

به نام خدا

## شناورداران اعتصاب نکرده اند،

## ادامه کارشان ناممکن شده است!

**صحبتهای دبیرکل اتحادیه درباره مسائلی ناشی از چند برابر شدن قیمت سوخت شناورها در رسانه های مختلف با تیتراها و برداشتهای گوناگونی نقل شده و در مواردی هم بیانات ایشان راجع به توقف فعالیت شناورداران با واژه اعتصاب به تیتراش نشسته است. واقعیت ماجرا اما این است که با افزایش نرخ فروش نفت گاز از ۵۵۰۰ لیتری به بیش از دو برابر در سفرهای بین المللی، دیگر امکانی برای فعالیت بخش بزرگی از اعضای اتحادیه باقی نمانده است. توجه داشته باشیم که هزینه تامین سوخت در بیشتر موارد از کل کرایه ای که از صاحبان کالا دریافت می شود بیشتر است و در نتیجه ادامه فعالیت نه تنها نمی تواند هزینه های سفر را بپوشاند زیان های هنگفتی هم (در همین دوره رکود بازار) روی دست صاحبان شناورها می گذارد.**

در واقع تصمیم دولت برای کاستن از بارانه های انرژی اگرچه با هدف شفاف تر کردن فعالیت های اقتصادی و برآورد درست هزینه تولید کالا و خدمات در کشور گرفته شده است اما وضعیت نامطلوبی را در برابر صاحبان شناورها در خلیج فارس و دریای خزر به وجود آورده است. این تصمیم هزینه خرید سوخت را به بیش از دو برابر افزایش داده و در اغلب اوقات کرایه حمل دریافتی هم نمی تواند این هزینه را بپوشاند. در نتیجه صاحبان شناورها نمی دانند که هزینه اضافی را از چه محلی باید جبران کنند. باید توجه داشت که همه دیگر بخش های اقتصادی می توانند هزینه افزایش بهای سوخت را با افزایش قیمت خدمات خودشان جبران کنند، کما این که بخش تاکسیرانی یا اتوبوسرانی بلافاصله بعد از افزایش قیمت سوخت توانستند تعرفه های جدیدی را به نهادهای نرخ گذاری مملکت بقبولانند و به کار خودشان ادامه دهند. البته همین افزایش ها هم در برخی موارد موجب کاهش تقاضا شده و در نتیجه درآمد صاحبان وسایل نقلیه عمومی را کاهش داده است. اما در بخش حمل و نقل دریایی هیچ شانس برای افزایش کرایه حمل وجود ندارد چرا که در منطقه رقابتی تنگاتنگ میان حمل کنندگان ایرانی و منطقه ای وجود دارد و هر افزایش کرایه حمل موجب می شود که شناورهای خارجی برسهم خود در این بازارها بیفزایند.

\*\*\*

برای رفع مشکل فعالیت های زیادی از سوی دبیرخانه اتحادیه مالکان کشتی به عمل آمده و ملاقات ها و نشست های همه جانبه ای با نهادهای تصمیم گیر و تاثیرگذار انجام گرفته اما حاصلی به بار نیآورده است تا آنجا که دبیرکل اتحادیه با ارسال نامه ای از ریاست جمهوری محترم درخواست کرده است که خودشان موضوع را مورد بررسی قرار داده و نهادهای مربوط را به اندیشیدن راهکاری مناسب برای بیرون رفتن از بحران ترغیب نمایند. به نظر می رسد که علیرغم تاکیدهایی که اینجا و آنجا در زمینه نقش مهم حمل و نقل دریایی (چه بازرگانی و چه نفتی) به عمل می آید کمتر کسی متوجه مسائلی و مشکلاتی است که در این بخش بر روی هم انباشته شده است. می دانیم که دوره جنگ تحمیلی اگرچه نمایی از توان بالای ناوگان های تجاری و نفتی ما بود اما موجب شد که خسارت های سنگینی به فعالان این بخش و در راس آن ها به دو شرکت بزرگ کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و شرکت ملی نفتکش وارد شود، خسارت هایی که هیچ کس در صدد جبران آن ها برنیامد

\*\*\*

در دوره های بعدی هم این بخش نتوانست به آسانی به کار خود ادامه دهد. سروکله تحریم های بین المللی هم که پیدا شد ابتدا بخش دریایی و بندری مان را گرفت و بسیاری از توانمندی هایمان را در این زمینه معطل گذاشت. در این دوره طولانی هم کسی به یاری بخش دریایی نیامد و صاحبان کشتی ها متحیر ماندند که با این همه ظرفیت و توان چگونه باید تقاضاهای جدید را یافته و مدیریت کنند. حتی مطالعاتی هم انجام نگرفت که حجم خسارت ها را از بابت معطل ماندن شناورها و خالی رفتن کشتی ها محاسبه کند تا حداقل تصویری از آن در اختیار داشته باشیم. حالا هم که توانسته ایم به مشکل تحریم ها خاتمه بدهیم و فضای مناسب تری در اختیار فعالان دریایی قرار گرفته با افزایش قیمت فروش

سوخت صاحبان کشتی ها را در برابر مشکل لاینحلی قرار داده ایم. افزایش هزینه ها تا جایی می رود که اصولاً همه شرکت های کشتیرانی را از حاشیه سوددهی دور می کند. بسیاری از صاحبان شناورها چند روز بعد از اعمال نرخ های جدید فروش سوخت عملاً دست از کار کشیده اند چرا که هزینه خرید سوخت آن ها برای هر سفر به یکی از مقاصد حاشیه جنوبی خلیج فارس به مراتب بیش از کرایه حملی است که از صاحبان کالا دریافت می کنند.

\*\*\*

به همه این ها اضافه کنیم هزینه هایی را که از بیرون به این صنعت تحمیل می شود. برخلاف بخش صنعت که با افزون بوقیمت فروش محصولات می تواند تا اندازه ای سنگینی بار هزینه های جدید (افزایش حقوق کارکنان + تورم بالای داخلی در خرید کالاها و ملزومات و ارقام درشت تر مالیاتی) را جبران کنند صاحبان کشتی ها به هیچ عنوان نه می توانند برنرخ تعرفه های کرایه کشتی بیفزایند و نه درآمدی تازه از فعالیت های تازه انتظار داشته باشند. اتفاقاً گاه کرایه ها درست درجهت انتظار آن ها تعدیل می شود. هرکسی می داند که در سال های اخیر نرخ حمل کالا به دلیل کاهش تقاضا و هم چنین بالا بودن ظرفیت ناوگان های دریایی مرتباً درحال کاهش بوده است و با باز شدن بازارهای جدید طبعاً اگر بتوانیم کالای بیشتری برای حمل در اختیار داشته باشیم نمی توانیم هزینه بیشتری برای جابه جایی آن ها از صاحبان کالاها تقاضا کنیم.

\*\*\*

امسال دو کنوانسیون بین المللی دریایی و هم چنین قانون حفاظت از دریاهای اجرایی شده است و ایران هم باید مقررات این کنوانسیون ها و قانون را موبه مو رعایت کند. با اجرای قانون اخیر که روی مقررات مربوط به جلوگیری از آلوده سازی آب دریاهای متمرکز شده است. آلوده کنندگان باید منظر مجازات های سخت و بزه های ای باشند و برای احترام از آن صاحبان کشتی ها باید امکانات جدیدی را روی کشتی های خود به کار بگیرند که هزینه زیادی روی دست آنان می گذارد. کنوانسیون بعدی روی نیروی انسانی مشغول کار روی کشتی ها متمرکز است و شرایط مناسب تری را به کارکنان دریایی نوید می دهد. کنوانسیون می خواهد شرایط کار دریانوردان را تسهیل کند اما هزینه آن را صاحبان کشتی ها باید متقبل شوند. استفاده از نیروی کار غیرمجاز جریمه های سنگینی خواهد داشت و کارکنان کشتی ها باید در شرایط بهتری به سفر اعزام شوند و در طول سفر از مزیت های بیشتری برخوردار گردند. در یک کلام کنوانسیون کار دریایی هم هزینه صاحبان کشتی ها را بالا می برد، تا آن جا که برخی از مقام های سازمان بنادر و دریانوردی خودمان نیز به فکر افتاده اند که به حمایت از صاحبان کشتی ها اقداماتی به عمل آورند.

\*\*\*

تحریم ها برداشته می شوند، این خبر خوبی برای صاحبان کشتی هاست. می توانند به استفاده کامل تر از ظرفیت های ناوگانی شان امیدوار باشند، می توانند بار بیشتری به مقصد برسانند و سود بیشتری به دست آورند، اما در مجموع مشکلاتی در برابر دارند که هر نوع کامیابی را در این زمینه از دسترس شان دور می کند کمتر کسی است که نداند هزینه تمام شده خدمات در ایران بالاتر از سایر کشورهای منطقه است و افزایش بهای سوخت ممکن است هیچ فرصت رقابتی با سایرین باقی نگذارد. بنابراین تا از کار نگذشته باید اقدامی انجام دهیم که صاحبان کشتی ها را به ادامه فعالیت متقاعد کند، وگرنه ممکن است وضعیتی پدید آید که همه مزیت های حمل و نقل دریایی را به دیگر رقیبان ببخشیم و از صحنه خارج بشویم.



