

متعدد توائسته این دیدگاه های اتحادیه را به مدیریت های مختلف آن سازمان معرفی کرده و انتظارات خودمان را با آنان در میان بگذاریم. اعضا اتحادیه همگی مقاعد هستند که رابطه مطلوب با سازمان بنادر و دریانوردی تا جه اندازه می تواند در تعیین آرمان های صاحبان کشتی و انعکاس مهارت ها، تجارت و منویات کشتی داران به نهاد سیاستگذاری امور بنادری و دریانوردی کشور مفید واقع شود.

بخشی از مستولیت های دبیرخانه اتحادیه در طول سال فراهم آورده امکانات فنی و بهمود شرایط کار حرفه ای کادر دریایی بوده است که برای مثال بهمود شرایط صدور گواهینامه های موسسات رده بندی کشتی ها، تعیین تکلیف شناورهای غیرفعال در خلیج فارس، روشن کردن وضعیت کشتی های غرق شده در منطقه خلیج فارس و حتی فراهم آوردن زمینه لازم برای تاسیس موسسات اوراق کشتی از جمله آن هاست.

\*\*\*

یک نهاد صنفی موقق نمود مگر آن که همه اعضا آن فعالانه در رایزنی ها، برنامه ریزی ها و حتی مراحل اجرایی کارها مشارکت کنند. به همین خاطر اتحادیه از همان ابتدای فعالیت با ایجاد کمیته های کارشناسی موقق شده است عده بزرگی از کارشناسان شرکت های عضو را در کنار هیات مدیره قرار دهد که از طریق کمیته های کارشناسی و مشورتی دیدگاه های خود را در مزینه به هیات مدیره منعکس می کنند. به این ترتیب تضمیمات متخذ نیز برای و تمایل اکثریت قریب به اتفاق شرکت های عضو متکی می شود و دبیرخانه نیز قدرت مانور بیشتری برای به کرسی نشاندن خواست ها و تنظیم روابط خود با دیگر نهادها به دست می آورد. هریک از کارگروه های ایمنی و حفاظت، منابع انسانی، شناورهای خاص، بندری و حمل و نقل دریایی، حقوقی، مالی و آموزشی و وجود اداره شده در پایان سال کارنامه مناسبی از خود برجای گذاشته اند که اتحادیه را به صورت چشم گیری به اهداف خود تزدیک تر کرده است و بی گمان ادامه این حضور جمعی در تضمیم گیری ها موجب خواهد شد که بتوالیم در نهادهای سیاستگذاری و تضمیم گیری صنعت و فعالیت حمل و نقل دریایی نیز حضوری موثر و سازنده در اختیار بگیریم.

\*\*\*

با این توضیحات برنامه کار اتحادیه و اعضا آن در سال آینده روشن تر می شود. کار بیشتر و غبیتو، روابط وسیع تر و مستحکم تر باید به گونه ای عمل کنیم که در پایان یکی از دشوارترین سال های صنعت حمل و نقل دریایی و در حالی که همه جهان به سزازی افتاده است، موقعیت خودمان را بیش از پیش تحکیم کنیم و ضمن به حداقل رساندن مسایل و مشکلات، زمینه را به گونه ای فراهم بگیم که با شروع رونق در عرصه حمل و نقل دریایی یک سروگردان از دیگران جلوتر و بالاتر ایستاده باشیم.

سال سیار خوبی را در طیجه بهار طبیعت و شکوفایی محیط برای همه دست اندر کاران حمل و نقل دریایی و بخصوص همکاران و همتایان خودمان آرزو می کنیم و تردید دناریم که یکدیگر و یکریگی و مشارکت و مساعدت خواهد توائست ما را به تحقق اهدافی که در اسنامه مان گنجانده ایم ناصل بگرداند و بی گمان مانند همیشه همه موقیت های گذشته و حال و آینده را مرهون توجهاتی می دانیم که خداوند مهریان برهم می ارزانی داشته است و انشاء الله که در سال تازه و دوره های دیگر نیز مانند همیشه بار مهریان همه ما خواهد بود.

**سام اتحادیه مالکان کشتی ایران**  
**زیونظرو: شورای سودبیرو**

نشانی: تهران، خیابان کریم خان زند، ابتدای خیابان ایرانشهر  
شماره ۲۲۱ طبقه ۵

تلفن: ۸۸۸۴۱۰۶۸ تلفاکس: ۸۸۸۳۷۷۲۶

Official Bulletin:

**Shipowners Union of Iran**

Tel: 88837726 Telefax : 88841068

[www.iranemka.ir](http://www.iranemka.ir)

E-mail: shipowners\_union@yahoo.com

### به نام خدا

## به سالی جدید پا می گذاریم،

## تقلایی دیگر را برای دش می آغازیم!

حلول نوروز ۱۳۸۸ را به همه مدیران و همکاران ایشان در شرکت های عضو اتحادیه شادباش می گوییم. آرزوی داریم که سال جدید، موقعیت ها و کامیابی های بیشتری برایشان به ارمغان بیاورد. ضمن آن که ناجاریم در همین جا مبتذل کر شویم که بحران اقتصاد جهانی و مسایلی که این بحران در برابر کلیه فعالیت های دریایی، اعم از منابع کشتی سازی، صاحبان ناوگان های تجاری و هم چنین صاحبان کالا و نشتربان بالفعل این صنعت قرار داده است، سال آینده را به دوره دشواری ببدل کرده است که پیشتر سرگذاشتن آن به سادگی مقدور نخواهد شد.

\*\*\*

در آستانه سال جدید طبق معمول پیشر است نگاهی به کارنامه خودمان داشته باشیم و مشاهده کنیم که چه کارهایی را به سامانه رسانده ایم و در سال پیش رو باید به چه مستولیت هایی بپردازیم. همیشه شروع سال زمان ارزیابی کارنامه هاست و امید آن که اعضا اتحادیه از کارنامه ای که دبیرخانه در برابر شناسن قرار می دهد خرسند باشند و با اهمیت دادن به مشارکت جعلی در رفع و رجوع مسایل و پاسخگویی به انتظارات اعضا از یک سو و نهادهای سیاستگذاری صنعت حمل و نقل دریایی از سوی دیگر در سال جدید نهاد صنفی خودشان را پیش از پیش مورد حمایت قرار دهند و تقویت کنند. تردیدی نیست که همه اعضا اتحادیه متوجه هستند که قدرت هیات مدیره و دبیرخانه بروایندی از قدرت همه آن هاست و اگر همراهی لازم میان اعضا و دبیرخانه وجود نداشته باشد، آن هدف والا که از تاسیس اتحادیه در اندیشه مان بود، به تحقق نخواهد پیوست.

\*\*\*

فهرستی از کارهایی را که اتحادیه در سال ۸۷ انجام داده است در جویان مجمع عمومی اتحادیه به آگاهی اعضا محترم اینجن رسانده ایم و بنابراین در این یادداشت به برخی از مهم ترین و مانندگار ترین آن ها اشاره می کنیم. یعنی دستاوردهایی که به اندازه کافی خاصیت وجودی نهاد صنفی مالکان کشتی ایران را توجیه می کند و اجزاء می دهد که اتحادیه با روی هم انبیاشن توامندی های فردی و در عین حال پراکنده اعضا خود توامندی و قابلیت جدیدی کسب کند و برنامه های اتحادیه را با انسجام بیشتری پیش ببرد. برهمین اساس است که امور ایندیوار تر از گذشته شده ایم که بتوانیم مسایل و مشکلاتی را که سال های سال دست به گریبان شرکت ها و صاحبان کشتی ها بوده از میان بوداریم و هویت و اهمیت حضور این صنف را در جامعه دریایی کشورمان تثبیت کنیم. این کارها ضمن آن که موقعیت صاحبان کشتی را در کشوری که پیش از سه هزار کیلومتر مرز آبی و امکانات وسیعی برگانه دریاهای جنوب و شمال دارد مستحکم تر و تائیرگذارتر می سازد، موجب خواهد شد که شوق سرمایه گذاری برای کشتی داری فزونی گرفته و بخصوص در دوره ای که رکود اقتصادی جهانی قیمت کشتی ها را به کف رسانده فرسته های نایی برای ظرفیت سازی و نوسازی ناوگان ها در اختیارمان قرار گیرد.

