اجرا در این زمینه هستند.

آقای حاتم افزود: محورهای کلان این برنامه‌ها بعنوان اسناد پشتیبان سند راهبرد توسعه صنعتی در متن سند و مابقی بعنوان پیوست‌ها که راهکارهای عملیاتی، مطالعات آینده‌پژوهانه، روندها و رویدادها، فرصت‌ها و تهدیدها و افق آینده صنعت را به مدیران بخش‌های دولتی و خصوصی می‌دهد؛ ارائه شد. معاون برنامه‌ریزی، توسعه و فناوری وزارت صنایع و معادن همچنین از تدوین پیوست فرهنگی سند از جانب ستاد صافا و معاونت مربوط خبر داد و اظهار امیدواری کرد که اختیارات خوبی در زمینه تصویب اهداف کلان صنعتی به وزارت صنایع و معادن داده شود که بتواند صنعت کشور را به توسعه کامل برساند.

راه اندازی اولین پایگاه ساحلی تعمیرات (SBM)

در راستای اجرای مقررات کنوانسیون‌های بین‌المللی سازمان جهانی دریانوردی (IMO)، نخستین پایگاه تعمیرات ساحلی شناورها (SBM) در مجتمع بندری امام خمینی (ره) راه اندازی گردید. به گزارش روابط عمومی سازمان بنادر و دریانوردی به نقل از روابط عمومی اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان، مسعود باقرخانی، معاون فنی و نگهداری این اداره کل ضمن اعلام این خبر اظهار داشت: با احداث این پایگاه کلیه امور مرتبط با تعمیر تجهیزات برق، الکترونیک و مخبرات انواع کشتی‌ها و شناورها مطابق قوانین و مقررات بین‌المللی انجام می‌شود. معاون فنی و نگهداری اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان در خصوص مراحل راه اندازی این پایگاه که با همکاری بخش خصوصی و اداره تعمیر و نگهداری تجهیزات الکترونیک و مخبراتی این اداره کل صورت گرفت، اظهار داشت که پس از پیگیری‌های مکرر طی سال‌های گذشته، واحد فنی و نگهداری این اداره کل موفق شد بر اساس عمیزی اخیر اداره کل امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی مجوزهای قانونی تأسیس این مرکز را کسب کرده و نسبت به راه اندازی آن اقدام کند.

مراکز سوخت رسانی به کشتی‌ها در تنگه هرمز

به گزارش خبرنگار مانا، از ابتدای سال جاری تاکنون نزدیک به دو میلیون تن نفت کوره و گازوئیل از طریق هشت مرکز بانکرینگ به کشتی‌ها و نفتکش‌های عبوری در خلیج فارس تحویل داده شده است. بر این اساس با راه اندازی دو مرکز جدید سوخت رسانی در جزیره قشم و بندر عسلویه حدود یکصد هزار تن به ظرفیت سوخت رسانی دریایی ایران در این منطقه استراتژیک اضافه خواهد شد.

از سوی دیگر با موافقت "احمد قلعه بانی" مدیر عامل شرکت ملی نفت در دهه فجر یکی از بزرگترین مراکز سوخت رسانی دریایی ایران به کشتی‌ها در تنگه هرمز به طور رسمی راه اندازی می‌شود. پیش‌بینی می‌شود با توجه به کیفیت نفت کوره صادراتی، آب‌خور مناسب و موقعیت استراتژیک جغرافیایی جزیره قشم در تنگه هرمز ظرفیت عرضه دریایی سوخت ایران به کشتی‌ها و نفتکش‌های عبوری افزایش یابد. در همین حال مطابق با برنامه تدوین شده پیش‌بینی می‌شود تا اسفند ماه امسال ظرفیت عرضه سوخت به کشتی‌ها به دو میلیون و ۵۰۰ هزار تن افزایش یابد که با راه اندازی مراکز جدید بانکرینگ در جزیره قشم و بندر عسلویه نزدیک به یکصد هزار تن به ظرفیت عرضه دریایی سوخت ایران اضافه شود.

