



به نام خدا

سه دهه ظرفیت سازی کردیم

امروز ناوگان ها را معطل سوخت گذاشته ایم!

شاید شنوادران متوجه ریزه کاری سیاست هایی که در بخشی کشتیرانی و حمل و نقل دریایی کشور در پیش گرفته شده نشده باشند. شاید هم برنامه این است که کار حمل و نقل دریایی به خارجیان سپرده شود و همه ما آسوده شویم، وگرنه معنی ندارد از تحویل سوخت به شناورهایی که با سرمایه گذاری کلان آماده شده اند، خودداری کنیم و دو سوم ظرفیت آن ها را معطل بگذاریم و در نهایت موجی شویم که مسئولیت حمل کالای ما به شنوادران خارجی سپرده شود!

مقدمه ای را که مطالعه فرمودید تصویر کامل و بی رونق وضعیتی است که بسیاری از اعضای اتحادیه در آن گرفتار آمده اند و ظاهراً هیچ کس هم کوشش برای شنیدن حرف های آنان بدهکار نیست. صفحات چندین بولتن اخیر اتحادیه پر از گزارش اقداماتی است که از سوی دبیرکل اتحادیه برای متقاعد کردن همه نهادهای مسئول و درگیر در تحویل سوخت به شناورها انجام پذیرفته است. همه هم قول مساعد داده اند و نامه پشت نامه نوشته اند اما آن چه که عملاً در بنادر اتفاق می افتد فرسنگ ها از تفاهم هایی که پشت میزهای حاکمیتی به دست می آید فاصله دارد. هم اکنون نوعی جیره بندی در تحویل سوخت در بنادر مختلف اعمال می شود که هیچ دلیل منطقی بر آن نمی توان یافت. کشوری که ادعا می کند به ده ها کشور سوخت می فرستد و می خواهد در تأمین بنزین مصرفی جهان سهمی عمده بردوش گیرد چرا باید جلوی تحویل سوخت به شناورهای خودش را بگیرد تا آن جا که ناچار شویم حمل دو سوم کالای دریایی خودمان را به بیگانگان بسپاریم و ارزی افزوده این عملیات را به کسانی ببخشیم که در مسیر توسعه اقتصادی کشورمان دام پهن می کنند و صد البته صید خودشان را می گیرند!

اتحادیه مالکان کشتی ایران و اعضای آن به طور کامل در جریان مسایل و مشکلات اقتصادی و ارزی کشور هستند. همه آن ها در کنار حاکمیت برای مقابله با فشارهایی که از خارج به نهادهای مختلف وارد می شود ایستاده اند. همه متقاعد شده اند که برای توفیق در این کارزار غیرمنصفانه باید بیشتر و بهتر کار کنند. بنابراین می گویند که برسهیم خود در انجام کارها بیفزایند. حمل بار بیشتری را بردوش خود بگیرند و هر آنقدر که مقبور باشد از سهم بیگانگان در بازار حمل و نقل دریایی کشور بکاهند. فراموش نکنیم که یکی از مهم ترین بخش هایی که استکبار جهانی به عنوان پاشنه آشیل اقتصاد میهن مان در نظر گرفته و کوشش های خود را برای رسوخ در آن متمرکز کرده است بخش کشتی داری و کشتی رانی است. اکنون دو شرکت بزرگ کشتیرانی جمهوری اسلامی و شرکت کشتیرانی ملی نفتکش در معرض محدودکننده ترین تمهیدات غربی قرار دارند. کشتی ها و نفتکش ها ما فرصت بازاریابی در مناطق بزرگی از جهان را از دست داده اند و ناچار شده اند برای گرفتن باز مشقت بیشتری را متحمل شوند. در این وضعیت ما برای نگاه داشتن بازاری که همه تقاضای آن هم متعلق به خودمان است نه تنها کوشش بیشتری انجام نمی دهیم بلکه با محدودکردن کار شناورهای ملی موجب شده ایم که میل به کار و کوشش در شنوادران کشورمان به تحلیل برود و بیم آن وجود دارد که کسای در نهایت استیصال دست از این حرفه بشویند و پی کسب و کار دیگری بروند که به همین اندازه در دوسوازی نیست.

برای یادآوری و آگاهی نهادهایی که به بزرگی مشکل وقوف ندارند، باید بگوییم که در غیبت شرکت های بزرگ کشتیرانی در بنادر کشور، بخش مهمی از کالای وارداتی در سواحل جنوبی خلیج فارس تخلیه می شود و به صورت توافقی به بنادر ایرانی می رسد. این کار از عهده شناورهای کوچک ساخته است. وقتی کشتی های بزرگ نمی توانند به بنادر ایرانی بیایند یا این که نمی خواهند ما انتخاب دیگری در برابر نداریم. باید کالاهایمان را از سواحل حاشیه جنوبی خلیج فارس بردوش بگیریم و به دست صاحبان کالا و مصرف کنندگان داخلی برسانیم. حالا کجای این کار ایوان دارد که شنوادران را به هزار ترفندی می آزاریم و میل تقلا را برای ماندن در صحنه در آنان می خشکانیم؟ چرا به همان سادگی که قبول داریم یک بخاری بدون نفت

گرمی تولید نخواهد کرد چرا قبول نمی کنیم که شناور هم بدون سوخت نمی تواند راه برود. سوختی که امروز به شناورها می دهیم (ماهی یک بار) فقط برای یک رفت و برگشت کفایت می کند و اگر این سفر فقط یک هفته طول بکشد به این معناست که صاحب شناور سه هفته دیگر خر ماه را باید در ساحل چمباتمه بزند و منظره ای که های دور دست را تماشا کند!

مشکل این است که یک متولی واحد برای حل این مشکل در برابر اتحادیه نیست. چرا که متقاعد کردن یک سازمان برای رفع مشکل کار ساده نری است. نهادهای متفاوتی در این عرصه وجود دارند که متأسفانه هرکدامشان هم به صورت جزیره ای فقط مسایل خودشان را می بینند و نه مشکل کلی عملکت را. وقتی به ستاد تأمین سوخت مراجعه می کنیم با اتحادیه به گونه ای برخورد می شود که انگار هدف از دریافت سوخت اضافی نادیده انگاشتن اهداف طرح هدفمند کردن بارتنه هاست! وقتی به ستاد مبارزه با قاچاق کالا و ارز می رویم با شنوادران چنین برخورد می شود که انگار هرکدامشان سرگرم قاچاق کالا یا سوخت هستند! شناورها را در بندرهایی متوقف می کنند و سوخت موجود در انبارهایشان را اندازه می گیرند و گاه آنان را متهم به قاچاق سوخت می کنند. این در حالی است که تاکنون حتی یک گزارش از عملکرد ناصواب شرکت ها و اشخاص حاضر در جمع اعضای اتحادیه به دبیرخانه منعکس نشده است. گویی اعضای اتحادیه باید جوابگوی سوءاستفاده هایی باشند که از سوی جمعی عوامل زیرزمینی برای قاچاق سوخت از کشورمان انجام می پذیرد!

زمانی که به مدیریت های شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده های نفتی مراجعه می کنیم حرف برسر صرغه جویی در مصرف انرژی است و تأکید بر این ادعا که شرکت مزبور راهی جز این در برابر ندارد که سوخت را به قیمت بفروشد و مواظب باشد که هیچ بخشی از سوخت تحویلی به مصارف متفرقه جز موضوعی که برای آن اعلام شده نرسد. معلوم است که سوخت تحویلی به هر شناور به مصرف پیش راندن آن شناور در آب های منطقه می رسد و رفت و آمد شناورها را می توان با استفاده از پیشرفته ترین ابزارهای زمینی، ساحلی و فضایی کنترل کرد و مطمئن شد که شناور مسیری جز آن چه را که به مسئولان بندری معرفی می کند نمی پیماید.

شاید لازم باشد به تصویری که در برابر خوانندگان محترم گسترده ایم نکاتی اضافه کنیم تا رنج نامه شنوادران و اعضای اتحادیه کاملتر شود. این که با محدودکردن تحویل سوخت به آنان، بیش از دو راه در برابر آنان باقی نمی ماند. یا این که به زبان سنگین مصلوب المنفعه مانند شناورهای خود تن بدهند و یا انجام ماهانه یک سفر با عسرت و تنگدستی بسازند و یا آن که از صحنه کنار بروند و عطای این کار را به نقاشی ببخشند. تردیدی وجود ندارد که ما با ادامه این محدودیت ها با دست خودمان بازار منطقه را که هم بارش و هم کارش مال خودمان است، دو دستی به رقیبان خارجی واگذار می کنیم و راه سخنی را که برای تجهیز ناوگان ها و افزودن برسهیم خود در حمل و نقل بار دریایی پیموده ایم بازمی گردیم. بیم بزرگتر این است که حاشیه نشین شدن شنوادران از حمل و نقل بار دریایی منطقه موجب شود که در صورت رفع محدودیت ها و تحریم های کنونی نیز نتوانیم دگرباره سرپای خود بایستیم و سرفرازی گذشته را مجدداً به خودمان بازگردانیم.



بام اتحادیه مالکان کشتی ایران

زیر نظر: شورای سردبیری

نشانی: تهران، خیابان ولیعصر، یابین تر از زرتشت، خیابان رحمتی بهمبیری، پلاک ۶، طبقه پنجم کد پستی: ۱۵۹۴۷۳۵۱۱۶
تلفن: ۸۸۹۲۵۲۵۹ - ۸۸۹۲۹۰۹۷ - ۸۸۹۳۹۰۹۵ - ۸۸۸۰۱۹۴۵ دورنگار: ۸۸۸۰۱۹۴۵

Official Bulletin :

IRANIAN SHIPOWERS' ASSOCIATION

Tel: 88925259 - 88939097 - 88939095 Fax: 88801945
E-mail: info@irsou.com
www.iranemka.com

دبیر اتحادیه مالکان کشتی ایران از رگوه کار ناوگان های دریایی می گوید

بازار

حمل و نقل دریایی

را به بیگانگان

فسپاریم!