\*\*\*

برای رسیدن به نقطه مطلوب البته فراهم آوردن امکانات، ابزارها و در نهایت فضای سازنی برای گفتگو و ایجاد تفاهم با نهادها و سازمان های مهتم ترین گاپی است که اتحادیه در سال های اول قیامت خود بروداشتہ است. در سالی که به انتهاش رسیده ایم، اتحادیه توائست در اکثر محاذ دریایی کشور، نهادهای صنعتی دریایی، سازمان های پانکی و گمرکی و سایر موسساتی که به نوعی خدمت رسانی به اتحادیه را پر عده دارند حضوری چشم گیر داشته و به یک عضو ثابت و موثر در نشسته های کارشناسی همه این نهادها تبدیل شود. در این زمینه تبت نهاد صنفی کارفرمایان دریایی کشور و تثبیت موقعیت اتحادیه به عنوان سخنگوی صنف در مجتمع داخلی و بین المللی کارفرمایی نیز یکی از دستاوردهای مهم در عرصه فضاسازی برای حضور موثر تر در تدوین و بهمود شرایط حرقه ای کار اعضا اتحادیه بود و بدینه است که در این سیاست سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان متولی اصلی این صنعت و هم چنین صاحب حقوق نظارتی و حاکمیتی از نخستین ها و در عین حال مهم ترین این نهادهاست که تعامل سازنده ای با اتحادیه دارد و در نشسته های

## لاگ بوک ها، دفاتر ثبت

از آنجایی که در هر شناور و برای هر فعالیت کتابچه تیبی در نظر گرفته شده است و این کتابچه ها در قوانین مختلف بین المللی مطرح شده و می باشند بر روی شناورها باشد و با توجه به این که برخی از فعالان دریایی ما در مناطق شمال و جنوب آشناشی کامل با زبان انگلیسی ندارند و گاه در جهت تکمیل این دفاتر توانایی آن را ندارند، لذا اتحادیه مالکان کشتی ایران مصمم شد تا به متضور رفع این نقصمه با بهره برداری و استفاده از کارشناسان حاذق خود اقدام به دو زبانه نمودن این دفاتر (فارسی و انگلیسی) و سپس به متضور این که دفتر رسمیت یابد با تایید سازمان بنادر و دریانوردی به موسسه رده بندي ایرانیان ارجاع گردید. این موسسه با صبوری تمام و پرسنی کارشناسانه دقیق این دفاتر را پس از ۶ ماه مورد تایید قرارداد و تهایتاً دفاتر جهت دریافت مجوز و کمی رایت از سازمان بنادر و دریانوردی به اداره کل امور دریایی تقدیم گردید تا با دریافت این مجوز به متضور بهره برداری مالکان شناور چاب و در اختیار آنان قرار گیرد. اداره کل امور دریایی نیز پس از بررسی عربات تایید این دفاتر را به اتحادیه اعلام نمود و از آن جایی که نیاز به تصویب بودجه مورد لزوم جهت چاب است مراتب در جلسه هیات مدیره اتحادیه مالکان کشتی ایران افاضه شد. در اجرای داوری اتحادیه در حال حاضر در شرف گزاردن مذاقه جهت چاب این دفتر است. دفاتر که مورد تایید قرار گرفته است به شرح زیر است:

۱- دفتر کارکرد رادار  
RADAR LOG BOOK  
۲- دفتر ثبت رادیو بی  
RADIO LOG BOOK (GMDSS)  
۳- دفتر ثبت موتور خانه  
ENGINE ROOM LOG BOOK  
۴- دفتر ثبت عرشه  
DECK LOG BOOK  
۵- دفتر ثبت رسمي  
OFFICIAL LOG BOOK  
۶- دفتر ثبت زیاله  
GARBAGE LOG BOOK  
۷- دفتر ثبت ورود و خروج  
GANGWAY LOG BOOK  
۸- دفتر ثبت دستورات شباهه پل فرماندهی DECK NIGHT ORDER LOG BOOK  
- دفتر ثبت دستورات شباهه موتور خانه ENGINE ROOM NIGHT ORDER LOG BOOK  
۱۰- دفتر ثبت روغن بخش A و بخش II OIL RECORD BOOK (PART II) (PART I)

از شناورهایی که در آبهای سرزمینی و یا محدوده بنادر تردد می کنند و همچنین شناورهای ماهیگیری و لنج ها را تحت پوشش قرار می دهد و کشورهای عضو موظف هستند که کشتی های تحت پرچم خودشان دارای گواهینامه باشند.

این کتوانیون علاوه بر قوانین آیین نامه ای است که از دو بخش A و B تشکیل شده است. در وظیفه نظارت مستمر بر حسن احجام آیین نامه بر عهده کمیته ای سه جانبی است که مشتمل از ۲ نماینده از دولت آن کشور و یک نماینده از مالکان کشتی و یک نماینده از نمایندگان دریانوردان است. البته وزن آرای نمایندگان دریانوردان و مالکان کشتی برابر است با آرای ۲ نفر نماینده دولت است.

## طرفين دعوي به جاي دادگاه به قضاؤ اتحادیه رضایت دادند

## هیأت داوری

## اتحادیه نخستین رای

## خود را صادر کرد

اولین رای داوری در اتحادیه مالکان کشتی ایران افاضه شد. در اجرای داوری نامه شماره ۱۳۸۷/۴۸/۱۴۹۵ مورخ ۶ بهمن ماه ۱۳۸۷ برینیای تفاهم بین شرکت های کشتیرانی نیلکون پارس و مشارکت پولیت، طرح نوآندیشان، جلسه ای با حضور داور منتخب طرفین و سردار انتخابی از طرف اتحادیه در دفتر اتحادیه مالکان کشتی ایران تشکیل شد. موافقت طرفین مبنی بر ارجاع کار به داوری به جای دادگاه صالحه، نشانه حسن نیت نیست و علاقه مندی آن ها به حل حرفة ای اختلاف بوده و در اجرای داوری، فعل نهان قانون دریایی ایران معيار اصلی هیات داوران قرار گرفت.

در جلسه یاد شده ضمن طرح دیدگاه ها و موضع طرفین، توافق شد هیات داوری حسب مقادیر داوری نامه، ظرف مدت ۷ روز برینیای قرارداد اجاره منعقده بین طرفین و مقادیر بیانی از قانون دریایی ایران مصوب ۱۳۴۳ به موضوع رسیدگی و اعلام نظر نمایندگی در نهایت در مورخه ۱۳ بهمن ماه ۱۳۸۷ در فاصله ۷ الی ۲۳ فوریه ۱۴ به ۲۰۰۶ با رای مثبت و ۴ رای ممتنع تصویب شد.

این کتوانیون ۱۲ ماه پس از اعلام الحاق حداقل ۳۰ کشور عضو سازمان بین المللی کار که دست کم درصد از تراز جهانی را در اختیار داشته باشند لازم الاجرا خواهد بود. این کتوانیون شامل کلیه کشتی های بازرگانی، اعم از خصوصی و یا در مالکیت عمومی به غیر

حق ورودی به مبلغ ۱۰.۰۰۰.۰۰۰ ریال و حق عضویت سالیانه مبلغ ۴.۰۰۰.۰۰۰ ریال به تصویب رسید. محل اجمن صنفی کارفرمایان به نشانی خیابان کریمخان زند، ابرانشهر، بلوک ۲۲۱، مورد تصویب قرار گرفت.

