

به نام خدا

## سال نو مبارک

در سال تازه هم

### درباهای جهان به همان اندازه بزرگ مانده اند!

سالی که گذشت برای کشتیرانی جهان تجربه تازه ای بود. اگرچه محیط دریا همیشه فرصت های مشابهی در اختیار پیش می گذارد اما مهم آن است که پژوهه روشی برای بهره گیری از این فرصت ها در پیش می گیرد. سال گذشته از این جهت سال تجارتی تازه بود که دنبیا هم چنان رکورد را تجربه می کرد. رکودی که بسیار بیش از ان طول کشید که کارشناسان گفتن می کردند. دادوست میان کشور های جهان هم تحت همین وضعیت و هم جنین افزایش قیمت محصولات غذایی فروکش کرد و بخشی از ظرفیت های ناوگانی را مطلع گذاشت. برای ایران اما وضعیت متفاوتی وجود داشت و شرکت های کشتیرانی و صاحبان کشتی ها تو استثناء اثرات رکود جهانی را کنترل کنند و هم چنان با امید جشم به آینده ای بدو زندگی سال تازه ۱۳۹۰ پیش روی آنان قرار داده است.

اتحادیه مالکان کشتی ایران که مسئولیت متفاوتی دارد، در سال گذشته تلاش زیادی برای رفع و رجوع مسابیلی کرد که هم از رکود بین المللی اقتصاد جهان ناشی می شد و هم تغییراتی که در زیربنای اقتصاد کشور در جهان بود. اجرای طرح هدفمند گردن بازارهای این مسابیل بود و گفتگو با شرکت های بینه داخلی برای تأمین پوششی مناسب و در جهت تعافع اعضا اتحادیه گاز سرگ دیگر که اوقات بسیاری از اعضا کارگروه های تخصصی اتحادیه را گرفت. گوجه در پایان سال هردو مساله تقریباً لایحل مانده و این احتمال را بیشتر کرده است که در سال جدید نیز اتحادیه ناجا شود فرست های جدیدی را بررسی این کارها از دست بدهد.

در حقیقت بزرگترین موضوعی که در سال گذشته ذهن اعضای اتحادیه مشغول کرده بود، یافتن راهی برای اقتصادی نگاهداشتن صنعت کشتی داری در عین افزایش قیمت سوخت و واقعی شدن قیمت دیگر فاکتورهای مرتبط با کار کشتی داری و مدیریت ناوگانی بود. در این زمینه و برای تأمین پوشش حمایتی اخلاقی از سوی دولت، اتحادیه با همه نهادهای ذیربط حمل و نقل دریایی و از جمله سازمان بنادر و دریانوردی که بیش از هر نهاد دیگری در این زمینه احساس و ایاز مسئولیت می کند، به مذاکره، تفاهم و گفتگو و رایزنی پرداخت.

برای رسیدن به یک موقعیت مناسب اتحادیه ناجا شد مکانیات زیادی را بین سازمان های مختلف مدیریت کند و سیاستگذاران حمل و نقل کشور را به این باور برساند که اگرچه سوخت بیشترین مساله صنعت حمل و نقل دریایی را تشکیل می دهد اما بادمان نرود که مساله شدن بیهای سوخت در سایر بخش ها نیز برای فشار می افزاید و کشتی داری را در ردیف فعالیت هایی قرارداد که دست سرمایه دار اگر برای سرمایه گذاری در این رشته بیش بپاید، عقل نهیب می زند که ریسک های این عرصه بزرگتر از آن شده است که بی محابا گام در کویر دشوار بگذاریم و فکر آب و نان و خفت و خوراک را نکنیم.

در کنار مسابیلی که می توانست مانه دلسردی شود، عائد عدم دستیابی به توافقی مناسب با شرکت های بینه داخلی برای تأمین پوشش بینه ای مناسب و قابل اعتماد، توفيق هایی نیز تنصیب اتحادیه شد که تأسیس بینه متفاصل کشی، و شروع فعالیت انحصاری کارفرمایی مالکان کشتی ایران و همچنین تأسیس شورای حل اختلاف دریایی، از آن جمله بود. این موسسات می توانند با وا یک قدم به موheet برخورداری از ابزارهای مناسب داخلی و بین المللی برای حضور جدیتر در جهان تخصصی و فرست افریقی، ترددیک تر کنند و امید آن که در عمل نیز جنین بشود. باهعن مقدمات است که ورود به سالی تازه علیرغم این که ممکن است همچنان در دسروهای ناشی از رکود اقتصاد جهانی ادامه باید و صنعت کشتیرانی محتاطانه بیش برود. امیدهای نیز در برآوردها مطرح می کند که شاید شناختن ارزش آن ها به مرور زمان بسترنی نیاز داشته باشد.

## سالنامه اتحادیه مالکان کشتی ایران

### زیر نظر: شورای سردبیری

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

تلفن: ۸۸۳۲۸۷۹۱ - ۸۸۳۲۸۷۴۹ - ۸۸۳۲۸۷۷۲۶

دورنگار: ۸۸۸۴۱۰۶۸

Official Bulletin:  
IRANIAN SHIOPWNERS' ASSOCIATION

Tel: 88328791 - 88328749 - 88837726 Fax: 88841068

E-mail: [info@irsou.com](mailto:info@irsou.com)

[wwwiranemka.com](http://wwwiranemka.com)

پیشنهامه های جدید بدون پاسخ می  
مانت و اعلام می دارند که اجازه دادن  
اطلاعیه ها را به این اتحادیه ندازند.

لذا به همین علت تفسیر  
مسئولان مختلف ادارات یخش در بنادر  
جنوب از پیشنهامه های صادره در مورد  
واگذاری سوخت به شناورها که بس از  
اجرا قانون هدفمند کردن یارانه ها  
صادر شده و بی اطلاعی مالکان شناورها  
از مقررات جدید، نارسایی هایی در  
واگذاری سوخت به شناورها ایجاد شده  
که در صورت نیاز این اتحادیه آمادگی  
دارد تا حضوراً به استحضار مقامات  
معترض برساند.

علیهذا به منظور حرجیان پیش افسوس از  
جنبه ای تفاضا داریم که مقرر فرمایند:  
۱. قبل از صدور هر نوع پیشنهام  
تفسیر در روش های از مشاورت  
کارشناسان این اتحادیه نیز استفاده  
گردد.

۲. یک نسخه از کلیه پیشنهاده هایی که  
بس از به اجرا در آمدن قانون هدفمند  
کردن یارانه ها در مورد واگذاری  
سوخت به شناورها صادر شده به این  
اتحادیه داده شود و از این پس نیز  
هرگونه اطلاعیه صادره جدیدی به این  
اتحادیه نیز اعلام دارند.

۳. تا انجانی که اطلاع پیدا کرده ایم  
مقررات جدید حاکم از آن می باشد که  
به شناورهای ایرانی (باری،  
یدک کتن، یدک کش تدارکاتی "سایلای بوت" ، دووه و ...) قعال در  
آبیهای ایران سوخت به ازای  
هر لیتر ۱۵۰۰ ریال و به شناورهای  
ایرانی عازم بنادر حاشیه جنوب خلیج  
فارس به ازای هر لیتر ۳۵۰۰ ریال واگذار  
گردد. در این صورت تفاضا داریم  
اجرا دقیق این امر به ادارات یخش  
ابلاغ گردد.

۴. تفاضا داریم، در مورد تحويل سوخت  
یارانه ای به شناورهای ایرانی فعال در  
دریا مازندران همانند شناورهای فعال  
در خلیج فارس، دستورات لازم صادر  
گردد.