بام اتحادیه مالکان کشتی ایران

زیر نظر: شورای سردبیری

نشانی: تهران، خیابان ولیعصر، پایین تر از زرتشت، خیابان رحمتی بهمبیری،

پلاک ۶، طبقه پنجم کد پستی: ۱۵۹۴۷۳۵۱۱۶

تلفن: ۸۸۹۲۵۲۵۹ - ۸۸۹۳۹۰۹۷ - ۸۸۹۳۹۰۹۵ دورنگار: ۸۸۸۰۱۹۴۵

Official Bulletin :

IRANIAN SHIPOWNERS' ASSOCIATION

Tel: 88925259 - 88939097 - 88939095 Fax: 88801945

E-mail: info@irsou.com

www.iranemka.com



**رئیس امور بندری چابهار:**

**افزایش نرخ سوخت باعث کاهش تردد شناورها شد**

بنا به گفته مسئولان سازمان بنادر با افزایش نرخ سوخت لنج‌های باری در سفرهای خارجی از لیتری ۵۰۰ تومان به حدود لیتری ۱۳۰۰ تومان (فوب خلیج فارس) شاهد افزایش بهره‌وری و کاهش قاچاق سوخت هستیم، اما با ادامه اعتراض لنج‌داران، مجلس وعده داد ضمن پیگیری موضوع از وزارت نفت پرداخت یارانه به شناورداران را دنبال کند. تا پیش از آزادسازی نرخ سوخت شناورها از لیتری ۵۰۰ به ۱۳۰۰ تومان توسط وزارت نفت، برخی از این شناورها که اغلب لنج‌های فرسوده و سنتی هستند، بیش از آنکه به دنبال حمل کالا باشند، قاچاق سوخت را برای درآمد اقتصادی خود انتخاب می‌کردند. اما به تازگی و با آزادسازی نرخ سوخت شناورها (از لیتری ۵۰۰ تومان به حدود ۱۳۰۰ تومان) فعالیت خدمات حمل و نقل دریایی در شناورهای سنتی واقعی‌تر شده است و قاچاقچیان سوخت از عرصه حمل دریایی کالا کنار رفته‌اند.

رئیس امور بندری چابهار در این باره می‌گوید: افزایش نرخ سوخت موجب کاهش تردد برخی از شناورها در چابهار شده است. به گفته مجتبی محمدزاده، آزادسازی نرخ سوخت شناور در کرایه حمل لنج‌ها به عنوان شناورهای سنتی اثراتی داشته و انتقال کالا از امارات به چابهار در ابتدا با چالش‌هایی مواجه شد اما با نشست‌هایی با صاحبان کالا، تعاونی‌ها و صاحبان شناور، نرخ‌های حمل مشخص شد. البته لنج‌داران افزایش نرخ سوخت شناور خود را با افزایش نرخ کرایه جبران کرده‌اند.

مجلس شورای اسلامی هم در این حوزه موضعی نزدیک به نگرش مدیران سازمان بنادر و دریانوردی دارد. رئیس کمیسیون عمران در این باره می‌گوید: در خطوط بین‌المللی حمل و نقل هوایی، جاده‌ای و دریایی ناچار هستیم قیمت سوخت را دقیقاً به نرخ بین‌المللی آن نزدیک و محاسبه کنیم. بنا به گفته سید مهدی هاشمی، بخش عمده قاچاق سوخت از طریق دریا (شناورها) صورت می‌گیرد و بنابراین باید نرخ سوخت را به نرخ خارجی آن نزدیک کنیم. وی در پاسخ به این گفته که مالکان کشتی اعلام کرده‌اند با قیمت‌های کنونی سوخت قادر به ادامه فعالیت نیستند، گفت: دولت و مجلس در حال تهیه ساز و گاری برای حمایت از فعالان این بخش هستند. هاشمی این را هم گفته است که در نظر داریم برای شناورها یارانه نقدی در نظر گرفته شود، اما این که بخواهیم همچنان سوخت یارانه‌ای در اختیار شناورها قرار دهیم، ممکن نیست.



**ناوگان شرکت همچنان گسترش می‌یابد  
آمادگی شرکت ملی نفتکش برای ورود**

**به رقابت های بین المللی**

گزارش‌ها حکایت از آمادگی شرکت ملی نفتکش ایران برای ورود به رقابت‌های بین‌المللی در حمل و نقل فرآورده‌های نفتی دارد و در همین راستا طرح‌هایی برای گسترش ظرفیت‌های ناوگانی در دست اجراست. آقای دکتر علی اکبر صفایی مدیرعامل شرکت قبلاً دیدگاه‌های خود را بیان کرده و اکنون همکاری‌اش گوشه‌هایی از برنامه‌های شرکت را تشریح کرده‌اند. آقای دکتر صفایی تأکید کرده بود که شرکت ملی

نفتکش ایران رایزنی‌هایی را با کشورهای اروپایی انجام داده است که با نهایی شدن توافق هسته‌ای ایران، راه را برای از سرگیری تردد کشتی‌های این شرکت به بازار اروپا هموار خواهد کرد. بعد از برقراری تحریم‌ها شرکت ملی نفتکش نتوانست انتظارات مشتریان اروپایی خود را برآورده کند و بنابراین می‌کوشد در کوتاه‌ترین زمان موقعیت سابق خود را در بازارهای اروپایی به دست آورد. شرکت از مدت‌ها پیش و در راستای مذاکرات هسته‌ای و پیش‌بینی احتمال لغو تحریم‌ها، برنامه‌ریزی‌های لازم را با کشورهای اروپایی برای حمل نفت و تردد در بنادر کلیه کشورهای انجام داده است که برای تحقق آن، منتظر امضاء توافق‌نامه‌هایی و مشخص شدن زمان و چگونگی لغو کامل تحریم‌ها هستیم. گفته می‌شود که شرکت‌های ارائه‌کننده خدمات دریایی، قطعات یدکی و تأمین‌کننده سایر نیازهای شرکت ملی نفتکش در حوزه اروپا نیز آمادگی خود را برای همکاری مجدد با شرکت ملی نفتکش اعلام کرده‌اند که این موضوع در دست بررسی است.

**آقای اسماعیل امیران عضو هیات مدیره اتحادیه:**

**آینده امیدوارکننده‌ای پیش روی صنعت کشتیرانی است**

شرکت بزرگان یک مجموعه دریایی است که دو بخش ساخت کشتی و کشتیرانی مشغول فعالیت است و به همین جهت تحت تأثیر توافقات‌های اخیر میان ایران و غرب قرار دارد و هم تغییر نرخ سوخت کشتی‌ها. با وجود این آقای اسماعیل امیران معتقد است که اکنون آینده امیدوارکننده‌تری در برابر این بخش وجود دارد و با رفع تحریم‌های بانکی، شرکت‌های کشتیرانی دست بازتری برای رقابت در بازارهای بین‌المللی خواهند داشت و شرکت‌های کشتی‌سازی و تعمیر کشتی هم خواهند توانست ملزومات و قطعات مورد نیاز خود را آسانتر و ارزانتر از بازارهای جهانی تأمین کنند.

عضو هیات مدیره اتحادیه مالکان کشتی ایران می‌گوید که در وضعیت حاضر در گشایش ال سی برای واردات قطعات کشتی مشکلات زیادی داریم که با رفع تحریم‌ها از سر راه فعالیت شرکت‌های کشتی‌سازی برداشته می‌شود و همین موجب می‌شود که ما در ساخت کشتی در مجتمع خرمشهر با سرعت و سهولت بیشتری کار کنیم. در بخش کشتی‌سازی با رفع تحریم‌ها، علاوه بر سهولت در واردات امن تجهیزات، زمینه مشارکت با شرکت‌های خارجی در بحث فاینانس و همچنین انتقال دانش فنی فراهم می‌گردد و در بخش کشتیرانی مهم‌ترین مشکل وجود تحریم‌های بانکی است که هم نقل و انتقال پول را ناممکن کرده و هم بستن قراردادهای با اقبال روبه‌رو می‌کند. می‌دانید که اغلب کشتی‌های ایرانی با پرچم کشورهای دیگر در آبراه‌های بین‌المللی تردد می‌کنند اما چون گذرنامه کارکنان کشتی‌ها ایرانی است تحت تأثیر همان تحریم‌ها قرار می‌گیرند و در گرفتن محمولات در مسیرهای ثالث قدرت رقابتی مناسبی ندارند.

در زمینه افزایش بهای سوخت کشتی‌ها آقای امیران نظر متفاوتی دارد و معتقد است که اصولاً نرخ سوخت می‌بایستی واقعی می‌شد تا شرکت‌های ایرانی نیز در وضعیت روشنی با رقیبان خود روبه‌رو شوند. او تأکید می‌کند که در سفرهای بین‌المللی هزینه سوخت رقمی کمتر از ده یا ۱۵ درصد کل کرایه را می‌پوشاند و اگر ما فقط به همین اندازه بتوانیم نرخ‌های حمل را تعدیل کنیم مشکل خود به خود از سر راه برداشته می‌شود.

عضو هیات مدیره اتحادیه آبراز امیداری می‌کند که هم رفع تحریم‌ها و هم افزایش بهای سوخت به شرکت‌های کشتیرانی و کشتی‌سازی امکان بدهد در وضعیت برابر به رقابت با دیگران بپردازند و از فرصت‌هایی که در آینده نصیب‌شان خواهد شد بهره بیشتری ببرند.