اشخاص زیر جمیت کاندیداتوری عضویت در هیات مدیره یا بازرسان اعلام آمادگی کردند:

(الف) عضو اصلی هیات مدیره آقایان محمد حسین داجمر، محمد سوری، دکتر غلامحسین گلپور، امان الله حیات داودی، میر اسماعیل مرادی،

اعضاي على البدل:

آقایان حسین کاشانی، آقای قائم مقامی و محمد رضا ویعی.

(ب) بازرسان آقایان فردیون علی پور امینی، عبدالله نائینی، اولین صورت جلسه هیات مدیره اجمن صنفی کارفرمایان مالکان کشتی ایران با عنایت به صورت جلسه مورخ ۱۵ بهمن ۱۳۸۷ مجمع عمومی اولین جلسه هیات مدیره اجمن صنفی در روز سه شنبه ۲۹ بهمن ۱۳۸۷ تشکیل و سمت اعضاي هیات ریسیه تشکیل به شرح زیر تعیین شد:

رئيس: آقای محمد حسین داجمر  
نائب رئيس: آقای محمد سوری

خرانه دار: آقای محمد تقی روشنابی  
دبیر: آقای محمد سعیمی

مکاتبات تعهد اور فرآوردها، چک و استناد بهادر با دوامضاء مندرج در روزنامه اقتصاد پویا در تاریخ ۰۷/۱۰/۲۸ و همچنین دعوتنامه ای که در تاریخ ۰۷/۱۱/۱۰ جلسه مجمع عمومی موسس ساعت ۱۴:۳۰ روز سه شنبه مورخه ۱۵ بهمن ماه ۱۳۸۷ با حضور ۳۴ نفر اعضا و نمایندگان اعضا از ۳۴ نفر مجموع اعضا مجمع، تشکیل و پس از اعلام رسمیت جلسه، نسبت به انتخاب اعضاي هیات ریس مجمع عمومی به شرح زیر با اکثریت مطلق آرای حاضران اقدام شد:

آقای رئيس - کاپیتان اسد الله قطب رزمجو

منشی - آقای محمد سعیمی  
ناظر اول - آقای حمید رضا حکیمی نژاد  
ناظر دوم - آقای فردیون نجم

بس از آن نسبت به موارد ذیل تصمیم گیری شد:

«اساستامه پیشنهادی که پس از تایید

وزارت کار و تامین اجتماعی به مجمع ارائه شد و به تصویب رسید.

«روزنامه رسمی روزنامه اقتصاد پویا تعیین شد.

## اجمن صنفی

## کارفرمایان مالکان

## کشتی ایران رسما

## آغاز به کار کرد

ایران موفق شد پس از یک سال تلاش مراحل نهایی نیست اجمن صنفی کارفرمایان مالکان کشتی ایران را با پشتیبانی اداره کل کارفرمایی و کارگردانی وزارت کار و تامین اجتماعی به پایان برساند.

جمعع عمومی موسس انجمن صنفی کارفرمایان مالکان کشتی ایران با حضور نمایندگان محترم وزارت کار آقایان: مهندس بهرامی و مهندس زین الدینی در مساختمان کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و با حضور ۳۴ عضو هیات موسس برگزار شد. گزارش رسمی برگزاری این مجمع را مطالعه می فرماید.

\*\*\*

نشست مجمع عمومی انجمن صنفی کارفرمایان مالکان کشتی ایران بر اساس آگهی دعوت مندرج در روزنامه اقتصاد پویا در تاریخ ۰۷/۱۱/۱۰ و همچنین دعوتنامه ای که در تاریخ ۰۷/۱۱/۱۰ جلسه مجمع عمومی موسس ساعت ۱۴:۳۰ روز سه شنبه مورخه ۱۵ بهمن ماه ۱۳۸۷ با حضور ۳۴ نفر اعضا و نمایندگان اعضا از ۳۴ نفر مجموع اعضا مجمع، تشکیل و پس از اعلام رسمیت جلسه، نسبت به انتخاب اعضاي هیات ریس مجمع عمومی به شرح زیر با اکثریت مطلق آرای حاضران اقدام شد:

آقای رئيس - کاپیتان اسد الله قطب رزمجو  
نائب رئيس - آقای حسن اکابری  
منشی - آقای محمد سعیمی  
ناظر اول - آقای حمید رضا حکیمی نژاد  
ناظر دوم - آقای فردیون نجم

بس از آن نسبت به موارد ذیل تصمیم گیری شد:

«اساستامه پیشنهادی که پس از تایید

وزارت کار و تامین اجتماعی به مجمع ارائه شد و به تصویب رسید.

«روزنامه رسمی روزنامه اقتصاد پویا تعیین شد.

دیدگاه یک کارشناس صنایع دریایی

### مدیریت دولتی عامل

### زیان کشتی سازان است

منع: خبرگزاری ایسنا

شورای عالی صنایع دریایی

به عنوان تنها مسئولی این صنعت در کشور باید برای بهمود و ضعیت شرکت های فعال در صنایع دریایی به ویژه شرکت های دولتی فکری کند. آقای پیروز باقریان یک کارشناس صنایع دریایی با انتقاد از زیان ده اعلام شدند شرکت های دولتی فعال در این حوزه در لایحه بودجه سال ۱۳۸۸ کل کشور گفت: یکی از علل بروز مسائل عدیده در صنایع دریایی کشور و به ویژه در حوزه کشتی سازی مربوط به مدیریت دولتی شرکت هایی مانند اردوند و ایزوایکو بوده که باعث شده این شرکت ها با وجود سابقه طولانی فعالیت در صنایع دریایی به مرز زیان دهی برسند. وی با انتقاد از رسی توجهی های مداوم مسوولان وزارت صنایع و معادن نسبت به صنایع دریایی عنوان کرد: تشکیل شورای عالی صنایع دریایی گام مناسبی در جهت منمکر کردن برنامه ویژی در حوزه صنایع دریایی بود که بتهه این شورا هنوز اقدام عملی در راستای ارتقای صنعت دریایی کشور انجام نداده است. وی اضافه کرد: در مسیاری از کشورهای جهان که روی صنایع دریایی سرمایه گذاری کرده اند، دولت ها بارانه های زیادی را به این صنایع اختصاص می دهند. زیورا صنایع دریایی مزایای جانی زیادی را ایجاد می کنند. او همچنین یادآور شد: اگر ریدیفی در لایحه بودجه سال آینده گل کشور برای اجرا و تکمیل طرح حوضجه خشک ایزوایکو در نظر گرفته نشود، احتمالاً باید باز هم شاهد بروز تأخیر در بهره برداری این طرح عظیم در کشور خواهیم بود. باقریان با تاکید بر لزوم فعال شدن هرچه بیشتر شورای عالی صنایع خاطرنشان کرد: وظیفه دولت تصدی گری نبوده و به همین دلیل باید کلیه شرکت های دولتی فعال در صنایع دریایی به ویژه دو شرکت کشتی سازی اردوند و ایزوایکو در راستای اجرای اصل ۴۴ به بخش خصوصی واگذار شوند. وی اشاره به نادرست بودن این ادعای که بخش خصوصی قادر به سرمایه گذاری در صنایع دریایی و کشتی سازی نیست، تاکید کرد: بخش خصوصی تاکنون توان مدیریتی خود را در حوزه صنایع دریایی نشان داده است و در حال حاضر چندین شرکت کشتی سازی متعلق به بخش خصوصی در شهرهای خرمشهر، بندرعباس و بوشهر در حال فعالیت هستند.