۵. استدعا دارد مقرر فرمایند با عنایت  
به اینکه دشمنان قسم خوده این مروز و  
بوم بر حمامه کشور را تحت تحریر  
های ناعادله قرار داده اند. لاقل  
مسئولان اجرائی شرکت یخش در بنادر  
این مالکان شناورها را با روش های  
خاص خودشان معطل نشوده و خود  
تحریمی ننمایند.

پیشایش از دستورات مساعدی که در  
این زمینه صادر می فرماید کمال  
سپاسگزاری را دارد و از تضمیمات  
محذه این اتحادیه را مطلع فرمایند.

با سپاس - محمد سعیدی گیرگل

## مقالات اتحادیه

### برای قامین سوخت

### یارانه ای شناورها

برای پرخورداری صاحبان شناورها  
از سوخت ارزانتر اتحادیه مالکان  
کشتی ایران به محض اعلام جزیبات  
طرح هدفمندی یارانه ها با تهدادهای  
مختلف وارد مذکور شد و از طبق  
که در صفحه ۳ همین شماره مشاهده  
می فرماید توالت موقوف نهادهای  
مربوط را نیز با این موضوع به  
دست اورد. در زیر متن تامه ارسالی  
به معاونت وزیر نفت را ملاحظه می  
فرماید.

جانب آقای مهندس ضیغمی  
معاونت محترم وزیر نفت و  
مدیر عامل شرکت ملی پالایش و  
پخش فرآورده های نفتی ایران

### موضوع: سوخت شناورها

با سلام و احترام

همانگونه که مستحضر عی باشید  
اتحادیه مالکان کشتی ایران مشکل از  
مالکان حدود ۸۰۰ فروند کشتی  
اقیانوس پیما، شناورهای فراساحلی  
فعال در یخش نفت و گاز دریا و  
شناورهای منطقه ای می باشد.  
یکی از وظایف این اتحادیه آگاه نمودن  
مالکان شناورها از قوانین و مقررات  
کشتوری، حاکم بر شناورها،  
از طریق سایت، نشریه، پیشنهامه و  
ارتباطات تلفنی می باشد، وجود و  
عملکرد اتحادیه و ارتباطات پاد شده  
می تواند پاسخگویی سازمانهای دولتی  
به یک مالکان را به مقدار تسبیحا  
زیاد کاهش دهد.

چندی پیش هرگونه تغییر  
در مقررات شرکت یخش قرار گرفته  
نفتی مربوط به شناورها از طریق شرکت  
یخش قرآورده های نفت اسران به  
اتحادیه اعلام و در نتیجه کلیه مالکان  
شناورها در اسرع وقت از طریق اتحادیه  
از عضوگان آن آگاه می گردندند. در  
مواردی نیز حتی قبیل از تغییر در روش  
ها و مقررات، شرکت یخش از مشاهد  
حضوری نمایندگان این اتحادیه استفاده  
می نمود و لیکن از زمان اجرای قانون  
هدفمند کردن یارانه ها و تغییرات در  
کادر اداری شرکت یخش، رویه استفاده  
از اتحادیه برای مطلع ساختن مالکان  
شناورها کاملاً کنار گذاشته شده و حتی  
در خواست ما برای داشتن مقررات و

حالفتی یا آن به عمل نیامده است.  
اکثر اعضا کارگروه معتقد هستند که  
در آمدهای ناشی از برگزاری این  
نمایشگاه می تواند بخش مهمی از  
هزینه های همایش را بیوشاند و  
درنتیجه فشار زیادی روی اعضای  
کارگروه از نظر سهم شان در تامین مالی  
همایش وارد نشود.

۴- برای مدادی فعالیت های مربوط به  
گردشگری دریایی، کارگروه مربوط  
تصمیم گرفته است روز ایجاد کمیته  
های تخصصی متمرکز شود و از طبق  
این کمیته ها به اطلاعات و تجارب  
شخصیت های مستقل این حرفه  
دسترسی پیدا کند. در این زمینه  
تاکنون کمیته های زیر پیشنهاد شده  
است:

• طرح و برنامه = آموزش و تحقیق  
• آینین نامه و نظرات = رسیدگی به  
مشکایات = استاندارد سازی = سواحل  
و بنادر

۴- کارگروه گردشگری دریایی در طول  
نشست های ششگانه خود به این نتیجه  
رسیده که موضوع توسعه گردشگری  
دریایی به صورت یک مجموعه از ابتدا تا  
به انتهای دیده شود و نیازهای آن  
درسطح کلی فهرست شود تا بر مبنای  
آنها کارگروه بتواند پیش بینی های لازم  
را به عمل آورده و از گلوهای موفق در  
سایر کشورها بهره برداری کرده و این  
الگو ها را با در نظر گرفتن فرهنگ  
ایرانی به مورد اجرا قرار دهد. برای  
نموده در جزیره قشم زیر ساختهای  
گردشگری مورد نیاز میرم است که می  
تواند به فرسته های مزرگ و اتوگذاری  
در جهت بهره گیری از طریق های  
گردشگری دریایی کشور تبدیل شود  
که در حال حاضر جای آنها خالی است.

۵- اکارشناسان عضو کارگروه  
گردشگری دریایی روی سرفصلهایی که  
می تواند تأثیرات مثبتی روی توسعه  
گردشگری دریایی داشته باشد توافق  
گردد است از جمله موضوعاتی که در زیر  
به آنها اشاره می شود.

نحوه تاوبیری، انتخاب نوع شناور،  
وضعیت صنایع دریایی، موقعیت بنادر و  
سواحل، زیبایی ورزشی، تقویحی،  
تاریخی و فرهنگی گردشگری دریایی،  
آموزش تبریزی انسانی و اصلاح مقررات  
و قوانین دریایی. هر یک از این  
موضوعات می تواند تحت عنوان یکی از  
کمیته های شناورهای گردشگری،  
کمیته سواحل و بنادر در بخش  
گردشگری دریایی، کمیته ورزشی  
این و تقویحی، کمیته آموزش  
گردشگری کمیته صنایع دریایی  
گردشگری و کمیته حقوقی گردشگری  
دریایی مورد مطالعه و درباره آنها  
تصمیم گیری نشود.

## قدارگ

### نخستین همایش

### گردشگری دریایی

کارگروه گردشگری دریایی که به  
ابتکار اتحادیه مالکان کشتی تشکیل  
شده، تاکنون ۶ نشست حساس را  
پشت سرگذاشت و اکنون پس از بحث  
های فراوان پیرامون توجه تعییف  
صنعت گردشگری دریایی و ظایف  
سازمان های مانند سازمان پیمان و  
درباروری، سازمان میراث فرهنگی  
و گردشگری و سایر تهدادها، به جم  
بندهای مهندسی نیز دست یافته است  
که توافق پرسن برگزاری نخستین  
همایش گردشگری دریایی در ماه  
اردیبهشت سال ۱۳۹۰ از مهم ترین  
تصمیمات آن است. در زیر به برخی  
از نکته های مطرح شده در این  
نشست ها اشاره شده است:

۱- در مورد تاعین هزینه اجرای همایش  
گردشگری دریایی، مطالعات انجام شده  
حکایت از آن دارد که در صورت  
برگزاری آن در تهران (متلا در هتل  
المیک) برای پذیرایی از ۵۰۰ میهمان  
با درنظر گرفتن هزینه تاها و دو وعده  
تفصیل مبلغ ۷۰۰ هزاری میلیون ریال هزینه  
لازم خواهد بود که قرار شده است از  
اسپانسرهای این همایش تأمین شود و  
هزینه ای به دوش اتحادیه که اعضا  
آن تحت فشار متعاقبی پس از اجرای  
طرح هدفمندی یارانه ها قرار دارند  
نیستند.