دو سال پس از شروع اجرای طرح هدفمندکردن یارانه ها که هنوز در میانه کارش هستیم، ناوگان های ساحلی کشورمان در خلیج فارس و دریای عمان در وضعیت نامناسبی به سر می برند. مشکلات ایجاد شده در زمینه تحویل سوخت به این شناورها در کنار گرانتر شدن قیمت سوخت موجب شده است که قدرت رقابتی ناوگان ایرانی در برابر شناورهای دیگر کشورهای منطقه به میزان چشم گیری کاهش یابد. دبیر کل اتحادیه مالکان کشتی ایران که در ماه های اخیر سرگرم بحث با نهادهای مختلف به منظور رفع این مشکلات بوده هنوز معتقد نیست که توانسته باشد نهادهای سیاستگذار و تصمیم ساز این بخش را راجع به وختامت فعالیت شناورداری متقاعد کند و به همین جهت مصراانه از این نهادها می خواهد که بدون تلف کردن وقت به تصمیمی مناسب در زمینه نحوه تحویل سوخت و کاستن از هزینه های بندری برسند. کاپیتان محمد سمعی بر این اعتقاد است که بی توجهی به مسأله موجب خواهد شد که شناورداران ایرانی از ادامه فعالیت چشم پوشند و به این ترتیب کل بازار حمل و نقل دریایی ایران در منطقه به دست اشخاص و شرکت های بیگانه خواهد افتاد.

کاپیتان سمعی ابتدا تصویری ساده از آن چه که در زمینه تحویل سوخت به شناورهای ایرانی اتفاق افتاده است ترسیم می کند. او می گوید در اجرای طرح هدفمندکردن یارانه ها ابتدا نرخ سوخت این شناورها برای حرکت در آبراه های داخلی به لتری ۱۵۰ تومان و برای آبراه های منطقه ای به لتری ۲۵۰ تومان افزایش داده شد که تا حدودی می توانست برای ادامه فعالیت شناورها مناسب باشد. اما در عمل مسایل جدیدی ایجاد شد که تحویل سوخت با این قیمت ها هم ناممکن شود.

محدودیت های بی رویه

البته موضوع به همین سادگی نبود. اولاً تعدادی از شناورها به حساب نیلمده بودند که با وساطت اتحادیه و گفتگو با مقام های شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده های نفتی موضوع فیصله پیدا کرد اما مشکل بعدی این بود که ادارات دریابانی و مرزبانی به بهانه جلوگیری از قاچاق سوخت

تمهیداتی اندیشیدند که کار تحویل سوخت به شناورهای ایرانی را دچار مشکل می کرد. از جمله ابتدا در جزیره کیش و بعد در بوشهر و سایر بنادر شناورها را از بابت میزان سوختی که در مخازن خود داشتند و برخی از آن ها را متهم کردند که به حمل سوخت غیرمجاز اقدام کرده اند. کاپیتان سمعی تأکید می کند البته در عمل روشن شد که چنین اتهاماتی به هیچ عنوان واقعیت نداشت و شناورداران هم پس از رجوع به واحدهای قضایی بدون اتهام به سرفعالیت خود بازگشتند اما هیچ وقت معلوم نشد که



خسارت منسوب المنعمه شدن شناورها را چه کسی باید بپردازد. در واقع تاکنون هم موردی از قاچاق و قانون شکنی از سوی اعضای اتحادیه دیده نشده یا به این اتحادیه گزارش نشده تا نهادهای محلی بتوانند روی آن انگشت بگذارند و به نوعی برای سختگیری خود محمل مناسبتری بتراشند.

کاهش در آمد شناور داران

کاپیتان سمعی تأکید می کند همه این محدودیت ها در حالی اتفاق می افتد که درآمد شناورداران به شدت کاهش یافته است. اولاً آن ها به اندازه کافی سوخت دریافت نمی کنند که بتوانند از ظرفیت کامل شناور بهره بگیرند. ثانیاً هزینه عوارض بندری برخلاف قول هایی که داده شده بود و علیرغم پیشنهاد اتحادیه که تعرفه ها بر مبنای سال ۱۳۸۹ محاسبه شود در حالی که امسال با ۲۵ درصد افزایش نسبت به تعرفه های قبلی محاسبه می شود که این کار موجب شده است دخل و خرج شناورها به طور کامل نامتوازن شود. تازه سازمان بنادر به شناورداران تکلیف کرده است که

جناب آقای محسن صادقی فر معاون محترم امور بندری و مناطق ویژه سازمان بنادر و دریانوردی

باتهایب تأثر و تأسف در گذشت مادر همسرگرامیتان را تسلیت عرض نموده و از ایزد منان برای آن عزیز از دست رفته رحمت واسعه و برای شما و سایر بازماندگان صبر و شکیبایی از درگاه ایزد منان مستثلت دارم.

اتحادیه مالکان کشتی ایران

هزینه های بندری را به جای ارز پایه به ارز مبادله ای بپردازند که خرج شناورداران را دو برابر کرده است. سازمان می توانست همانند گمرک همزمان با تغییر نوع ارز دریاجتی به منظور کاهش هزینه شناورداری تعرفه های بندری را متعادل تر کند تا مشکلی برای شناورداران پیش نیاید.

از سوی دیگر تحویل سوخت به شناورها با محدودیت های دیگری روبه روست. مثلاً در بندر بوشهر تصمیم گرفته شده است که تحویل سوخت به شناورها ماهی یک بار انجام گیرد. این بدان معناست که هرشناور در طول ماه فقط یک سفر به سواحل جنوبی خلیج فارس می تواند انجام دهد. دبیر اتحادیه مالکان کشتی تأکید می کند که با توجه به فاصله بندر بوشهر به بنادر امارات عربی متحده که تقریباً ۲۶۰ مایل دریایی است، شناورها هر ماه می توانند حداقل سه سفر را به انجام برسانند و تحویل سوخت کمتر به این معناست که دو سوم ظرفیت آن ها عاطل میماند و طبعاً درآمد صاحبان شناور نیز به یک سوم برسد که نه برای زندگی آن ها و نه سرپا نگاه داشتن ناوگان کافی نیست.

درگیر شدن نهادها

دبیرکل اتحادیه مالکان کشتی ایران می گوید که در کار توزیع سوخت ظاهراً نهادهای مختلفی حضور پیدا کرده اند که تصمیم هایشان با همدیگر تلفیقی پیدا می کند و شناورداران هم به قول معروف منوجه نمی شوند که به سازکدام یک از این نهادها باید برقصند! از سویی ستاد تأمین استان تصمیم های خودش را دیکته می کند که طبعاً هم در مسیر خواست شناورداران و هم راستاً با مبارزه با قاچاق ارز و سوخت نیست. ستاد تأمین استان طبعاً در اندیشه مسایل محلی است و کاری به کاری به کار نحوه تحرک ناوگان های دریایی یا شرایط حمل کالا از امارات یا سایر نقاط به بنادر کشور ندارد. از سوی دیگر شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده های نفتی همچنان پای برنماید این شرکت می گوید و هیچ توجهی ندارد که سختگیری در دادن سوخت موجب ناکارا شدن ناوگان ها شده و آنان قالیچه را به سود رقبای عرب خود می بازند. این شرکت می گوید هم سوخت کمتری تحویل دهد و هم بهای بیشتری بستاند. شاید هم مأموریت شرکت همین است و اتحادیه هم در جایگاهی نیست که به این روش خرده بگیرد. در واقع سخن اتحادیه با نهادهای بزرگتری است که به گرفتن تصمیم های مهم تر اقدام می کنند. اتحادیه از این نهادها می خواهد که به عواقب تصمیم خود دقت بیشتری داشته باشند و مباد سختگیری زیاد همه ما را از بازار دریایی منطقه و حتی بازار خودمان بیرون کنند!

نتایج تلخ احتمالی

صنعت کشتی داری اکنون از زاویه های مختلف تحت فشار است، فشارهایی که تحمل آن به تنهایی از دوش خود صاحبان این صنعت بر نمی آید. در این حال نهادهای دریایی آن چنان از کنار مسایل این بخش به سادگی عبور می کنند که انگاربودن یا

نبودن ناوگان ها خسارتی ملی به شمار نمی آید. دبیرکل اتحادیه توجه همه این نهادها را به آینده تلخی که در برابر ناوگان های دریایی ما وجود دارد جلب می کند. نتایجی مانند باختن بازار منطقه به رقبای منطقه ای، از بین رفتن ناوگان ها و خروج سرمایه ها از این بخش، بی کار شدن گروه هایی از نیروی کار شاغل در منطقه، کاسته شدن درآمد خانوارها و دست آخر گرانتر شدن هزینه حمل کالای وارداتی که شاید پرسروصدا ترین مشکلی باشد که ممکن است این نهادها در انتظارش باشند!

به آب اندازی ۸ شناور

در ایزوایکو تا پایان سال

مدیرعامل شرکت ایزوایکو آقای حمید رضاییان گفت: تمام تلاش خود را بکار گرفته ایم تا ۸ فروند شناور در حال ساخت در شرکت ایزوایکو را تا پایان سال به آب بیندازیم. وی گفت: امسال چهار فروند شناور جمع آوری ضایعات نفتی سفارشی سازمان بنادر و دریانوردی هم به آب انداخته خواهد شد. رضاییان ادامه داد: دو فروند کشتی ۱۳۰۰ TEU کانتینری نیز که به سفارش بخش خصوصی در شرکت ایزوایکو در حال ساخت است امسال آب اندازی می شود.