### انتظار پاسخ

#### آقای مهندس شهنازی زاده

معاون محترم وزیر نفت و مدیر عامل

شرکت ملی پالاس و پخش فرآورده

های نقی ایوان

### موضوع: رفع معضلات

### تامین سوخت شناورها

در بی مذاکراتی که میان اتحادیه و مقام های شرکت ملی پالاس و پخش فرآورده های نقی ایوان انجام گرفت، اتحادیه با ارسال نامه ای به آقای مهندس شهنازی زاده سعاون وزیر نفت و مدیر عامل شرکت مزبور از توجه آن شرکت به رفع مشکل تامین سوخت شناورها در منطقه خلیج فارس ایراز رضایت کرده و از این شرکت تقاضا کرده است که ترتیبات لازم را به گونه ای پیش یابی کند که اتحادیه بتواند موضوع نهایی شدن پیشنهادها و روش اتخاذ شده برای تامین این شناورها را پیش از حلول سال جدید به آگاهی مالکان شناورها برساند.

در نامه مزبور توضیح داده شده است که در نیشته که در دفتر آقای مهندس فروغی در تاریخ ۸۷/۱۰/۱۵ با حضور آقای مهندس اخوی و تعدادی از اعضاء اتحادیه برگزار گردید، مشکلات جز به جز طرح و توافق هایی سانهاینده محترم آن شرکت به دست آمد که گزارش آن مطابق توافقات و سورتجلسه ای که در اتحادیه مطرح گردیده بود برای آگاهی آن شرکت مزبور طی نامه ای که در تاریخ ۸۷/۱۰/۲۲ به اداره پخش سوخت دریایی فرستاده شد منعکس گردیده است.

در نامه گفته شده است: همانطوری که مستحضرید در حال حاضر مالکان شناور واقعاً با موارد و مشکلات مختلفی روبرو هستند که بحران موجود نیز مزید بر علت گردیده و بسیاری از شناوران به منظور جذب کالا در بنادر متوقف هستند و آن دسته از فعالان نیز خروج و دخل کشتی را به زحمت برای همی نمایند لذا استدعا دارد در این برده از زمان و با عنایت به ماه آخر سال و نزدیکی به سوروز مقرر فرمایند تا مواردی که در صور تجلیسه مطرح گردیده تضمیمات با حسن نظر اعلام و در صورت امکان در اسرع وقت نیست به برگزاری نیشته به منظور آشنازی اعضاء با تسهیلات و اگذاری انتخاد گردیده و بخششانه مربوطه را صادر تا بتوان به مالکان شناور قبل از ایام نوروز نظر جنایعی را ابلاغ کرد.

بسکاری در اتحادیه مالکان کشتی ایران موجود است. اعضاء و شرکت های عضو می توانند با اعزام نماینده به اتحادیه بخششانه باده شده را دریافت و درخواست های خود را در این زمینه را به سازمان های کار مربوطه ارسال دارند.

### اطلاعیه های اتحادیه

### مالکان کشتی ایران

#### مسیر جدید کشتی ها

با خشایه ۱۰ دسامبر ۲۰۰۸ در خصوص تصویب مسیرهای جدید کشمیرانی و همچنین تصویب اصلاحیه هایی به مسیرهای تعیین شده به سرچ زبر موجود است که علاقمندان و آن دسته از شرکت ها که تمايل دارند می توانند با اعزام نماینده به اتحادیه بخششانه یاده شده را دریافت نمایند.

\* توصیه های جدید برای Great South Channel از اول ژانویه ۲۰۰۹

#### عضویت اتحادیه در

#### شورای مدیر ان ارشد

#### دریایی کشور

با توجه به درخواست اتحادیه به منظور عضویت در شورای عالی مدیران ارشد دریایی در تاریخ ۸۷/۱۰/۲۱ مدیران ارشد ارگان های دریایی در اجلس مورخ ۸۷/۱۱/۱۵ بر



- \* مسیرهای تعیین شده برای North Sea و Aland Sea از اول ژانویه ۲۰۱۰
- \* مسیر جدید برای خلیج Liver pool از اول جولای ۲۰۰۹

#### اصلاحیه بخششانه ۲۲۷

در بخششانه ۱ SN/Circ.227/CORR.1 مورخ دهم ژانویه ۲۰۰۹ جدول مربوط به گدهای مخصوص کننده نوع کشتی: ممتاز از قطعنامه شماره MEPC.118(52)

اصلاح گردیده و با توجه به تغییرات اعمال شده به دسته بندی مواد مایع خط‌رنگ، حروف مورد استفاده در AIS کشتی های جهت مشخص کردن نوع محموله خط‌رنگ با استفاده از معان کدهای ۱ و ۲ و ۳ و ۴ و ۵ OS.Z.Y.X به D,C,B,A گردیده است. شرکت های ذیفع که نمایند از اعزام نماینده به اتحادیه بخششانه یاد شده را دریافت نمایند.

#### اشغال مقری بگیران

دستور العمل اجرایی شماره ۶۴۱۵۵-۸۶/۵/۲۲ در خصوص تبصره ۱ ماده ۶ قانون بمهیکاری، موضوع پرداخت بخش عمده ای از حقوق بگیران مقری بگیر جذب شده توسط کارفرما به وسیله صندوق بمهی

این صورت است که ایجاد تعیین حق بیمه از طریق تعیین مزد نسبت به کل کار انجام یافته تحقق خواهد یافت.

۲- جنبه سلیمانی اعمال ماده ۴۱: در شرایطی که پیمانکار به وظایف قانونی خود منطبق با مفاد ماده ۳۸ قانون اجتماعی عمل نصده باشد و صورت دستمزد کارکنان شاغل در موضوع قرارداد را به سازمان ارسال داشته باشد یقیناً تسری مقاد ماده ۴۰ قانون تأمین اجتماعی جهت تعیین حق بیمه به صورت علی الراس منتفی خواهد بود و لزوماً اعمال ماده ۴۱ و تعیین دستمزد نسبت به کل کار انجام شده از سازمان سلب می گردد.

متاسفانه سازمان تأمین اجتماعی بسدون رعایت حقوقی پیمانکاران، رعایت کامل ماده ۳۸ توسط آنان، از مزایای ماده ۴۱ که برای پیمانکاران مختلف پیش یینی شده است به نفع خویش و به زبان پیمانکاران استفاده می نماید و با اعمال ضرایب ۱۶٪ و یا حداقل ۷٪/۸٪ یا بست بالا بردن هزینه های خدمات پیمانکاران و طبعاً نارضایتی بنگاههای اقتصادی می شود.

در قوه قضاییه کشور دیوان عدالت اداری، پرونده های بسیار زیادی برای رفع احتجاج سازمان تأمین اجتماعی از حقوق پیمانکاران وجود دارد و در این راستا آرای قوه قضایی هم به نفع پیمانکاران صادر گردیده است و لیکن متاسفانه سازمان تأمین اجتماعی به عمل متعاق سالی، توجه چندانی به احکام نداشته و با فرافکنی وادامه رویه استیاه خود، حقوق پیمانکاران ایرانی را ضایع می سازد.

آخررا در قانون رفع بروخی از موانع تولید و سرمایه گذاری معتبری که در تاریخ ۸۷/۸/۵ به تصویب نهایی مجمع تشخیص مصلحت نظام رسیده است و در تاریخ ۸۷/۹/۳ توسط ریاست محترم جمهور برای اجرا ابلاغ گردیده است به موضوع حق بیمه قراردادها توجه گردیده است و در ماده ۱۱ این قانون به روشنی اعلام گردیده است.

وزارت رفاه و تأمین اجتماعی موظف است حق بیمه تأمین اجتماعی پیمانکاران طرح های عمرانی و غیر عمرانی و بسدون مصالح و با مصالح را صرف بر میهای لیست ارانه شده توسط پیمانکار دریافت نماید.

با توجه به موارد فوق پیشنهاد می شود موضوع اخذ حق بیمه های گزار قراردادهای پیمانکاری برخلاف قانون مصوب خود سازمان تأمین اجتماعی و علی الخصوص قانون جدید در کمیته مشترک مورد بحث و پیگیری قرار گیرد تا با رفع این معضل، این قشر کارآفرین با اطمینان بیشتری به فعالیت پردازند.