۲- انتخاب اعیانی کارگروه یکی از مهم  
ترین کارهای این نشست های ۶ تا  
بود که هر کدام با حضور شخصیت های  
متفاوتی همراه بود. در حقیقت اعضا  
کارگروه می کوشند شخصیت هایی  
در جمع این کارگروه داشته باشند که با  
شخصیت در رشته های گردشگری و  
بخصوص گردشگری دریایی دارند و با  
نایندگی نیاهدای را بر عهده می گیرند  
که می تواند در پیشبرد اهداف برنامه  
توسعه گردشگری دریایی سپاهی  
بر عهده داشته باشد.

۲- جامعه راهنمایان ایرانگردی و  
جهانگردی خواستار بر عهده گرفتن  
وظیفه برگزاری نخستین همایش  
گردشگری دریایی شده اند ضمن آن که  
پیشنهاد شده است در کنار همایش  
نمایشگاهی به مغفور معرفی شرکت ها  
گردشگری و کمیته حقوقی گردشگری  
دریایی مورد مطالعه و درباره آنها  
موسقات مسافتی و سفرهای دریایی  
هستند برگزار شود که تا کنون



## شرکت های بیمه، صنعت حمل و نقل دریایی را فاهمید کردند!

مسعود مهاجر

کشتیرانی ها و کشتی داران ما سال های سال با فقدان امکان خرید بیمه نامه برای شناورها و فعالیت هایشان دست به گریبان یوده اند و همیشه هم مشکل خود را به مدد شرکت های بیمه گزین بین المللی رفع و رجوع کرده اند. یعنی ما کشتی خریده ایم و به آب انداخته ایم، اما از دیگران خواسته ایم که مخاطرات احتمالی این وسائل را تحت پوشش قرار بدهند. در طول سال ها آن چنان به این روند خو گرفته ایم که حتی شرکت های بیمه امروزی که غالباً از بخش خصوصی وارد بازار شده اند، راهی به سمت بیمه گزین دریایی نمی گشایند و این بازار را با آغوش پایا به رقیقاتی سپرده اند که مدربیت آن ها در کشوری نیگر مستقر است و لابد منافع اش هم به جب بیگانگانی می رود که خیلی هم نوست ندارند ما را در جمع دریاییان جهان بینند!

نمونه بارز این کم علاوه‌گی شرکت های بیمه به گرفتن سهمی از بیمه گزین دریایی، ناموفق ماندن کوشش های اتحادیه مالکان کشتی ایران برای ترغیب آن ها به قبول این مسئولیت است. اتحادیه که بیش از ۹۰ درصد شناورهای ایرانی را در عضویت خود دارد، در یکی دو سال اخیر به هر شرکت بیمه ای رو انداخت و از هر وعده و عدی سخن به میان اورد اما این حرف ها صنعت بیمه ما را بیدار نکرد. اکنون فهرستی از شرکت های بیمه ای در برای این اتحادیه قرار دارد که نه تنها هرچ کدام مقناع شده اند در پوشش بیمه دریایی مسئولیتی بر عهده گیرند بلکه توافق نشده اند توضیح قانع کننده ای درباره عدم علاقه مندی خود به هنوز تا حداقل اتحادیه مالکان کشتی و اعضای آن نیز از اصرار و ابرام ندست بردارند و سراغ یک بیمه گزین خوش برخورد اروپایی بروند که برای افزوندن یک درصد بر قلمروش حاضر است پیشنهادهای فریبende ای به بیمه کذاران ایرانی ارائه دهد.

شرکت های بیمه ما ظاهراً هاتند یانک های ایرانی به اشیاء ثابت و غیرمنقول بیشتر دل می سپارند اما اشیایی که می پرند یا شنا می کنند! از همین روست که ما بیمه گزی هاوی و دریایی کشورمان را ده ها سال تمام به شرکت های خارجی سپریدیم و فقط شرکت های بیمه ما زمانی وارد بازار شدند که شرکت های بیمه خارجی یا ما را تحریم کرده و یا اختلال خسارت را بسیار بالا ارزیابی می کرده اند، آن هم به زور دولت که می توانست با یک دستور همه منافع عملکرد بازارگانی خود را تادیده بگیرد.

توجه داشته باشیم که صنعت حمل و نقل دریایی ما امروز درگیر تحریم بسیار وسیع و نفس گیر است و شرکت های کشتیرانی (مالکان کشتی ها) حتی برای دریافت کرایه یا پرداخت حقوق کارکنان خود در اندیشه یافتن راه حل های قرون وسطانی هستند و لابد سپردن کار بیمه گزی دریایی به خارجیان نیز به همین اندازه دشوار و شاید کاملاً به زیان ما باشد و فهمه این ها، فرست غنیمتی در اختیار صنعت بیمه کشور قرار می دهد تا بجهنبد و جانی را که خارجیان سال های سال به صورت بی جا در اشغال خود گرفته یودند از چنگ شرکت های بیمه چندین ملتی خارج کنند.

ما در حال حاضر هم در بخش حمل و نقل کالای بین المللی و هم حمل کالای نقیص صاحب ناوگان هایی هستیم که از نظر ظرفیت دریایی فهرست بزرگترین شرکت های جهان قرار دارند و علاوه بر آن چندین هزار کشتی و شناور نیز در دریاهای جنوب و شمال کشور در حال ترددند که برآورده ارزش جمعی آن ها سر به میلیاردها دلار می زند و طبعاً بیمه کردن آن ها هم سود سرشاری نصیب شرکت های بیمه می کند. حالا چرا این سود باید نصیب خارجیان شود، سوالی است که صنعت بیمه هنوز پاسخ مناسبی به آن نداده است.

به نقل از روزنامه اقتصاد پویا

علمی، تجهیزات آموزشی و تعداد دانش آموختگان. جه این کار در مراکز آموزشی دریانوردی را برطرف و بر مبنای نیاز واقعی اقدام به پذیرش داوطلبان تحصیل در این رشته را می نماید.

۷-ناگفته بودن تجهیزات آموزشی در برخی مراکز آموزشی و در مقابل بلاستفاده مانند پاره ای از تجهیزات آموزشی در اکثر مواقع سال در برخی از مراکز آموزشی دیگر، به دلیل نبود برنامه ریزی واحد.

۸-بالا بودن تعرفه های آموزشی جهت طی دوره های مختلف کوتاه مدت در مراکز آموزشی مورود تأیید سازمان بنادر و دریانوردی و کمود امکانات کمک آموزشی و اقامتی در این گونه مراکز.

۹-عدم ارائه مشوقها و تسهیلات آموزشی لازم برای جذب افراد توانمند در صنعت دریا.

۱۰-عدم تعامل و هماهنگی مراکز آموزشی و ارگانها در ارتباط با نیازهای آموزشی و اساتید.

۱۱-کمبود آشنایی افسران مهندس و پرسنل فنی به جگونگی تعبیر و تکمیل از انواع موتورهای اصلی کشتی MTU ساخت آلمان که بسیاری از شناورها تخت پرограм ایران دارای این نوع موتورها هستند.