بیکبیری تشکیل «وزارت دریا»

توسط در مجلس

نایب رئیس فراکسیون دریایی مجلس شورای اسلامی آقای منصور آزادی در نشست خبری چهاردهمین همایش صنایع دریایی، اظهار داشت: مجلس نهم رویکردی متفاوت به دریا و صنایع دریایی دارد و شرایط در کشور به گونه ای است که تحریمها موجب شده است دریا و بنادر مورد توجه خاص قرار گیرند و توسعه دریا محور نمود پیدا کند.

وی با بیان اینکه فراکسیون بنادر از روز اول در مجلس نهم تشکیل شد، ادامه داد: ایران با وجود ۵۴۰۰ کیلومتر ساحل کشوری دریایی است، اما با این حال هیچ شهر توسعه یافته ساحلی نداریم.

رئیس کمیته بنادر و دریانوردی کمیسیون عمران مجلس اضافه کرد: کمیته بنادر و دریانوردی امسال در کمیسیون عمران تشکیل شد تا موضوعات دریایی بررسی دقیق تری داشته باشد.

گزارش تلگرافی

از همایش صنایع کشتی سازی

هر کسی

از ظن خود سخنی

گفت، صنعت کشتی

سازی در ایستگاه

اما و اگر

ماند!

گزارش از شروع همایش صنایع کشتی سازی در روز افتتاحیه در سالن اجلاس در تاریخ ۹/۱۱/۰۶ بوده است که جلسه کارگروه مشروحه زیر در روز اول از ساعت ۸:۳۰ الی ۱۰:۳۰ در چهاردهمین همایش صنایع دریایی برگزار گردید:

«رئیس کارگروه از یکایک سوال می نمود که هر یک از عزیزان برای برون رفت از مشکلات موجود در صنایع کشتی سازی چه برنامه ای دارید که یکایک به شرح زیر نظرات خود را مطرح کردند ضمن اینکه گفتند کشتی سازی در گوانجو چین در شروع با ۱ میلیارد تن GT کشتی سازی را در سال اول شروع کرد و به ۶/۳ میلیون تن در عرض ۵ سال رسیده است.

مهندس فروتن (مدیرکل صنایع و نیرو محرکه وزارت صنایع): چه برنامه ای تدارک شده است؟

بایستی از ظرفیت صندوق صنایع دریایی نهایت استفاده را ببریم.

« برنامه راهبردی در دست تهیه است اصولاً ما در این بحث نقش حمایتی داریم. اینکه مقررات لازم را برای تسهیل در امور، تامین منابع مالی تهیه کنیم و نهایتاً اینکه، بستری لازم را

حضور محترم جناب آقای دکتر محمد احمدی بافنده

انتصاب شایسته جنابعلی را به عنوان مدیرعامل شرکت ایران مارین سرویسز تبریک و تهنیت عرض نموده و توفیق روز افزون حضرتعالی را در راستای خدمتگزاری به نظام مقدس جمهوری اسلامی ایران، از ایزد منان خواستار است.

اتحادیه مالکان کشتی ایران

برای توسعه صنعت ایجاد کنیم. مهندس بابائی (جانشین سازمان صنایع دریایی): چه تمهیدی پیش بینی شده برای ساخت ساز؟ ۴ سال است که این صنایع ایجاد شده و هدف متمرکز کردن کارها است.

« ما وظیفه تامین نیازهای نیرو دریایی ارتش و سپاه را داریم و در صورت داشتن ظرفیت برای بخش خصوصی هم شناور می سازیم. ۷ گروه تخصصی در داخل سازمان با اهداف زیر ایجاد شده است که موفقیت خوبی هم در صنایع نظامی داشته ایم.

اهداف: ۱- تحقیقات و آشنایی با آخرین تکنولوژی روز ۲- بومی سازی انجام شود تا وابسته به منابع خارجی نباشیم

۳- ارتقاء بر سیستم کیفیت (در قطعات و تجهیزات) ۴- اجرائی و عملیاتی کردن در کوتاهترین زمان با قیمت مناسب

مهندس نبی پور (مدیر فنی کشتیرانی ج.ا.ا.): با توجه به سفارش کشتیرانی که برای ساخت کشتی به کشتی سازان داده شد نرخ ضعف رشد به شدت ضعیف است راهکار برای برون کرد چگونه است؟

ابتدا تشکر می کنیم از شرکت فراساحل کشتی سازی خلیج فارس که دومین کشتی کاتنر ما را در این هفته تحویل داده اند. کشتیرانی ج.ا.ا. ۵۰ سال پیش با ۲ فروند شناور کار خود را شروع کرده با هدف جذب کالای منطقه و ایرانیزه کردن پرسنل شرکت ما به برنامه چهارم که پیش از ۵/۵ تن بوده

پیام اتحادیه به نخستین نمایشگاه دریایی

دریا خود زندگی است، پاسی اش بداریم!

زندگی و طرولت دریا را به شهر دودزده مان آورده ایما تهران، کنلر یکی از بزرگترین کویرهای جهان، پیشش به سلسله جبال مرتفع که حتی رطوبت دریاهای شمالی را هم از ساکنانش دریغ می دارد، شاهد برگزاری نخستین نمایشگاه بین المللی دریایی کشورمان است. سنوالی که در آغاز به ذهن هر بازدیدکننده ای می رسد این که چرا یک نمایشگاه دریایی در جایی برپا می شود که نشانی از آب در اطراف آن نیست؟ جواب هم ساده تر از آن است که ممکن است به خاطر هر پرسش کننده ای برسد اگر برای فرهنگ سازی دریایی نمی توانیم مردم را به کنلر دریا بکشیم چه بهتر که دریا را به آنان نزدیک تر کنیم. در نمایشگاهی که همه فضلان دریایی کشور با امکانات و تجهیزات و خدمات و توانمندی هایشان فضا را دریایی کرده اند شاید کمتر کسی فقدان خود دریا را احساس کند. جمعیت چند ده میلیونی تهران را اگر ترغیب کنیم در سالن های نمایشگاه گامی بزنند قطعاً در پیشبرد کار فرهنگ سازی برای دریا، کار بزرگی انجام داده ایم.

نمایشگاه بین المللی دریایی نخستین نوع از چنین نمایشگاه هایی در کشورمان است. تاکنون دست اندرکاران صنعت دریا تنها امکان داشته اند در حاشیه همایش های تخصصی به ارائه نمونه هایی از توانمندی های خود دست بزنند. اما از این به بعد صاحب هویتی شده اند که به آنان امکان می دهد به طور مستقل نمایشگاه دریایی تدارک ببینند و این کار را به همه استان های کشورمان نیز بکشاند. بی گمان وقتی دریاییان به سمت مردم رفتند مردم نیز گامی به سمت آنان جلو خواهند آمد. درست است که همه ما شنا را باید در دریا آموخته باشیم، اما نقش استخرهای شهری را نمی شود در تربیت شناگران مجرب نادیده انگاشت. حضور موسسه آموزش کشتیرانی در مرکز تهران و شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی برقرار بلندی های امافیه، آنان را از دریا دور نگه نمی دارد، بلکه به آنان امکان می دهد که مباحث دریایی را به خشکی ها هم تسری بدهند و در نهایت مردمانی در کنلر خود داشته باشند که فرهنگ دریا را حتی فرسنگ ها دور از دریا با خود حمل می کنند.

البته برای مدیران موسسات تولیدکننده یا ارائه کننده محصولات و خدمات دریایی فرصت غنیمتی است که با مردم عادی رو به رو شوند و با آنان از قصه ها و غصه های دریا بگویند. ایجاد نوعی همدلی که می تواند، هم برای اهالی دریا روحیه بخش باشد و هم برای جمعیت شهرنشینی که می اندیشد دریا فقط محیطی برای شنا کردن یا ماهی گرفتن است. اگر آن ها دریابند که ۹۰ درصد مشکلات محیط نمایشگاه را زندگی نیاز دارند از طریق دریا به دستشان می رسد باور می کنند که دریا بی نهایت مهم است و بایستی که نگاه جدیدی به سمت پهنه های آبی آن بپوزیم.

آرزو می کنیم که نمایشگاه دریایی، همه مشارکت کنندگانی را که با هدف فرهنگ سازی برای دریا و کمک به تحقق اقتصاد دریامحور به آن اسید بسته اند برآورده کند و بازدیدکنندگان نیز با قدرشناسی کامل از کسانی که در کرانه های دریا و با امواج خروشان آن به خدمت مشغولند محیط نمایشگاه را ترک کنند. دست آخر باید از نمایشگاه بین المللی اول، به ما امکان دهد فاصله بعدی را که میان دریا و مردم افتاده است بیوشانیم و از دریا همان مواهبی را بستانیم که در همه جای جهان، کشور، های ساحل، نشین، از آن بهره مندند.

رسیده است از کشتی سازان گله مندیم که عدم همراهی با کشتی داران دارند. اواخر دهه ۷۰ ما ۱۵ فروند کشتی فله بر و ۶ فروند کلتنیز بر سفارش دادیم که به نتیجه نرسیده ایم مشکلات فرولان در ساخت صنایع دریایی داریم و علاوه بر آن عدم داشتن یک سند راهبردی حداقل ۲۰ ساله و استراتژی صنایع دریایی و همچنین عدم داشتن یک ارگان دریایی که بتواند این زنجیره دریایی را به هم وصل کند.

مهندس اعتصام (مدیرعامل شرکت صدرا): اینکه بگویم ظرفیت تولید به چه صورت، رشد چگونه و مشکلات در کجاست؟ به اطلاع می رسانم که حدود ۲۰۰۰ نفر بالفعل داریم.

ظرفیت فراساحل بسیار مناسب است کاهش ظرفیت هم داریم که بایستی برون سیاری کنیم. عملیات سکوها و نفت لوله توسط شرکتهای داخلی اجرا می شود کیفیت کار به حدی است که با کشورهای خارجی رقابت پذیر هستیم البته در بحث کشتی سازی مشکل داریم.