**دیدگاه نایب رئیس انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته**

**اجازه افزایش نرخ حمل هم می‌تواند مشکل کشتا باشد**

آقای مسعود پل‌مه معتقد است اگر کاهش قیمت سوخت میسر نیست، با برآورده کردن انتظارات فعالان حمل‌ونقل دریایی نیز می‌توان آبی بر آتش آنها ریخت. به عنوان مثال اگر اجازه افزایش کرایه حمل به این حوزه داده شود، به طور طبیعی نگرانی از نرخ سوخت وجود نخواهد داشت اما از آنجا که این اجازه داده نشده است، شرکت‌های کشتیرانی و صاحبان کشتی‌ها احساس درماندگی می‌کنند. البته مشکلات دیگری در حوزه بیمه، وام کم بهره و... وجود دارد که مشکلات ناشی از افزایش نرخ سوخت را مضاعف می‌کند. پل مه می‌افزاید: مشکلات ناشی از رکود در منطقه برای شناورهای زیر ۵ هزار تن در کنار افزایش قیمت سوخت، باعث شده درآمدزایی مالکان این شناورها به شدت کاهش پیدا کند. به گفته او، شناورهای زیر ۵ هزار تن فعال در حمل و نقل بین‌المللی، نوک اصلی پیکان آسیب‌های ناشی از افزایش سوخت بوده‌اند و شناورهایی که در مسیرهای بین‌المللی فعالیت و بالای ۵ هزار تن ظرفیت دارند، سوخت را بر اساس نرخ فوب خلیج‌فارس دریافت می‌کنند و در عمل افزایش نرخ سوخت شناورها بر کار آنها تأثیری نداشته است. مدیرعامل شرکت حمل‌ونقل بین‌المللی و کشتیرانی «آرا باختر» می‌افزاید: نرفتن به دریا رفتار مناسبی برای دریافت پاسخ صحیح و اقتصادی نیست و شاید قرار است به عنوان آخرین حربه استفاده شود. به هر حال این کار پاسخگو نیست. هرچند در حال حاضر درآمد به مبالغ حداقلی رسیده است اما اگر به دریا نروند و شناورها در ساحل متوقف شود، هزینه‌های جاری و حقوق کارکنان چگونه پرداخت خواهد شد.



## سازمان تامین اجتماعی

### سکان کشتیرانی خود را به دست گرفت



بزرگ کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران خواهد بود.

وی در پایان خاطر نشان ساخت: ناوگان کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و پرسنل فهیم، متخصص و متعهد این ناوگان باید با برنامه ریزی دقیق و منظم، خود را برای دوران جدید پساتحریم آماده سازند.

**محمدحسین داجم:**

### کشتیرانی در دوران

### برزخ قرار دارد

**مدیرعامل سابق شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران با بیان این که کشتیرانی در دوران برزخ به سر می برد، گفت: بلا تکلیفی موجود باعث می شود خطوط کشتیرانی خارجی سهم ما از حمل و نقل دریایی را بگیرند. آقای محمدحسین داجم در خصوص آخرین وضعیت راه اندازی مجدد خطوط کشتیرانی به کشورهای اروپایی، اظهار کرد: واقعیت آن است که کشتیرانی هم اکنون در دوران برزخ به سر می برد و این وضعیت به ضرر ماست، چرا که خطوط کشتیرانی خارجی سهم ما در حمل و نقل دریایی را می گیرند.**

وی با اشاره به توافق هسته ای، تصریح کرد: با توجه به برزخی که در رابطه با لغو تحریم ها وجود دارد، سهم کشتیرانی از حمل و نقل دریایی کاهش یافته است و بر عکس خطوط خارجی سهم خود را افزایش داده اند.

وی با اشاره به این که بازار جهانی حمل و نقل دریایی در رکود به سر می برد، یادآور شد: به احتمال فراوان از اواخر سال جاری میلادی توافق هسته ای اجرایی می شود و آینده خوبی را برای فعالیت های کشتیرانی پیش بینی می کنیم. او تأکید کرد: به طور قطع با اجرایی شدن توافق هسته ای، کشتیرانی از پوسته کنونی بیرون آمده و فعالیت های خود را گسترش خواهد داد.

منطقه CIS را به دریای آزاد وصل کنیم. این اتفاق با شرکت حمل و نقل ترکیبی کشتیرانی به خوبی میسر است. ما می توانیم کالاها را از کشورهای CIS با خط ریلی بندرعباس و از آنجا به شرق آسیا و کشورهای اروپایی منتقل کنیم. باید در بازارهای بین المللی، منطقه آمریکای جنوبی، شمالی و آفریقا حضوری موثر و پایدار داشته باشیم.

سعیدی خاطر نشان کرد: در سالهای گذشته بخشی از واردات ما از آسیای شرقی و چین بود که باید ضمن حفظ این خطوط، به سمت اروپا، آفریقا و آمریکا برویم و به بازارهای جدید دسترسی هوشمندانه پیدا کنیم. ما باید ابتدا با شرکت های مهم و بنادر دنیا در قالب قراردادهای مشارکتی رابطه برقرار کنیم تا بتوانیم از ترمینال ها و بنادر به صورت مشترک استفاده کنیم ضمن اینکه آنها هم بتوانند از بنادر و ترمینال های مشترک ما در منطقه خلیج فارس و دریای خزر بهره مند شوند.

وی با اشاره به اینکه نیروهای ارزشمند و متخصص موجود در کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران این شرکت را در آینده به رتبه زیر ۱۵ در دنیا خواهند رساند اظهار امیدواری کرد: ایجاد بنادر و مخازن مشترک با کشورها و شرکتهای معتبر بین المللی در نقاط مهم اقتصادی دنیا در سرفصل برنامه های آتی شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران خواهد بود.

سعیدی یادآور شد: در دوره جدید تعامل جمهوری اسلامی ایران با دنیا استفاده و بهره گیری از پرچم پر افتخار جمهوری اسلامی ایران در عرشه و بر فراز شناورهای ناوگان از اهداف قطعی ما خواهد بود. تربیت و ارتقاء نیروی انسانی با بهره گیری از دوره های آموزش عالی و همکاری مشترک با کشورها و مراکز آموزش دریایی اروپا و آسیای شرقی از دیگر اهدافی است که در آینده در پی آن خواهیم بود. مدیرعامل کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران تأکید کرد: برند سازی مجدد کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران (IRISL) در صحنه بین الملل به عنوان یک برند معتبر جهانی در مارکتهای آینده (Future Market) از اهداف کوتاه مدت همکاران ما در ناوگان

سعی و تلاش و استفاده از فناوری های نوین و همچنین بکارگیری خلاقیت های جدید در بازارهای بین المللی رتبه این شرکت را از ۲۱ به زیر ۱۵ در دنیا برساند این اولین و مهمترین هدفی است که باید دنبال کنیم.

مدیرعامل کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران تصریح کرد: در دوران جدید و پساتحریم اتفاق مهم و بی نظیری برای جمهوری اسلامی افتاده است که من لازم می دانم از تیم مذاکره کننده به خصوص آقایان دکتر ظریف و دکتر صالحی و همراهان ایشان تشکر کنم که توانستند با درایت، هوشمندی و دقت نظر چنین مدیریت موفقی را اعمال کنند. به خوبی می دانم که در صحنه بین المللی مذاکره کردن آن هم با ۵ کشور قدرتمند چه میزان رنج و مشقت دارد و قطعاً مردم عزیزمان قدر این تلاش های ارزشمند را به خوبی می دانند.

وی ادامه داد: در حال حاضر در حوزه اقتصادی وظیفه ما پس از توافق با کشورهای ۵+۱ این است که راه و فضای جدیدی را باز کنیم تا مردم احساس آرامش و آسایش بیشتری بکنند و بدانند که تحولی در صحنه اقتصادی و زندگی آنان ایجاد شده است. این دینی است که ما نسبت به مردم بزرگوار خود داریم.

آقای سعیدی گفت: در دوره جدید، کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران باید نگاه بین المللی داشته باشد و رویکرد صرفاً داخلی را تغییر دهد در این میان وظیفه داریم که بحث حمل و نقل را صرفاً در ایران نبینیم آنچه که به آن نیاز داریم چه در زمینه صادرات و چه در زمینه واردات باید این اندیشه باشد که در حوزه بین المللی کالاها را از یک کشور خارجی به یک کشور خارجی دیگر و از یک قاره به قاره دیگر جابه جا کنیم. نباید تمرکز فعالیت کشتیرانی صرفاً ایران باشد.

مدیرعامل کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران با اشاره به ناوگان و کارکنان ارزشمند کشتیرانی افزود: ناوگان کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران این قابلیت را دارد که جایگاه خود را در فضای بین الملل باز کند و مانند شرکت های بزرگ دانمارکی، سوئیسی، کره ای، چینی و ژاپنی فعالیت کند. قطعاً رسیدن به اهداف توسعه پایدار و پیشرفت راهبردی مرهون سیستم حمل و نقل دریایی فعال به روز و مجهز به آخرین سیستم های ناوبری و الکترونیکی در ابعاد سخت افزاری و نرم افزاری است.