گزارشی از اتحادیه  
مالکان کشتی ایران

راجح به مشکلات

آموزشی دریانوردان

شاغل بر روی شناورهای

**زیر 3000 GT**

پیرو جلسات کارگروه توسعه منابع انسانی در سازمان بنادر و دریانوردی درخصوص مشکلات آموزشی دریانوردان شاغل بر روی شناورها با ظرفیت ناخالص زیر 3000 GT، ضمن نظر سنجی های بعمل آمد از شرکتهای کشتیرانی و عالیکاری شناورها موارد زیر توسط اتحادیه مطرح و به اداره کل استانداردها، آموزش و گواهی‌سازی های دریانوردی در جلسه کارگروه توسعه منابع انسانی منعکس شد.

ایند است با درنظر گرفتن مراتب قید شده. شاهد ارتقاء کیفیت آموزشی دریانوردان شاغل بر روی شناورها با ظرفیت ناخالص زیر 3000 GT باشند.

۱-پائین بودن سطح علمی این گونه دریانوردان در اندیای گزینش به دلیل نداشتن تحصیلات دالشگاهی و علوم دریانی، به خصوص دوره های فرماندهی، افسر دموی، سرمهندس شناورها با تنازع ناخالص زیر 3000 GT.

چه اکتفا کردن به پراکنده بدون در نظر گرفتن سطح اولیه دانش علمی و دریانی آسان به دلیل پائین بودن سطح عمومی فرهنگ دریانی، با ساختگی نیازمندی ها نخواهد بود.

۲-عدم آشنایی کافی افسران به زبان انگلیسی به صورت کاربردی و تخصصی روی شناورها به منظور برقراری ارتباطات بین المللی و درگ صبح اطلاعیه ها و اعلامیه های دریافتی.

۳-عدم توجه کافی و مناسب به آموزشی های عملی دوره ها و سنجش اثربخشی آن پس از آموزشی های تئوری و نبود کشتی آموزشی مستقل برای طی دوره های عملی.

۴-عدم بازرسی و ممیزی مؤثر از مراکز آموزشی موجود.

۵-عدم برنامه ریزی جهت ارتقاء مفاد درسی و تدوین کتب و متنون آموزشی برخی دوره ها و به روز نمودن آنها و در دسترس نبودن اینگونه کتب آموزشی.

۶-عدم وجود انسجام و سیاستگذاری واحد در امر آنوزش برای دریانوردان و خلا، یک کانون فکر متمرکز برای مراکز آموزشی موجود، بر مبنای نیازهای



## گزارش

### ششمین نشست

## هیأت مدیره اتحادیه در سال ۱۳۸۹

**پانزدهمین نشست هیأت مدیره اتحادیه مالکان کشتی ایران در روز سه شنبه مورخ ۸۹/۱/۱۹ در ساعت ۱۵:۰۰ در کشتیرانی ج.۱ با حضور اعضای مشروحة زیر تشکیل و پس از قرائت ایتیچه چند از قرآن مجید و پس از ارائه خیر مقدم به حضور اعضاء و قبل از ورود به نستور جلسه آقای سليمانی توسط دبیرکل اتحادیه معرفی و در ارتباط با کارگروه گردشگری دریایی موارد زیر مطرح و به بحث گذاشده.**

۱. رسمی و هزینه های هنگفت آن از طریق اتحادیه و سازمان بنادر و دریانوردی در حال پیگیری است و با توجه به عدم اشاره در درآمدهای دولت مصوب ۱۳۸۴ میلادی محاضر طبق ماده ۴۹ قانون دریایی کافی سابق عمل نمایند و سازمان بنادر نیز بد همین نتیجه رسیده است و مقرر شده موضوع را به محاضر اعلام داردند. **مقرر شد: اتحادیه با سازمان بنادر و دریانوردی این موضوع را تا حصول نتیجه پیگیری نماید.**

۲. یکی دیگر از موضوعات اخذ مجوز مؤسسه P&I مالکان کشتی از بسیه مرکزی و جمع آوری مدارک مربوطه و برقراری مجمع هیات مؤسسه P&I توسط اتحادیه بود که جلسه هیات موسس در مورخ ۸۹/۱۱/۱۷ تشكیل و ضمن تأیید مطالب از طرف سازمان بک نسخه از دفتر وکورد رونغن تهیه شده در اتحادیه جهت تدوین دستور العمل اجرایی قانون به اداره کل امور دریایی تحویل گردید.

۳. در مورد بیمه البرز نشستی با آقای ایزدیان و همینطور جلسه ای با آقای صدر برگزار شد و سازمان بنادر در این مورد همکاری خوبی داشته و تفاهم نامه ای نیز با بیمه البرز در شرف تدوین می شاند.

۴. پس از الحاق ایران به قانون حفاظت از دریاها و رودخانه های قابل کشتیرانی در مقابل الودگی به مواد نفی با توجه به تأکید آن در متن قانون استفاده سکوهای نهادگر باشد که بعراز بعضی از مواد آن، بقیه تاکنون عملی نشده است و باتوجه به اهمیت و گستردگی کار نمی توان فقط اتحادیه را مجری کرد ولی اگر سازمان عیراث فرهنگی و گردشگری و سازمان بنادر و دریانوردی بعنوان متولیان این دخیل باشند و زمان اجرای همایش هم به عقب بینقت اتحادیه نیز می تواند در کنار آنها همکاری نماید.

۵. موضوع نامه اعتراضی اتحادیه به سازمان بنادر و دریانوردی در مورد تعریف های جدید صدور گواهینامه ها، تأسیسات های دریانوردی و کارت های جانبه مطرح گردید. خوشختانه تباخ خوبی بدست آمد و سازمان بنادر و دریانوردی در تفصیمات اخیری که به عمل آورد در تعریف های جدید تجدید نظر تهدید و برای دریانوردان تخفیف خوبی منظور شده است که مرائب در سایت اتحادیه متعکس گردید.

۶. آقای امیران: آیا تبایزی بود که ما هم وارد مبحث مشکلات دریانوردان شویم؟

۷. آقای داجمر: نه، این دریانوردان پرسنل شما هستند و وظیفه ماست که در حد امکان مشکلات آنها را برطرف سازیم. مطمئناً در راندمان کاری روی شناورها تأثیر مثبت خواهد داشت.

۸. نامه متحترم مجلس شورای اسلامی ریاست متحترم مجلس شورای اسلامی از داده شد تا اتحادیه در زمرة ۸ شرکت بخش خصوصی در "شورای تفتگی دائمی دولت و بخش خصوصی" که در مجلس محترم تصویب شده است ایناً مظلوم گردید و مجنون موضوع به اناقی بازگانی معنکس گردید تا شاید از آن طریق هم پیگیری شود که یقیناً در صورت موافقت تأثیر بسزایی در حل مشکلات مالکان شناور و اصولاً محبت دریا خواهد داشت.

۹. موضوع ثبت شناورها در محاضر

آقای داجمر: خمن تشرک از آقای سليمانی و اظهارات نامبرده، مطرح کردند که ما از جایگاه کشتی های مسافربری و گردشگری دریایی در منطقه به خوبی آگاه هستیم و من تواند رشد بسترهای داشته باشد ولی باتوجه به سیستمهای کلی کشور، درحال حاضر این کار با مشکل برخورد می کند و این موضوع باید با فرهنگ و مظاهر اسلامی همراه باشد که بعراز بعضی از مواد آن، بقیه تاکنون عملی نشده است و باتوجه به اهمیت و گستردگی کار نمی توان فقط اتحادیه را مجری کرد ولی اگر سازمان عیراث فرهنگی و گردشگری و سازمان بنادر و دریانوردی بعنوان متولیان این دخیل باشند و زمان اجرای همایش هم به عقب بینقت اتحادیه نیز می تواند در کنار آنها همکاری نماید.

