



### ملاقات اعضای هیات مدیره

با معاون سازمان توسعه تجارت ایران در امور کمک های تجاری

### بررسی مسایل مربوط به مالیات،

### برگ سبز گمرکی و تامین اعتبار برای خرید شناور

موضوع حذف مالیات خرید کشتی و صدور برگ سبز گمرکی و هم چنین نحوه تامین اعتبار برای خرید شناورهای جدید مهم ترین موضوعاتی بودند که در ملاقات دو تن از اعضای هیات مدیره و دبیرکل اتحادیه با معاون سازمان توسعه تجارت در امور کمک های تجاری مورد بحث قرار گرفت. از اتحادیه آقایان حیات داوودی و روشنایی و سمعی و علی میرخسروی از سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای و مهدی پور از دفتر توسعه صادرات خدمات در این نشست حضور داشتند.

در این نشست موضوع برخورداری شرکت های کشتیرانی از یارانه های صادراتی مورد قبول قرار گرفت که شرح آن در صفحات داخلی نشریه آمده است که قرار شد از طریق کنسرسیومی از شرکت های کشتیرانی اعمال شود. ضمناً اعلام شد که موضوع نحوه تامین اعتبار مورد نیاز خرید ۲۰۰ کانتینر یخچالی و ۸۰۰ کانتینر عادی که در برنامه شرکت های کشتیرانی قرار دارد از طریق تفاهم نامه ای که میان سازمان توسعه تجارت ایران و بانک توسعه صادرات به امضاء رسیده است انجام می پذیرد که این مزیت شامل شرکت هایی می شود که قدرت خرید ۵۰ کانتینر را داشته باشند و شرکت های مزبور از سوی سازمان توسعه تجارت ایران به بانک عامل معرفی شده و ضمناً خود سازمان پرداخت تیمی از بهره وام اعطایی را عهده دار می شود.

در مورد سؤال آقای حیات داوودی در این زمینه که در گذشته طبق ماده ۱۱۵ قانون مالیات خریداران کشتی تا ۱۵ سال از پرداخت مالیات معاف می شدند آقای کرمانشاهی گفتند که با صدور مجوز ثبت کشتی در مناطق آزاد این موضوع تحقق یافته است اما برای جلوگیری از بروز هر نوع ناهماهنگی در اجرای این مصوبه قرار شد نمایندگان سازمان توسعه تجارت و اتحادیه نشست مشخصی در زمینه روش اعمال این رویه از سوی سازمان مناطق آزاد برگزار کنند.

در مورد ضرورت اخذ برگ سبز گمرکی آقای کرمانشاهی پس از استماع دیدگاه های نمایندگان اتحادیه دستورات مقتضی برای رفع مشکل به صورت کتبی صادر فرمودند و اعلام داشتند که از طریق جناب آقای غضنفری نامه ای با امضای ایشان در جهت تاکید بر این که در قانون جدید گمرکی قید شود تا کشتی و قطعات مربوط جهت تعمیرات از پرداخت حقوق و عوارض گمرکی معاف و این کار خارج از تشریفات و باحضور نماینده گمرک با تحویل قطعات انجام گیرد.

در زمینه تامین اعتبار برای خرید کشتی که به برآورد اتحادیه بالغ بر ۱۵۰ فروند مورد نیاز است. آقای کرمانشاهی قول دادند در صورتی که اتحادیه پیشنهاد مستدلی در این زمینه و ضرورت خرید کشتی ارائه دهد به گونه ای که اقتصادی بودن فعالیت را توجیه کند همه گونه همکاری در جهت پوشش مالی این برنامه از طریق سازمان و بانک توسعه صادرات عملی خواهد شد.



پیام اتحادیه مالکان کشتی ایران  
زیر نظر: شورای سردبیری

نشانی: تهران، خیابان کریم خان زند، ابتدای خیابان ایرانشهر

شماره ۲۲۱ طبقه ۵

تلفن: ۸۸۸۳۷۷۲۶ تلفاکس: ۸۸۸۴۱۰۶۸

Official Bulletin:

Shipowners Union of Iran

Tel: 88837726 Telefax: 88841068

www.iranemka.ir

E-mail: shipowners\_union@yahoo.com

### به نام خدا

## قطعه نامه همایش هفدهم،

## اکثر شرکت کنندگان را راضی کرد!

هفدهمین همایش هماهنگی ارگان های دریایی در زیباکنار بندر انزلی که روزهای ۲۲ و ۲۳ اردیبهشت برگزار شده بود با صدور قطعه نامه راضی کننده ای به کار خود پایان داد و شرکت کنندگان در همایش با فراموشی کردن دلخوری هایی که برخی بی نظمی ها در برگزاری همایش در آن ها به وجود آورده بود، محل همایش را به چهره ای بشاش و رضایتمندانه ترک گفتند. مهم ترین برتری های این قطعه نامه نسبت به قطعه نامه های قبلی این بود که تنظیم کنندگان توانستند ضمانت های اجرایی و تاکید های مناسبی برای پیگیری و تحقق مفاد این قطعه نامه پیش بینی کنند و مسئولیت پیگیری را برخلاف گذشته از دوش دولت برداشته و به دوش موسسات دریایی بگذارند.

قطعه نامه بیشترین تأکیدها را روی حمایت از صنایع کشتی سازی، کشتی داری و مدیریت ناوگان های دریایی گذاشت و هم چنین با توجه به بحران های اقتصاد بین المللی از مدیران و سیاستگذاران حمل و نقل دریایی و بندری کشور خواست که به فرصت های پدید آمده در بازار کشتی نسبت به ظرفیت سازی ناوگان های دریایی در دوره رکود کنونی قدرت و حساسیت های لازم را به کار گیرند.

هفدهمین همایش ارگان های دریایی یا شعاع - توسعه دریامحور - نذارک دیده شده بود و گرچه قطعه نامه همایش نیز تأکیدی از این شعاع را تجربه کرده است اما در صحن همایش بحث های زیادی روی مسایل توسعه اقتصاد کشور با تکیه به امکانات و مزیت های دریایی انجام نگرفت و کتاب مقالات همایش نیز که مقالات مطرح نشده در اجلاس همایش را نیز در بر می گرفت فاقد توصیه های مشخص در زمین تحقق شعار محوری همایش هفدهم بود. به سادگی می توان نتیجه گرفت که تدوین کنندگان قطعه نامه بیش از معرجه های همایش روی شناسایی مسایل کلیدی صنعت حمل و نقل دریایی و کشتی سازی متمرکز شدند و در نتیجه پیشنهادهای مطرح شده در قطعه نامه را نمی توان به هیچ عنوان دستاوری برای بحث های درون اجلاسی به شمار آورد. به این ترتیب در کنار کاستی هایی که به دلیل کم تجربگی در نحوه برگزاری همایش مشاهده شد به نظر می رسد گذاشتن مسئولیت تدوین قطعه نامه به عهده گروهی از کارشناسان که تجاربی عملی در صنعت حمل و نقل دریایی دارند یکی از مهم ترین دستاوردهایی بود که شرکت تایدواتر می تواند به آن ببالد.

یک کار خوب همایش، برگزاری نمایشگاهی در کنار سالن اصلی سخنرانی ها بود که از استقبال خوب صنایع و خدمتگزاران عرصه دریا برای استفاده از فرصت های مناسب برای معرفی امکانات و صلاحیت های خود به فعالان دریایی کشورمان حکایت می کرد. تقریباً اکثر شرکت هایی که کارهای جنبی کشتیرانی و خدمات بندری کشور را انجام می دهند در کنار برخی از نمایندگی های فعال شرکت های خارجی در این همایش حضور داشتند و بازدید طولانی رئیس سازمان بنادر و دریانوردی و هیات همراه از این نمایشگاه براز شمتدی کاری که از سوی متعددی نمایشگاهی همایش صورت گرفته بود افزود.

هفدهمین همایش ارگان های دریایی حضور بسیار محدودی از بخش خصوصی را تجربه کرد. در حقیقت بسیاری از سردمداران بخش خصوصی از حضور در این همایش محروم مانده بودند. البته معلوم نشد که این عدم حضور به دلیل عدم دعوت وسیع از عوامل بخش خصوصی اتفاق افتاده و یا فعالان بخش خصوصی اصولاً حضور در همایش را لازم و مفید ارزیابی نکرده اند. البته مباحث مطرح شده در صحن همایش نیز تا حدودی نشان داد که سررشته کارها همچنان در دست فعالان دولتی بود و بخش خصوصی فرصتی برای ظهور در این همایش در اختیار نداشت. به این ترتیب حضور بخش خصوصی بیشتر به شرکت در نمایشگاه جنبی همایش محدود می شد که می توانست اهداف بازاریابی آن بر کار کارشناسی بچربد. البته در جمع غایبان مهم ترین غایب صحنه وزیر راه و ترابری بود که به دلایل مختلف عدم حضور خود را توجیه کرد و در نتیجه دکتر طاهری معاون ایشان و رئیس هیات عامل سازمان بنادر و دریانوردی ناچار شد مسئولیت افتتاح همایش را برعهده گیرد.