## در نامه ای به اتاق بازرگانی و صنایع و معادن ایران منعکس شد

### کوشش اتحادیه برای رفع مشکلات پیمانکاران با سازمان تأمین اجتماعی

یکی از مشکلات عمده شرکت های پیمانکار دریایی در ارائه خدمات مقاطعه کاری برخورد غیر منطقی سازمان تأمین اجتماعی با قراردادهای شرکت های ایرانی در رابطه با ضرایب حق بیمه قراردادهای پیمانکاری و عدم توجه جدی به موارد قانونی مرتبط با تعهدات پیمانکاری و سازمان است. برحسب مفاد ماده ۳۸ و ۳۹ قانون تأمین اجتماعی تکاليف کارفرما، پیمانکار و سازمان تأمین اجتماعی مشخص شده است:

بدون شک رعایت مفاد قوانین ۳۸ و ۳۹ حقوق کارگران، کارفرمایان، پیمانکاران و سازمان تأمین اجتماعی را به خوبی بوشش داده و کارگران/ کارکنان هر پیمان تحت پوشش بیمه تأمین اجتماعی فعالیت خواهد نمود که هدف اصلی قانون گذار بوده است. از طرفی قانون گذار برای برخورد با تخلف پیمانکاران/ کارفرمایان و حفظ حقوق سازمان را مجاز نموده که در صورت عدم رعایت ماده ۳۹ ارسال صورت مزد و پرداخت بیمه ماهیانه (توسط پیمانکاران، حق بیمه را راساً تعیین و از کارفرما مطالبه و وصول نماید.

مضاف بر آن بر حسب ماده ۴۱ اعلام داشته، منحصراً در موارد خاص که نوع کار ایجاد کند به سازمان اجازه داده می شود که میزان حق بیمه را با توجه به نسبت کل کار انجام شده (مبلغ کل قرارداد) محاسبه و مطالبه نماید.

در واقع با توجه به صراحت مقهوم کلمه ایجاد که متناسب کلمه سلب است و همچنین کلمه موارد که به صورت جمع توسط قانونگذار به کار بوده شده است چنین مسفاد می گردد که ماده ۴۱ فقطاً دارای دو جنبه ایجابی و سلبی است.

۱- جنبه ایجابی اعمال ماده ۴۱: چنانچه به وظایف و تکاليف قانونی خود مندرج در ماده ۳۸ عمل نکرده باشد، مشمول ماده ۴۰ قانون تأمین اجتماعی که مقرر می دارد سازمان حق بیمه را راساً تعیین نماید و با به عبارت دیگر مشمول تعیین حق بیمه به صورت علی الواسی که پیش شرط جنبه ایجابی ماده ۴۱ است قرار خواهد گرفت و بالطبع در

## گزارشی از تأخیر

### در اجرای پروژه های صنایع دریایی

عنوان: خبرگزاری انسنا

عدم توجه کافی به این صفت تقاض دارد. در سال های گذشته تشکیل شورای عالی صنایع دریایی دغدغه نخست صنایع دریایی کشور بود و امسال با تشکیل دیرخانه این شورا و همچنین تأسیس صندوق حمایت از صنایع دریایی انتظار فعالان این صنعت بیشتر هم شده است. با این وجود اگر نگاهی به وضعیت تولید شرکت های دولتی صنایع دریایی در سال جاری بیندازیم، با وضعیت چندان خوشایندی مواجه خواهیم شد.

عنوان گرده بود که طی این مراحل دست کم به ۵ تا ۶ ماه زمان نیاز دارد که این گشته باید تست های دیگری مانند تست دریا را نیز پشت سر بگذارد. در هر صورت به نظر می ترسد چاره ای جز انتظار برای بهره برداری کامل از گشته ایران - ارک و چود

نداود، یکی دیگر از اتفاقاتی که در سال جاری در حوزه صنایع دریایی رخداد می گذرد، پروژه های آلومینیومی و همچنین تعمیر انواع شناور در ۱۰ ماهه سال جاری از برنامه های تولید خود عقب افتاده است. شرکت گستاخی سازی اردن از آن ترتیب این دو شرکت گشته ایرانی در لایحه بودجه سال ۱۳۸۸ کل گشتو زبان ده اعلام شده اند.

از سوی دیگر تأخیر در اجرا یا بهره برداری از بروخی از پروژه های صنایع دریایی نیز امسال ادامه تولید گشته ایرانی در سال جاری می گذرد که به گفته ایضاً می ترسد که این تأخیر در ساخت سفارش می دهنده و قانون حداکثر استفاده از توان داخلی را تکمیل خشک ایزاوایکو و بهره برداری از گشته ایران - ارک اشاره کرد. موضوع تأخیر در اجرای پروژه های صنایع دریایی به قدری مهم بود که بسیاری از فعالان صنایع دریایی معتقدند که این تأخیر در مسؤولان گسترش و توسعه صنایع ایران (ایدرو) امسال بارها نسبت به تامین نشدن منابع مالی این بروژه ها هشدار دادند و اعلام کردند که اگر در بودجه ردیفی برای تامین اعتبار امن پروژه ها در نظر گرفته نشود، قطعاً تأخیر در اجرای بروخی از پروژه های تکراری، اما قابل اجرا خصوصی سازی موضعی شرکت های کشتی سازی دولتی نیز موضعی بود که هر چند سرای قلعه ایضاً می دهنده و شرکت های سازمانی این تأخیر این بود که هر چند سرای قلعه ایضاً می دهنده و شرکت های کشتی سازی دولتی نیز می داشتند تا مشخص شود، اما امسال چندین بار مطرد شد.

رنیس دیرخانه شورای عالی صنایع دریایی می ترسد آن است که پیش از این تصور می شد. معاون ایدرو آقای مقتدر اعوانی در این باره توضیح داده بود که کار ساخت این گشته تمام شده و فقط دو قطعه این گشته باشد گواهی نامه دریافت گشته تا کشتی مجوز عبور و مرور در دریاهای آزاد را به دست آورد. این مقام مسؤول همچنین در آذر ماه سال جاری در پاسخ به این سوال که فکر می کنید تا کمیت متوسط راه اندازی کامل گشته ایران - ارک باشیم؟

## بحران اقتصادی

### جهانی و تأثیرات آن

#### روی شرکت های

#### کشتیرانی داخلی

در این میان بسیاری از دست اندر کاران و کارشناسان متقدنده شرایط پیش آمده می تواند یعنوان فرضی برای کشور، مخصوص می شود و می توان در وضعیتی که بخشی از سرمایه داران به علت قدردان اعتماد به کشور های دیگر حاصله به سرمایه گذاری در آنها نیستند، سرمایه آنها را جذب کرد و صد البته این به درایت، تیزهوشی و عملکرد مجموعه فعالان سیاسی و اقتصادی، بستگی دارد. وجود بحران در سطح جهانی می تواند برای ایران فرصت یا چهدید باشد. هنگامیکه بحران بوجود می آید مردان عمل، سازمان ها و سیستم هایی که پایگاه و ساختار استقرار یافته تری دارند بهتر می توانند ظهور کنند و سیستم ها، تشكیلات یا کشور هایی که رشد های بادکنکی و بدون پایه و اساس واقعی و سالم داشته اند بیشتر از همه متاثر می شوند و بحران گریبانگیر آنها خواهد بود.

وجود بحران باعث می شود سیستمهای اقتصادی و روش های زندگی که در برای بحران های مختلف دوام آورده اند خود را بایان برسانند. به عبارتی وجود بحران خلیل بد نیست. در یک فضای بحران زده فکر های واقعی رشد های حقیقی خود را نشان می دهد. رشد های بادکنکی در چنین فضایی پایابیش و پیرایش می شوند و جهان بشری به سمت و سوی میرونده که تبات نسبی و سالم تری به خود بگردد.