آقای سليمانی: بحث اصلی این است که دبیرکان اتحادیه را بسیار بزرگ می بینند که هست و اگر هیات مدیره اجازه بدهند این بول را معا از اسپانسرهای مختلف، ولی از طریق اتحادیه جمع آوری خواهی نمود و البته مسئولیت اجرایی همایش را جناب آقای اسپانسر انجام می دهد. در خاتمه آقای سليمانی: در مورد درآمداتری در تاریخ ۱۰ آبان ماه مسئله همایش آن را در حد ۵۰۰ میلیون ریال پرآورده کرد. وی گفت که فرار شده است این همایش با مسئولیت اجرایی سازمان بنادر و دریانوردی و همکاری سازمان عیراث فرهنگی و گردشگری برگزار شود. وی هزینه های مربوط به اجرای همایش را حدود ۵۰۰ میلیون ریال اعلام داشت.

آقای مرادی: ضمن خوش آمدگویی به آقای سليمانی یادآور شدند در صورتی که به اتحادیه تحمیل مالی نشود ایرادی در این رقم نمی بینم. آقای امیران: پیشنهاد کردند که با توجه به مشکلات عدیده مالکان شناورها این هزینه ها بهتر است توسط اسپانسرهای داوطلب تأمین شود. مقرر شد: تبایز به تشكیل کارگروه سوخت نیست موضوع سوخت را در کارگروه محدود ایشان مطرح کردند که کارگروه سوخت در اتحادیه برگزار و من نیز شخصاً حضور پیدا خواهیم کرد.

آقای روشانی: گردشگری دریایی موضوع خوبی برای جامعه است ولی در مورد همایش با آقای امیران موافق هستم که هزینه ای روی مالکان شناورها تحمیل نگردد. آقای گلپرور: موضوع گردشگری دریایی با یک دیدگاه جامع می تواند در حیطه اتحادیه باشد. و برای همین منتظر هم کشتیرانی یمپهوری اسلامی ایران، کشتی بیزرا کوچک خان را خریداری تا به منظور گردشگری دریایی مورد استفاده قرار گیرد ولی در عمل با مشکلات زیر بنایی و همینطور بایانه های مسافر بری برخورد کردیم و مجبور به توقف پروژه شدیم.

### جناب آقای کاپیتان اسدالله قطب رزمجو

**دبیرکل اتحادیه مالکان کشتی ایران**

دبیرکل اتحادیه مالکان کشتی ایران "شرکت پیشرو در رتبه بندی سال ۸۹ در بین صد شرکت برتر ایران" از سوی سازمان مدیریت صنعتی ایران را تبریک عرض نموده و این موفقیت را به مدیریت محترم عامل شرکت و کلیه کارکنانی که به نحوی در کسب این موفقیت سهیم بوده اند تبریک می کوییم.

اعضای اتحادیه مالکان کشتی ایران



نحوه محاسبه مالیات بر تناز بسته  
کرده و به شرح زیر به استحضار  
حضرت عالی می رسانند:  
می شود.

همانطوریکه مستحضرید با اجرای  
هدفمند کردن یارانه ها، قیمت سوخت  
نیمه یارانه ای به قیمت نقویباً چهار  
برابر قیل افزایش یافته است که این  
مهم همراه با تحریم های موجود،  
شرایطی را پیش روی صنعت کشتیرانی  
گذاشده است که نیاز است تا دولتمردان  
محترم کشور گامی محکم در جهت  
باری این صفت بردازند چه در غیر این  
صورت مالکان شناور بلا استثناء با زبان  
مواجه شده و یا پیسایر نیز جهت ادامه  
فعالیت همانند قبل به آن سوی دریا  
سوق پیدا خواهند کرد.

هیات محترم مدیره اتحادیه مالکان  
کشتی ایران در نشست اخیر پیشنهاد  
گردند تا موضوع به استحضار  
حضرت عالی رسیده تا قرار فرماید،  
موضوع در کارگروهی مستشكل در آن  
سازمان محترم و با حضور کارشناسان  
اتحادیه مورد برسی قرار گرفته تا  
شاید راهکار اخراجی جهت خروج از این  
بن بست انجام و نهایتاً از طریق دولت  
محترم جهت شکوفائی صنعت حمل و  
نقل دریایی گام مؤثری برداشته شود.  
انشاء... در خاتمه استدعا دارد که این  
اتحادیه را از تضمیمات متعدد مطلع  
فرمایند.

رونوشت:

« آقای دامیر رئیس اتحادیه مالکان  
کشتی ایران « آقای سوری نائب رئیس  
اتحادیه مالکان کشتی ایران « آقای گل  
پرور عضو هیأت مدیره اتحادیه « آقای  
روشنائی عضو هیأت مدیره اتحادیه «  
آقای حیات داؤودی عضو هیأت مدیره  
اتحادیه « آقای امیران عضو هیأت مدیره  
مدیره اتحادیه « آقای مرادی عضو  
هیأت مدیره اتحادیه « آقای کاشانی  
عضو هیأت مدیره اتحادیه « آقای قائم  
مقامی عضو هیأت مدیره اتحادیه

### از سوی اتحادیه به سازمان بنادر ارائه شد

## پیشنهاد اخذ مالیات از کشتی داران ایرانی بر اساس تناز فاکس

با همه بی تووجهی هایی که در قبیل از  
انقلاب نسبت به دریا وجود داشت،  
قانون مالکانهای مستقیم در ماده ۱۱۵  
فصل سوم معافیت هایی را در مورد  
شرکت های کشتیرانی معمول داشت که  
تاثیر چشمگیری در توسعه سرمایه  
گذاری های این بخش گذاشت.

ماده ۱۱۵

شرکت های کشتیرانی ایرانی و  
شرکت های هواپیمایی ایرانی با تصویب  
جهات وزیران به ترتیب زیر از معافیت  
مالکیاتی استفاده خواهند کرد.  
نسبت به درآمد حاصل از کشتی هایی  
که در مالکیت شرکت می باشد  
در تاریخ پیش برداشته شده که مدت  
۱۵ سال نسبت به درآمد حاصل از  
فعالیت کشتی هایی که در اجاره شرکت  
است تا آخر سال ۱۳۵۵

تصویب این قانون موجب گردید که در  
یک مدت زمان بسیار کوتاه تعداد  
شناورهای ایرانی در دریاهای جنوب  
کشور به جندهای براورازیش باید  
پس از انقلاب نه فقط ماده ۱۱۵ معافیت  
مالکیاتی کشتی های افزو نمودند بلکه  
مالیات آنان را به ۶٪ افزایش دادند که  
موجب کوچ بزرگ مالکان شناور به آن  
سوی دریاها گردید و آنها که در  
کشور به فعالیت خود ادامه دادند پرخی  
ورشکسته شده و پرخی هم لگان  
لگان به فعالیت خود ادامه دادند و در  
نهایت انگیزه سرمایه گذاری در دریا  
بسیار کم شد. قابل ذکر است که مالیات  
۶٪ بعدها به ۲۵٪ تغییر یافت که  
موجب اندیواری گردید.

این در حالی است که بسیاری از  
کشورها به سقطور تحرک بیشتر این  
مجموعه اقتصادی یعنی ناوگان دریایی  
خودی را از پرداخت مالیات معاف نموده  
و یا پیش از ۳۵ کشور اول جهان در  
حمل و نقل دریایی در خصوص حمایت  
از ناوگان دریایی خود و به منظور  
افزایش توان رقابتی کشتی سیستم  
« مالیات بر تناز » به جای قانون  
« مالیات بر درآمد » را برآورده اند.  
بحت نحوه اجرای مالیات بر تناز و  
مزایای آن و معافی که در پیش روی آن  
می باشد مقوله ای است مفصل که در  
این نامه نمی گنجد لذا فقط به پیشنهاد

شناورهای عربوطة به سوخت مصرفی  
آنها است و فاکتور تعیین کننده در امر  
حمل و نقل دریایی محسوب می شود و  
باید پیگیری شود که جرا مصوبات اجرا  
نمی شود.