در مراسمی در بندر مانیل فیلیپین به نمایندگان شرکت تحویل داده شد

## بزرگترین کشتی فله بر ایران به ناوگان کشتیرانی بنیاد پیوست

« کشتی مهر در هر سفر می تواند ۱۵۱ هزار تن کالای فله را جابه جا کند  
« که دو برابر متوسط ظرفیت های قبلی کشتی های ایرانی است.

همین عرضه بالاست که موجب شده قیمت کشتی ها به نصف گذشته و حتی کمتر از آن کاهش یابد. بنابراین کشتیرانی بنیاد هم با بهره گیری از همین زمینه توانسته است با یک سرمایه گذاری محدود به افزایش قابل توجهی در ظرفیت ناوگانی خود نایل آید.

کشتیرانی بنیاد همزمان با تحویل کشتی فله بر ۱۵۱ هزار تنی که نام مهر - را در میان کشتی های ناوگان شرکت خواهد داشت، دو کشتی فله بر دیگر را هر کدام با ظرفیت های ۵۶ هزار تن به ناوگان شرکت افزوده است. با وجود این آقای صفرعلی تاکید می کند که برنامه ظرفیت سازی شرکت کماکان ادامه خواهد یافت و این شرکت تمامی کوشش خود را به کار خواهد گرفت تا امکانات مالی برای خرید کشتی های بزرگتر را فراهم کند و در این روند بیشترین امیدش به بانک های داخلی است، او از همکاری های بانک توسعه صادرات در تأمین بخشی از اعتبارات مورد نیاز برای تقویت ناوگان شرکت تقدیر کرد و از سایر نهادهای سیستم

در نخستین اقدام جدی برای بهره گیری از فرصتی که بحران اقتصاد بین المللی در اختیار شرکت های کشتیرانی قرار داده است، شرکت کشتیرانی ایران تنها با سرمایه گذاری محدودی در حد ۲۰ میلیون دلار، توانست ظرفیت بارگیری کشتی های ایرانی را به بیش از دو برابر ارتقاء دهد. کشتی مهر که اخیراً در مراسمی در بندر مانیل در فیلیپین رسماً به شرکت کشتیرانی بنیاد تحویل داده شد می تواند در هر سفر نزدیک ۱۵۱ هزار تن بار فله را جابه جا کند. آقای علی صفرعلی مدیرعامل شرکت که اعتقاد دارد این معامله منافع بزرگی برای کشتیرانی بنیاد خواهد داشت می گوید که این رقم تقریباً دو برابر حدنصابی است که ناوگان های ایرانی تاکنون در حمل و نقل کالای فله به دست آورده بوده اند.

برنامه ظرفیت سازی ناوگان شرکت کشتیرانی بنیاد از این جهت در این برهه از زمان مورد توجه قرار گرفته است که بحران اقتصادی جهان موجب کاهش تقاضای حمل بار و تبعات آن در زمینه کاهش هزینه حمل دریایی و نیز سقوط قیمت کشتی های تجاری شده است. در حقیقت شرکت های کشتیرانی اکنون در مرحله ای قرار گرفته اند که میان تن دادن به مسایل یک بازار کم تحرک و از نظر رقابتی بسیار فشرده که کاستن از ظرفیت های ناوگانی را تقویت می کند و احتمال مرتفع شدن عوارض رکود در آینده و کاهش چشم گیر قیمت کشتی ها، که استفاده از فرصت موجود برای افزایش ظرفیت های ناوگانی را منطقی تر کرده است، یکی را انتخاب کنند. آقای صفرعلی عقیده دارد که برای ایران که به منابع ارزی مناسبی دسترسی دارد این بحران عین فرصت است و بنابراین باید دولت نیز شرکت های کشتیرانی را مورد حمایت قرار دهد و اعتبارات لازم برای خرید کشتی را در اختیار آنان بگذارد.

توجه داشته باشیم که اکنون تقاضای جدیدی به کارخانه های کشتی سازی سفارش داده نمی شود و تعداد فروشندهگان کشتی در سطح جهان نیز بسیار بیشتر شده است.

مالی سرمایه گذاری های خود در رشته های حمل و نقل دریایی اعتماد کند. استفاده از کشتی های بزرگتر البته به امکانات متفاوت بندری نیز نیاز دارد که مهم ترین آن عمق آب در آبراه های ساحلی و ناحیه پهلوگیری است. کشتی مهر با ۱۷ و نیم متر آخور در حال حاضر امکان پهلوگیری در اسکله های بندر امام خمینی (ره) را ندارد و به همین جهت شرکت کشتیرانی بنیاد می کوشد از طریق مذاکراتی با سازمان بنادر و دریانوردی این سازمان را برای تصویق مسیر عبور کشتی تا پای اسکله ترغیب کند.



آقای صفرعلی می گوید که تا آن زمان کشتیرانی بنیاد ناچار خواهد بود کشتی مهر را در فاصله

نزدیکی از ساحل سبک سازی کرده و پس از خالی کردن نیمی از بار، آن را برای تخلیه نهایی به پهلو اسکله هدایت کند. به گفته او این کار موجب می شود که بخشی از منافعی که از حمل یک جای ۱۵۱ هزار تن کالای فله انتظار می رود از دست برود. او می گوید با وجود این حمل این مقدار کالا در یک سفر عووض خواهد شد که اولاً هزینه حمل دریایی کالاها به نفع مصرف کننده ایرانی کاهش یابد و ثانیاً شرکت کشتیرانی بنیاد از قدرت رقابتی بالاتری در بازارهای محمولات دریایی جهان برخوردار گردد.

لازم به یادآوری است که



کشتی های بنیاد به خاطر دریافت اعتبار از منابع مالی بین المللی نمی توانند از پرچم ایرانی استفاده کنند، ضمن آن که استفاده از پرچم ایرانی نیز مستلزم پرداخت عوارض گمرکی و سود بازرگانی است که شرکت های کشتیرانی، این هزینه ها را نه تنها غیرقابل قبول، که غیر عرفی و ناسودمند به صنعت حمل و نقل دریایی ایران تلقی می کنند.

### مذاکرات نخستین نشست کارگروه آموزشی اتحادیه مالکان کشتی در سال جاری

کارگروه آموزشی اتحادیه مالکان کشتی ایران در روز ۵ خرداد در سالن کنفرانس شرکت خدمات مهندسی و کشتیرانی با حضور ۸ عضو از ۱۱ عضو خود، نخستین نشست خود را در سال جاری برگزار کرد. در این جلسه فهرست وار به برخی از مسایل مبتلابه آموزش های دریایی کشور اشاره شد که در موارد زیر ملاحظه می فرمایید:

۱- عدم تطابق آموزش های دانشگاهی با قوانین ایسو موجب شده است که شرکت های کشتیرانی نتوانند به راحتی آنان را به استخدام خود در آورند. کیفیت آموزشی در هنرستان ها هم به اندازه ای پایین است که شرکت های خصوصی از استخدام آنان خودداری می کنند و در نتیجه مجبور می شوند نیازهای خود را با استخدام پرسنل خارجی مرتفع کنند.

۲- برخلاف کشورهای دیگر که موسسات آموزش دریایی همیشه یک کشتی آموزشی در اختیار دارند، موسسات خصوصی فاقد چنین امکاناتی هستند. در گذشته این کار با کمک نیروی دریایی که فارغ التحصیلان را برای مدت کوتاهی به دوره های آموزشی می پذیرفت مرتفع می شد. بنابراین باید امکاناتی فراهم شود که این عده میان شرکت های کشتیرانی تقسیم شوند و دوره کارآموزی مناسبی را بگذرانند. چرا که تجربه کار در شناورهای یدک کش و کوجک چنین نیازی را مرتفع نمی کنند.