در بحث بحران جهانی، حمل و نقل ترازیت بیشترین تأثیر را می پذیرد. در بحث حمل و نقل داخلی تأثیر بحران کمتر خواهد بود. در شرایط بحرانی رصدادرات کالاهای غیر نفتی مثل صنایع دستی، فولاد و سنگ آهن که به دلیل حجم سنتگین توسعه آهن و ریل به بنادر حمل می شود، بدليل عدم نیاز به عرصه سریع و با قیمت مناسب از کاهش چشمگیری برخوردار است.

در خاتمه از دیدگاه حقوقی نیز با توجه به اینکه ایران هنوز به عضویت WTO در نیامده است میتوانند از این انعطاف به عنوان یک فرصت حقوقی استفاده کرده و در قالب قوانین و مقررات این اولویت را در اختیار نوگان حمل و نقل ایرانی قرار دهد بدون اینکه مقابله با اصول WTO داشته باشد. بهر حال نتیجه اعضاء دیپرخانه هماهنگی ارگانهای دریایی کشور با بحث در مورد بحران اقتصادی کنونی و تأثیرات آن روی شرکت های کشتیرانی داخلی تاکنون متناسب با تأثیرات منفی بحران اقتصادی روی شرکت های کشتیرانی داخلی ادامه خواهد داشت.

کشتیرانی، عدم ثبات در وضعیت بازار سفارش ساخت کشتی بوده است.

با کمیون نقدینگی، بانک ها نتیجه به انتخاب شرکت های سرای در اختیار گذاشده وجوه یا ساخت گیری بیشتری اقدام می کنند. بدین ترتیب کاهش عمدہ ای در آعداد بانک هایی که تعامل به ارائه تسهیلات به شرکت های اشتراکی داشته باشند، بوجود آمده است. شرایط پرداخت وام از سوی بانک ها دشوارتر شده، قیمت پرداخت وام ها افزایش یافته و تابق سنتگین تری درخواست می شود.

در متن قرارداد های نیز محدودیت های بیشتری در نظر گرفته شده و بند هایی نیز در ارتباط با شرایط شده است. بازار حمل فله در کلیه (در صورت تغییر وضعیت بازار) ارج می گردد. همچنین قرارداد مناسب اجاره کشتی جهت پوشش مبالغ اقساط وام می شود و در نهایت بیش بینی می شود در آینده سهم بیشتری از

بنظور دوری جستن از خطوط احتمالی، رغبت کمتری به ارائه تسهیلات مالی از خودشان نشان میدهد.

پیش بینی های قبلی صورت گرفته در خصوص رشد حجم تجارت جهانی مورد بازنگری قرار گرفته و تحلیل ها در خصوص مسیر آسیا - اروپا به ۲ درصد و دریای سیاه - مدیترانه به ۴ درصد کاهش یافته است. براساس اعلام مؤسسات تحقیقاتی روند صعودی و شد حجم تجارت جهانی کانتینری از انتهای سال ۲۰۰۷ به بعد به مقدار زیادی کاسته شده و نرخ رشد برای اولین بار پس از ۲۰۰۱ تک رقمی شده است. بازار حمل فله در کلیه بخش هایی ثبات بوده و ترخ های گرایه حمل روند نزولی داشته اند. بیش بینی می شود ترخ ها تا جند سال آینده در میترال حداقل باقی بمانند.

طی ماه های اخیر میزان

نشست فوق العاده اعضا، دیپرخانه هماهنگی ارگانهای دریایی کشور با حضور ۲۴ نفر از اعضاء و اتحادهای مالکان کشتی ایران تشکیل و با توجه به بحران اقتصادی، تأثیرات آن روی شرکت های کشتیرانی داخلی مورد بررسی و ارزیابی قرار گرفت. واژه «بحران انتباری»، که از سال گذشته به جهت اختلال عظیم در بازار تابویه مسکن آمریکا، مرسوم



سفارشات ساخت کشتی از پوشش هایی کافی برخوردار نیاشد.

در حال حاضر شاهد توقف فعالیت تعدادی از کشتی و منتفی شدن تعداد زیادی از سفارش های جدید هستیم. در این شرایط کشتور چین از طرفیت بخشی از بارهای خالی خود (به سبب منتفی شدن برخی قرارداد های ساخت کشتی) استفاده کرده و در حال ساخت کشتی های کوچکتر، متناسب با نیازهای داخلی خود است.

این کشتور تاکنون چندین فروند از این کشتی ها را که از استاندارد های بین المللی تبعیت نمی کنند ساخته است. در عین حال دولت چین اعلام داشته که بخش عمدہ ای از واردات مواد خام مورد نیاز آن کشتور را با کشتی های متعلق به خود انجام خواهد داد و در صورت وقوع این امر به کاهش بیش بینی میزان حد سقوط ها و ترخ ها بسیار مشکل خواهد بود. همینطور یکی دیگر از تأثیرات بحران اقتصادی جهانی بر روند خارجی خواهد انجامید.

در آمدهای نیز در بخش حمل فله رو به کاهش بوده است و همنجان رو به کاهش می رود. بازار در بخش حمل کانتینری نیز دچار رکود بوده وام با شرایط بسیار سخت تر از گذشته خود را به کشتیرانی همانند سایر صنایع تحمیل نموده است. آنچه موجب تعجب سیستم بانکی و سیاستمداران گردید، سرعت انتشار خطر و واکنش کل سیستم جهانی وام دهی بانکی در قبال ترس از بهم رختگی عمدہ در ارائه تسهیلات جهانی بود.

فوریت و پیامدهای بالقوه عصبیت بار این واقعه، سیاستمداران را به اتخاذ واکنش سریع، تغییب نمود اگر چه سیر وقوع خواهد روند پر شتاب خود را حفظ نمود و با توجه اقدامات انجام گرفته توسط بانک مرکزی باز هم چار چوب مبتلا کنند. این امر به کاهش بیش بینی میزان تأثیرات بحران اقتصادی جهانی بر روند ارائه تسهیلات مالی به صفت

۱۴ گانه بخصوص قسم و کیمی بهبودی می‌بایند. وی همچنین گفت: از آنجا که در آستانه تعطیلات نوروزی فوار گرفته ایم به متنقول جلوگیری از هرگونه سانحه احتمالی، از تعدد شناورهای فاقد جلیقه نجات و مجهره به سیستم های ارتباطی جلوگیری می‌شود. وی از صاحبان شناورهای مسافری خواست تا به متنقول تامین سلامت مسافران نوروزی از هم اکنون شناورهای خود را به تجهیزات پاد شده مجهز سازند. اشکریز در خاتمه افروز: در تعطیلات نوروزی امسال بیش از ۳۰۰ شناور سبک و سنتکن مجهز و مدرن برای جایی مسافران نوروزی در بین جزوی استان در نظر گرفته شده است.

## واریز ۸۰۰ میلیارد ریال از درآمد سازمان بنادر به خزانه داری کل

منبع: روزنامه ابرار اقتصادی  
وزارت امور اقتصادی و  
دارایی مکلف شد مبلغ ۸۰۰ میلیارد ریال را به صورت ماهانه یک دوازدهم از درآمد سازمان بنادر و دریانوردی به درآمد عمومی نزد خزانه داری کل واریز نماید. نمایندگان مجلس در ادامه بررسی رسیدگی به بندهای درآمدی لایحه بودجه وزارت امور اقتصادی و دارایی را مکلف کردند تا مبلغ ۸۰۰ میلیارد ریال را به صورت ماهانه یک دوازدهم از درآمد سازمان بنادر و دریانوردی به درآمد عمومی نزد خزانه داری کل واریز نماید. این بند مطرح شد که به تصویب مجلس نرسید و در ادامه نمایندگان با اصل این بند با ۱۶۴ رای موافق، ۲۵ رای مخالف و ۳ رای ممتنع با آن موافقت کردند.