آقای گلپور: نامه ای به وزارت نفت  
ارسال و رونوشت آن برای جناب آقای  
روحی معاون اول محترم ریاست  
جمهوری ارسال گردد و وضع بحرانی  
کنونی مدلل مطرح گردد.

آقای داجم : در جلسات سوخت از  
آقایان مطوززاده . فروغی . رزمجو و  
ضیغمی در صورت امکان جهت حضور  
دعوت بعمل آید و درخواست اجرای  
مصوبات گردد.

مقرر شد : اینجا جناب آقای امیران،  
ارتباط خوبی را فهمایین شرکت بخش  
و اتحادیه برقرار نمایند و میں در  
نشست های مربوط به سوخت در  
اتحادیه از آقایان یاد شده که تمام آن  
در بالا قید شده دعوت نمایند تا  
حضوراً با مشکلات آشنا گردد.

۱۲. سایت جدید اتحادیه از مورخ  
۸۹/۰۱/۲۷  
مقیدی برای اعضاء، و مالکان شناور می  
باشد و برای استفاده از سایت از طریق  
بعشندگان و پیام اتحادیه اطلاع رسانی  
شده است، البته تعدادی ایراد داشته  
که امید است برطرف شود.

۱۳. در مورد خرد دفتر اداری تاکنون  
۴۰ محل مختلف مورد توانی به بالا  
که قیمت ها از ۷۰ میلیون تومان به بالا  
می باشد با مساحتی در حدود ۲۰۰  
مترمربع. یک آپارتمان سه طبقه قدیمی  
با ۳۰۰ مترمربع به اعلی حدود ۶۰۰  
میلیون تومان در خیابان ولی عصر ایالت  
از قاعده مورد باره ایجاد قرار گرفت که  
قابلیت لازم را برای استقرار دیرخانه  
اتحادیه دارد.  
به پیشنهاد آقای داجم مقرر شد  
نشانی این محل را به کارشناسان  
کشتیرانی، ج.ا. که در این مورد وارد  
هستند داده شود تا پس از بازدید در  
مورد ان تصمیم گیری شود.

۱۴. در مورد سوخت شناورها، نرخ ها و  
رزابه با متوسطی سوخت شناورهای ( تانکر )  
نکحدار در آیهای ساحلی و بین المللی  
برای برخی از مالکان شناور سوخت  
رسان ششکل ایجاد شده که ضمن  
برقراری چند جلسه با سازمان بنادر و  
دریانوردی و بخصوص با آقای عموی  
مدیر کل حفاظت و ایمنی سازمان ،  
ایشان قول همکاری داده که برای  
عدت زمانی براساین بودی شایع  
شده چلوی تردد آنها گرفته نشود.

۱۵. جلسه ای با سردار سلامی فرمانده  
دریانوی ناجا داشتیم و مشکلات ایجاد  
شده توسط عوامل ایستگاه مربویانی در  
خرسروآباد و پرخی مناطق دیگر در  
راible با قایاق سوخت و همینطور  
مشکلات عربوطة به دفترچه های تردد  
انتظامی برای شناورها برگزار شد و  
مسئولین در این مورد قول همکاری  
داده و مقرر شد که سفری به خوش شهر  
انجام پذیرد که هیچ اطلاعی از دریانوی  
دریافت ننمودیم.

آقای امیران : غیر از مشکل دفترچه  
های تردد انتظامی ما هم مشکل قایاق  
سوخت و همچنین مشکل قیمت  
سوخت را داریم که باید پیگیری شود.  
مقرر شد : سفر به خوش شهر را با  
ارتباطی که جناب آقای امیران با  
دریانوی دارند هماهنگی نموده و  
از جام پذیرد.

آقای کاشانی : جهت اطلاع اعلام گردند  
که یاتوجه به نمود نک متولی واحد در  
رأی از گانهای دریایی تا انجاییکه من  
مطلع هستم معاونت دریایی و ریاست  
جمهوری در حال تشکیل می باشد و ما  
می توانیم در صورت تشکیل این معاونت  
از ایشان در جلسات هیات مدیره  
دعوت بعمل آوریم.

### مدیریت محترم

**شرکت ملی نفتکش ایران**  
بانهایت تاثر و تأسف درگذشت  
شادران محمد شاکر را تسلیت  
عرض نموده و از خداوند متعال  
برای آن مرحوم غفران واسعه و  
برای سایر بازماندگان محترم  
صبر و شکیبایی مسئلت می  
نمایم.

اتحادیه مالکان کشتی ایران

**امیر دریادار بهمن شفیقی**  
پاکمل تأسف و تاثر درگذشت  
شادران دکتر سیروس شفیقی  
برادر گرامیتان را تسلیت عرض  
نموده و برای حضرت عالی و مسایر  
بازماندگان صبر و سلامتی از  
ذرگاه باریتعالی خواستارم.  
اتحادیه مالکان کشتی ایران

### جناب آقای

### مصطفی مطوززاده

رئیس فرآنکیون دریایی و تعاون  
مردم خوش شهر و جزیره منور  
مجلس شورای اسلامی

در گذشت پدر گرامیتان را  
صعیمانه تسلیت عرض نموده و  
از درگاه خداوند متعال برای آن  
مرحوم غفران الهی و برای  
جنابعلی و سایر بازماندگان صبر  
و شکیبایی مسالت می نمایم.  
اتحادیه مالکان کشتی ایران

بُرْدَلِي

پیش‌نویس آینه‌نامه

کار دریایی ایران

مارین نیوز - جلسه معرفی و بررسی پیش‌نویس آین‌نامه کار دریابی ایران با حضور تماشگرانی از سازمان‌ها و ارگان‌ها، دانشگاه‌ها و شرکت‌های مهندسین مشاور و پیمانکار و اعضای کمیته اجرای طرح در سازمان بنادر و دریانوردی برگزار شد. در این جلسه مهندس کربلایی، مدیر کل مهندسی سواحل و بنادر سازمان بنادر و دریانوردی، گوارشی درخصوص نیاز به ضرورت ویرایش آین‌نامه طراحی و ساخت سازه‌های دریابی ایران (نشریه ۳۰۰) و اقدامات انجام یدیرفته در خصوص ویرایش این نشریه و ارائه و سپس دکتر برقی، مجری طرح تدوین آین‌نامه کارهای دریابی ایران، در ارتباط با نیاز جامعه دریابی کشور به یک آین‌نامه منسجم. توجه انتخاب آین‌نامه فیتا، توجه ابرانیزه کردن آین‌نامه و انتظارات خود از اساتید و کارشناسان مرتبط با امور دریابی کشور را بیان کرد.

همچنین، تعداد آن: تماشگران

همجتین، تعدادی از تماینگان شرکت‌های حاضر در پیشنهاد کردند که این نامه توسط معاونت برنامه‌ریزی و نظارت راهبردی ریاست جمهوری بصورت الزام‌آور ابلاغ شود و پس از گذشت حداقل دو سال از ابلاغ و جمع آوری نظرات دست‌اندرکاران، موارد اصلاحی و یا تکمیلی به آن اضافه شود.