۳- پیشنهادی که در این جلسه مطرح و تاحدودی با موافقت روبه رو شد، جلب نظر سازمان بنادر و دریانوردی به استفاده از دانشجویان دریایی به جای ملوان روی کشتی ها بود که موجب می شود آنان در مدتی یکساله فوت و فن کار دریایی را یاد بگیرند. البته این پیشنهاد مستلزم این است که ترتیبی داده شود که مدت اقامت این دانشجویان روی کشتی ها به جای خدمت سربازی تلقی شود. مهمترین مزیت این روش برای شرکت های کشتیرانی نیز این است که آنان مجبور نمی شوند هزینه زیادی برای آموزش دانشجویان متحمل شوند ضمن آن که اشتغال دانشجویان به جای ملوانان نیز، هزینه کمتری برای آنان ایجاد می کند.

**در پی مکاتبات اتحادیه با سازمان توسعه تجارت به دست آمد**

**سازمان توسعه تجارت**

**تلویحا با اختصاص جواز صادراتی به شرکت های کشتیرانی موافقت کرد**

در پی یک رشته مکاتبات با جناب آقای کرمانشاهی معاونت محترم سازمان توسعه تجارت ایران در امور کمک های تجاری، این سازمان تلویحا موافقت کرد تا شرکت های کشتیرانی را نیز در زمره گروه های دارای صلاحیت برای دریافت جواز صادراتی بگنجانند. قبلا از سوی اتحادیه پیشنهادی به منظور شمول این مزیت در جهت ترغیب فعالان دریایی کشورمان به سازمان توسعه تجارت ایران ارسال شده بود که منجر به ارسال پاسخ موافق سازمان به این پیشنهاد شد. متن نامه سازمان از این قرار است:

جناب آقای سمیعی دبیرکل محترم اتحادیه مالکان کشتی ایران احتراماً بازگشت به نامه شماره ۱۳۸۸/۱۹/۱۸۰۰ مورخ ۸۸/۱/۲۲ در خصوص مشمولیت جایزه صادراتی برای فعالیت شرکت های کشتیرانی به اطلاع می رساند که براساس تصمیمات جلسه مورخ ۸۸/۱/۳۰ موضوع ایجاد خطوط منظم کشتیرانی به منظور حمل کالای صادراتی و ترانزیتی مقرر گشته است. یارانه ای که تاکنون به شرکت های کشتیرانی خزر برای ایجاد خطوط منظم کشتیرانی در دریای خزر تعلق می گرفت از این پس در قالب کنسرسیومی متشکل از شرکت های کشتیرانی دریای خزر، کشتیرانی ایرسوتو، کشتیرانی طلای پارسین و کلیه حق العمل کاران و تشکل های صادراتی در حوزه دریای خزر به سایر شرکت ها نیز تعلق گیرد. بدین منظور شرکت های کشتیرانی فعال در حوزه دریای خزر نیز می توانند جهت همکاری در کنسرسیوم مورد اشاره با شرکت کشتیرانی دریای خزر مذاکره نمایند.

لذا خواهشمند است نسبت به اطلاع رسانی موضوع اقدام لازم منبذول فرمایید.

محمود اسکندری  
سرپرست خدمات بازرگانی

اتحادیه وظیفه خود می داند از حسن ظن مقام های سازمان توسعه تجارت ایران و بخصوص توجهات جناب آقای کرمانشاهی معاون سازمان در امور کمک های تجاری از صمیم قلب سپاسگذاری کند.

**رنگ تولیدی برای نخستین بار روی کشتی ها استفاده شد.**

**دستیابی ایران به دانش تولید رنگ ضد خزه کشتی**

منبع: خبرگزاری آنا

معاون فنی کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران از دستیابی متخصصان کشورمان به دانش تولید رنگ ضد خزه مطابق با استاندارد جهانی و آزمایش آن بر روی یکی از کشتی های این شرکت خبر داد. مهندس نبی پور با اشاره به ادامه روند توسعه و جوان سازی ناوگان کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران از فراهم شدن امکان تولید رنگ دریایی تحت لیسانس، در داخل کشور خبر داد و افزود: در سال گذشته اقدامات شایسته ای در این زمینه صورت گرفته و با فعال شدن یارد تعمیراتی پرشیا هرمز برای اولین بار رنگ کامل زیر آبی



از جمله رنگ ضد خزه عاری از قلع (TIN FREE) بر روی یکی از کشتی های کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران استفاده شد.

وی ابراز امیدواری کرد با پیگیری های انجام شده و همکاری شرکت های مطرح داخلی، امکان تولید روغن دریایی تحت لیسانس نیز در کشور فراهم شود. نبی پور اظهار داشت: عمده ملزومات مصرفی کشتی های ناوگان نیز با کیفیت و استاندارد مورد تایید در داخل تدارک می شود که این امر صرفه جویی ارزی مناسبی را در پی خواهد داشت.

وی اضافه کرد: طبق اهدافی که برای شرکت خدمات دریایی و مهندسی کشتیرانی تعیین شده است، این شرکت باید ملزومات مورد نیاز کشتی ها را تهیه و ملزومات مصرفی آنها را بهینه سازی کند. نبی پور گفته وی ارسال ملزومات از این شرکت به کشتی های نو در یاردهای ساخت موجب حمایت از تولید داخلی و صرفه جویی قابل ملاحظه ارزی برای شرکت خواهد شد.

**شناورسازی شمال**

**اگر کشتی ن سازد چه بسازد!**

مسعود مهاجر

**مجتمع شناورسازی شمال ۳۷ سال پیش در منطقه ننگابن آغاز به کار کرده و سابقه ساخت یک هزار شناور فایبرگلاس را در کارنامه خود دارد.**

نیست که در آینده چه برسرش خواهد آمد. تنها چیزی که از صدها رفت و آمد شده، موافقت سیستم بانکی با استعمال (تمدید) زمان استهلاک) برخی از اعتباراتی است که قبلا در اختیار این کارخانه قرار گرفته بود. اگرچه این کار هم نخواهد توانست باردیگر رونق را به این واحد تولیدی بازگرداند.

البته برای حل اساسی مساله راه هایی به نظر مدیران مجتمع رسیده است که انجام آن ها نیز به نوعی وابسته به تصمیمی است که نهادهای مسئول در زمینه حمایت از صنعت کشتی سازی می گیرند و شاید هم روشن شدن سرنوشت قانون حمایت از صنایع کشتی سازی که اخیرا به دولت ابلاغ شده است. در این صورت کارخانه مزبور خواهد توانست همانند دو واحد شناورسازی مستقر در جزایر کیش و قشم که با مساعدت سازمان بنادر و دریانوردی و با اعتبارات اخذ شده از کمیته وجوه اداره شده سازمان به مرحله بهره برداری رسیده اند، شناورسازی شمال نیز خطوط تولیدی خود را به ساخت شناورهای مسافری ۴۰ نفره اختصاص بدهد.

تردیدی نیست که یکی از راه های فرهنگ سازی دریایی که همواره یکی از مصادق قطعنامه های ۱۷ همایش دریایی برگزار شده در کشورمان است، توسعه و گسترش صنایع دریایی است و بخصوص با توجه به این نکته که همایش اخیر نیز عنوان - توسعه دریامحور - را سرلوحه شعارهای خود قرار داده بود، ساده ترین انتظار فعالان این صنعت همین است که نهادهای سیاستگذار صنعت دریانوردی مشکلات ادامه کار واحدهای موجود را جدی تلقی کنند و پیش از آن که سرمایه گذاران را به سمت ایجاد واحدهای جدید ترغیب کنند، راهکاری برای بیرون رفتن کارگاه های موجود فعلی از وضعیت بحرانی در برابر آن ها بگذارند.

**به نقل از روزنامه اقتصاد پویا**

در حالی که مقام های شرکت کننده در آخرین همایش دریاییان از - زیباکنار - با قطعنامه ای بلندبالا در زمینه ضرورت توجه بیشتر به صنایع دریایی به پایتخت برگشته اند، مدیر یکی از قدیمی ترین کارخانه های شناورسازی کشورمان دریه در به دنبال یافتن گوش شنوایی می گردد که تاب تحمل رنجنامه این واحد صنعتی را داشته باشد و نهادهای سیاستگذار صنعت کشتی سازی و حمل و نقل دریایی کشورمان را متقاعد کند که موانع فعالیت این مجتمع بدون همکاری آنان رفع شدنی نیست. او در پی یافتن مسئولی در سازمان بنادر و دریانوردی است که به او توضیح بدهد که اگر قرار نیست این مجتمع کشتی بسازد، باید چه کند که بتواند دیون گذشته خود را بازپردازد و از تجاری که در سه دهه اندوخته، بهره ببرد؟

مجتمع شناورسازی شمال ۳۷ سال پیش در منطقه ننگابن تاسیس و آغاز به کار کرده و سابقه ساخت بیش از یک هزار شناور فایبرگلاس را در دوره جنگ در کارنامه خود دارد. در ضمن در سال های ۷۰ تا ۷۹ نیز توانسته است ۴۸ قارون شناور صیادی را به خریدارانی در مناطق مختلف ساحل دریای خزر تحویل دهد. در حقیقت در پایان همین دوره بود که ورود جانور ناشناخته ای به این دریا که گفته می شد همراه کشتی های بازرگانی از مسیر ولگا دن آمده، خطوط تولیدی را متوقف کرد و شرکت به دلیل عدم دریافت اقساط شناورهای فروخته شده نتوانست متقابلا از عهده ایقاعی تعهداتی که بابت خرید عواد اولیه و امکانات بردوش گرفته بود برآید. به این ترتیب هم خطوط تولیدی از کار بازماندند و هم مدیریت کارخانه مستاصل شد که این همه مشکلاتی را که ناخواسته کل پروژه را به نیستی کشانده است چگونه باید مدیریت کند.