ساخت کشتی ۱۱۳۰۰۰ تنی برای ما رویاست، زیر ساخت ما در یارد بهشتی و در جنوب و سه یارد دیگر در حال تعریف پروژه هستیم البته باید بگویم الان فعالیت ما موردی است.

دکتر طاهری (مدیرعامل تاسیسات دریایی): با توجه به سوابق خودتان مشکلی که دارید چیست این حلقه مفقوده در کجاست تا این توسعه لاک پشتی از بین برود؟ معتقدم مجموعه خانواده دریایی یکی از فعالترین شافلین در کشورند بیاید به گذشته نگاه کنیم که سرعت بیشتری در آینده خواهیم داشت حال چه کنیم که مسیر سریعتری داشته باشیم این همان مفهوم توسعه دریامحور است که بایستی در جامعه بیشتر پلشاری کنیم و بستر دریایی را با تصحیح قوانین دریایی و مقررات ایجاد نماییم. به خصوص در قانون کلان کشور اعمال کنیم که بسیار موثر است ما در بخش فراساحل مشکل جدی نداریم. توسعه بسیار خوبی داشتیم در سه بخش حفاری، لوله گذاری و ساخت جاکته، در بخشهای حفاری کمبودهایی وجود دارد بخصوص در بخش دکل، نیروی کار فعال در این مجموعه مشکلی نداریم در بخش ساخت تجهیزات اهم از جاکتها و سکوها و در بخش نفت و گاز فعال هستیم و بیش از ۴۰۰۰ نفر کار می نمایند.

ساخت سکوها را از Z تا A مشکل نداریم و در این فعالیت می توانیم در خارج ارز آوری کنیم. در بحث جاکتها مشکل نداریم. در بخش انتقال گاز به پالایشگاه ها کمتر از ظرفیت موجود کار داریم با امکانات موجود می توانیم روزی ۶ کیلومتر لوله گذاری با تمام تستها انجام دهیم.

بقیه در صفحه ۴

بقیه از صفحه ۳

دکتر دهدشتی (ریاست فراهیون دریایی مجلس شورای اسلامی ایران) معتقدیم که در حوزه کشتی سازی موفقیت بسیار زیادی نداشته ایم و بخشی از این مشکلات گره خورده با قوانین چگونه می توان برطرف نمود؟ یکی از انگیزه های تشکیل این فراهیون کم توجهی مسئولین محترم به دریا بوده است. نتوانستیم تاکنون از نهادها استفاده نماییم در حال حاضر ۹۰ نفر از نمایندگان در این بخش هستند که در نظر داریم با NGO ها تماس بگیریم. ما بایستی از ظرفیت ها استفاده نماییم. بایستی به نحوی اقدام کنیم که از تعطیلی جلوگیری شود از جمله کاری که پیگیر هستیم. بحث کشتی سازی اروندبان است که به دنبال حمایت آن هستیم امیدواریم که در این حوزه موفق و موثر واقع شویم.

آقای مهندس گبرایی (معاون فنی سازمان بنادر): مشکلاتی که در بخش دریایی وجود دارد و نیاز به برطرف شدن آنها به منظور توسعه صنایع دریایی است چگونه بایستی انجام شود؟ اقداماتی که انجام شده در بحث وجود اداره شده بیش از ۳۰۰۰ میلیارد ریال در بخشهای مختلف به بخشهای خصوصی برای انواع شناورهای خدماتی و تدارکاتی و مسافری داده شده و بیش از ۱۳۰ فروند قرارداد بسته شده و ۷۰ فروند شناور عمیاتی شده اند. در حوزه اعتبارات خود سازمان برای عمده نیازها، برای تجهیزاتی و شناورها در داخل قرارداد بسته که حدود ۱۵۰ فروند شناور بوده و به حدود ۴۰۰۰

میلیارد ریال هزینه شده است در بحث شناورهای مسافری به منظور حفظ ایمنی، بخشی از شناورهای نایم از دور فعالیت خارج شده اند و به این ترتیب تقاضای قابل توجهی برای صنایع کشتی سازی ایجاد شده و اخیراً هم ۱۰ فروند با صنایع داخلی قرار داد بسته ایم.

سازمان بحث محدودیت تناژ برای موسسات رده بندی را از سر راه فعالیت آنان برداشته است. دغدغه مهم، تحویل شناور در زمان تعهد شده می باشد. مهندس شافعی (مدیرسازمان گسترش و وزیر اسبق صنایع) : در پاسخ به این سوال که بخش مهمی از کشتی سازی ها زیر نظر شما است چه برنامه ای برای توسعه کشتی سازی دارید گفتند: قانون مصوب صنایع کشتی سازی می بایستی ۱۰ سال دوام می داشت و در حالیکه ۴ سال گذشته در نظر دارند صندوق صنایع با دیگر صندوق ها ادغام شود. سرمایه اولیه صندوق ۴۰ میلیارد تومان بود که فقط ۵ میلیارد تومان واریز شده و صندوق شکل نگرفته است. تذکر به سازندگان می دهم که می بایست به وعده خود از نظر زمان و قیمت و خدمات پس از فروش متعهد باشند در غیر اینصورت سابقه خوبی برای خودتان باقی نخواهید گذارد. ایفای تعهد از شرایط اساسی کشتی سازان است اگر انجام ندهیم از قافله صنعت دنیا عقب خواهیم افتاد.

سازمان گسترش اخیراً مأموریتی گرفته تا در ساخت ۱۶ دستگاه جک آپ وارد شود و آن ها را در اختیار صنایع نفت ایران قرار دهد. در این زمینه ما حداکثر استفاده از توانمندی کشور را خواهیم کرد البته بهتر است که وزارت نفت ۲۵٪ ارزش این سفارش را پرداخت نماید که در کار تسهیل خواهد شد. در همین حال آبیگری دو حوض خشک آغاز شده که بتوانیم در بخش تعمیرات کشتی های غول پیکر وارد شویم البته بایستی کارگاه های ماشین سازی نیز ایجاد شود که این کار فقط با کمک دولت امکان پذیر است.

بخشی از صحبت های آقای غضنفری: اینکه تاکنون دریا شناخته نشده شاید بعثت ریزش فراوان نفتی در کشور بوده که به دریا التفاتی نشده است. لیکن اکنون دلها به طیش افتاده که کاری بایستی برای دریا انجام داد در دو سال گذشته هم حتی چنین فکری نداشته ایم اکنون که به این نتیجه رسیده ایم بایستی سعی شود به نتایجی دست یابیم.

اعتراضی داجمر:

از شهرپور،

حقوق ارزی دریانوردان

پرداخت نشده است

مارین نیوز
مدیرعامل کشتیرانی جمهوری اسلامی در جریان نمایشگاه صنایع دریایی و صنایع وابسته در پاسخ به پرسش مشترک خبرنگاران درباره اظهارات مهدی غضنفری، وزیر صنعت، معدن و تجارت، مبنی بر استفاده بخش خصوصی از ناوگان کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران گفت: بخش خصوصی می تواند از ناوگان کشتیرانی در زمینه حمل کالا و همچنین اجاره کشتی استفاده کند و آمادگی ارائه این این قبیل خدمات به بخش خصوصی که توانایی ایجاد خطوط کشتیرانی و جذب کالا داشته باشد؛ وجود دارد. داجمر با بیان اینکه «هنوهای از ارائه این خدمات به بخش خصوصی در گذشته بصورت موردی و محدود انجام شده است»
مدیرعامل کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در مورد پرداخت نشدن حقوق ارزی دریانوردان این شرکت با بیان اینکه «از شهریورماه حقوق ارزی دریانوردان پرداخت نشده است»، گفت: در این ارتباط مذاکرات متعددی با بانک مرکزی و سیستم بانکی کشور انجام شده؛ اما بانکها کرایه حملی را که وصول و بسیاری از آنها از منابع خارجی به حساب ما واریز شده و باید بتوانیم فوقالعاده مأموریت به حساب ارزی دریانوردان واریز شود؛ پرداخت نمی کنند.

وی گفت: بانک مرکزی می خواهد این منابع را با نرخ ارز مرجع (۱۲۲۶ تومان) بصورت ریال پرداخت کند؛ در حالیکه این خلاف است و این موضوع هم توسط دریانوردان و هم از سوی ما مورد اعتراض قرار گرفته است. داجمر با اشاره به برگزاری جلسات متعدد با سیستم بانکی کشور اظهار داشت: بانک مرکزی متعهد بود که ماهانه رقمی را در قالب اسکناس به حساب دریانوردان در بانکها واریز کند که از شهریورماه تاکنون اقدامی در این زمینه صورت نگرفته است.

وی افزود: طبق این قول باید ماهی دو میلیون دلار از سوی بانک مرکزی برای پرداخت به دریانوردان واریز می شد که تاکنون انجام نشده است. به گفته داجمر، این دو میلیون دلار علاوه بر ۵۰ میلیون دلار است که توسط بانک مرکزی بلوکه شده است و علیرغم قول و وعده سیستم بانکی برای پرداخت بخشی از آن، هنوز اقدامی در این زمینه صورت نگرفته است.

منابعی که بایستی به سرافش رفت کمی متفاوت است و فعالان در حوزه دریا بایستی این نقش را بعهده بگیرند دست یابی به این منابع عظیم خودش نیاز به سرمایه گذاری دارد که بایستی انجام شود. یکی از تفکر ها سرمایه گذاری جدید است و دیگری بهره وری از سرمایه گذاری خوب انجام شده که بایستی با نگر مثبت به آن توجه کنیم.