## جناب آقای محمدرضا قادری مدیر عامل محترم شرکت کشتیرانی دریای خزر

با نهایت احترام انتصاب شایسته جنابعالی را به سمت مدیریت شرکت کشتیرانی دریای خزر تبریک و تهنیت گفته و برای شما و همکاران آرزوی توفیق از درگاه باریتعالی دارم.

اتحادیه مالکان کشتی ایران

اجرا و محل همایش نمودند که نهایتاً مقرر شد تا محل زیباکنار محل اجرای همایش گردد و تاریخ آن نیز از ۲۱ به ۲۴ اردیبهشت ماه سال ۱۳۸۸ باشد. قابل ذکر است از آن جایی که فرصت بسیار کم است لذا به همین تجوی کارگروه اجرایی تصمیمات متخذ را بیکاری و این موارد در اولین نشست مدیران ارشد دریایی کشور که در اواخر فروردین ماه سال نوین برگزار خواهد شد، مطرح و مصوبه آن را دریافت خواهند نمود و لذا به همین منظور تأیید های اولیه از مدیران ارشد توسط نمایندگان محترمی که در کارگروه حضور دارند، دریافت شده است. مقرر شد تا در نشست بعدی شرکت تایدوواتر که اجرای همایش را به عهده گرفته است، هزینه های سرانه را ارائه تا تصمیمات نهایی گرفته شود.

### در سال آینده؟

## ۱۴ فروردین کشتی مسافری جدید به ناوگان هرمزگان افزوده می شود

منبع: خبرگزاری خانا

نماینون شناورهای این و استاندارد مسافری به انسازه کافی در استان هرمزگان تامین نشده است و در سال جاری قرارداد ساخت و تامین ۱۴ فروردین شناور جدید و مدرن مسافری منعقد شده که در سال آینده به ناوگان دریایی این استان افزوده می شود. محمد رضا اشکریز، مدیر کل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان با اعلام این مطلب افزود: با افزوده شدن و احتساب این تعداد شناور جدید، وضعیت نقل و انتقال دریایی مسافر در اسکله های شهری حقانی و باهنر به سمت جزایر

دریافتی به مستوان پانل ها بود، قابل ذکر است که به نظر می آید که بخش کشتی داری و گشتیرانی در اجرای فعالیت های خود با مشکلات بسیاری مواجه است. چه این که بخش زیادی از مقاولات یاد شده به پانل محله به اتحادیه مالکان کشتی ایران تعلق داشت. در این نشست مقرر شده تا حداقل تا تاریخ ۸۷/۲/۲۰ تکلیف مقاولاتی که باستی در همایش به حضار ارائه شود معین گردد. ضمن این که آن دسته از مقاولاتی که ارتباط به موضوعات همایش نداشته است با تکلیف به فرستادگان عوتد داده شود. مقرر شده به منظور این که بقیه های مقاولات دریافتی در صحنه همایش خواهد شود، پس از انتخاب مقاولات.

### هدف همین همایش

## ارگان های دریایی

### به جای رامسر در

## زیبا کنار برگزار

### می شود

در نشست علمی که با حضور مستوان پانل ها و مدیران سازمان بنادر و دریانوردی و دیگر ارگان های دریایی کشتی ایران در سالن کنفرانس مالکان کشتی ایران در تاریخ ۸۷/۱۲/۱۷ شرکت تایدوواتر گردید، گزارش های مطرح شد که نشان می دهد استقبال شایان توجهی از سوی کارشناسان و محققان رشته های دریایی برای حضور و ارائه مقاله در این همایش به عمل آمد. گفته شد که تا تاریخ پاد

شده حدود ۵۰ مقاله دریافت گردیده بود. هدف از این نشست انجام تبادل نظر در رابطه با نحوه امتیاز دهی به مقاولات و همچنین تقسیم مقاولات

بخش بزرگی از اعتبارات اختصاص یافته اجرایی نشده است

### ارزش قرارداد ایدرو در صنایع دریایی

## به ۸۰۶ میلیون دلار رسید

از ارزش قراردادهای سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران در بخش دریایی کشور از مرز ۸۰۶ میلیون دلار گذشت و این در حالی است که هنوز ۶۴۸ میلیون دلار از این مجموعه اجرایی نشده استسازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران (ایدرو) طراحی، تأمین تجهیزات و ساخت پلتفرم فاز ۱۶ پارس جنوبی را به ارزش ۹۶ میلیون دلار و طراحی، تأمین تجهیزات، ساخت حمل و نصب جکت فاز ۱۲ پارس جنوبی را به ارزش ۶۲ میلیون دلار در اختیار گرفته است. همچنین شرکت ایزوایکو از زیر مجموعه های سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران قرارداد طراحی، تأمین تجهیزات و ساخت دو فرودن کشتی کانتینری به ارزش بیش از ۷۸ میلیون دلار و طراحی، تأمین تجهیزات و ساخت دو فرودن کشتی فرآورده بر نقیبی به ارزش ۶۰ میلیون دلار را در حال انجام دارد. قرارداد طراحی، تأمین تجهیزات و ساخت ۱۰ فرودن کشتی هندی ماکس و ۶ فرودن کشتی پاناماکس نیز به ارزش ۵۱۰ میلیون دلار از جمله دیگر قراردادهای معنقد شده توسعه ایدرو است که بین کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، ایزوایکو و بانک ملی در سال ۸۳ منعقد شده اما تاکنون بدليل عدم پرداخت مبالغ مالی از سوی بانک عامل اجرایی نشده است.

در صدد دیگر متعلق به اتحادیه  
سایوزو نشتراس روسیه است.

### خدمات شرکت ایروسوفتو

■ اسن شرکت دارای امکانات بالقوه در  
نقل و انتقال کلیه کالاهای عمومی،  
خطروناک و ترافیکی به انواع روش های  
حمل و نقلی اعم از: ترانزیست،  
ترانشیپمنت، حمل ترکیبی و... از طریق  
زمینی و دریایی.

■ سایقه فعالیت سی ساله و اکتساب  
اعتبارات بین المللی در کلیه زمینه های  
حمل و نقل دریایی، هوایی، جاده ای،  
ریلی، کانتینری و توانیت به اقصی  
نقاط کشورهای مشترک المنافع  
(CIS) و آسیای میانه، کشورهای  
آفریقا، کشورهای حوزه خلیج فارس



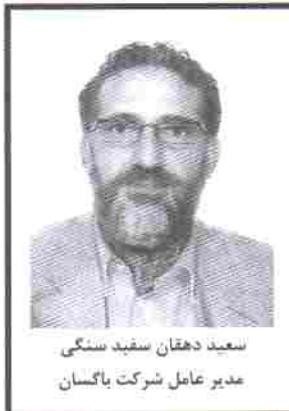
محمد جواد عطرجان  
مدیر عامل شرکت بحرگان

و خاور دور و جنوب شرقی آسیا که  
کلیه عملیات به مدیریت دفتر مرکزی  
در تهران و توسط نمایندگی های  
خارجی شامل: مسکو، آستاناخان،  
عشق آباد، پاکو و شعب داخلی اعم از  
بندر انزلی، بندر نوشتر، بندر امیر آباد،  
بندر نکا، بندر آستانه، بندر عباس، بندر  
آمام خمینی، جلگا، سرخس، باجگیران و  
لطف آباد صورت می گیرد.