حالا کارخانه شناورسازی شمال دیگر شناوری نمی سازد و معلوم هم



Shipowners Union

### اجلاس کارگروه دریانوردی و بندری اتحادیه با مدیرکل استانداردها و صدور گواهینامه های سازمان بنادر و دریانوردی

هفته به طول می انجامد. او تاکید کرد که در حال حاضر تشکیلات تحت مدیریتش برای ۱۱ کشور مدارک دریافتی را حمل برصحت گذاشته و بلافاصله گواهینامه مورد نیاز را صادر می کند اما برای کشورهایی مانند هند و پاکستان و بنگلادش که موارد متعددی از ارائه مدارک جعلی تجربه شده این کار را نمی توان انجام داد.



در این زمینه دبیر اتحادیه توضیح داد که متأسفانه به دلیل بلابودن دستمزد در کشورهایی مانند انگلستان و بلژیک شرکت های ایرانی نمی توانند نیروی مورد نیاز خود را از آن کشورها انتخاب کنند و بنابراین به ناچار این نیروها از کشورهای آسیایی برگزیده می شوند.

پس از مذاکرات مفصل قرار شد که سازمان بنادر و دریانوردی به شرطی که عاده تهیدآور پیشنهادی در رابطه با این که مالک تایید نماید که اصل مدارک نفر تحت استخدام را رویت کرده است. در قرارداد منعقد بین شرکت و نیروی انسانی گنجانده شود مدرک شناسایی مورد نیاز را با اعتبار سه ماهه صادر کند. هم چنین سازمان بنادر و دریانوردی موافقت کرد برای ۱۸ کشور متعاقد این کار را پس از دریافت مدارک مورد نیاز حداکثر در ۴۸ ساعت به انجام برساند.

در ادامه جلسه بحث هایی در زمینه مسایل و مشکلات آموزش کادر دریایی، مشکلات کارایی نیروی انسانی این بخش و هم چنین نقشه های دریانوردی مطرح شد که در هر مورد شرکت کنندگان در نشست توضیحات لازم را دادند. آقای مهندس قادری در پایان نشست از اعضای اتحادیه خواست که حضور بیشتری در جلسات مربوط به منابع انسانی سازمان داشته باشند.

به منظور حل و فصل مسایل مربوط به استفاده از نیروی انسانی خارجی بر روی کشتی های ایرانی نشست مهمی در دفتر کار آقای مهندس قادری مدیرکل استانداردهای آموزشی و صدور گواهینامه های سازمان بنادر و دریانوردی برگزار شد که در نهایت به برخی توافق ها منجر شد که می تواند براه ای از درسهای معمول در این زمینه را از میان بردارد. گزارشی که می خوانید بخشی از مباحث این دیدار را بر می تابد.

در ابتدای این نشست که گروهی از اعضای اتحادیه نیز در آن حضور داشتند آقای مهندس قادری به موقعیت ایران در صدور گواهینامه های دریانوردی و روابط ایران با کشورهای مختلف جهان اشاره کرد و بخصوص روی این نکته تاکید گذاشت که خوشبختانه کشورمان در فهرست سفید قرار دارد و از معدود کشورهایی است که توانسته اند به چنین موقعیتی دست یابند. ایشان هم چنین به مساله مدارک جعلی که در استخدام های مختلف از نیروهای خارجی مشاهده شده استناد کردند و اعلام داشتند که براساس اطلاعاتی که از شرکت های مختلف کسب شده است در سال جاری تعداد نیروی انسانی مورد نیاز شرکت ها در حدود ۲۱۴ مورد برآورد شده است که به ترتیب ۱۳۰ مورد به شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی، ۲۲ مورد به شرکت کشتیرانی اقیانوس سبز، ۴ مورد به شرکت کشتیرانی ایران مارین و ۱۳ مورد به شرکت کشتیرانی دریای طلایی پارسیان و بقیه به شرکت های متفرقه تعلق دارد. آقای مهندس قادری با توجه به استعلام های منفی توصیه کرد که شرکت ها هنگام استخدام پرسنل خارجی به ذکر یک عاده در قراردادها که آنان را در صورت جعلی بودن مدارک به جبران خسارت های وارده متعهد می کند، توجه کنند.

دبیر اتحادیه تقاضای اعضای اتحادیه را در مورد تسریع در صدور سند شناسایی برای نیروهای خارجی استخدامی روی شناورها مطرح کرد که آقای مهندس قادری به تاخیراتی که کشورهای مختلف در پاسخ به استعلام های انجام گرفته می کنند اشاره کرد و گفت که سه کشور انگلستان و سنگاپور و بلژیک به سرعت به استعلام ها پاسخ می دهند. او کراین این کار را ۲۰ روز طول می دهد و پاسخ پاکستان و استرالیا و بنگلادش تا یک

### آیین نامه مقابله با آلودگی خلیج فارس و دریای عمان تصویب شد

دولت آیین نامه پیشگیری و مقابله با آلودگی های زیست محیطی آب های دریای عمان و خلیج فارس را تصویب کرد. تصویب لایحه ایجاد مناطق ویژه اقتصادی سهند مراغه و سبلان در آذربایجان شرقی و آستارا و اختصاص ۳۵ میلیارد ریال از محل منابع ماده (۱۰) قانون تنظیم بخشی از مقررات مالی دولت برای پرداخت خسارت به صیادان و شرکت های صیادی کیلکاگیر در دریای خزر که بر اثر ورود گونه مهاجم شانه دار خسارت دیده اند از مهمترین مصوبات جلسه یکشنبه دولت است که پس از طرح و بررسی به تصویب رسید. همچنین واگذاری زمین معوض به اشخاصی که اراضی ملکی آنان در اجرای قانون ملی شدن جنگل های کشور (مصوب ۱۳۴۱) و قانون حفاظت و بهره برداری از جنگل ها (مصوب ۱۳۴۶) و اصلاحات بعدی آن املی اعلام شده است و برنامه جامع آموزش همگانی محیط زیست موضوع ماده (۲) آیین نامه اجرایی بند (الف) ماده (۶۴) قانون برنامه چهارم توسعه از دیگر مصوبات جلسه هئیت دولت است که عصر روز گذشته به ریاست دکتر احمدی نژاد تشکیل شد.



منبع: خبرگزاری مهر

### با حضور مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی

### دو فروند شناور در

### بندر شهید رجایی

### به بهره برداری

### رسید

با حضور آقای طاهری مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی دو فروند شناور در بندر شهید رجایی به بهره برداری رسید. در بندرعباس یک کشتی پودرت گنو یکی از شناورهای افتتاح شده در این روز بود. این یک کشتی ۴۴۰۰ اسب بخار قدرت دارد که در یک کشتی. اطلاق حریق و مبارزه با آلودگی دریا مورد استفاده قرار خواهد گرفت. این شناور که ۴۱۶ تن وزن دارد با مبلغی معادل ۲۰ میلیارد ریال خریداری شده است همچنین شناور تندروی هادی ۴ نیز با حضور دکتر طاهری به بهره برداری رسید این شناور که به عنوان راهنمایر مورد استفاده قرار می گیرد ۱۵۸۰ اسب بخار قدرت دارد. وزن این شناور ۲۶ تن است که ۲۳ میلیارد ریال برای خرید آن هزینه شده است.

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی همچنین در بازدید از بندر مسافری در حال ساخت شهید حقانی بندرعباس از نزدیک در جریان مراحل ساخت این بندر قرار گرفت. بندر شهید حقانی از مهمترین اولویت های سازمان بنادر در سال جاری محسوب می شود که بیشترین تردد مسافرین قشم و بندرعباس از طریق آن صورت می پذیرد. عملیات احداث این بندر در سال گذشته آغاز شد و هم اکنون فاز اول این طرح که شامل احداث موج شکن، استحصال زمین و احیاء و بهسازی اراضی می باشد با ۵۱ درصد پیشرفت فیزیکی روبرو است.