وی با اشاره به فرصت منطقه ای ایجاد شده در منطقه CIS گفت: با توجه به احداث خط ریلی اینچهبرون، عملاً می توانیم

**• مدیرعامل جدید تصمیم دارد**

**رتبه جهانی شرکت را از رده ۲۱**

**به زیر ۱۵ ارتقاء دهد.**

**مدیرعامل جدید کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در نخستین اظهارات خود پس از انجام مراسم معرفی و تودیع در سالن اجتماعات شرکت به همکاران خود وعده داد که رتبه جهانی شرکت را از موقعیت فعلی یعنی رده ۲۱ به رده زیر ۱۵ ارتقاء بدهد. او تأکید کرد که شرکت دارای قابلیت های بسیار زیادی است و رده کنونی نشان دهنده این توانمندی ها در سطح جهانی نیست. او تأکید کرد که کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران باید به جایگاه اصلی خود در صحنه بین المللی باز گردد و نیروهای ارزشمند موجود در کشتیرانی جمهوری اسلامی این شرکت را در آینده به رتبه زیر ۱۵ در دنیا خواهند رساند.**

آقای دکتر محمد سعیدی پس از ۸ سال فعالیت آقای محمدحسین داجم در کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران به عنوان نخستین مدیر منصوب از سوی مالک اصلی (شرکت سرمایه گذاری تامین اجتماعی) سکان این شرکت را در دست گرفته است. وی در مراسم معارفه در کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران با قدردانی از زحمات مدیرعامل سابق و تلاش های صورت گرفته در مجموعه کشتیرانی طی سال های گذشته گفت: هدایت ناوگان بزرگ کشتیرانی که این چنین به رشد و بالندگی رسیده و در عرصه جهانی حرفی برای گفتن دارد قطعاً از عهده یک مدیرموفق و مدیران و کارکنان برجسته کشتیرانی بر می آید. آقای سعیدی سال ها خدمت در سازمان انرژی اتمی ایران را در سابقه کار خود دارد و از سال ۱۳۸۸ نیز در شرکت سرمایه گذاری تامین اجتماعی شستا انجام وظیفه می کرده است.

آقای دیگر سعیدی درخصوص برنامه های آینده کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران یادآور شد: این شرکت در حال حاضر از نظر رتبه بندی در دنیا در رتبه ۲۱ قرار دارد. بدون تردید توانمندی و قابلیت ما بیش از این است و می توانیم در منطقه خاورمیانه، خاور دور و اروپا به جایگاه اصلی خود بازگردیم و از نظر رتبه بین المللی خود را به رتبه زیر ۱۵ برسانیم.

وی خاطر نشان ساخت: اولین انتظار از همکاران گروه کشتیرانی این است که با



**کاپیتان حسن تیمورتاش از مشکل صاحبان کشتی ها درباره بالا رفتن قیمت سوخت می گوید:**

## همه جا رفتیم و گره از کار مالکان کشتی ها باز نشد،

### ناچار به سراغ ریاست جمهوری رفتیم!

تصمیم دولت به منطقی کردن قیمت سوخت و کاستن از یارانه های آن اگرچه در جهت بهبود اقتصاد کل کشور و شفافیت فعالیت های تولیدی و متوقف کردن قاچاق سوخت به آن سوی مرزها به اجرا در آمده اما در عمل فعالیت ناوگان های دریایی کشور را با معضلات جدی روبه رو ساخته است. در حقیقت این تصمیم که از ۱۲ خرداد ۱۳۹۴ به اتحادیه مالکان کشتی ایران ابلاغ شد تراز مالی شرکت های کشتیرانی را به کلی به هم ریخته و موجب شده است که بخش بزرگی از این ناوگان ها برای جلوگیری از تحمل زیان های بیشتر فعالیت خود را متوقف کنند. در این فاصله اتحادیه مالکان کشتی ایران همه نهادهای مختلف و مربوط مملکتی را در جریان گذاشته، مکاتبات وسیعی انجام داده و دیدارهای مکرری با مقام های مختلف داشته که به نتیجه مناسبی نرسیده است. همین موضوع هم باعث شده است که اتحادیه دست به دامن هیات دولت و مقام ریاست جمهوری بشود و از ایشان بخواهد که برای مشکل کشتی داران چاره ای اندیشه کند. در این بخش گفتگویی با کاپیتان حسن تیمورتاش دبیرکل اتحادیه مالکان کشتی ایران انجام داده ایم که اطلاعات بیشتری در زمینه مشکل و راهکارهای آن به دست

کار را به صورت پلکانی انجام داد تا همه فرصت داشته باشند تا خودشان را با نرخ های جدید سوخت وفق بدهند. نمی شود صورتحساب سوخت کشتی ها را سه برابر کرد اما به هیچ یک از شرایط قبلی دست نزد. برای مثال اگرچه به احتمال قوی افزایش کرایه رافع این مشکل نخواهد بود اما همین اجازه افزایش کرایه حمل نیز به صاحبان کشتی ها و شرکت های کشتیرانی داده نشده است. در این راستا صورتجلسه های بین سازمان بنادر و دریانوردی و شرکت پخش فرآورده های نفتی تنظیم و حتی جلساتی با استانداران استان های ساحلی برگزار شد که نتیجه این اقدامات، دریافت همه نقطه نظرات و ارسال آن به هیات دولت توسط وزرای نفت و کشور بود.

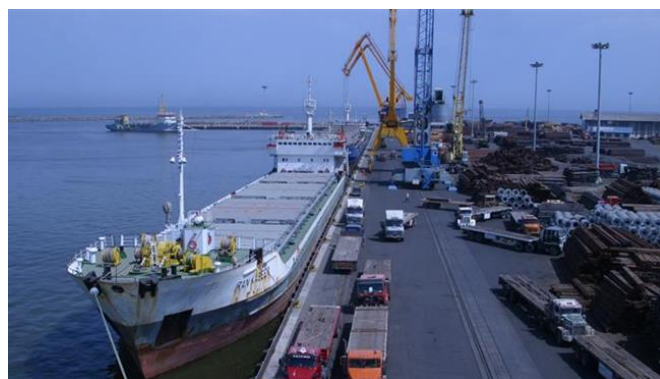
به هر حال اگر نرخ سوخت شناورها هرچه سریع تر تعدیل نشود، پرچم گریزی شدیدی در سطح کشور اتفاق می افتد، بیان کرد: کدام مقام مسوول یا نهادی پاسخگوست؟ چرا باید قبول کنیم ناوگانی که در شرایط تحریم با مشقت های فراوان برای حمل بار ایران تلاش بسیار زیادی کرده این گونه ناچارمردانه زمین گیر شود؟

### فکر می کنید دخالت ریاست جمهوری موجب کاهش قیمت سوخت شود؟

ابتدا باید تاکید کنم که اگر همین روزها پاسخی از دولت درباره قیمت سوخت شناورها دریافت نکنیم همه مالکان کشتی میهمان مجلس و وزارت نفت خواهیم شد، به همین جهت امیدوارم مساله هرچه زودتر حل شود چراکه مالکان شناورها در وضعیت بسیار نامطلوبی قرار دارند و بیشتر شناورها در لنگرگاه ها متوقف شده است. از وزارتخانه های راه و شهرسازی، نفت، کشور، مجلس و سازمان بنادر و دریانوردی خواسته ایم هر چه سریع تر در جهت تحقق خواسته شناورداران و تعدیل نرخ سوخت شناورها گام بردارند.

اصولا مراجعه ما به مقام محترم ریاست جمهوری هم بر همین اساس انجام گرفته که شاید نهادهای مزبور قادر به تغییر مصوبات هیات دولت نباشند. بنابراین تنها راهی که باقی می ماند دستور ریاست جمهوری در این زمینه است. قطعا ایشان متقاعد هستند که پس از یک دوره طولانی تحریم و دوری از بازارها، ناوگان های تجاری کشورمان در صدد جبران سریع زیان هایی هستند که در دوره تحریم به آنان تحمیل شده و سه برابر شدن قیمت فروش سوخت عملا چنین فرصتی را از آنان گرفته است.

البته صنف حمل و نقل دریایی هم متوجه اهمیت شفاف سازی اقتصاد کشور و قیمت گذاری درست فرآورده های نفتی و انرژی است اما برای رسیدن به نتیجه مطلوب بهتر است این برنامه به تدریج انجام پذیرد تا شرکت ها بتوانند خودشان را با پیامدهای افزایش بهای سوخت مطابقت بدهند.



گفت: از مالکان شناورها درخواست کرده ایم تا فعلا اعتصاب نکنند تا ببینیم دولت در نهایت چه تصمیمی را اتخاذ خواهد کرد. فعلا ما برای تعدیل نرخ سوخت شناورها همه تلاش خود را انجام داده ایم و از همه ارگان های پاری طلبیده ایم، اما با وجود اذعان وزاری مرتبط بر حقانیت خواسته شناورداران مبنی بر ضرورت تعدیل نرخ سوخت شناورهای تجاری در سفرهای خارجی، متأسفانه هنوز پاسخی از جانب هیات دولت در رابطه با این موضوع دریافت نکرده ایم. تاخیر دولت در تعیین تکلیف تعدیل نرخ شناورها در شرایطی است که مسئولان مربوطه قبول کرده اند که اقدام دولت در افزایش چندین برابری نرخ سوخت این گونه شناورها عجولانه بوده است.