■ شرکت ایروسوت برای انجام  
مسئولیت های خود امکانات وسیعی را  
فرام آورده که از جمله می توان به  
۳۰۰۰ متر مربع پارکینگ و توافقگاه  
و سایل حمل و نقل جاده ای در تهران،  
اسکله شماره ۲ بندر نوشتر، ۵۰۰ متر  
مربع محبوط تحت نظرارت گمرک در  
مجاورت اتیار بندر انزلی، ۵۰۰۰ متر مربع  
با انداز و پارکینگ در جلفا و هم جنین  
در اختیار داشتن مدیریت ترمیمهای  
جمهوری اسلامی ایران در عشق آباد به  
مشتریان خود خدمت می رساند  
شرکت هم چنین ۵۰۰ کانتینر و نیز  
نمایندگی خط کانتینری راه آهن روسیه  
را در ایران بر عهده دارد. این خط با  
استفاده از ۵۰ دستگاه کامیون یخچالی  
دارای قابلیت فراوانی برای حمل کالا از  
کلیه مبادی داخلی روسیه به مناطقی  
در ایران و بالعکس را دارد.

M/V 'Bogsan'-3 General cargo  
DWT 1730 t.  
M/V 'Bogsan'-4 General cargo  
DWT 1673 t.  
M/V 'Milad', General cargo  
DWT 1105 t.

نماینده در ایران / بندر انزلی:  
شرکت باگسان خزر با مستولیت محدود  
نشانی: خیابان غازیان، خیابان رضانی،  
کوچه شهید قایقچی، پلاک ۱۹  
تلفن: ۰۲۲۰۹۳۰-۰۱۸۱-۳۲۲۸۴۸۲



سعید دهقان سفید سنگی  
مدیر عامل شرکت باگسان

نماینده در روسیه فدراتیو / آستاناخان:  
شرکت کشتیرانی باگسان - آستاناخان  
با مستولیت محدود

نشانی: روسیه فدراتیو، آستاناخان،  
خیابان پاکینسکایا، پلاک ۱۴۹، واحد  
۲۷ - تلفن: +۷۸(۵۱۲)۶۳۱۰۷۷-۷۸

### شرکت حمل و نقل بین المللی و کشتیرانی ایران و روسیه (ایروسوت)

دفتر مرکزی: تهران، خیابان مطهری،  
قطاطع سهروزه، شماره ۹۷  
تلفن: ۰۲۰-۸۸۷۴۶۸-۷۰  
فاکس: ۸۸۷۴۴۱۳۹

#### تاریخچه شرکت:

شرکت کشتیرانی ایران و  
روسیه در تاریخ ۱۳۴۹/۸/۸ تخت  
شماره ۱۵۲۳۱ به ثبت رسیده است.  
شرکت حمل و نقل ایران و  
روسیه (ایروسوت) با سایقه بیش از سی  
سال در عرصه حمل و نقل بین المللی  
دارای امکانات بالقوه در امر تحویل و  
تحویل کالا و همچنین امور ترانزیتی در  
مرزهای جمهوری اسلامی با کشورهای  
آسیای میانه، آذربایجان و کشورهای  
همسایه و کشورهای حوزه خلیج فارس  
است. ایروسوت شرکتی دو ملیتی با  
نسبت سهام ۵۰-۵۰ فی مائین ایران و  
روسیه بوده که ۵۰٪ سهام آن متعلق به  
وزارت راه و ترابری کشور و مابقی ۵۰٪

## معرفی اعضای

### اتحادیه مالکان کشتی ایران

■ اجرای فعالیت های پروژه ای

#### شناورها و تجهیزات شرکت بحرگان

شناورهای کانتینر بو:

• کشتی مطاف استار  
• بارج سار ۴

شناورهای فله بر و کارگو:

• بارج بحرگان ۱  
• بارج بحرگان ۲

• بارج بحرگان ۳  
• بارج دانیال ۱

• بارج دانیال ۲  
• بارج دانیال ۵

دک کش ها:

• دک کش تدارکاتی لو، لو

• دک کش مدان

• دک کش قریان

• دک کش رستگار ۱

• دک کش رستگار ۲  
• بحرگان ۴

جوتفیل و لیفتراک:

• جرثقیل ۱۵۰ تنی ۱ دستگاه

• جرثقیل ۱۴۰ تنی ۱ دستگاه

• جرثقیل ۲۵۰ تنی ۱ دستگاه

• جرثقیل ۱۰۰ تنی ۱ دستگاه

• جرثقیل ۵۰ تنی ۱ دستگاه

• جرثقیل ۳۰ تنی ۱ دستگاه

• لیفتراک

#### شرکت کشتیرانی بحرگان

نشانی دفتر مرکزی: تهران، سعادت آباد

(میدان کاج)، بلوار ۲۴ متری، بالاتر از

میدان فرهنگ، بین خیابان هفتم غربی،

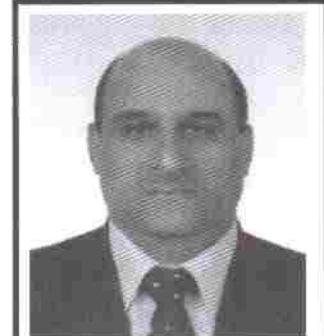
پلاک ۶، طبقه ۵

تلفن: ۰۲۳۶۸۰۶۴-۰۲۰۷۶۸۹۱-۰۴

فاکس: ۰۲۳۶۸۰۶۷

#### تاریخچه شرکت:

شرکت کشتیرانی بحرگان در سال ۱۳۷۵ توسط گروهی از پرسنل  
که در امر کشتی داری تجربه کافی  
داشته و در امر خدمات دریایی فعالیت  
زیادی داشتند تشکیل شد. شرکت  
کشتیرانی بحرگان به منظور ارتقاء  
سطح خدمات خود در ارتباط با صادرات  
کالا به بازارهای ایران و همچنین انجام پروژه  
های ملی اقدام به خرید شناورهای  
مختلف نمود و به منظور بسط فعالیت  
خود اقدام به ثبت شرکت در اصارات



اسماعیل امیران مدیر عامل  
شرکت بحرگان

#### شرکت کشتیرانی

#### باگسان خزر

نشانی دفتر مرکزی: تهران، میدان  
ولی‌عصر، ابتدای خیابان کریم‌خان زند،  
ساخته ۳۱۴، طبقه ۸، واحد شعلی  
تلفن: ۰۲۰-۸۸۹۴۵۶۵۶-۷۷

#### تاریخچه شرکت:

سومایه شرکت کشتیرانی  
باگسان خزر مبین ۱۰۰.۰۰۰.۰۰۰ رویال است.  
این شرکت عهده دار فعالیت هایی در  
زمینه کشتیرانی، بازارگانی و سرمایه  
گذاری است.

کرد. همچنین شرکت مبین به منظور  
دستیابی به اهداف فوق الذکر اقدام به  
تأسیس شعبات مختلف در بنادر کشور  
و بنادر جنوبی خلیج فارس کرد و  
نسبت به ایجاد استغلال برای جمعیت  
محروم منطقه نیز فعل بوده و هست.

#### خدمات شرکت بحرگان

- انجام خدمات نمایندگی شناورها
- انجام فعالیت تخلیه و بارگیری
- تأمین کالا از گمرکات داخلی و  
خارجی
- انجام شمع کوبی
- انجام پایه کوبی
- ساخت شناور
- حمل کالا

# کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران

## شریک جهانی شما

D.Ahmad Rajabzadeh

**IRISL GROUP YOUR GLOBAL PARTNER**

- حمل و نقل دریایی (فله، کالای عمومی، کانتینر، فرآورده‌های شیمیایی و روغنی، RO/RO و ...)
- حمل و نقل چند وجهی (دریایی، ریلی، جاده‌ای)
- جابجایی مسافر بین بنادر داخلی و حوزه خلیج فارس
- آموزش نیروی انسانی متخصص (دریایی، خشکی)
- خدمات ترمینال کانتینر (دپو، CFS و ...)
- عملیات بندری، بارگیری، تخلیه
- تدارک سوخت، ملزمومات کشتی
- ترانزیت کالا به کشورهای حوزه آسیای میانه، همسایه و ...
- حمل و نقل داخلی کالا



W W W.irisl.net  
Public Relations