سوال اینجاست آیا صنایع دریایی موجود می تواند یک منبع عظیم کشور باشد یا خیر؟
من ۴ سال مسئول صادرات کشور در سازمان توسعه تجارت بودم. در چند سال گذشته در همین سالان جشن صادرکننده های غیر نفتی ۲۰ میلیون دلاری را گرفتیم در آن روزها مشکل ما تورم بود و لنگر این کنترل حفظ پایداری ارز بود. لیکن اکنون همه چیز دگرگون شده قیمت ارز ۲/۵ برابر شده است. یعنی پذیرش قیمت ارز صادرات غیرنفتی و خدمات (گردشگری، محیط زیست، ...) در مزیتی قرار گرفته که تاکنون سابقه نداشته است.

در سال ۲۰۱۲ مجموع تجارت جهانی ۹ و نیم میلیارد تن بوده است. تعداد شناور فعال در دنیا ۲۶۰۰۰ فروند و سهم حمل و نقل دریایی ۹۳ درصد از تجارت کشور بود. این در حالی است که در ۸ ماهه اول سالجاری ۳۰ میلیون تن کالا وارد شده که سهم کشتیرانی ۲۰٪ بوده است سوال من از آقای داجمر اینست که کشتی وجود دارد چه بایستی با توجه به تحریم موجود گره برای اینکه ناوگان زمینگیر نشود بایستی از بخش خصوصی کمک بگیریم. فیر از این چه راه حلی داریم؟ آیا کشتیرانی چالا حاضر است کشتی های خود را در اختیار بخش خصوصی بگذارد تا آن ها فعال شوند و هزینه هایشان را هم در آینده بپردازند؟ البته آقای داجمر شاهکار کرده اند ولی خیلی کارهای دیگر هم می توانست انجام پذیرد.

در مورد ساخت کشتی و سازه های دریایی: ۳۴ مرکز ساخت کشتی در بنادر وجود دارد. در حال حاضر ظرفیت داخل در کشور ۳۰۰ فروند باری از تناژ ۲۰۰ تا ۲۰۰۰ تن و شناور های بزرگ اقیانوسی بیش از ۱۰۰۰ تن فروند است.

در سازه های تولیدی، ظرفیت کشور ۳۰۰۰۰ تن و نهایتاً می توانیم تا ۱۰۰۰/۰۰۰ تن در سال بدهیم. یکی از مزیت بالا بردن قیمت ارز اینستکه بسیاری از کارخانه ها کارگران خود را مجدداً صدا کردند که فعالیت نمایند.

نتیجه صحبتها:

- ۱- کار می کنیم فرصت بی نظیری برای استفاده از دریا شکل گرفته
- ۲- کار می کنیم از سرمایه ها موجود استفاده نماییم
- ۳- سعی شود در معرفی دریا یکوشیم متأسفانه دریامحوری در توسعه کشور جدی گرفته نشده است.

حضور اتحادیه در اولین نمایشگاه دریایی

اولین نمایشگاه دریایی در مکان نمایشگاهی بین المللی تهران در سالن ۱۰ و ۱۱ از تاریخ ۹/۱۱/۱۳۹۱ الی ۱۱/۱۱/۱۳۹۱ برگزار گردید. اتحادیه مالکان کشتی ایران در سالن ۱۰ دارای غرفه به شماره ۶۲ بوده که از این غرفه وزیر محترم راه و شهرسازی جناب آقای علی لاریجانی و فرماندهی محترم نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران تمسک سازی بازدید بعمل آوردند.



نامه اعتراض اتحادیه به فرآکسیون دریایی مجلس شورای اسلامی

گمرک،

باز هم نپذیرفت که

کشتی یک کالای

تجاری نیست!

اتحادیه مالکان کشتی ایران بار دیگر در زمینه لغو بخشی از قانون امور گمرکی که کشتی را مشمول کالای تجاری و ملزم به پرداخت عوارض گمرکی و سود بازرگانی و دریافت برگ سبز ترخیص از گمرک می‌شناسد، وارد عمل شد و طی نامه ای که به رییس فرآکسیون دریایی مجلس شورای اسلامی ارسال شده است از ایشان تقاضا کرد که برای تغییر این بخش از قانون مزبور که موجب کاهش تمایل به سرمایه گذاری برای خرید کشتی اقدام نماید. لازم به یادآوری است که کشتی داران در سال های پیش از پیروزی انقلاب اسلامی از پرداخت هزینه گمرکی برای ورود کشتی معاف بودند و معلوم نیست که چرا در سال های بعد از انقلاب چنین موردی به قوانین گمرکی کشور افزوده شده است.

لازم به یادآوری است که تقاضا لغو این مقررات بارها در قطعنامه های همایش ارگان های دریایی درج شده اما نهاد پگیری کننده مفاد این قطعنامه ها نتوانسته است سازمان های مرتبط مانند وزارت امور اقتصادی و دارایی و سازمان گمرک را به تغییر این نگاه متقاعد کند. توجه مخاطبان را به نامه ارسالی از سوی دبیرکل در همین زمینه جلب می‌کنیم.

حضور محترم جناب آقای دکتر دهشدنی ریاست محترم فرآکسیون دریایی و نماینده از استان خوزستان موضوع: آیین نامه اجرایی مصوبه قانون گمرکی که از تاریخ ۹۰/۹/۱۶ لازم الاجرا است

باسلام و عرض احترام مدتی است که پس از انقلاب اسلامی ایران مالکان کشتی با مشکل ترخیص کشتی و دریافت برگ سبز مواجه هستند و از آنجایی که کشتی در مزر سفر کشور قرار می گیرد و از مزر گمرکی خارج نمی شود اصولاً نمی بایستی کشتی همانند کالا محسوب و ترخیص گردد که این روش در اکثر قریب باتفاق کشورهای دریایی دنیا اجرا می گردد و به همین دلیل به هنگام

تحریر قانون جدید گمرکی و در زمان ریاست آقای محمدی در گمرکات کشور اتحادیه مالکان کشتی ایران درخواست نموده بود که کشتی همانند هواپیما از پرداخت حقوق و عوارض گمرکی معاف باشد که در پیش نویس قانون در ماده ۱۱۹ آن، (کپی تقدیم حضور می گردد) این خواسته درج گردیده بود که متأسفانه به هنگام تصویب قانون جدید در ماده مذکور کلمه هواپیما از معافیت بهره گرفت و کلمه کشتی حذف شد. از سویی قبیل از انقلاب قطعاتی که کشتیها برای تعمیرات لازم داشتند و در داخل کشور ساخته نمی شد از فرودگاه مستقیماً بدون انجام هرگونه تشریفات گمرکی و با حضور ناظر گمرکی به کشتی مورد نظر تحویل می گردید.

طبق ماده ۱۶۴ در قانون جدید مصوب، گمرک ج.ا.ا موظف شد تا آیین نامه اجرایی را ظرف مدت ۶ ماه از تاریخ لازم الاجرا شدن در رابطه با مواردیکه در قانون تصریح نشده، تهیه و به تصویب هیات محترم وزیران برساند و بر همین اساس گمرک جمهوری اسلامی ایران شروع به تهیه آیین نامه اجرایی نمود و پیش نویس آن که درچندین مرحله تغییر کرد به اتاق بازرگانی و صنایع و معادن ایران و تهران ارائه شد تا نظرات تشکیلها را جمع آوری و درخواستهای تصحیحی را به گمرک منعکس نمایند.

در این ارتباط جلسات متعددی در اتاق ایران، اتاق تهران، اتحادیه مالکان کشتی ایران و انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته برگزار گردید و نهایتاً مشکلاتی که مالکان کشتی ایران داشتند طبق پیوست (۱) که در بندهای ۲۵ و ۳۰ که نظرات اتحادیه در آن مندرج است به اتاق ایران و تهران منعکس شد.

براساس اطلاع واصله از سوی گمرک ج.ا.ا پیش نویس پیوست (۲) مورخه ۹۱/۴/۲۶ تهیه که با مطالعات آن دیده شد که به نظرات این اتحادیه هیچ وقعی ننهاند و به شرح پیوست به هیات

محترم دولت جهت تصویب منعکس گردیده است. علیهذا تقاضای این اتحادیه از حضرتعالی براینست که: الف- ماده ۶۳ آیین نامه اجرایی (پیوست ۲) اشعار می دارد: "ماده ۶۳- به گمرک جمهوری اسلامی ایران اجازه داده می شود در اجرای تبصره ماده ۳۸ قانون در خصوص شرایط، چگونگی تشریفات اظهار و ارزیابی و اسناد لازم دستورالعمل مربوطه را تهیه و پس از تایید وزیر امور اقتصادی و دارایی اجرا نماید." که برخلاف تبصره ذیل ماده ۳۸ قانون است که می گوید:

"تشریفات گمرکی کشتی، هواپیما و یا ناوگان ریلی اعم از لوکوموتیو و واگن خریداری شده یا اجاره شده از خارج براساس آیین نامه اجرایی این قانون تعیین می شود." لذا می بایستی شرایط گمرکی موارد مذکور در این آیین نامه قید گردد و احاله آن به ضوابطی دیگر توسط گمرک در آینده تعیین می گردد صحیح نیست لذا پیشنهاد اتحادیه بر آنست که ماده ۶۳ آیین نامه حذف و متن ذیل در ارتباط با کشتیها جایگزین ماده ۶۳ گردد:

"ماده ۶۳- کشتی های و شناورهای خریداری شده یا ارائه ثبت شناور(گل شناور) صادره توسط سازمان بنادر و دریانوردی مجاز به ورود و خروج ازقلمرو گمرکی بوده و نیاز به ارائه پروانه سبز گمرکی ندارند.

ب- در راستای حمایت از ناوگان هوایی و دریایی کشور و بهره مندی از امتیاز قائل شده به ناوگان مشابه خارجی در ماده ۸۰ (پیوست ۲) که اشعار می دارد"

"لوازم و قطعات یدکی هواپیماها یا کشتی های خارجی که شرکتهای مربوطه به منظور تعویض یا رفع نقص هواپیماها یا کشتیها موقتاً وارد می کنند باید صورت ریز مشروح آنها را به اظهار نامه ضمیمه نمایند."