### چه راهکاری فکر می کنید برای حل مشکل ممکن است وجود داشته باشد؟

البته! وقتی همه نهادهای مملکتی متقاعد شده اند که کشتی داران با قیمت جدید نمی توانند به فعالیت خود ادامه دهند طبعا تنها راه ممکن متعادل تر کردن نرخ سوخت است. اصولا ما معتقد نیستیم که باید تفاوت قیمتی برای سوخت در بخش های مختلف اقتصادی و حمل و نقل وجود داشته باشد اما در بخش هایی مانند حمل و نقل دریایی که امکانی برای بالابردن درآمدها نیست می شود این

است که شناورهای ایرانی در طول ماه های اخیر نتوانند به کارشان ادامه دهند. البته کار نکردن هم به معنای زیان است چرا که همه سرمایه گذاری های مربوط به تامین ناوگان را راکد می کند در حالی که صاحبان کشتی ها ناچارند هم هزینه نگهداری کشتی هایشان را بپردازند و هم دستمزد کارکنان شان را.

### آیا راکد گذاشتن ناوگان به معنای نوعی دست از کار کشیدن است؟

نه! به هیچ عنوان. صاحبان کشتی ها امروز عملا نمی توانند کار کنند. چرا که هر سفر به جای سود زیان هنگفتی به آنان تحمیل می کند. بنابراین کار نکردن آن ها به معنای اعتصاب نیست به معنای توقف ناخواسته فعالیت است. البته اینجا و آنجا در برخی گزارش ها مشاهده شد که از واژه اعتصاب در این زمینه استفاده شده اما اعتصابی در کار نیست و ما همه نهادهای مرتبط با حمل و نقل دریایی، سازمان بنادر و دریانوردی و سایرین را در جریان قرار داده ایم و کمابیش آنان نیز متقاعد شده اند که ناوگان های ایرانی نمی توانند با نرخ های جدید سوخت به کارشان ادامه دهند.

دبیر اتحادیه مالکان کشتی ایران با بیان این که منتظر تصمیم نهایی دولت و مجلس در خصوص قیمت سوخت شناورها هستیم،

### ابتدا بفرمایید که مشکل صاحبان کشتی ها و شرکت های کشتیرانی چیست؟

تصمیم دولت برای اصلاح روش فروش فرآورده های نفتی که از ششم خرداد ماه سال جاری به اجرا گذاشته شد، هزینه حمل کالا از ایران به همه مقاصد منطقه را به شدت افزایش داده است. موضوع بسیار ساده است. قیمت فروش سوخت به همه شناورهای درگیر سفرهای بین المللی امروز لیتری ۱۲۰۰۰ ریال است که بیش از دو برابر نرخ است ک پیش از اجرای این تصمیم اعمال می شد. یعنی این شناورها برای هر سفر حدود سه بار بیش از گذشته فقط برای هزینه سوخت می پردازند. البته سایر هزینه های شرکت ها هم بالا رفته است و تورمی که در جامعه وجود دارد روی نیازها. و اقلام مصرفی این بخش نیز اثر می گذارد. وقتی همه این هزینه ها و از جمله افزایش حقوق کارکنان دریایی را روی هم بگذاریم نرخ تمام شده خدمات دریایی از سوی شرکت ها و اشخاص ایرانی از محدوده رقابتی منطقه فراتر می رود.

### مگر هزینه سوخت چه سهمی از هزینه حمل دریایی کالا را تشکیل می دهد؟

سهم هزینه سوخت در خدمات حمل و نقل متفاوت است و اثر آن روی قیمت تمام شده تولید معمولاً از پنج یا شش درصد فراتر نمی رود اما در بخش حمل و نقل دریایی سهم سوخت در هزینه تمام شده هر سفر ممکن است از ۳۰ درصد هم فراتر برود. به این خاطر هم هست که تحمل بار مالی ناشی از سه برابر شدن قیمت سوخت برای صاحبان کشتی ها تا این اندازه دشوار شده است. در واقع با این قیمت تمام شده دیگر آنان نمی توانند فعالیت مقرون به صرفه ای داشته باشند و در صورتی هم که بخواهند کرایه حمل کالا را بالاتر ببرند طبعا نمی توانند در بازار پرقابلیت منطقه مشتریانی برای خود دست و پا کنند. همین موضوع موجب شده



صور تجلسه چهارمین نشست هیات مدیره اتحادیه مالکان کشتی ایران

افزایش هزینه

کشتی داری مهم ترین

معضل اعضای اتحادیه

مالکان کشتی ایران

است

چهارمین نشست اعضای هیات مدیره اتحادیه مالکان کشتی ایران - دوره چهارم روز ۱۵ تیر ماه در وضعیتی برگزار شد که اعضای اتحادیه با مشکل بزرگتری در ادامه فعالیت خودشان روبه رو بودند. افزایش بهای سوخت تحویلی به کشتی ها موجب شده است که هزینه تمام شده حمل کالا به شدت افزایش یابد و صاحبان کشتی ها قدرت رقابتی خودشان را در دریاهای شمال و جنوب کشورمان از دست بدهند. به همین خاطر بیشتر بحث نشست آخر هیات مدیره هم به مسایل اختصاصی یافت که به هزینه نگهداری کشتی مربوط می شد.

دستور جلسه :

- ۱- گزارشی از اقدامات انجام شده از جلسه قبل تا کنون
۲- سوخت کشتی های ناوگان تجاری و تعرفه های حمل و نقل
۳- عضویت اعضاء در بیمه متقابل کیش (KP & I)
۴- سایر موارد

الف : گزارشی از اقدامات انجام شده:

۱- تهیه و چاپ دفاتر ثبت نفت و زباله برای سکوها ثابت ، با توجه به لازم الاجرا شدن قانون حفاظت از دریاها و رودخانه های قابل کشتیرانی در مقابل آلودگی به مواد نفتی از تاریخ اول شهریور ۱۳۹۴ ضمن هماهنگی با سازمان بنادر و دریانوردی و همچنین تهیه و چاپ دفاتر ثبت موتورخانه برای شناورهای زیر GT 3000 و شناورهای متردد در محدوده خلیج فارس ، دریای عمان و بحر خزر که با توجه به دفاتر منتشره قبلی جمعاً در حال حاضر ۱۲ جلد جزو انتشارات اتحادیه بوده و از جلسه قبل تا کنون تعداد ۶۰۳ جلد از آنان برابر درخواست به متقاضیان تحویل گردیده است.

۲- پیگیری حل و فصل در مورد اختلافات بین مالکین و همچنین شرکت های عضو از طریق شورای حل اختلاف دریایی
۳- بازدید مقامات پلیس مهاجرت و گذرنامه ناجا از اتحادیه در رابطه با چگونگی روند اجرایی روادید با توجه به دستور

العملهای صادره و ارائه توضیحات و همچنین هماهنگی و دریافت اتو ماسیون برای اخذ روادید تعداد ۱۹۵۰ نفر دریا نورد خارجی از ابتدای سال تاکنون
۴- شرکت در جلسات سازمان بنادر و دریانوردی و سایر ارگان ها در تدوین پیشنهادات و برنامه های صنایع دریایی در برنامه ششم توسعه

۵- اقدامات و هماهنگی های لازم در رابطه با لازم الاجرا شدن کنوانسیون ناپروبی از مورخ ۹۴/۱۱/۲۵ و کنوانسیون کار دریایی از مورخ ۹۴/۰۲/۲۱

مقرر شد : با توجه به افزایش اینگونه کنوانسیون ها و مقابله نامه های بین المللی و تحمیل بار مالی مضاعف به مالکان شناورها در بخش خصوصی، اتحادیه از طریق سازمان بنادر و دریانوردی درخواست تسهیلات مناسب مالی برای جبران بخشی از هزینه های مالی مالکان شناورها را پیگیری نماید.

۶- تهیه بخش دوم اظهارنامه موافقت کار دریایی (DMLC - PART2) به زبان فارسی و انگلیسی به انضمام نقطه نظرات و ارسال آن به سازمان بنادر و وزارت کار

۷- بازدید از دانشگاه امام خمینی در نوشهر در مورخ ۹۴/۲/۲۲ در رابطه با آموزش دریا نوردان

۸- بررسی مشکلات مالکان شناورها در جلسه مورخ ۹۴/۲/۲۳ در بندر انزلی

۹- هماهنگی و نشست های مختلف با

انجمن صنفی دریا نوردان در مورد برخی مشکلات به وجود آمده بین مالکان شناورها با دریا نوردان و رسیدگی به شکایات مطرح شده
۱۰- تهیه و تدوین آیین نامه مالی و معاملاتی و همچنین روش جاری مالی اتحادیه و تصویب آن توسط هیات مدیره
۱۱- هماهنگی و نشست با مسئولین بانک ملت جهت تنفس ۴ ماهه بدهی اقساط مالکین شناورهای دریافت کننده تسهیلات مالی به دلایل افزایش نرخ سوخت شناورها و متوقف شدن فعالیت تجاری آنان

ب : سوخت کشتی های ناوگان تجاری و تعرفه های حمل و نقل

۱- پیگیری اعتراضات دریایی از مالکان شناورهای متردد بین بنادر ایران و کشورهای همسایه در ارتباط با افزایش نرخ سوخت نفت گاز از مبلغ ۵۵۰۰ ریال به ۱۵۵۰۰ ریال در هر لیتر از مورخ ۹۴/۳/۶ و برگزاری جلسات مختلف کار گروه امور دریایی و بندری (کنسرسیوم سوخت) در اتحادیه در رابطه با موضوع سوخت و مکاتبات با فراکسیون دریایی مجلس شورای اسلامی و مقام محترم ریاست جمهوری ، شورای عالی امنیت ملی ، سازمان بنادر و دریا نوردی ، شرکت ملی پخش فرآورده های نفتی ایران ، ستاد مبارزه با قاچاق ارز و کالا و همچنین ملاقات حضوری با برخی از مقامات یاد شده در این رابطه.