### اطلاعیه

### تغییر شماره تلفن های

### اتحادیه مالکان کشتی ایران

اتحادیه مالکان کشتی ایران اعلام کرد که شماره های جدید به مرکز ارتباطی دبیرخانه این اتحادیه افزوده شده است. از اعضای اتحادیه خواسته شده است که برای برقراری ارتباط مطلوب با دبیرخانه شماره تلفن های جدید را یادداشت نمایند:

### تلفن های تماس:

۸۸۸۳۷۷۲۶

۸۸۳۲۸۷۴۹

۸۸۳۲۸۷۹۱

### فاکس:

۸۸۸۴۱۰۶۸

## قطعنامه هفدهمین همایش ارگان های دریایی

هفدهمین همایش هماهنگی ارگان های دریایی کشور که با محوریت «توسعه دریامحور» برگزار شد روز گذشته با صدور قطعنامه ای به کار خود پایان داد. در این قطعنامه شرکت کنندگان در این همایش در سال «اصلاح الگوی مصرف» ضمن گرامیداشت روز ملی خلیج فارس و قدردانی از شرکت تایدواتر خاورمیانه به خاطر برگزاری مطلوب این همایش، سیاسی عمیق خود را از دریافت پیام گرم و اثربخش ریاست جمهوری اعلام کردند. همچنین دبیرخانه هماهنگی ارگان های دریایی کشور نیز قطعنامه همایش هفدهم ارگان های دریایی کشور را که به منزله سند فرادست یک ساله جامعه دریایی کشور و مبتنی بر سند چشم انداز ۱۴۰۴ و قانون برنامه چهارم توسعه جمهوری اسلامی ایران و اولویت های پیش روی جامعه دریایی کشور در جهت نیل به اهداف مذکور صادر کرد.

کشور مطالعه جامع و نیازسنجی کامل فنی-اقتصادی، اجتماعی، علمی دریاهای پیرامونی جهت تعیین نوع و تعداد شناور مورد نیاز و درخواست از دولت برای اعطای تسهیلات بلندمدت جهت توسعه و نوسازی ناوگان حمل و نقل دریایی بار و مسافر توسط کارگروه تامین منابع مالی دبیرخانه هماهنگی ارگان های دریایی کشور مورد توجه قرار گرفته است.

پیگیری پرداخت سوخت نیمه بارانه ای توسط کارگروه راهبردی شناورهای دبیرخانه هماهنگی ارگان های دریایی کشور از شرکت پخش فرآورده های نفتی برای شناورهایی که از بنادر ایرانی خلیج فارس و دریای عمان به بنادر حاشیه جنوبی تردد کرده و پس از انجام صادرات خدمات برای حمل بار به بندر دیگری در حاشیه جنوبی به ایران مراجعت می کنند موضوع بند دوازدهم این قطعنامه را تشکیل می دهد.

بند سیزدهم نیز به منظور ارتقای توان رقابت پذیری فعالیت های دریایی، افزایش تعامل و مشارکت ارگان های دریایی همچنین استفاده بهینه از تمامی منابع و سرمایه های دریایی کشور، بر لزوم تشکیل خوشه دریایی ایران با محوریت بنادر و خطوط کشتیرانی تاکید کرده و مقرر کرده است کارگروه امور بندری دبیرخانه راهکارهای اجرایی، ایجاد خوشه دریایی را در یکی از بنادر کشور با استفاده از توان مشاوره بخش خصوصی طرف مدت شش ماه به دبیرخانه هماهنگی ارگان های دریایی کشور ارائه نماید.

تدوین برنامه راهبردی تبدیل جایگاه فعلی مابشرتی-حاکمیتی بخش دولتی به نقش (هدایتی- نظارتی و حاکمیتی)، در تعامل یا بخش خصوصی و حمایت از واگذاری فعالیت های ارگان های دریایی به بخش خصوصی با توجه به منطبق روز بازار متناظر با سند چشم انداز و اصل ۴۴ قانون اساسی در تدوین و انعقاد قراردادهای قیمائین بخش های دولتی و خصوصی موضوع بند پانزدهم این قطعنامه است.

تاکید بر اجرای کامل بند ۲۲ شرح وظایف مسئولیت های سازمان بنادر و دریانوردی در مورد ساخت و سازهای تأسیسات دریایی توسط کلیه ارگان های دریایی کشور و تاکید بر پیگیری دبیرخانه هماهنگی ارگان های دریایی کشور در مورد مقادیر باقیمانده قطعنامه همایش های و اعلام موضوع همایش هفدهم ارگان های دریایی کشور از موضوعات مورد توجه در بند شانزدهم و هفدهم قطعنامه هفدهمین همایش ارگانهای دریایی کشور است.

جهت ارتقای اقتدار جمهوری اسلامی ایران در پهنه دریاها، معافیت مالیاتی برای کشتی های نوساز و خریداری شده برای مدت ۱۰ الی ۱۵ سال با توجه به قانون مالیاتی سابق مصوب شود همچنین شرکت کنندگان در این همایش خواسته اند با توجه به قانون گمرکی که تجدید نظر شده و آماده جهت ارائه به مجلس است به منظور دستیابی به دورنمای سال ۱۴۰۴ موارد معافیت کشتی های خریداری شده از پرداخت حقوق گمرکی و سود بازرگانی و معافیت قطعات یدکی و ماشین آلات مورد نیاز جهت بهره برداری و تعمیر و نگهداری در داخل کشتی و بدون انجام تشریفات گمرکی در این قانون منظور شده و موکول به آئین نامه دولتی نشود.

ماده ۹ نیز تصویب دستورالعمل قانون توسعه صنایع دریایی و فعال شدن صندوق توسعه صنایع یا تعیین هیئت مدیره و تکمیل بودجه صندوق به منظور پرداخت وام به متقاضیان خرید شناور و سرمایه گذاران در این امر در راستای توسعه دریامحور و اجرایی شدن قانون توسعه و حمایت صنایع دریایی به منظور بهره مندی کارگاه ها و شرکت های دست اندر کار خدمات دریایی و تعمیرات شناورهای ساحلی و کشتی های اقیانوس پیما و فراهم شدن امکان تامین ۴۰ درصد از سرمایه آنها از محل صندوق توسعه و حمایت از صنایع دریایی و اقدام و پیگیری دبیرخانه تا اخذ نتیجه موثر در این خصوص خواستار شده است.

در بند دهم نیز با توجه به ضرورت ارتقاء سطح مدیریت دریایی در کشور در جهت تغییر نگاه مدیران ارشد کشور از خشکی به دریا از دبیرخانه خواسته شدند است موارد تشکیل کارگروه توسعه دریامحور در هیئت دولت، تعامل سازنده با فراکسیون دریایی نمایندگان شورای اسلامی، ارتباط پایدار و سازنده بین قوه قضائیه با ارگان های دریایی کشور تدوین دکترین توسعه دریامحور را پیگیری و اجرایی نماید.

در بند یازدهم قطعنامه هفدهمین همایش ارگان های دریایی

که بیش از ۱۵ سال سابقه فعالیت دارند و امکان سنجی حمایت مالی سازمان بنادر و دریانوردی در ارائه طرح های آموزشی دریایی و بندری توسط بخش خصوصی را خواستار شده است. همچنین در بند چهارم نیز با توجه به ضرورت توسعه و انبساط فرهنگ دریایی در کشور از دبیرخانه هماهنگی ارگان های دریایی کشور درخواست شده است تدابیر مناسب جهت گسترش مناسبات و موافقتنامه های منطقه ای بین المللی را به عمل آورد.

بند پنجم این قطعنامه نیز با اشاره به وجود هزاران کیلومتر ساحل و قلمرو وسیع آبیهای تحت حاکمیت در شمال و جنوب کشور و عدم شکل گیری جایگاه شایسته دریا در رشد و توسعه کشور و با توجه به غفلت تاریخی در طول چندین دهه گذشته و ضرورت تغییر برنامه های راهبردی از خشکی به دریا مورد تاکید قرار گرفته است.

در بند ششم با نگرش به حساسیت های زیست محیطی دریاهای مذکور و دستیابی به توسعه پایدار زیست محیطی مقرر شد نظارت موثر بر اجرای مقررات و کنترل آلودگی ناشی از شناورها، گسترش باسیسات دریافت آب توازن در بنادر کشور، و ارتقای تجهیزات و تأسیسات دریافت و پردازش مواد زائد ناشی از کشتی ها مورد توجه قرار گیرد.