لذا پیشنهاد اتحادیه اینست که کلمه خارجی حذف و همچنین در بند الف

فراخوان

بیست و یکمین همایش هماهنگی ارگانهای دریایی کشور

بیست و یکمین همایش هماهنگی ارگانهای دریایی کشور با تولیت سازمان بنادر و دریانوردی و به میزبانی کشتیرانی دریای خزر و مشارکت و همکاری کلیه ارگانهای دریایی کشور در تاریخ ۱۷ و ۱۸ اردیبهشت ماه سال ۱۳۹۲ در زیبا کنار برگزار خواهد شد.

لذا ضمن ارسال فراخوان جهت حضور فعال کارشناسان ارگانهای دریایی در ارائه تجارب و دستاوردهای علمی در قالب مقاله در همایش فوق، در صورت تمایل به ارسال مقاله و اطلاع بیشتر از نحوه ارسال مقاله و ثبت نام حضور و اخبار این همایش به سایت دبیرخانه ارگانهای دریایی کشور به آدرس DHOD.PMO.IR مراجعه فرمایند.

ماده ۸۲ نیز که اشعار می دارد: ماده ۸۲ بند الف: ورود موقت لوازم و قطعات یدکی هواپیماها و کشتی های خارجی موضوع ماده ۸۰ آیین نامه، کلمه خارجی حذف گردد و به تبع آن بند الف ماده ۱۳۴ و تبصره ماده ۱۳۷ نیز تصحیح گردد که اشعار می دارد: "ماده ۱۳۴- در موارد زیر برای کالای صدور موقت به جای تضمین اخذ تعهد کتبی اکتفا می شود:

بند الف: لوازم و قطعات یدکی هواپیماها و کشتی ها. "ماده ۱۳۷- کالایی که برای صدور موقت اظهار می گردد پس از مطابقت مشخصات کالا به مندرجات اظهارنامه، به بسته ها حسب مورد مهر و موم گمرک یا هر نوع علامت دیگری که برای تشخیص کالا در موقع بازگشت لازم باشد الصاق و سپس پروانه و کالا در اختیار صاحب کالا یا نماینده قانونی وی گذاشته شود.

تبصره ۱- موتور هواپیما و کشتی که جهت تعمیر فرستاده می شود هرگاه کارخانه تعمیرکننده موتور تعمیر شده دیگری از همان نوع به جای آن بفرستد به شرط اینکه مراتب را هم کتباً تصدیق نموده باشد با اخذ حقوق ورودی به جای موتور خارج شده پذیرفته و اختلاف شماره سریال مورد توجه قرار نمی گیرد." (پیشنهاد تصحیح اینکه در تبصره، اخذ حقوق ورودی حذف شود)

امید است با پشتیبانی جنابعالی و سایر نمایندگان محترم فرآکسیون دریایی مسئله ای که از زمان تشکیل این اتحادیه به صورت مداوم به مسئولان کشور از طریق کتبی و شفاهی منعکس گردیده و تا حدودی هم به هنگام حضور آقای محمدی در رأس گمرک

ج.ا.ا در شرف تصحیح بود، به دست توانای آن بزرگواران حل گردد. خاطرنشان می سازد که در کلیه کشورها همواره دولت ناوگان دریایی خود را پشتیبانی نموده و سعی می کنند تا موجب روان سازی فعالیتهای آنان شوند و سرمایه گذاران ترغیب به خرید کشتی شده و با برافراشتن پرچم بیشتری از کشور خود در دریاها باعث تحکیم هرچه بیشتر حاکمیت آن کشور بر دریاهای خودی گردند علیهذا کشور عزیزمان با عنایت به دارا بودن موقعیت مهم سوق الجیشی و همچنین در زمره کشورهای دریایی محسوب می گردد. نیاز وافر به اینگونه پشتیبانی ها دارد. در خاتمه به استحضار می رساند که این اتحادیه آمادگی دارد تا توضیحات لازمه را حضوراً ارائه نماید.

قبلاً از بذل عنایت حضرتعالی سپاسگزاری می گردد. استدعا دارد این دبیرخانه را از نتایج حاصله مطلع فرمایند.

قطعه نامه

چهاردهمین همایش

خواست های

نه چندان در جهت

مسئولیت های

صنعت دریای!

چهاردهمین همایش صنایع دریایی عصر پنجشنبه هفتم دی ماه با صدور قطعنامه‌ای به کار خود پایان داد. در قطعنامه گرچه تقاضاهایی در جهت منافع صنعت دریا گنجانده شده اما در مجموع بیشتر خواست ها در زمینه هایی متمرکز شده است که می تواند بخشی از تقاضاهای همه فعالان عرصه دریا و کشتیرانی باشد و نه صنعتی که قرار است ناوگان های بازرگانی و نفتی کشور را طراحی و تولید کند. در مقدمه قطعنامه گفته شده که: همایش های

صنایع دریایی مهمترین و فراگیرترین گردهمایی دست اندرکاران دریایی کشور است که در آن مهمترین چالش ها و موفقیت های کشور در حوزه دریا به بحث گذاشته می شود. در همایش چهاردهم با مدنظر قراردادن سخنرانی وزیران، میزگردها، مقالات علمی ارائه شده، کارگاهها، نشست کمیته های تخصصی و دستاوردهای ارائه شده در نمایشگاه دریایی، اهم مواردی که مورد تأکید قرار گرفته و لازم است همه مسئولان و دست اندرکاران، شرایط تحقق آنها را فراهم آورند، عبارتند از:

۱) استمرار برگزاری همایش های صنایع دریایی و حضور جدی متخصصان، مراکز اعم از شرکتهای، مؤسسات و ارگان های دریایی نشان از شکل گرفتن پایه های توسعه این صنعت مهم و استراتژیک کشور است. بدینوسیله بر برگزاری منظم همایش های سالانه صنایع دریایی تأکید می گردد.

۲) با توجه به گذشت بیش از چهار سال از تصویب قانون توسعه و حمایت از صنایع دریایی، لازم است از ادغام صندوق توسعه و حمایت از صنایع دریایی جلوگیری بعمل آمده و منابع آن هرچه سریع تر تزریق گردد و شورامالی صنایع دریایی در اجرایی شدن محصولات کوشیده و نقشه راه و سایر اسناد راهبردی توسعه دریایی کشور را سرما تهیه و نهایی نماید. در این راستا از معاونت نظارت و راهبردی ریاست جمهوری و وزارت صنعت، معدن و تجارت درخواست می گردد که این شورا را باری رسانند.

۳) با توجه به رشد و توسعه نسبی صنایع دریایی در سالیان اخیر و شرایط تحریم لازم است، تعریف یکسان و جامعی از صنعت دریایی ارایه و شاخص های توسعه آن تدوین

و پایش گردند و به کلیه حوزها و زیرساخت های آن بویژه تعمیرات، بازیافت، طراحی و... برای انواع شناورهای کوچک و بزرگ و بکارگیری امور بیمه ای در کلیه مراحل طراحی تا بهره برداری و همچنین تسهیل صادرات در این صنعت توجه گردد.

۴) توسعه صنعت دریایی ایجاب می نماید نیازهای پنج ساله همه شرکتهای و مراکز اعلام، مرکز اطلاع رسانی منقاصات، دستاوردها و پتانسیل های دریایی توسط انجمن مهندسی دریایی و با حمایت دولت را مدنظر و از دولت بویژه شورامالی و صندوق توسعه صنایع دریایی درخواست می گردد که بسته حمایتی لازم را برای حمایت از تولید تجهیزات و اقلام مصرفی نیز تدوین و اجرایی نمایند.

۵) اجرا و قانونی نمودن جایگاه طرح رتبه بندی شرکتهای و مؤسسات دریایی، تدوین نظام مهندسی دریایی با تأکید بر هم تراز می مدارک و پرداختن به کلیه مشاغل مرتبط با صنعت دریایی اعم از ساحلی و بندری، فراساحلی و دریایی و تدوین استانداردهای مورد نیاز کلیه بخش های صنعت دریایی مورد تأکید قرار گرفت.

۶) در راستای توسعه صنعت دریایی بصورت عام و توسعه بخش شناورهای تفریحی تندرو بصورت خاص، مردمی سازی کاربری این شناورها، به صورت تفریحی، خصوصی و مسافتهای مورد تأکید قرار می گیرد. لذا تسهیل قوانین بویژه حذف محدودیت های کاربری شناورهای تندرو تفریحی مورد درخواست می باشد.

۷) در راستای استمرار و توسعه آموزش و تربیت نیروی انسانی بویژه در بخش دریانوردی، جمع آوری نیازهای آموزشی اعضا و توان آموزشی آنان در انجمن مهندسی دریایی و ایجاد و تعدیل رشته های دریایی، بازنویسی سرفصل های دروس، بازنگری نحوه انتخاب و گزینش دانشجویان دانشگاه های کشور مورد تأکید قرار گرفت.

۸) گسترش شبکه ارتباطی دانشجویان رشته های مهندسی دریا با صنایع و دستگاه های اجرایی از طریق کمیته دانشجویی و تلاش جهت ایجاد مراجع اطلاع رسانی علمی و هدفمند شدن عنوانین و محتوای پایان نامه های دانشجویی از طریق بازدیدها و آموزش های تخصصی و حمایت مراکز صنعتی دریایی مورد درخواست جامعه

دانشجویی دریایی کشور می باشد. ۹) لزوم بکارگیری آموزه های صنایع دریایی حوادث در کلیه بخش های صنایع دریایی ایجاب می نماید همایش های صنایع دریایی حوادث بصورت مستمر برگزار و بررسی سوانح و حوادث بصورت فراگیر در کشور انجام شود. در این راستا از سازمان بنادر و دریانوردی درخواست می گردد که امکان ایجاد کمیته فراگیر ملی بررسی سوانح و حوادث را بررسی کند تا این کمیته ایجاد گردد.