مقرر شد : موضوع تا حصول نتیجه از طریق مراجع ذیربط تحت پیگیری اتحادیه قرار گیرد و در صورت لزوم نقطه نظرات منطقی از طریق رسانه های ملی بیان گردد.

ج : عضویت اعضاء در مؤسسه بیمه متقابل کیش (KP & I)

۱- هماهنگی و هم اندیشی در خصوص نحوه پوشش شناورهای عضو اتحادیه با مؤسسه بیمه متقابل کیش و تشکیل صندوق ثانوی در مؤسسه برای مالکان شناورهای کوچک عضو
مقرر شد : با حضور کارشناسان مربوطه منجمله آقای آذری قبلاً در این مورد، بررسی و کار کارشناسی شده و پیشنهادات و راه کارهای اجرایی آن در چهارچوب مقررات بیمه ای در جلسه بعدی هیات مدیره مطرح گردد.

د : سایر موارد :

۱- مدارک درخواست عضویت آقای عبدالنور همایونی ارائه و عضویت حقیقی نامبرده در اتحادیه تصویب شد.
۲- میزان اضافه کاری پرسنل تمام وقت دبیرخانه به شرح زیر به تصویب رسید : برای دبیرکل و قائم مقام تا سقف ۶۰ ساعت و برای پرسنل دبیرخانه تا سقف ۵۰ساعت در ماه با تأیید دبیرکل

بقیه از صفحه ۴

افزایش بهای سوخت چه عواقب دیگری می تواند داشته باشد؟

کاپیتان تیمورتاش به محاسباتی اشاره می کند که از سوی اتحادیه مالکان کشتی ایران راجع به تغییر هزینه حمل دریایی کالا پس از تغییر بهای فروش گازوییل انجام گرفته است. بر مبنای این محاسبات با در نظر گرفت کرایه حمل کالا و خودرو در منطقه خلیج فارس، هزینه های بندری در امارات، هزینه های بندری و تخلیه و بارگیری در بنادر ایران، دستمزد کارکنان شناورها، هزینه های تعمیر و نگهداری و هم چنین سود سرمایه گذاری، درآمد شناورهایی که میان سواحل ایران و بنادر جنوبی خلیج فارس تردد می کنند به هیچ عنوان با هزینه های همخوانی ندارد، کمترین که گزارش های رسمی حکایت از کاهش چشمگیر فعالیت شناورهای ایرانی در بازارهای منطقه شده است.
اتحادیه مالکان کشتی ایران که اکثریت شرکت های کشتیرانی را در عضویت خود دارد، معتقد است که تصمیم دولت به افزایش نرخ فروش سوخت به شناورها از اساس اشتباه بوده و معلوم نیست که چرا پیش از گرفتن این تصمیم با نهادهای مدنی حوزه دریا مشورتی انجام نگرفته است. کاپیتان تیمورتاش می گوید که محاسبه هزینه های حمل دریایی و تراز عملیاتی شناورها بسیار ساده و روشن است و سازمان بنادر و دریانوردی نیز پس از توجیه اتحادیه بخصوص در مورد مسایل دریای خزر بر همه جزئیات آن وقوف پیدا کرده است. بنابراین اگر در گرفتن تصمیم مزبور با کارشناسان بخش خصوصی هم مشورت شده بود آنان قطعاً پیامدهای منفی بالا بردن بهای سوخت را گوشزد می کردند و از بروز اختلالاتی که امروز شاهدش هستیم جلوگیری به عمل می آمد.

پیشنهاد اصلی خود جنابعالی برای رفع مشکل شناورداران چیست؟

به نظر بنده اصل تصمیم دولت برای منطقی کردن قیمت فروش سوخت درست است و در واقع اقدامی در جهت متوقف کردن قاچاق سوخت به آن سوی مرزهاست، اما بهتر بود دولت تعدیل قیمت سوخت را به صورت پلکانی (در حد بیست درصد در آب راه های جنوبی و ده درصد در حوزه دریای خزر) و در مدت طولانی تری انجام می داد تا شرکت های کشتیرانی و صاحبان شناورها فرصت بیشتری در اختیار داشتند که برای جبران افزایش هزینه های حمل کالا برنامه ریزی کنند. کاپیتان تیمورتاش تأکید می کند که انجام شتاب زده این تصمیم بازار حمل و نقل دریایی خلیج فارس و دریای عمان را به زبان ایران مختل کرده و به زبان ساده تر سهم شناورهای ایرانی را در این بازار به شدت کم رنگ کرده است. اکنون رقبای ما خیز برداشته اند که در اسرع وقت جای شناورهای ایرانی را بگیرند



در یک سال ۵۵۰۰ رواید با کمک اتحادیه صادر شد

## صدور رواید کارکنان خارجی کشتیها،

### مسئولیت مهم اتحادیه

یکی از مهم ترین خدماتی که اتحادیه مالکان کشتی به شرکت های عضو و مالکان شناورهای غیرعضو می دهد، صدور رواید ورود برای کارکنان خارجی آن هاست. براساس تفاهمی که میان اتحادیه مالکان کشتی ایران و پلیس مهاجرت و گذرنامه ناجا به عمل آمده از چهارسال پیش این برنامه بی وقفه ادامه یافته و امروز حتی شرکت هایی هم که در تهران دفتر نمایندگی دارند می توانند با مراجعه به اتحادیه از چنین خدماتی برخوردار گردند. به همین مناسبت گفتگویی با کاپیتان غلامرضا افشار قائم مقام دبیرکل اتحادیه انجام داده ایم که در تمام این مدت مسئولیت هماهنگی ارتباط با پلیس مهاجرت و گذرنامه ناجا و صاحبان کشتی ها را در این زمینه برعهده داشته است.

### اخذ رواید دریانوردان خارجی

کاپیتان افشار در ابتدا به اهمیت کاری که در این زمینه انجام می گیرد اشاره می کند. او می گوید که دریافت رواید برای دریانوردان خارجی همواره دغدغه صاحبان کشتی ها بوده است. این کار نیاز به مقدماتی دارد که فراهم آوردن آن برای شرکت ها به صورت انفرادی هم دسرساز و هم حساسیت برانگیز است. در واقع وقتی اتحادیه مالکان کشتی با پلیس مهاجرت و گذرنامه ناجا در این زمینه وارد مذاکره شد روشی فراهم آمد که هر دو طرف با اطمینان بیشتری در این زمینه وارد عمل شوند. چرا که از یک سو اتحادیه برجزئیات اطلاعات شرکت ها دسترسی دارد و به قول معروف آن ها را می شناسد و در نتیجه احتمال سوءاستفاده برای دریافت رواید غیر واقعی به شدت کم می شود، و از طرفی این موضوع برای پلیس مهاجرت و گذرنامه ناجا هم بسیار اهمیت دارد چرا که این نیرو عملاً وقوفی برکار شرکت ها و موقعیت صاحبان کشتی ها ندارد و به همین جهت باید مدت ها وقت صرف کند تا به صحت اطلاعات دریافتی از صاحبان شناورها متقاعد گردد. وقتی مکاتبات رواید از سوی اتحادیه به پلیس مهاجرت و گذرنامه ناجا ارائه می شود در واقع بخش مهمی از کار پلیس مهاجرت و گذرنامه ناجا نیزانجام گرفته است.

باید توجه داشت که هر ماه عده زیادی از مالکان شناورهای ایرانی و یا نمایندگان آنها ناچارند برای دریافت رواید به پلیس مهاجرت و گذرنامه ناجا مراجعه کنند و مشارکت اتحادیه در این کار به نوعی تقسیم کار منتهی شده است که هم خیال پلیس مهاجرت و گذرنامه ناجا را هنگام صدور رواید آسوده کرده و هم مالکان شناورها و شرکت ها را از دردسرهای مربوط به دریافت اتوماسیون برای دریانوردان خارجی خود خلاص کرده است. کاپیتان افشار می گوید که تقاضا رواید بسیار بالاست به گونه ای که اتحادیه در یک سال منتهی به شهریور ماه ۱۳۹۴ موفق به اخذ مجوز رواید برای بیش از ۵۳۰۰ دریانورد خارجی شده و اتوماسیون لازم را از پلیس مهاجرت و گذرنامه ناجا دریافت و به موقع در اختیار مالکان شناورها و یا شرکتهای متقاضی قرارداده است.

### سرعت گرفتن کار صدور رواید

به گفته کاپیتان افشار این کار سرعت بیشتری نیز به صدور رواید بخشیده است و از اتلاف اوقات مالکان شناورها جلوگیری به عمل می آورد. روش کار بر این مبناست که شرکت ها و صاحبان شناورها تقاضاهای خودشان را همراه با مدارک مورد نیاز برای صدور رواید به دبیرخانه اتحادیه تحویل می دهند و اتحادیه نیز در اول وقت روز بعد همه این مدارک را پس از بررسی های مقدماتی طی نامه ای در اختیار پلیس مهاجرت و گذرنامه ناجا قرار می دهد. براساس تفاهم نامه جواب این تقاضاها حداکثر تا پایان وقت اداری روز بعد دریافت می شود. این جواب درحقیقت یک کد پیگیری است که هم در اختیار شرکت های متقاضی قرار می گیرد و هم در دسترس واحدهای گذرنامه مرزی است که هنگام ورود ملوانان خارجی مورد استناد قرار می گیرد.