دیدگاه اتحادیه:

**نکته اول:** مایه تأسیف است که نماینده تعدادی مالکان کشتی ایران که جمع بزرگی از شرکت های کشتیرانی و کارگران آن ها را تحت پوشش دارد به این نسبت شخصی دعوت نشده بود.

این نسبت بخصوصی دعوت نشده بود.  
مکتهب دوم : این که تدوین آین نامه  
کار دریابی ایران با همکاری این اتحادیه  
(الجمعن کارفرمایی) و انجمن صنفی  
کارگران دریابی در وزارت کار و تامین  
اجتماعی در دست تدوین است و در  
چندین جلسه برگزار شده نهایته  
سازمان بنادر و دریانوردی که تنها نهاد  
سیاست گذاری کشتیرانی و حمل و نقل  
دریابی دورکشور است حضور نداشته  
است.

تکنجه آخر: این که به نظر می رسد موادی کاری در کار تدوین این نامه کار دریابی هم اوقات کارشناسان سازمان استاندار و دریاپوردی را آزین می برد و هم کاری را که تاکمون در وزارت کار و نامین اجتماعی در همین زمینه انجام گرفته است. فقط همین.

خدمات ساخت رسانی در بنادر خارج  
و داخل  
خدمات فراساحلی  
خدمات بار و مسافر در خلیج فارس  
تلفن: ۰۲۳۸۴۱-۱۱۱۱ فکس: ۰۲۶۱۰۰۰۰۰۰-۰۰۰۰  
ادرس: تهران - انتهاي پاسداران -  
قطع شهيد لوساني (فرمانده) برج  
اسeman - بلاک ۲۲

## شروع

مدیرعامل : آقای علی صفر علی  
شرکت : کشتیرانی بنیاد (بوسکو) با  
هدف تقویت ناوگان دریایی کشور و  
راله سرویس های پیشرفته حمل و  
قلق دریایی در مرداد ماه ۱۳۶۹  
تأسیس شد. این کشتیرانی انتقال  
محمولات فله در خطوط غیر منظم  
از تراپم (در کلیه مسیر های دریایی به  
بنادر خلیج فارس و بالعکس و کالای  
بروزه ای و عمومی در خطوط منظم  
(این) از اروپای شمالی و جنوبی  
(دریای مدیترانه) و همچنین از خاور  
میور را به عهده داشته است. این  
شرکت همچنین با تاسیس شرکت  
CBS حوزه فعلی خود را به دریای



خزر نیز گسترش داده است.  
وسکو با دارا بودن یک شیوه گستردگی  
از نمایندگیها و سعبات در پیش از  
۱۵. نقطه جهان به منظور تسهیل  
در رشد و توسعه و نیز قابلیت ارائه  
خدمات مناسب در مقیاس جهانی،  
خدمات خود را به صاحبان کالا  
عرضه می نماید.

لطفاً اینجا را کلیک نمایید:  
[commercial@bosco-ir.com](mailto:commercial@bosco-ir.com)

معرفی شرکت های عضو اتحادیه

در این شماره طبق معمول به معرفی شرکت های عضو اتحادیه می پردازیم که این ماه نوبت دو شرکت بزرگ عضو اتحادیه یعنی شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی و شرکت کشتیرانی بین‌نادر است که هر دو دارای توانگان های مستقلی برای فعالیت در بازارهای بین‌المللی حمل و نقل دریایی و خدمات جنوبی آن هستند.

کشتیرانی آریا در مال ۱۲۴۱ با دو فروند کشتی کوچک  
فریک به ظرفیت ۱۵۵۰ تن در حوزه  
خلیج فارس و ۴ فروند کشتی  
کیلیتوس پیما با نامهای آریامپ،  
آریافر، آریاتان و آریاگام با کل ظرفیت  
۶۱ هزار و ۲۵۲ تن در مسیر خلیج  
فارس - آریوا، خلیج فارس - آسیا  
خلیج فارس آمریکا و بالعکس  
عالیت خود را اغزار کرد. تا پایان  
سال ۱۳۵۶ تعداد کشتی های ناوگان  
۵۲۵ فروند و به ظرفیت کل  
هزارترن افزایش یافت که نشان دهنده  
از این حجم حمل و نقل در بیانی توسعه  
شرکت خطوط کشتیرانی ملی آریا  
نقش موثران در اقتصاد کشور بوده است.

## پاپروزی انقلاب اسلامی بران و تغیر ساختار اقتصادی و سیاسی کشور در پانزدهم ذی ماه

۱۳۵۷ و ف تصمیمات مقامات دولتی  
شور خطوط کشتیرانی ملی آریا به  
کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران  
سهامی عام ) تغییر نام یافته و  
عنوان یکی از شرکت‌های وابسته به

کشیرانی

جمهوری اسلامی ایران

بعنوان یکی از شرکت‌های واسطه به وزارت بازارگانی به فعالیت تجاري خود داده است. هم اکنون گروه کشتیرانی ج.ا.دا رای ۱۶۵ فروند انواع مختلف شناور با ظرفیت بالغ بر ۵/۵ میلیون DWT می باشد که با پیهود گیری از ۴۳۰۰ تقریباً دریابی مجدد و ۲۰۰۰ تقریباً سنتل کارآمد دریخش خشکی موجبات حمل بیش از ۳۶ میلیون تن کالا در سال را فراهم نموده است.

**فعالیتها:**  
 خدمات حمل فله  
 خدمات حمل کاتنیز  
 خدمات حمل محمولات عمومی  
 خدمات حمل محمولات سنگین  
 خدمات حمل محمولات بین الملل  
**(Cross Trading)**  
 خدمات حمل زمینی، ریلی - دریابی  
 خدمات حمل از منابع و تجهیزات

**میر عامل: آقای محمد حسین داجم**  
 اندیشه تأسیس یک شرکت مستقل کشتیرانی در محاذی باشکوه و بازارگانی کشور هنگامی قوت گرفت که افزایش حجم واردات و ورود و خروج بی رویه کشته های خارجی در بنادر داخلی موجب بروز مشکلاتی در کشور گردید و این امر مسولان را به مطالعه و بررسی طرح تأسیس تختین و بزرگترین شرکت کشتیرانی ایرانی و اداشت به ورده اینکه ملاحظاتی چون موقعیت جغرافیایی خاص ایران، داشتن مرزهای طولانی آبی، دسترسی به آبهای گرم و حساسیت هوایی حمل و نقل کالا از طریق دریابر این مهم موثر واقع شد و مطالعاتی ازسوی سیستم باشکوه و سازمان برنامه و پوچه در این زمینه به عمل آمد.

فقصد (Door-to-Door) خدمات چارترینگ خدمات ترانزیت و ترانشیپ محمولات خدمات تعمیرات کشته خدمات نمایندگی و ترهینالی



## پی اند آی کلاب مالکان کشتی،

### موسسه بیمه متقابل کیش شد

شرکت بیمه پی اند آی کلاب مالکان کشتی ایران که تحت عنوان موسسه بیمه متقابل کیش به تبت رسیده است در اولین جلسه هیات مدیره خود اعضای هیات ریشه این موسسه را به شرح زیر انتخاب کرد:

#### هیات رئیسه:

- ۱- رئیس هیات مدیره آقای کاپیتان شهرام فرجی
- ۲- نائب رئیس هیات مدیره آقای علاء الدین سادات رسول
- ۳- مدیر اجرایی و عدیر عامل آقای نصرت الله وحدانی آعلیٰ افتتاح حساب بانکی: مقرر شد نسبت به افتتاح حساب جاری در یکی از بانک های منطقه آزاد کیش اقدام شود.
- امضاهای عدیر عامل: مقرر شد مکاتبات تعهد آور، قراردادها، چک و استاد بهادر با دو امضای عدیر عامل (به عنوان امضای اول) به علاوه رئیس با تاب رئیس هیات مدیره (به عنوان امضای دوم) همراه با میر موسسه انجام شود سایر مکاتبات عادی با امضای عدیر عامل یا رئیس هیات مدیره صورت می پذیرد.
- محل موسسه: قعلاً به عنوان محل موقع، فعالیت های موسسه، در آدرس تهران، خیابان کریم خان زند - خیابان ابرانشهر شمالی - پلاک ۲۷ طبقه سوم جنوبی انجام می پذیرد و در جزیره کیش آدرس آدرس صندوق یستی گرفته شودتا در طول سه ماه آینده اقدام به تعیین دفتر مرکزی در جزیره کیش گردد.
- ۵- به آقای علامه ماموریت داده می شود تا این موسسه در منطقه آزاد کیش به قبیل بررساند.