۱۰) با توجه به پیشرفت کشور در زمینه های مختلف دریایی، تشکیل کمیته حقوقی برای ایجاد دادگاه های دریایی، و تسهیل بکارگیری توان و دانش کارشناسان دریایی در امور دعوی (کارشناسان رسمی) توسط قوه قضائیه مورد تأکید می باشد.

با توجه به موارد فوق و همچنین و لزوم تبدیل تهدیدات تحریم به فرصت و استفاده بهینه از فرصت های آن، شرکت کنندگان مهمترین عنوان و شعار محوری برای پیگیری تا همایش آینده بکارگیری تولیدات ملی و حمایت از کار و سرمایه ایرانی در صنایع دریایی و دریانوردی انتخاب می شود.

هرم از این باغ بری می رسد تازه تر از تازه تری می رسد

محدود کردن تحویل سوخت به ماهی یکبار،

نرخ های حمل را بالا بردیم بدون آن که شناورداران احساس امنیت کنند

از بندر بوشهر گزارش می رسد که شرکت پخش فرآورده های نفتی منطقه تحویل سوخت به شناورهای این منطقه را به یکبار در هر ماه محدود کرده است. این بدان معناست که این شناورها نمی توانند هر ماه بیش از یک سفر رفت و برگشت به حاشیه جنوبی خلیج فارس داشته باشند. این محدودیت موجب شد که اتحادیه نیز از یابت تسری این روش به سایر بنادر کشور و بی کار شدن مؤسسات محلی حمل باز دریایی و توقف فعالیت شناورهای احساس نگرانی کند. نامه ارسالی از سوی اتحادیه به آقای کشکولی مدیرعامل شرکت ملی پخش فرآورده های نفتی ایران به خوبی عصب این نگرانی را بازتاب می دهد. متن نامه ارسالی را مطالعه می فرمایید.

موضوع: مشکل سوخت شناورها در منطقه بوشهر و خرمشهر

پیرو نامه های شماره ۱۳/۹۶۷۲-۹۱/۵ مورخ ۹۱/۹/۸ مورخ ۹۱/۱۲-۵/۹۹۰۵ مورخ ۹۱/۱۰/۵

احتراماً، پیرو نامه های یاد شده بالا، همانطوریکه مستحضرد در منطقه بوشهر کماکان در عرض ماه برای سفرهای خارجی فقط یک بار سوخت ایرانی تحویل می گردد

این مطلب در شورای تأمین استان تصمیم گیری شده و اصولاً برای لنتها بوده که در عرض یک ماه بیش از یکبار با توجه به شرایط تخلیه و بارگیری و سرعت آنها نمی توانند رفت و آمد داشته باشند. بر ای شناورهای اعضای اتحادیه که شناورهای فلزی و بالادکس لندنینگ کرافتها می باشد و سرعت تخلیه و بارگیری بسیار بالایی را دارند می توانند حد اقل سه سفر انجام دهند. از سویی حدود یک ماه است که در خرمشهر هم برای شناورهای فلزی عازم امارات تصمیم گرفته شده که فقط یکبار در ماه سوخت تحویل نمایند که در طول این مدت کوتاه از این تصمیم عوامل تخریبی ایجاد شده عبارت است از: مالکان کشتی که تا کنون کالا های صادراتی را از خرمشهر حمل می نمودند دیگر با قیمت قبلی آمادگی حمل آن را ندارند و قیمت های حمل ۲ تا ۲/۵ برابر شده است. این مهم موجب عدم حمل کالا های صادراتی گردیده چه اینکه مالکان کالا هم روی چنین نرخهایی حساب نمی نمودند.

از سویی مالک شناور هم مجبور است که در اخر ماه اقساط بانک را بپردازد. لذا بدون میل باطنی همگام با دیگران چنین اقدامی را نموده اند. برای این اتحادیه هم معین نیست که چرا چنین تصمیمی گرفته شد و شاید هم این مشکل به زودی در بندر عباس هم ایجاد شود که نیاز است تصمیم عاجلی گرفته شود.

حضرتالی کمالاً واقعید که چرا دشمن یکی از اهداف اصلی خود را ناوگان ملی و مالکان کشتی را قرار داده است، لذا از اینگونه خود تحریمی ها در کشور می تواند دشمنان را سریعتر به اهداف خود برساند.

در خانه از آنجاییکه بنا به اطلاع کاپیتان چهارزی حضرتالی تمایل دارید که مشکلات را مستقیماً از زبان دست اندرکاران این حرفه بشنوید این اتحادیه آمادگی دارد تا در نشست های مسایل و گرفتاریها ی موجود را تقدیم حضور بنماید. استدعا دارد مقرر فرمایند ساعت و تاریخ نشست را به نحوی به این دبیرخانه اعلام دارند تا بتوان به صورت منسجم در نشست مذکور حضور پیدا نماییم.

مقایسه متن دو نامه آرسالی از سوی اتحادیه، بدون توضیح چه می خواستیم، چه شد!

جناب آقای مهندس صدر

موضوع: تعرفه حقوق و عوارض بندری و دیماه کشتی ها در سال ۱۳۹۱

احتراماً، همانگونه که استحضار دارید یکی از اهداف اولیه تحریم های بین المللی، زمین گیر کردن ناوگان دریایی کشور عزیزمان ایران است تا موجب تضعیف و تحمیل هزینه های مضاعف برای مالکان کشتی گردد. مسلماً برای گذر از شرایط تحریم کنونی، همکاری نهادها و سازمان های مرتبط با فعالیتهای کشتیرانی بخصوص آن سازمان محترم موجب دلگرمی و استقامت کشتیرانها و مالکان کشتی ایران در بخش خصوصی خواهد شد. همانگونه که مطلع هستید طی سال گذشته فشارهای ناشی از تحریمها مرتباً افزایش و منابع در آمدی مالکان کشتی ایران شدیداً کاهش یافته ضمن آنکه با افزایش قیمت سوخت، برابر سیاست های ابلاغی دولت محترم نیز قیمت حمل کالا تغییر نیکرده است.

خواهشمند است به منظور حمایت از مالکان کشتی و جلوگیری از ورشکستگی آنان مقرر فرمایند، تعرفه مصوب سال ۱۳۸۹ مبنای محاسبه حقوق و عوارض بندری و دیماه (جداول شماره ۷) در وجه کلیه مالکان شناورهای ایرانی در بنادر شمالی و جنوبی به اجرا درآید چه اینکه اجرای جداول سال ۱۳۹۱ افزایش متوسط ۲۵ درصدی در بر دارد که می تواند کمر مالکان کشتی را بشکند. استدعا دارد این اتحادیه را از تصمیمات متخذه مطلع نمایند. قبلاً از بذل عنایت حضرتعالی سپاسگزاری می گردد.

جناب آقای مهندس صدر

موضوع: افزایش شدید هزینه های خدمات بندری و ناوگان ملی
پیرو نامه شماره ۳۰/۹۲۹۷-۹۱/۳- مورخ ۹۱/۷/۱۳

احتراماً همانطوریکه مستحضرد این اتحادیه طبق نامه پیروی فوق (ببوست) که قبلاً به استحضارتان رسیده است با عنایت به مسایل و مشکلاتی که مطرح گردید درخواست شد تا تعرفه های بندری سال گذشته به اجرا در آید لیکن متأسفانه نه فقط از طرف آن سازمان محترم در تعرفه های بندری تعدیلی انجام نشد بلکه برابر مصوبه جدید به شماره ۱۷۱۶ مورخ ۹۱/۹/۱۳ هیأت محترم عامل سازمان، حقوق، عوارض و هزینه های بندری که قبلاً بر اساس نرخ ارز مرجع به ارزش ۱۲۲۶ تومان بوده از مورخ ۹۱/۱۰/۱ بر اساس نرخ مبادله ای یعنی ۲۴۵۰ تومان محاسبه و دریافت می گردد.

به استحضار میرساند که اجرای چنین رویکردی هزینه های مترتب بندری شناورهای ناوگان کشور را به بیش از دو برابر سطح فعلی افزایش داده است. با توجه به شرایط تحریم های اعمال شده به ناوگان کشور که باعث توقف عملیات بیش از نیمی از آنها شده، اعمال رویکرد جدید و افزایش صد در صدی هزینه های بندری، امکان رقابت با شرکت های خارجی جهت جذب محمولات وارداتی و صادراتی کشور را به شدت تحت تأثیر قرار داده و عملاً ناوگان کشور را از دور رقابتها خارج می نماید.

قابل ذکر است که در موارد مشابه نحوه اعمال تسعیر نرخ ارز به نحوی بوده است که در نهایت شرکت های داخلی با افزایش هزینه ها مواجه نباشند. در این راستا می توان به اعمال نرخ ارز مرکز مبادلات ارزی جهت محاسبه حقوق و عوارض گمرکی کالاهای وارداتی اشاره نمود که هم زمان با دریافت نرخ ارز مبادلاتی با ارزش ۲۴۵۰ تومان، تعرفه های مربوطه به نصف کاهش داده شد یعنی تقریباً همان مبلغ قبلی دریافت می گردد.

لذا به منظور حمایت از ناوگان کشور با توجه به بیانات مقام معظم رهبری در انتخاب شعار سال "تولید ملی، حمایت از کار و سرمایه ایرانی" وبا توجه به شکایات عدیده واصله از مالکان کشتی های ایرانی به این دبیرخانه و به منظور جلوگیری از هر گونه مشکلات بعدی خواهشمند است دستور مقتضی جهت بازنگری مصوبه اشاره شده و پیشگیری از هر گونه افزایش هزینه های مترتب بندری برای کشتی های ملکی ایرانی صادر فرمایند.