کاپیتان افشار می گوید البته بررسی مدارک یکی از دلمشغولی های مهم اتحادیه است و سعی می شود هیچ کمبودی در پرونده های ارسالی به اداره گذرنامه وجود نداشته باشد. او خاطر نشان می سازد که احتمال سوءاستفاده از این نوع خدمات همیشه وجود دارد، کما این که در طول این دوره چند بار نیز مسایلی پیش آمد که عاملان آن شناسایی و با همکاری پلیس مهاجرت و گذرنامه ناجا مرتفع شده است.

قائم مقام اتحادیه مالکان کشتی ایران می گوید که برای انجام کار، شرکت ها باید همه اطلاعات مربوط به شناسایی دریانوردان خارجی را به دبیرخانه تحویل دهند. یکی از مهم ترین مدارک، مربوط به شناسنامه دریانوردی و همینطور گواهینامه بین المللی دریانوردی است که هریک از دریانوردان باید در اختیار داشته باشند. این مدرک دارای اعتبار بین المللی است و در واقع بدون آن هیچ کاری نمی توانیم انجام بدهیم، ما باید از صحت اطلاعات داده شده مطمئن شویم. البته، در آن زمینه که تقاضاها از اعضای اتحادیه می رسد مشکل زیادی وجود ندارد، اما اتحادیه براساس تفاهم نامه مزبور این خدمت را هم در اختیار شرکت های غیرعضو قرار می دهد و هم به نمایندگی از طرف شرکت هایی هم که در تهران دفتر مرکزی ندارند این وظیفه را برعهده دارد، که می بایستی دقت بیشتری در گزارشات واصله به عمل آید.

### بازرس انجمن بار دیگر در سمت اش ابقا شد

### مجمع عمومی انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته

مجمع عمومی سالانه انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته تشکیل و صورت های مالی سال ۹۳ این مجمع تصویب شد. مجمع عمومی انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته با حضور ۱۱۲ نفر از اعضاء عصر روز گذشته در سالن اجتماعات اتاق بازرگانی ایران تشکیل شد و پس از قرائت گزارش عملکرد سال ۹۳ توسط کاپیتان حمزه کشاورز رئیس هیات مدیره انجمن، ارائه گزارش سال مالی ۹۳ توسط امید ملک خزانه دار انجمن و ارائه گزارش صورت های مالی توسط محمد عقیقلو بازرس هیئت مدیره انجمن، این صورت ها به تصویب مجمع عمومی رسید.

در ادامه مجمع، رای گیری برای انتخاب بازرس انجمن انجام و محمد عقیقلو، مجدداً به عنوان بازرس و مهدی عابدینی به عنوان بازرس علی البدل انتخاب شدند. مجمع فوق العاده انجمن نیز به دلیل به حد نصاب نرسیدن اعضا، به جلسه بعد موکول شد. براساس اطلاعات دریافتی مهمترین موضوع در دستور کار مجمع عمومی فوق العاده انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته تغییر عنوان رسمی انجمن است تا مطابقت بیشتری با مسئولیت های قانونی اعضای این انجمن داشته باشد.

### انتصاب مشاور مدیرعامل

### سازمان بنادر در امور خصوصی سازی

با صدور حکمی از سوی مهندس محمد سعیدنژاد (معاون وزیر و مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی) آقای عبدالکریم رزازان به سمت مشاور مدیرعامل در امور خصوصی سازی و دبیر کمیته وجوه اداره شده منصوب شد. در این حکم به ایشان ماموریت داده شده است که در راستای ضرورت تقویت بخش خصوصی در حمل و نقل دریایی کشور و به منظور تقویت و ارتقاء توان مالی بخشهای غیر دولتی با استفاده از ظرفیت های قانونی و تسهیلات بانکی از جمله ضوابط صندوق توسعه ملی، قانون رفع موانع تولید، قانون بودجه، قانون اصلاح الگوی مصرف و دستورالعمل نحوه تخصیص تسهیلات وجوه اداره شده، نسبت به تخصیص و توزیع بهینه منابع اقدام نموده و زمینهی مشارکت فعال تر بخش های خصوصی، تعاونی و مؤسسات عمومی غیردولتی را در حمل و نقل دریایی کشور فراهم آورد.

### برنامه های هفته ملی دریانوردی اعلام شد

مراسم هفته دریانوردی با شعار " آموزش و ترویج دریانوردی و ارتقاء جایگاه کشور در مجامع بین المللی " از روز چهارشنبه اول تا هشتم مهر برگزار خواهد شد. اولین روز هفته دریانوردی " دریانوردی، آموزش و پژوهش و اشتغال " نام دارد که سازمان بنادر و دریانوردی، پژوهشگاه ملی اقیانوس شناسی، سازمان حفاظت محیط زیست، دانشگاه های دریایی، موسسات آموزش دریایی، آموزش و پرورش و اتحادیه مالکان کشتی ایران مراسم این روز را برگزار می کنند.

" دریانوردی، ناوگان ملی، گردشگری دریایی و تحولات بین المللی " نام ششمین روز این هفته است که کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، شرکت ملی نفتکش ایران، کشتیرانی والفجر، اتحادیه مالکان کشتی ایران، انجمن کشتیرانی، کشتیرانی دریای خزر، سازمان میراث فرهنگی و اتحادیه تعاونی های بار و مسافر متولی برگزاری مراسم این روز هستند. روز سه شنبه هفتم مهر " دریانوردی، صنایع دریایی و خدمات پشتیبانی شناورها " نام گرفته است. انجمن مهندسی دریایی، شرکت نفت فلات قاره، شرکت صدرا و دانشگاه های دریایی، شرکت پرشیا هرمز، شرکت سوخت رسانی قشم، شرکت بنا گستر کرانه و شرکت نفت و گاز پارس متولیان برگزاری مراسم این روز خواهند بود.



## اجرای کنوانسیون های جدید و هزینه های

### که روی دست صاحبان کشتی ها می افتد

• هزینه کشتی داری به سرعت افزایش می یابد  
و هیچ راهی برای جبران هزینه ها وجود ندارد.

از ابتدای سال جاری ایران اجرای رسمی دو کنوانسیون بین المللی دریایی و قانون حفاظت از دریاها در برابر آلودگی های نفتی را آغاز کرده است، کنوانسیون هایی که کیفیت بالاتری را به خدمات کشتیرانی و حمل و نقل دریایی می دهند و حمل کنندگان کالا را از اطمینان بیشتری برخوردار می سازند، اما از سوی دیگر هزینه هایی را به صاحبان کشتی ها تحمیل می کنند که در بازار رقابتی حمل و نقل دریایی دنیا راهکار مناسبی برای جبران آن وجود ندارد. در ادامه گزارش ضمن معرفی این کنوانسیون ها و اهداف آن ها به هزینه هایی هم که اجرای رسمی آن ها روی دست شرکت های کشتیرانی و اعضای اتحادیه می گذارد به اختصار برشمرده ایم.

### قانون حفاظت از دریاها و

#### رودخانه های قابل کشتیرانی

#### در مقابل آلودگی به مواد نفتی

این قانون از مورخ ۹۴/۰۶/۰۱ لازم الاجرا شده و مقررات این قانون در مورد خلیج فارس، دریای عمان و دریای خزر تا زمانی لازم الاجرا است که نحوه جلوگیری از آلودگی آبهای مذکور توسط معاهدات چند جانبه بین المللی یا توافق های دو جانبه بین دولت جمهوری اسلامی ایران و سایر دول ساحلی این مناطق تعیین نشده باشد.

تأسیسات نفتی و همچنین نفتکش ها، کشتی ها و شناورهایی که در آبهای موضوع این قانون تردد و یا توقف می کنند مکلفند "دفتر ثبت نفت" را نگهداری و دستورات عمل های مربوطه را به منظور جلوگیری از آلودگی آب دریا به مواد نفتی رعایت و ثبت نمایند. در ضمن مندرجات و وقایعی که باید در دفتر ثبت نفت ذکر گردد، توسط اتحادیه تهیه و به تصویب سازمان بنادر و دریانوردی رسیده است.

#### مفاد آیین نامه اجرایی

هیئت وزیران به استناد تبصره ماده(۶) قانون حفاظت از دریاها و رودخانه های قابل کشتیرانی در مقابل آلودگی به مواد نفتی- مصوب ۱۳۸۹- آیین نامه اجرایی ماده یاد شده را تصویب کرد.

بر این اساس، هر کشتی، نفتکش و شناور، برای جبران خسارات احتمالی ناشی از آلودگی آب های مناطق دریایی جمهوری اسلامی ایران در خلیج فارس و دریای عمان و آب های تحت حاکمیت دولت جمهوری اسلامی ایران در دریای خزر و رودخانه های قابل کشتیرانی به مواد نفتی، باید بیمه نامه یا تعهدنامه معادل ریالی یا ارزی بر مبنای حق برداشت ویژه مطابق تعریف صندوق بین المللی پول تهیه کند.