در دومین جلسه هیات مدیره بیمه متقابل کیش در ساعت ۱۴ روز چهارشنبه مورخ ۱۳۹۰/۱۱/۲۷ در ساختمان ایرانشهر طبقه ۵، سالن کنفرانس برگزار شد. ابتدا آقای سمعی خلاصه ای از اقدامات انجام شده از زمان تشکیل جلسه مجمع (۸۹/۱۱/۱۷) را به استحضار اعضا هیات مدیره رساند و سپس به دستور جلسه پرداخته شد. هیات مدیره پس از بحث های فراوان تصمیمات دیل را اتخاذ کرد:

۱- کارگروهی مشکل از سرکار خانم نیستانی و آقایان، قرجد، سادات رسول با مستولیت آقای کاپیتان فرجی تشكیل و هر هفته گزارش پیشافت کار را به هیات مدیره ارائه می کنند.

۲- آقای وحدانی مدیر عامل، مستول شدند که هزینه های آتی برای اجرایی شدن برنامه های موسسه و همچنین تعداد نفرات برای اجرایی شدن کار و تعیین مستولیت هر یک در موسسه و در صورت معرفی شخصی با اشخاصی خلاصه رزومه آنان در جلسه بعدی ارائه شود تا در صورت تصویب نفرات معرفی شده فعالیت خود را شروع کنند.

۳- به منظور تبت موسسه، آقای علامه اعلام کردن که اصل عرفی نامه های شرکت های عارض قشم، عارض تایبر، دریا کوش و فن آوری آبیات عمیق و ابرسون تحويل ایشان گردد تا نسبت به تبت موسسه در اسرع وقت اقدام شود.

۴- مقرر شد به منظور فعل کردن هر چه سریعتر این موسسه هیات مدیره هر هفته نشستی برگزار گند.

### برقراری تخفیف هزینه های آزمون

### و صدور گواهینامه های دریانوردی تا سال ۱۳۹۱

پیو مصوبه هیات عامل سازمان بنادر و دریانوردی درخصوص اصلاح هزینه های دریاقتی بابت تبت نام در آزمون و صدور گواهینامه های دریانوردی و به مطلوب مساعدت و کاهش هزینه ها در سال جاری، برقراری تخفیف ها برای آزمون و صدور گواهینامه دریانوردان مورود تأیید قرار گرفت، به گزارش روابط عمومی سازمان بنادر و دریانوردی به نقل از معادن امور دریایی سازمان با اعمال این تخفیفها هزینه تمام شده آزمون و صدور گواهینامه دریانوردی سمت افسر دومی به میزان ۶ هزار تومان، مهندس سومی به میزان ۶ هزار تومان و فرمانده رزیر ۳۰۰۰ به میزان ۶۵ هزار تومان و افسر دوم رزیر ۳۰۰۰ به میزان ۷۵ هزار تومان کاهش یافت.

#### تا خاتمه تحریم ها

ساخت کشتی ها در خزر باید بارانه ای تحويل داده شود

### حذف بارانه ساخت

### ناوگان ایران در خزر را تهدید می کند

مدیر عامل کشتیرانی دریای خزر گفت: عدم حمایت از ناوگان کشتیرانی کشور در دریای خزر موجب کاهش فعالیت و در نهایت رکود این ناوگان به نفع رقبای منطقه می شود. به گزارش هارین نیوز به نقل از پایگاه اطلاع رسانی کشتیرانی جمهوری اسلامی، مادرضا قادری در خصوص مشکلات اجرای طرح هدفمندسازی بارانه ها و اثرات آن بر ساخت کشتی ها در دریای خزر گفت: محدودیت ها و تهدیدهای ناشی از تحریم های اخیر اتحادیه اروپا و امریکا بر ناوگان دریایی ایران در این دریا مشکلات را برای این شرکت ها بوجود آورده که این مشکلات با تدبیر و مدیریت پهنه ای از سوی شرکت های کشتیرانی فعل در این منطقه به فرست تبدیل شده است.

وی گفت: این در حالی است که حقظ این فرست و سهم ۲۰ درصدی ایران از کشتیرانی دریای خزر با ۱۶ فروند کشتی در این دریا و حفظ بارگاه ناوگان ملی در این دریا بدون حمایت و باری مسؤولین امکان پذیر نخواهد بود. قادری به هدفمندی باراندها اشاره کرد و افزود: طرح هدفمندسازی بارانه ها و افزایش جهار برابر هزینه



ساخت کشتی از یک سو و افزایش نوخ هزینه های بندری در داخل و خارج از کشور از سوی دیگر، امکان رقابت با رقبای کشورهای حاشیه این دریا در شرایط فعلی با مشکل مواجه کرده است.

وی در ادامه به نوخ هزینه های بندری در ایران اشاره کرد و افزود: هم اکنون ترخ هزینه های بندری برای پیلوگیری یک کشتی آذربایجانی در کشور آذربایجان تقریباً معجانی است و این در حالی است که کشتی های ایرانی هزینه های گرافی را در آذربایجان باید پرداخت کنند. مدیر عامل کشتیرانی دریای خزر همچنین یاد آور شد: علاوه بر این، نوخ ساخت مصرفی در این کشورها نیز تقریباً معجانی بوده که این امر شرایط را برای فعالیت رقیان افزون می کند.

آقای قادری به راهکار مقابله با این مشکل و حفظ ناوگان ملی در شرایط کنونی در دریای خزر اشاره کرد و اظهار داشت: پیشنهاد شرکت کشتیرانی دریای خزر برای حل این معجل و حفظ بارگاه ایران در این دریا، استفاده از ساخت بارانه ای تا زمان اتمام تحریم های اروپا و امریکا است. وی گفت: چنانچه برای این مشکل راهکار اندیشیده نشود و استفاده از ساخت بارانه های برای شرکت های کشتیرانی اعمال نشود؛ هزینه های تمام شده حمل محمولات افزایش یافته و با افزایش هزینه تمام شده کالاها، عمل نوخ حمل محمولات برای صاحبان کالا افزایش خواهد یافت. قادری گفت: حمایت دولت در این بخش حمایت از صاحبان کالا و در نهایت موجب اهتزاز بارگاه ناوگان ملی در خزر است.



**Main and Operation Office:** 29C Iran Blvd. Suite #2 – South Western side of Kish Port

Kish Island, Iran - Zip Code: 7941795875

Tel: +98764 442 3316 & TelFax: +98764 442 3317

E-mail: [info@kishaquantis.com](mailto:info@kishaquantis.com)

- website: [www.kishaquantis.com](http://www.kishaquantis.com)