به ببوست ۴ برگ، صورتصاحب "حقوق و عوارض دریایی و بندری" برای دو شناورنوح ۲ و میر مهنا با تعرفه های جدید و قدیم برای نمونه به منظور مقایسه تقدیم حضور می گردد که نزدیک به ۱۰۰ درصد افزایش تعرفه ها را نشان می دهد.

۱. شناور نوح ۲:

در تاریخ ۹۱/۷/۳ مدت زمان بستن به اسکله ۱۰:۰۰ ساعت به مبلغ ۷۶۰۶۱۳۰ ریال
در تاریخ ۹۱/۱۰/۱ مدت زمان بستن به اسکله ۱۰:۰۵ ساعت به مبلغ ۱۴۹۳۷۱۹۰ ریال

۲. شناور میر مهنا:

در تاریخ ۹۱/۸/۲۱ مدت زمان بستن به اسکله ۱۶:۳۵ ساعت به مبلغ ۲۲۵۲۶۶۱۰ ریال
در تاریخ ۹۱/۱۰/۱۲ مدت زمان بستن به اسکله ۱۷:۴۰ ساعت به مبلغ ۴۴/۴۲۷/۳۸۰ ریال

ریال

در خاتمه تقاضا دارد در کمترین فرصت ممکن این اتحادیه را از تصمیمات متخذه مطلع فرمایند.

معرفی اعضای اتحادیه مالکان کشتی ایران



شرکت تعاونی صیادی
کشتی داران پال آسیا پوشهر
مدیرعامل: آقای اکبر آبخو

شماره عضویت: ۱۲۴

معرفی شرکت: اهداف تعاونی ترویج و تحکیم مشارکت، همکاری و تعاون عمومی - تامین نیازهای مشترک اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی اعضاء و کمک به تحقیق عدالت اجتماعی - ارائه خدمات به اعضاء تعاونی - تامین نیازهای حرفه ای و شغلی اعضاء - تولید و صادرات سالانه ۶۰۰۰ تن ماهی پال آسیا با روش صید اختصاصی با تعداد ۱۰ فروند شناور فوق مدرن صیادی - تحویل گیری بندر صیادی پوشهر که به عنوان تنها بندر صیادی در پوشهر می باشد که توانمندی پذیرش شناورهای فلزی را داراست.

شناورها: کشتیهای صیادی کیش ۶۰۱ - کیش ۶۰۲ - کیش ۶۰۳ - کیش ۸۰۷ - کیش ۸۰۸ - کیش ۸۱۱ - کیش ۸۱۲ - کیش ۸۱۳ - کیش ۸۱۴ - جهان آرا

تلفن: ۰۷۷۱-۲۵۲۵۰۴۶ - نمابر: ۰۷۷۱-۲۵۲۵۰۴۷

پست الکترونیکی: yalabsbi@yahoo.com

آدرس: بندر پوشهر - خیابان طالقانی - خیابان والفجر - بندر صیادی شیلات پوشهر

شرکت امواج سفید خلیج فارس

رئیس هیات مدیره: آقای سید مهدی امیرامجدی
(مدیرعامل و عضو هیات مدیره شرکت امجد پوش بندر)
شماره عضویت: ۱۲۶

معرفی شرکت: خدمات کشتیرانی شامل نمایندگی کشتیرانی - تخلیه و بارگیری و بارشماری و کلیه اموراتی که با خدمات دریایی و کشتیرانی مرتبط باشد.

شناورها: یدک کش آتوسا - یدک کش عداداد کارون

تلفن: ۰۷۶۱-۵۵۶۴۲۸۸ و ۰۷۶۱-۵۵۶۵۰۵۵ - نمابر: ۰۷۶۱-۵۵۶۵۰۵۶

پست الکترونیکی: info@amjadpoyesh.com

آدرس: بندر عباس - خیابان پاسداران - به طرف بیمارستان صاحب زمان - ساختمان ملوان طبقه اول - واحد ۱

شرکت حمل و نقل و خدمات بندری دریایی فارسینان آسیا

مدیرعامل: آقای سعید ایزدیان

شماره عضویت: ۱۲۵

معرفی شرکت: فعالیت شرکت عبارتست از حمل و نقل و خدمات بندری دریایی کشتیرانی - حمل و نقل داخلی و بین المللی مسافر و بار - ارائه خدمات دریایی و فراساحل (یدک کشی، راهنمایی، سوخت

رسانی آب رسانی، هیدروگرافی، لایروبی، استخراج شناورهای مفروق، تجسس و نجات، تدارکات کشتی ها، جمع آوری ضایعات شناورها، ارائه خدمات بندری و لجستیکی از قبیل مدیریت بندر و ترمنال تخلیه و بارگیری، صفائی، بارشماری، استریپ، استافینگ، بسته بندی، توزیع بسته بندی و توزیع هرنوع کالا اعم از وارداتی و صادراتی، ترانزیتی، ترانزیتی، کابو تازی به صورت فله خشک یا مایع، بسته بندی شده یا با کانتینر و سایر خدمات مشابه حمل و نقل ترکیبی چند وجهی و فورورادی، ایجاد خطوط کشتیرانی و قبول نمایندگی کشتی هاو خطوط کشتیرانی ارائه خدمات مشاوره در خصوص موضوعات دریایی بندری و لجستیک.

شناورها: شناور نفربر نپتون ۱ و ۲ - شناور تانکر نه هزار تنی سان اوشن - شناور تانکر دویست هزار تنی

تلفن: ۰۲۱-۸۵۱۴۱۰۶۰ و ۰۲۱-۸۵۱۴۲۰۶۰ - نمابر: ۰۲۱-۸۵۱۴۱۰۹۲

پست الکترونیکی: info@farseasun.com

آدرس: تهران - شهرک قدس - بلوار دامن - تقاطع هرمزبان - برج توسعه ترابری

ایرانیان - طبقه ۶ - واحد ۴ و ۵



شرکت کشتیرانی کیش

طیف کامل خدمات در کشتیرانی کیش :

خطوط مسافری و گشتهای دریایی :

جابهجایی مسافر از کیش به بندر آفتاب و لنکه و بالعکس
گشتهای متنوع دریایی با کشتی های منحصر بفرد
جابهجایی خدمه سکوهاي نفت و گاز با کشتی تندرو

خطوط باری :

تنها سرویس حمل سریع کانتینرهای ترانشیپی از بندرعباس به قشم و کیش
حمل بار عمومی در حوزه خلیج فارس
نماینده انحصاری کشتیرانی های معظم حفیظ دریا ، والفجر ، هوپاد دریا
و سفیران پیام دریا در کیش

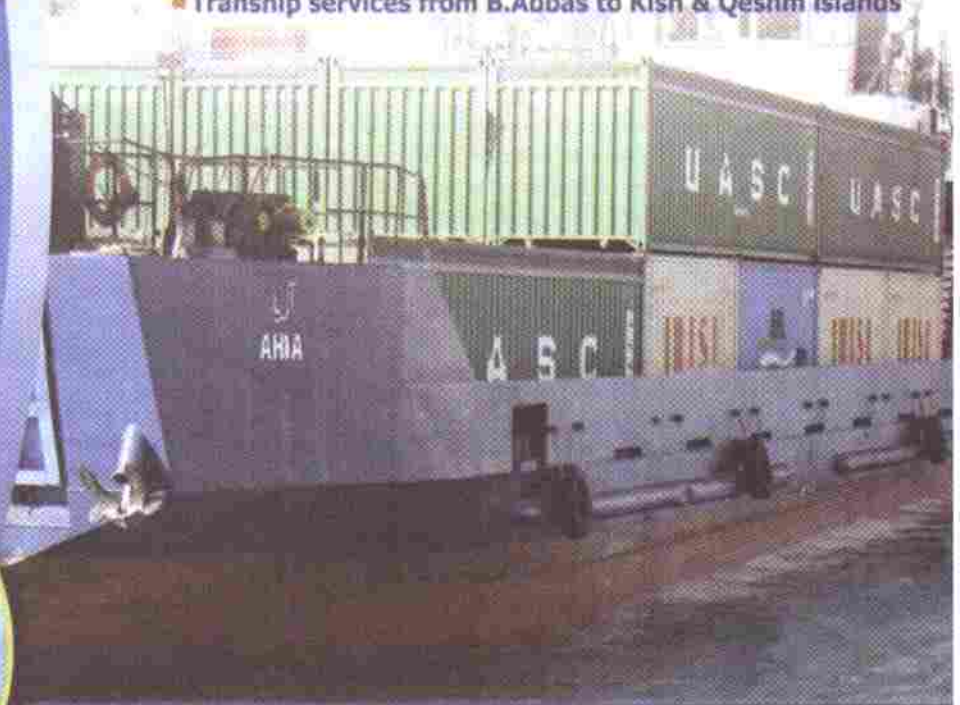
خدمات کامل نمایندگی :

بهبود و امور بندری ، تخلیه و بارگیری ، تامین تدارکات دریایی و آب و سوخت
امور بیمه های دریایی ، تعمیرات فوری کشتی ، امور کارکنان دریایی
مشاوره در خرید و فروش کشتی

KISH SHIPPING CO

Your partner in Kish & Persian Gulf

- Passenger & Excursion services
- Cargo lines
- Full agency services
- Tranship services from B.Abbas to Kish & Qeshm islands



آدرس : جزیره کیش ، میدان خلیج فارس ، بلوار ایران ، مجتمع اداری پارس ، بلوک

وب سایت : www.kishshipping.ir
پست الکترونیکی : marketing@kssc.ir

تلفن : ۰۷۶۴-۴۴۲۱۷۶۷-۹۱
فاکس : ۰۷۶۴-۴۴۲۰۶۸۰