بند هفتم نیز با عنایت به اهمیت اجتماعی و اقتصادی بهره برداری پایدار از منابع دریایی آذربایجان، یماهنگی و همکاری کارگروه شیلات و آذربایجان، خواسته است تربیاتی اتخاذ شود تا صنایع ساحلی و فراساحلی که فعالیتشان بعضاً به نوعی موجب تغییر در اکوسیستم دریایی می گردد، نسبت به جبران و بازسازی ذخائر و زیستگاه ها اقدام نمایند.

در بند هشتم ارگان های دریایی کشور از دولت و مجلس خواسته اند تا به منظور توسعه صنعت کشتی داری در کشور و جذب سرمایه گذاران بخش خصوصی در این امر و همچنین در

در بند یک این قطعنامه با اشاره به تشدید و پیش بینی استعمار بحران اقتصادی جهان در طول سال ۱۳۸۸ و به منظور حمایت ذی نفعان جامعه دریایی کشور با رویکرد استفاده از یک بسته پیشنهادی ویژه در جهت حل و فصل همه جانبه این جالش و با تاکید بر ضرورت مدیریت صحیح و بهره برداری از نقاط قوت موجود در کشور تشکیل کارگروه ویژه ای در دبیرخانه هماهنگی ارگان های دریایی کشور مورد توجه قرار گرفته است.

بند دوم قطعنامه نیز جامعه دریایی کشور با توجه به تحولات گسترده و تشدید در سطح جهان و افزایش مستمر سهم دریا از مبادلات جهانی و ضرورت آمادگی همه جانبه برای هماهنگی و همسویی جامعه دریایی کشور با این تحولات و آمادگی مقابله با مشکلات و موانع پیش روی مهمترین امر را ارتقا هتفکری و هماهنگی هرچه بیشتر در برنامه ریزی ها و انسجام بین ارگان های دریایی دانسته است.

در بند سوم نیز با تاکید بر اهمیت نقش و جایگاه ویژه نیروی انسانی متخصص در توسعه دریایی کشور و با تقدیر از کارگروه توسعه منابع انسانی، دبیرخانه هماهنگی ارگان های دریایی کشور جهت حل و فصل نسبی مسائل گسترده این بخش از کارگروه مذکور، پیگیری و حل و فصل نهایی تمدید مدت و افزایش سهمیه اختصاصی در چهارچوب ماده ۹ قانون نظام وظیفه مبتنی بر جذب و به کارگیری فارغ التحصیلان دانشگاه ها و موسسات آموزشی به جای دوره خدمت سربازی، توسعه و تقویت نظام آموزشی دریانوردی در مناطق متوسط و کاردانی و ارتقای کیفی آن، تامین کلیه هزینه های آموزش و تربیت دریانوردان ایرانی توسط دولت، پذیرش چهارچوبهای کنوانسیون STCW توسط کمیته علوم و فنون دریایی وزات علوم (در قالب دوره های کارشناسی)، ضرورت و فوریت الحاق به مقاله نامه یکپارچه کار دریانوردی ۲۰۰۶، شناسایی و امکان سنجی کار در خشکی برای دریانوردی

با ۴۰ میلیارد تومان سرمایه

صندوق توسعه دریایی

بزودی تشکیل می شود

منبع: خبرگزاری مانا

رئیس دبیرخانه شورای عالی صنایع دریایی از تشکیل صندوق توسعه دریایی در آینده ای نزدیک خبر داد. آقای سید حسین میرافضلی با اعلام این خبر در خصوص آخرین وضعیت اساننامه صندوق توسعه دریایی گفت: اساننامه این صندوق در کمیسیون های فرعی و اصلی امور اجتماعی و دولت الکترونیک هیئت دولت مطرح و بررسی شده و اقدامات لازم جهت طرح و تصویب در هیئت محترم وزیران در حال انجام است که امیدواریم هر چه سریعتر نهایی و ابلاغ شود. میرافضلی ادامه داد: پس از تصویب و ابلاغ این اساننامه، بلافاصله صندوق توسعه صنایع دریایی تشکیل خواهد شد و تلاش های مجموعه دست اندرکار به ثمر خواهد نشست.

رئیس دبیرخانه شورای عالی صنایع دریایی در خصوص سرمایه اولیه صندوق توسعه صنایع دریایی که در بودجه ۸۸ لحاظ نشده بود، گفت: با مکاتبات انجام شده ۴۰ میلیارد تومان سرمایه این صندوق که در قانون توسعه و حمایت از صنایع دریایی پیش بینی شده است از طریق منابع در اختیار دولت تامین خواهد شد. وی با اشاره به عکاتیه وزیر صنایع و معادن با دولت و معاونت برنامه ریزی و نظارت راهبردی رئیس جمهور در خصوص اختصاص سرمایه اولیه صندوق توسعه صنایع دریایی اضافه کرد: این موضوع در معاونت حقوقی دولت در حال پیگیری است و امیدواریم این صندوق با ۴۰ میلیارد تومان سرمایه پیش بینی شده بزودی تشکیل شود.

## هشتمین نشست کارگروه حقوقی،

### داوری و امور بین المللی اتحادیه مالکان کشتی ایران

هشتمین نشست کارگروه حقوقی، داوری و امور بین المللی اتحادیه مالکان کشتی ایران روز

۶ خرداد برای بررسی یازدهمین پرونده از اعضای هیات مدیره اتحادیه نیز در این نشست حضور یافته بود. مهم ترین بخش از وقت این نشست به بررسی تفاهم نامه همکاری اتحادیه با شرکت های بیمه گذشت. آقای روشنایی در بحث پیرامون این تفاهم نامه دیدگاه کلی هیات مدیره را روشن کرد که خواسته است این تفاهم نامه از حالت انحصاری برخوردار نبوده و از سوی دیگر برای اتحادیه به گونه ای تعهدآور نباشد.

دارند جمع آوری و برای تصمیم گیری نهایی در اختیار کارگروه حقوقی اتحادیه قرار گیرد.

ضمناً از اعضای اتحادیه نیز خواسته شود تا مطابق سلیقه و آگاهی های خودمتمون متفاوتی را برای تفاهم نامه بنویسند و در اختیار دبیرخانه بگذارند تا از طریق مقایسه همه دیدگاه ها رسیدن به تصمیم گیری فرآگیر و کاملاً قابل قبول امکان پذیر شود.

آخرین موضوعی که در نشست کارگروه حقوقی، داوری و امور بین المللی اتحادیه مورد بررسی قرار گرفت تاسیس نمایندگی ها و شعب اتحادیه در سواحل کشور بود که آیین نامه آن از سوی دبیرخانه تهیه شده و در مرحله بررسی است. اعضای شرکت کننده در نشست مزبور مقدماتاً نسبت به وسعت اختیاراتی که به شعب اتحادیه داده شده دیدگاه های متفاوتی داشتند که قرار شد به صورت مفصل تر در فرصت های دیگر مورد بررسی و بحث قرار گیرد. آقای روشنایی در این زمینه تأکید کرد که اتحادیه باید بگونه ای به تاسیس شعب اقدام کند که بتواند در جهت جلب نظر صاحبان شناورها به پیوستن به اتحادیه و حل و فصل مسایل و مشکلات از طریق این نهاد جمعی توفیقات مناسبی به دست آورد.

بیمه آنان را به سمت رفتار مناسب تری با همه مالکان شناورها از هر وزن و اندازه ای ترغیب کند.

۲- توصیه شد که اتحادیه تفاهم نامه متحد الشکلی را تهیه و در اختیار اعضای خود قرار دهد تا آنان الگوی یکتواختی را در رابطه با همه شرکت های بیمه که خدمات بیمه ای خود را به آنان می سپارند در پیش بگیرند.

۳- اتفاق نظر مناسبی بین اعضای شرکت کننده در نشست مزبور وجود داشت که اتحادیه و اعضای آن از هر طریق ممکن شرکت های بیمه را وادار کنند که خدمات بهتر و سریع تری به آنان بدهند. یکی از مهم ترین دلایلی که موجب ناراحتی اعضای اتحادیه می شود طول دادن بیش از اندازه بررسی های بیمه ای و تعیین خسارت و پرداخت آن است که در مورد بیمه های حرفه ای یک ماهه رفع و رجوع می شود اما در برخی شرکت های بیمه تا بیش از یکسال نیز طول می کشد.

۴- شرکت های بیمه طرف قرارداد و همکاری با اتحادیه باید امکانات لازم برای سرمایه گذاری، اعزام برخی از کارکنان به موسسات بیمه ای بین المللی و تقویت بخش های بیمه دریایی خود فراهم بیاورند تا در عمل روابط بیمه ای بهتری میان اعضای اتحادیه و این شرکت ها برقرار گردد.