عبدالرسول شمس

مالک شناور چم جم
تلفن: ۰۶۳۱-۲۲۲۲۱۷۱



محمدرضا فروغی

مالک شناور دانیال ۱۱۰
تلفن: ۰۶۴۲-۵۲۲۳۸۴۶



ابراهیم سامری

مالک شناور پرستو ۱۱۰
تلفن: ۰۶۳۱-۴۵۹۹۶۳



ساگر سربخ زاده

مالک شناور ستاره خرمشهر
تلفن: ۰۹۱۶۶۳۱۱۹۶۵



طالب علی زاده

مالک شناور چم جم
تلفن: ۰۹۱۶۱۳۱۰۴۸۹



سید مجید سیدی محمده

مالک شناور بهمن شیر ۱۱۰
تلفن: ۰۹۱۶۱۳۳۴۲۹۸



محسن مرزبان راد

شناور نیایش، طلوع، داوود، مظهر-
تلفن: ۸۸۳۳۰۳۹۹



غلامرضا ریحانی

مالک شناور ایوتراپ
تلفن: ۰۶۳۲-۲۴۰۵۰۴۲۱



فهرست اعضای حقوقی و حقیقی اتحادیه مالکان کشتی ایران

شماره عضویت	نام شرکت / مالک شناور	شماره عضویت	نام شرکت / مالک شناور	شماره عضویت	نام شرکت / مالک شناور
۱	کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران	۳۵	شرکت عمران خدمات دریایی آسو	۷۷	شرکت شبیکان
۲	شرکت ملی نفتکش ایران	۳۶	شرکت کشتیرانی امیدان ساحل پارسین	۷۸	شرکت دریا صنعت پرشین
۳	شرکت کشتیرانی ایران و هند	۳۷	شرکت کشتیرانی آریا	۷۹	شرکت عملیات اکتشاف نفت
۴	شرکت کشتیرانی بنیاد	۳۸	شرکت کشتیرانی دریایی طلایی پارسین	۸۰	شرکت خدمات دریایی خط اقیانوس آژاد
۵	شرکت دریاکوش	۳۹	شرکت کیش آکوانتیس	۸۱	آقای محمدسعید آل علی
۶	شرکت صید صنعتی صدف	۴۱	شرکت دلفین - نماینده کشتیرانی	۸۲	آقای غلامرضا ریحانی
۷	کشتیرانی دریای خزر	۴۲	شرکت بحر کیش	۸۳	آقای شاکر سربخ زاده رایج
۸	شرکت ایران مارین سرویس	۴۴	آقای علی رضوانی	۸۴	آقای سید مجید سیدی محمده
۹	شرکت فن آوری آبهای عمیق	۴۵	آقای حسن امیدي	۸۵	آقای ابراهیم سامری
۱۰	شرکت کشتیرانی جنوب - خط ایران	۴۶	آقای خسرو طاهری	۸۶	آقای طالب علیزاده
۱۱	شرکت کشتیرانی و بازرگانی ماروس قشم	۴۷	شرکت کشتیرانی ایران	۸۷	شرکت فراساحل ایران
۱۲	شرکت کشتیرانی والفجر	۴۸	آقای عادل مرادی	۸۸	آقای مصطفی امیری خمیری پور
۱۴	شرکت کشتیرانی خط دریابندر	۴۹	آقای اسفندیار حاجی زاده	۸۹	شرکت کشتیرانی فرادریا
۱۵	شرکت مهندسی و ساخت ناسیسات دریایی ایران	۵۰	آقای سید نادر گللافان	۹۱	شرکت نیتون صید
۱۶	کشتیرانی طاووس بهشتی کیش	۵۱	آقای عبدالرسول شمس	۹۳	شرکت گوهر دریای جنوب
۱۷	شرکت خدمات دریایی بحرگان	۵۲	آقای اسماعیل بردبار	۹۴	شرکت برهان دریای کیش
۱۸	شرکت خدماتی و بازرگانی دنج سفرکیش	۵۴	شرکت کشتیرانی نوح	۹۵	شرکت نفت سازه قشم
۱۹	شرکت خدمات دریایی پارس	۵۵	آقای خلیل مرادی	۹۶	آقای محسن مرزبان راد
۲۰	شرکت خدمات ساحلی ایران	۵۶	آقای عباس حمیدآوی	۹۷	شرکت بادبان اروندرود
۲۱	شرکت آسیای آرام	۵۷	شرکت سی لانتیک	۹۸	شرکت خدمات کیش مارین
۲۲	خدمات دریایی و مهندسی کشتیرانی قشم	۵۸	آقای محمدرضا فروغی	۹۹	شرکت کشتیرانی بویه سبز
۲۳	شرکت کشتیرانی ماروس توابر	۵۹	صنایع و بنادر آزاد فراساحل قشم (افق)	۱۰۰	شرکت پرشین لجستیک کیش
۲۴	شرکت خدمات دریایی ناید واتر خاورمیانه	۶۰	شرکت بندر و کشتیرانی آفتاب	۱۰۱	شرکت خدمات فراساحلی اروندر
۲۵	شرکت نفت فلات قاره ایران	۶۱	خدمات دریایی تندیس خلیج فارس	۱۰۲	شرکت نمایندگی خطوط کشتیرانی بویه قرمز
۲۶	کشتیرانی و ترابری بین المللی آریاختر	۶۵	آقای مجید عشایری	۱۰۳	آقای عبدالنبی غافل زاده
۲۷	مؤسسه دریاساحل	۶۶	آقای خدابخش سالمی	۱۰۴	شرکت دریانور افق
۲۸	شرکت کشتیرانی پیشتاز بندر و دریا	۶۸	آقای مهدی منین	۱۰۵	شرکت کشتیرانی مروارید امواج کیش
۲۹	حمل و نقل ایران و روسیه (ایرسونر)	۶۹	آقای کورش جاهی بخش	۱۰۶	آقای علی حق شنو جوهگلی
۳۰	شرکت دزدنیدس	۷۰	آقای کرم ذوفنون	۱۰۷	آقای نانی حیاوی
۳۱	شرکت صنایع دریایی قشم (صدف)	۷۱	آقای عیسی لیراوی نژاد حسینی	۱۰۸	شرکت مروارید پارسین
۳۲	شرکت کشتیرانی باگسان خزر	۷۴	شرکت کشتیرانی کیش	۱۰۹	شرکت تعاونی حمل و نقل دریایی سهیل هرمزگان
۳۳	شرکت کشتیرانی اقیانوس سبز کیش	۷۵	شرکت بین المللی کیش پارس مارین	۱۱۰	شرکت موج سپید اطلس
۳۴	کشتیرانی فتح المبین	۷۶	شرکت کلف اجنسی ایران		