مالک هر کشتی، نفتکش و شناور برای جبران خسارات ناشی از نفت سوخت کشتی، نفتکش و شناور، باید بر مبنای ظرفیت ناخالص کشتی، بیمه نامه یا تعهدنامه ای تهیه کند که شامل؛ تا (۲۰) تن ظرفیت ناخالص (۵۰) تن ظرفیت ناخالص (۱۰/۰۰۰) واحد محاسبه، بیش از (۲۰) تا (۵۰) تن ظرفیت ناخالص (۱۰۰) تن ظرفیت ناخالص (۲۵/۰۰۰) واحد محاسبه، بیش از (۱۰۰) تا (۳۰۰) تن ظرفیت ناخالص (۷۰/۰۰۰) واحد محاسبه، بیش از (۳۰۰) تا (۵۰۰) تن ظرفیت ناخالص (۱۶۷/۰۰۰) واحد محاسبه، بیش از (۵۰۰) تا (۳۰/۰۰۰) تن ظرفیت ناخالص (۱۶۷/۰۰۰) واحد محاسبه به اضافه (۱۶۷) واحد محاسبه به ازای هر تن ظرفیت اضافه پس از حداکثر ظرفیت معین شده، بیش از (۳۰/۰۰۰) تا (۷۰/۰۰۰) تن ظرفیت ناخالص، (۱۲۵) واحد محاسبه به ازای هر تن ظرفیت اضافه به علاوه حداکثر مقدار واحد محاسبه شده، بیش از (۷۰/۰۰۰) تن ظرفیت ناخالص، (۸۳) واحد محاسبه به ازای هر تن ظرفیت اضافه به علاوه حداکثر مقدار واحد محاسبه شده تهیه کند.

گواهینامه هایی که در اجرای کنوانسیون های بین المللی مورد الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران توسط کشورهای متعاقد در چارچوب کنوانسیون های مذکور صادر شده و به تشخیص سازمان بنادر و دریانوردی بیانگر رعایت مفاد این آیین نامه است، به منزله وجود بیمه نامه یا تعهدنامه قابل قبول است.

بر اساس این مصوبه، دولت؛ سازمان بنادر و دریانوردی را موظف کرده است از

ورود، ترک بندر یا فعالیت کشتی، نفتکش و شناور فاقد بیمه نامه، تعهدنامه یا گواهینامه در آبهای مناطق دریایی جمهوری اسلامی ایران در خلیج فارس و دریای عمان و آب های تحت حاکمیت دولت جمهوری اسلامی ایران در دریای خزر و رودخانه های قابل کشتیرانی جلوگیری به عمل آورد.

### کنوانسیون انتقال لاشه کشتی

#### ها (NAIROBI WR 2007)

این کنوانسیون از تاریخ ۹۴/۰۱/۲۵ لازم الاجرا شده و براساس این کنوانسیون کلیه کشتی ها با ظرفیت ناخالص بیشتر از ۳۰۰ تن ملزم به دارا بودن بیمه نامه مربوطه هستند.

ضمناً روش اجرایی صدور گواهینامه در رابطه با مسئولیت خارج سازی مغروقه ها و صدور تضمین مالی مربوط به ماده ۱۲ کنوانسیون خارج سازی مغروقه توسط شرکت های بیمه مورد تأیید، در فروردین ماه ۹۴ توسط اداره کل عملیات و ایمنی دریایی اداره ثبت کشتی ها و صدور گواهینامه های دریایی در سازمان بنادر و دریانوردی تهیه و ابلاغ شده است.

### کنوانسیون کار دریایی

#### (MLC - 2006)

این کنوانسیون از تاریخ ۹۴/۰۳/۲۱ لازم الاجرا شده و آیین نامه های اجرایی مربوطه نیز شامل : آیین نامه رسیدگی به شکایات در کشتی، بازگشت به میهن ملوانان، اعلامیه موافقت کار دریایی، بیمه بیکاری دریانوردان و سایر موارد از طریق وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی و همچنین سازمان بنادر و دریانوردی در حال تدوین و تصویب می باشد. ضمناً تدوین بخش II اعلامیه موافقت کار دریایی نیز به اتحادیه مالکان کشتی ایران واگذار که پس از بررسی های لازم تهیه و ارسال گردیده است.

در این کنوانسیون در رابطه با چگونگی حقوق و مزایای چهارده گانه دریانورد روی کشتی در رابطه با مسائل حداقل سن، گواهینامه پزشکی، صلاحیت های دریانوردان، قراردادهای استخدامی، استفاده از هرگونه دفتر خدمات استخدام و کاربایی خصوصی، ساعات کار یا استراحت، سطوح نیروی کار کشتی، اماکن زیست، امکانات تفریحی بر روی کشتی، غذا و تهیه غذا، بهداشت و ایمنی و پیشگیری از حوادث، مراقبت های درمانی بر روی کشتی، آئین های دادرسی به شکایات بر روی کشتی، پرداخت دستمزدها مطرح شده است.

### کنوانسیون کار دریایی چیست؟

صنعت کشتیرانی، محور اقتصاد جهانی محسوب می شود. کشتی های ناوگان تجاری جهان که در بیش از ۱۵۰ کشور به ثبت رسیده اند مجموعاً دارای حدود یک و نیم میلیون نفر دریانورد از ملیت های مختلف است. به اذعان سازمان های بین المللی، دریانوردان نقش انکارناپذیری در به حرکت درآوردن چرخ اقتصاد جهان از طریق به خطر انداختن جان خود ایفاء می کنند.

دریانورد فردی است که برای ایفاء وظیفه های خاص بر روی کشتی استخدام و بکار گرفته شده است. او دارای حق و حقوقی است که باید از سوی مالکان رعایت شده و دولت صاحب پرچم می بایست انطباق شرایط کشتی را با الزامات تأیید کند.

همان گونه که خدمه ماهر و با تجربه یکی از ضروریات عملیات موفق در کشتی های مدرن امروزی است، روند کمبود یا نارضایتی خدمه کیفی می تواند تأثیرات شدیدی بر این صنعت به خصوص از زاویه عملیات ایمن کشتی ها داشته باشد.

کنوانسیون کار دریایی (MLC 2006)

به منظور کمک به تحقق شرایط کار مناسب برای خدمه ایجاد شده است. این کنوانسیون حقوق اساسی و اصولی که دریانورد در ارتباط با شرایط کار و زندگی روی کشتی با آن روبروست را بر می شمارد. ایده ایجاد یک کنوانسیون بین المللی با موضوع استانداردهای استخدامی دریانوردان در اواخر دهه ۹۰ میلادی توسط فدراسیون بین المللی کشتیرانی، که وظیفه هماهنگی اتحادیه های مالکان کشتی جهان را به عهده دارد و فدراسیون جهانی کارگران حمل و نقل (ITF)، مطرح شد و طی یک فرایند کاری گسترده تبدیل به محصول کار جمعی صدها، اگر نگوئیم هزاران نماینده کارفرمایان و دریانوردان از سراسر جهان، شد.

این کنوانسیون حداقل استانداردهای زندگی و کاری را برای حدود یک و نیم میلیون دریانورد در سطح جهان وضع کرده است و این رؤیایی است که از شروع به کار سازمان جهانی کار در ۱۹۲۰ در ذهن بود و تحقق آن مدیون همکاری جامعه بین المللی دریانوردی است.

### توضیح : اجرای هریک از کنوانسیون های فوق مستلزم فراهم کردن مقدماتی است که هزینه آن را باید صاحبان کشتی ها بپردازند در حالی که به دلیل وجود رقابت های شدید در بازارهای بین المللی دریایی قادر به جبران آن ها از طریق افزودن برنرخ کرایه حمل نیستند. بنابراین لازم است که سازمان بنادر و دریانوردی تمهیدات لازم را حداقل برای جبران بخشی از این هزینه ها به عمل آورد و از فشاری که به صاحبان کشتی ها وارد می شود بکاهد

International Ship Management Co.



شرکت مدیریت کشتی  
راهبران امید دریا



- ◀ تامین و مدیریت نیروی انسانی
- ◀ تامین قطعات و ملزومات
- ◀ اجرای پروژه های تعمیرات ادواری
- ◀ بازرسی های فنی و اخذ تاییدیه از مؤسسات رده بندی
- ◀ نظارت فنی و انجام تعمیرات سفری
- ◀ نظارت فنی پروژه های ساخت شناورها
- ◀ امکان ساخت قطعات در داخل
- ◀ طراحی و پیاده سازی سیستم حفاظت هرگونه شناور در مقابل دزدان دریایی دارای ثبت اختراع داخلی و اخذ مدال طلای جهانی
- ◀ ایجاد تسهیلات بانکی
- ◀ آموزش تخصصی مورد نیاز نیروهای انسانی
- ◀ سوخت رسانی

تهران، خیابان شهید مطهری، خیابان قائم مقام فراهانی، کوچه ششم، پلاک ۵، صندوق پستی ۱۱۱۴ - ۱۹۶۳۵

Email: info@sealeaders.com

WWW.RODSMC.COM

تلفن: +۹۸ ۲۱۲۶۱۲۵۰۸۰

فاکس: +۹۸ ۲۱۲۶۱۲۵۰۸۱