در نهایت پس از مذاکرات فراوان آقای روشنایی عضو هیات مدیره اتحادیه نتایج نشست را به شرح زیر جمع بندی کرد که اولاً: مطالعات بیشتری در زمینه روش و امکانات شرکت های بیمه انجام گیرد و بخصوص نظرات کارشناسان مختلف در این زمینه جمع آوری و مورد بررسی قرار گیرد. ثانیاً: با همکاری اعضای اتحادیه متن تفاهم نامه تهیه شده از سوی دبیرخانه و شرکت های بیمه مورد بازنگری قرار گیرد و اصلاحات لازم در آن به گونه ای که منویات اتحادیه و اعضای آن برآورده شود صورت گیرد. ثالثاً: برای رسیدن به وضعیت بهتر کلیه شکایاتی که شرکت های عضو اتحادیه از شرکت های بیمه ای و سوابق آن ها

در نشست کارگروه حقوقی، داوری و امور بین المللی اتحادیه آقایان فرحید از شرکت ملی نفتکش ایران، آقای میهن دوست از شرکت قشم صدف، سرکار خانم عندلیب چمنی از شرکت کشتیرانی ایران و هند، کاپیتان متولی از شرکت دریاساحل، آقای نیک پی از شرکت خدمات مهندسی کشتیرانی، آقای روشنایی از شرکت ماروس ترابرس و کاپیتان پارسیان و سرکار خانم طباطبایی و هم چنین دبیرکل اتحادیه آقای محمد سمیعی حضور داشتند.

البته در داخل اتحادیه دیدگاه های متفاوتی در زمینه تفاهم نامه منعقد شده با شرکت های بیمه وجود دارد و برای مثال شرکت ملی نفتکش ترجیح می دهد که امور بیمه ای خود را به صورت باز در اختیار همه شرکت های بیمه ای قرار دهد. البته اتحادیه هم تأیید کرده است که تفاهم نامه مزبور به هیچ عنوان الزام آور نیست و در نتیجه شرکت های عضو اتحادیه هم چنان اختیار دارند امور بیمه ای خود را به هر شرکت بیمه ای بسپارند. گرچه غالباً این توافق جمعی وجود دارد که حضور اتحادیه در روابط بیمه ای شرکت های عضو شاید بتواند تعهدات شرکت های بیمه را قابل اعتمادتر کند کما این که در اجلاس اخیر پیشنهاد شد که یک کارگروه تخصصی نیز در اتحادیه به وجود آید تا بتواند شرکت های عضو را از جهت دریافت خدمات بیمه ای مورد پشتیبانی قرار دهد. چرا که به نظر برخی از اعضا تنها گرفتن نرخ های پایین تر برای دریافت بیمه نامه ها کافی نیست بلکه کیفیت خدماتی که شرکت های بیمه در ازای دریافت حق بیمه ارائه می دهند موضوع مهم تری است.

برخی از موارد کلیدی را که در نشست مزبور مطرح شد می توان در سرفصل های زیر خلاصه کرد:

۱- شرکت های بیمه ای با صاحبان شناورهای کوچک رفتار مشتری مدارانه ای ندارند و در نتیجه اتحادیه می تواند با برقراری رابطه مستقیم با شرکت های



## کشتیرانی جمهوری اسلامی نیروی

انسانی مورد نیاز خود را از بین فارغ  
التحصیلان آموزش و پرورش  
برمی گزیند.

## اقدام کشتیرانی

## جمهوری اسلامی

## در تحقق قطعنامه

## همایش شانزدهم

### معاون اداری و منابع انسانی

کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران گفت: ۶۵ درصد از مفاد و بندهای قطعنامه همایش شانزدهم که به کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران مرتبط بود محقق شده است. سعید جعفری در آستانه برگزاری هفدهمین همایش ارگانهای دریایی کشور با اشاره به موضوع همایش افزود: با توجه به اینکه بحث منابع انسانی و اهمیت آن همواره یکی از موضوعات مهم صنعت دریایی کشور است شعار این همایش نیز توسعه صنایع انسانی در صنعت دریانوردی انتخاب شد و این مباحث در قطعنامه همایش شانزدهم در ابعاد مختلف گنجانده شد.

### معاون اداری و منابع انسانی

کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران ادامه داد: پیگیری امکان جذب و بکارگیری فارغ التحصیلان مراکز آموزشی جهت اشتغال در ناوگان تجاری کشور با استفاده از ظرفیتهای فراگیر ساده ۹ قانون نظام وظیفه و رفع محدودیت های آن برای ارگانهای دریایی، تدوین راهبرد ملی کشور در زمینه تامین و تربیت نیروی انسانی دریانورد با رویکرد تامین نیاز ناوگان داخلی و همچنین صدور دریانورد و تامین نیاز ناوگانهای خارجی با رویکرد ایجاد فرصت های اشتغال برای جوانان کشور از جمله مفاد بند یک قطعنامه شانزدهمین همایش ارگان های دریایی است.

وی افزود: در همایش شانزدهم بر ساز تعریف و یادآوری مسئولیت وزارت علوم، تحقیقات و فناوری و وزارت آموزش و پرورش در توجه خاص و اثر بخش به مقوله تربیت نیروی انسانی متخصص دریانورد تاکید شد چرا که این دستگاه ها به ویژه وزارت علوم باید همانند سایر بخش های اقتصادی، صنعتی و فرهنگی به ترتیب کادر دریایی بپردازند و در همین راستا در بند سه این قطعنامه مقرر شد کمیته ای در دبیرخانه دائمی همایش به منظور پیگیری جدی این موضوع و تدوین راهبرد ملی برای تامین نیروی

انسانی در بخش دریا ایجاد شود و چه بسا خروجی این کمیته می توانست در تدوین برنامه پنجم توسعه در بخش دریایی نیز مورد بهره برداری قرار گیرد. جعفری به ارتقاء کیفی آموزش ها و ایجاد پیوند منطقی میان سطوح آموزشی در مقاطع مختلف تحصیلی اشاره کرد و افزود: برنامه بلند مدت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران بر اساس جذب نیروی انسانی شاغل در دریا در راستای سند چشم انداز نظام جمهوری اسلامی و استفاده بهینه از ظرفیت های داخلی آموزش و تربیت نیروی انسانی تدوین و پیگیری شده است.

وی تاکید کرد: کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران با نگاهی ملی و مسئولانه برنامه جذب نیروی انسانی خود را به جای آموزش دریانوردان طی یک دوره چهار ساله، در جهت استفاده از فارغ التحصیلان کاردانی های آموزش و پرورش و آموزش تکمیلی آنها قرار داده است از این رو در سال جاری برای جذب نیرو برای آموزش های چهار ساله به شدت کاهش خواهد یافت و در مقابل طبق تمهیدات پیش بینی شده جذب کنارهانی های دریانوردی در اولویت خواهد بود. به گفته وی تاکنون امکان ادامه تحصیل حدود ۷۰ نفر از این افراد در دوره های آموزشی عرشه و موتور فراهم شده که به زودی این دوره ها شروع می شود.

## با چهار سال تاخیر:

## دومین کشتی

## اقیانوس پیمای

## ساخت داخل به آب

## انداخته شد

کشتی «ایران شهرگرد» از مجموع کشتی های سفارشی کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران به شرکت ایزوایکو به آب انداخته شد. کشتی «ایران شهرگرد» دومین فروند از مجموع پنج فروند کشتی سفارشی کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران به ایزوایکو است که پس از چهار سال تاخیر در تحویل آن، در بندرعباس به آب انداخته شد.

کشتی کانتینر «ایران شهرگرد» با ظرفیت ۲۲۰۰ تنی ای یو کانتینر، در حال ساخت در یارد ایزوایکو است که فرایند ساخت و تکمیل آن به لحاظ زمانی تا مشخص است. اولین فروند از سری این کشتی ها با نام «ایران اراک» به زودی در مکرر ایزوایکو، هنوز زمان دقیق تحویل آن مشخص نیست.

## تاخیر در بازپرداخت اقساط وام ها

## بروز بحران در

## روابط بانک ملت

## و اعضای اتحادیه

نریبی خودداری تعداد زیادی از دریافت کنندگان وام برای خرید شناور از محل وجوه اداره شده سازمان بنادر و دریانوردی که به عاملیت بانک ملت انجام گرفته است، این بانک تقاضا کرده است که سازمان تا دریافت اقساط عقب افتاده از اربابان خدمات دریایی و بندری به شناورهای موضوع این وام ها خودداری ورزد. از آن جا که اتحادیه در این میان نقش واسط را بازی می کند برای بررسی موضوع نشست مهمی ترتیب داد تا مقام های بانک ملت موضوع را در حضور اعضای اتحادیه مطرح کرده و برای رفع بحران راه حل مناسبی با تفاهم طرفین اتخاذ گردد.

در این نشست که در محل دبیرخانه اتحادیه و در تاریخ ۴ خرداد ۸۸ برگزار شد، آقای جلیل سخا رییس محترم بانک ملت شعبه کندوان، آقای ارسلان شیرزادی دبیر محترم کمیته وجوه اداره شده، آقای مرادی رییس کارگروه اتحادیه در امور وجوه اداره شده و تنی چند از مالکان شناورهای مورد بحث حضور داشتند.

در این جلسه نماینده بانک ملت توضیح داد که دوران اجاره به شرط تملیک و فروش اقساطی تا ۶۰ ماه خواهد بود و نه این که مدت باقیمانده اقساط به ۶۰ ماه افزایش داده شود. گرچه بانک قبول کرده است که این مدت را از زمانی محاسبه کند که شناور به آب انداخته می شود. اما این کار طبعا فقط در مورد مشتریانی انجام می پذیرد که تکلیف اقساط خود را روشن کرده باشند. در حالی که در موارد متعدد دریافت کنندگان وام نه تنها اقساط خود را نپرداخته اند بلکه حتی با فروش شناور که مخالف مفاد قرارداد فیما بین بانک و کمیته وجوه اداره شده و خریدار شناور است، بنابراین بانک در موارد متعدد امکان انجام هیچ کار دیگری جز تقاضای توقیف شناورها و توقف ارائه خدمات دریایی و بندری به این شناورها را ندارد.

در خاتمه این نشست قرار شد اتحادیه با یک دریافت کنندگان وام کمیته وجوه اداره شده مذاکره کرده و ترتیبات لازم را برای تنظیم امور پرداخت اقساط یا تعیین تکلیف اقساط عقب افتاده بدهد و نتیجه را به بانک و سازمان اعلام دارد.

## به منظور آشنایی

## با مقام های دریایی،

## گسترش تفاهم صنفی

## و توسعه مشارکت جمعی

## میان اعضای اتحادیه

## برگزار می شود

## ضیافت بزرگ

## اتحادیه مالکان

## کشتی

زمان: روز سه شنبه ۲۳ تیر

مکان: سالن شرکت ملی نفتکش

ساعت: ۱۹،۳۰ الی ۲۲،۳۰

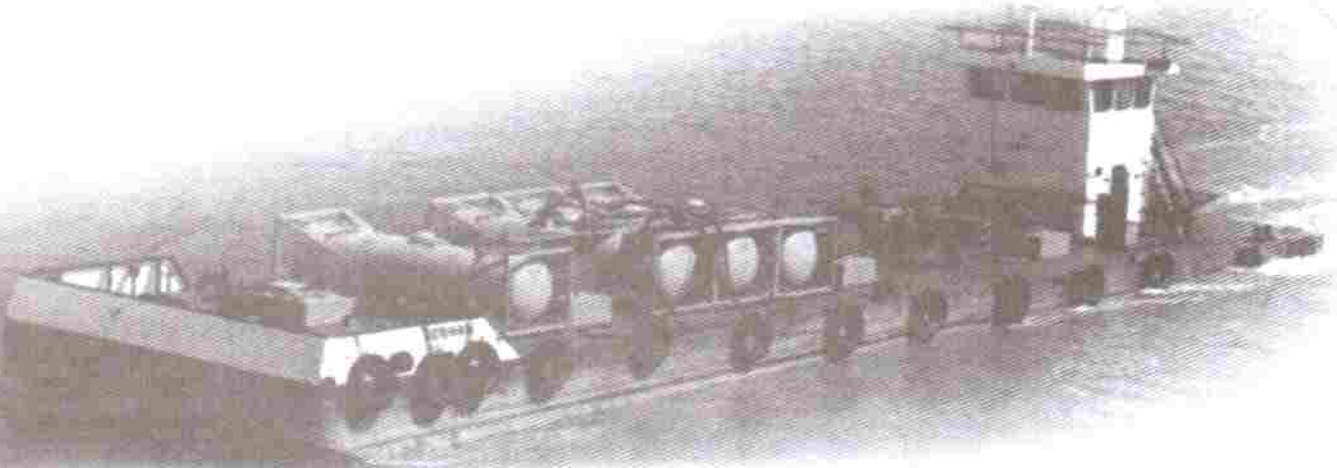
دبیرخانه اتحادیه مالکان

کشتی ایران آغاز پنجمین سال فعالیت خود را با ضیافت بزرگی جشن می گیرد که عده زیادی از مقام های دولتی و خصوصی از بخش حمل و نقل دریایی و خدمات بندری به آن دعوت شده اند.

کاپیتان محمد سمیعی که این روزها سرگرم تدارک مقدمات این ضیافت بزرگ است می گوید که هدف اصلی از برگزاری این میهمانی آشناتر شدن اعضای اتحادیه با یکدیگر و گسترش روحیه همکاری جمعی در جهت استفاده حداکثری از امکانات ناوگانی و دریایی کشور و توانمندی های شرکت هاست و بخصوص از این نظر که مقام های برجسته سازمان بنادر و دریانوردی و نهادهای صنفی مرتبط دیگر نیز در این میهمانی حضور خواهند داشت امیدواری زیادی وجود دارد که چهارمین سالگرد اتحادیه نقطه عطفی در روابط بخش دولتی و خصوصی صنعت حمل و نقل دریایی کشورمان مبدل شود و در آینده با استفاده از دستاوردهای همین دبیران انجمن های صنفی بتوانند مشکلات و یاقته های خود را به صورت مستقیم و شفاف تری به سمع مسئولان و سیاستگذاران این حرفه برسانند. به همین خاطر آقای سمیعی از کلیه دعوت شدگان و بخصوص اعضای اتحادیه تقاضا می کند که حتما در این میهمانی به یاد ماندنی شرکت کنند.



## شرکت خدمات دریایی و مهندسی کشتیرانی



### پشتاز در ارائه خدمات سوخت رسانی در خلیج فارس و بندرعباس

خدمت کشتیرانی پیشرو در ارائه خدمات:

- ۱) تامین و تدارک نفتکوره، گازوئیل و آب شرب
- ۲) تامین و تدارک انواع ملزومات مورد نیاز کشتی ها اعم از رنگ و مواد شیمیایی، گازهای صنعتی و روانکارهای دریایی
- ۳) تامین و تدارک انواع لوازم مهار و بسته بندی کالا
- ۴) ارائه خدمات تعمیر و نصب تجهیزات دریایی، رادویی و کامپیوتر بر روی کشتی - بازرسی، حفظ و نگهداری تجهیزات رادویی در خشکی تحت نظر انجمن های رده بندی BV, DNV, LR, GL
- ۵) نصب و خدمات سامانه های نرم افزاری (PMS) Planned Maintenance
- ۶) تعمیر و بازسازی موتورهای دیزل دریایی، ژنراتورهای برق، دستگاه تصفیه سوخت و روغن، آب شیرین کن، دیگ بخار، سیستم های برودتی، حرارتی، جراثیم، توریو شارژر و (مدارهای الکترونیکی)
- ۷) سنجش ضخامت، تعمیر و تعویض ورقهای دریایی و لوله های آب، سوخت و هیدرولیک
- ۸) شستشو و تمیز کاری تانک های روغن، سوخت و آب و تخلیه ضایعات سوختی
- ۹) خدمات و سرویس کلیه قابلهای نجات، تجهیزات آتش نشانی و ایمنی
- ۱۰) فواصی و بازدیدهای زیرآبی - سنجش تانرها و ساختمان کشتی - اجرای نیازهای ISPS
- ۱۱) جایه جانی و آسیبکن موقت در بلتور دین و افسران دریایی در تهران و کلیه بنادر کشور و انجام تشریفات مربوط به اخذ پاسپورت و روادید
- ۱۲) مدیریت فنی کشتی ها
- ۱۳) انبارداری، ترخیص، ترانزیت و جابجایی قطعات کالا و کانتینر
- ۱۴) انجام معاينات پزشکی تخصصی دریایی مورد نیاز ناوگان
- ۱۵) تامین سوخت کشتی های خارجی در بنادر جنوبی کشور

www.imsengco.com

تلفن: ۰۳-۷-۹۸۲۱ ۸۸۸۲۷۱

نماین: ۰۶-۹۸۲۱ ۸۸۸۴۸۸