



No.8 Sept. 2009 / شهریور ۱۳۸۸ / شماره ۸
Shipowners Union

بولتن اتحادیه مالکان کشتی ایران - شماره ۸ / شهریور ۱۳۸۸ / No.8 Sept. 2009
Official Bulletin of Shipowners Union of Iran

به نام خدا

مبادا ساخت نخستین کشتی اقیانوس پیمان

صنعت کشتی سازی ایران را به غرور بکشد!

بالاخره پس از سال ها تاخیر نخستین کشتی اقیانوس پیمای ساخت داخل به زودی وارد ناوگان شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی خواهد شد. ریاست جمهوری در همین مراسم پرعزم دولت برای تقویت صنعت کشتی سازی تاکید نهاده و به کشتی سازان قول داده اند که خرید هرنوع کشتی اقیانوس پیمان توسط شرکت های کشتیرانی دولتی را ممنوع اعلام خواهند کرد. خبر خوشی است که قطعاً کشتی سازان کشورمان را به ادامه کار دلگرم تر خواهد کرد. اما مسئولیت بزرگی نیز بردوش آنان خواهد گذاشت تا قولی را که ریاست جمهوری در مورد بی نیاز شدن کشور از واردات شناور خارجی سپرده اند به واقعیت نزدیک کنند. روشن است که برای رسیدن به این مقصود باید تحولی در مدیریت های صنعت کشتی سازی انجام گیرد. چرا که ممنوعیت خرید کشتی از خارج، اگر با اقدام مناسبی از سوی کشتی سازان داخلی همراه نباشد، بدون شک به زیان شرکت های کشتیرانی منجر خواهد شد که خود دولت را نیز تحت فشار قرار خواهد داد تا مجدداً بازار ایران به دست کارگاه های کشتی سازی خارجی بیفتد.

البته نقش همین اتفاق که نخستین کشتی اقیانوس پیمای ساخت داخل وارد ناوگان ملی می شود هر ایرانی را به شوق می آورد، اما فراموش نکنیم که برای رسیدن به این نقطه فرصت های بزرگی را از دست داده و هزینه های هنگفتی را به کشور تحمیل کرده ایم که می تواند آن اشتیاق را فرو بنشاند. کشتی سازان داخلی در سال های اخیر با طول دادن برنامه زمان بندی ساخت و تحویل کشتی های سفارشی هم شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی و هم شرکت ملی نفتکش را با دشواری های زیادی روبه رو کردند و اگر این هر دو شرکت محدودیتی برای خرید کشتی از خارج داشتند طبعاً این تاخیرات می توانست زبان های بزرگی را از طریق کاهش ظرفیت ناوگانی و از دست دادن قدرت رقابتی در بازارهای بین المللی حمل و نقل دریایی متوجه آنان کند. تا همین جای کار، هم هزینه مالی بیشتری را متحمل شده اند و هم بخشی از سرمایه های آنان به مدت بیشتری معطل و مصلوب المنفعه مانده است و طبیعی است که این هر دو شرکت نمی توانند در آینده نیز چنین تاخیرات و کم تعهدی هایی را تحمل کنند.

با این مقدمات است که کشتی سازان داخلی در دوره جدیدی از کار خود باید جدیت بیشتری برای تامین نظر مشتریان و هم چنین زمان بندی تولید به کار بگیرند و متوجه باشند که حمایت های دولت حتی اگر به صورت رسمی از زبان ریاست جمهوری نیز بیان شده باشد، موهبتی همیشگی نیست و خود دولت نیز در صورت احساس بی مسئولیتی سازندگان کشتی داخلی قطعاً از حمایت منصرف خواهد شد و مصالح کشتیرانی ها را به مزیتی که از صنعت کشتی سازی ممکن است نصیب اقتصاد کشور شود، ترجیح نخواهد داد.

لازم به توضیح نیست که صنعت کشتی سازی می تواند عرصه های جدیدی از کار و تلاش فنی را در برابر مهندسان و کارگران ایرانی بگشاید و با ایجاد زمینه های جدیدی از کار، فرصت های اشتغال بیشتری در سواحل محروم خلیج فارس به وجود آورد، اما این بدان معنا نیست که دولت از کندی و سستی احتمالی صنعتگران و ادامه روند گذشته و امروز و فردا کردن تحویل شناورهای سفارشی از سوی صنایع کشتی سازی داخلی چشم خواهد پوشید و سرمایه گذاری های سنگینی را که در راه رسیدن به این نقطه هزینه شده، از دست رفته تلقی خواهد کرد. در مراسم بهره برداری از نخستین کشتی اقیانوس پیمان، انتظاری هم جز این نمی رفت که ریاست جمهوری از خدمات مهندسان و زحمت کارگران صنایع کشتی سازی قدردانی کرده و شوق کار و کوشش را در ذهن و جسم آنان تقویت کند. به همین خاطر هم ایشان به مشکلات سال های اخیر صنایع کشتی سازی اشاره ای نکردند، اما کشتی سازان فراموش نکنند که در عرصه رقابت، دولت ها نمی توانند از شرکت هایی که قواعد حضور در بازارهای بین المللی را نیاموخته اند حمایت به عمل آورده و از سقوط موقعیت آنان جلوگیری به عمل آورند.

ازسوی دیگر توجه داشته باشیم که ریاست جمهوری وعده داده اند که شرکت های کشتیرانی دولتی را از خرید کشتی خارجی منع خواهند کرد و سخنی در

زمینه نیازهای بخش خصوصی به میان نیاورده اند و طبیعی است که شرکت های خصوصی از این قاعده مستثنی خواهند بود و از آن جا که شرکت های کشتیرانی دولتی نیز در برنامه خصوصی سازی قرار دارند، طبعاً در آینده کنترل بازار کشتیرانی به دست بخش خصوصی خواهد افتاد که برای باقی ماندن در صحنه راهی جز قبول مقررات و شرایط رقابتی بین المللی ندارد.

توجه داشته باشیم که طبق قراردادهای منعقد شده میان کارخانه های کشتی سازی و شرکت کشتیرانی، نخستین فرزند از کشتی های اقیانوس پیمای سفارشی به این کارخانه ها بایستی در ابتدای سال ۸۵ به آب انداخته می شد و حداکثر ۶ ماه بعد و پس از پایان بهره برداری آزمایشی، به ناوگان شرکت سفارش دهنده می پیوست. به این ترتیب تا این جای کار کشتی سازان تاخیری سه ساله در

اتحادیه مالکان کشتی ایران

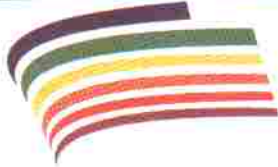
فرا رسیدن هفته دریانوردی جهانی را

به دریادلان کشورمان شادباش می گوید

و از زحماتشان تقدیر به عمل می آورد

انجام تعهدات خود داشته اند که فقط جبران خسارت ناشی از این تاخیر نه تنها ممکن است هیچ سودی از ساخت کشتی برای موسسه سازنده باقی نگذارد، بلکه این احتمال وجود دارد که آنان را به پرداخت غرامت های سنگینی نیز ناچار سازد که در هیچ یک از برآوردهای خود از هزینه ساخت کشتی پیش بینی نکرده بوده اند.

روشن است که شرکت های کشتیرانی ترجیح می دهند که در تمامی ناوگان های خود به سازندگان داخلی اکتفا کنند و از این طریق به ماندگار کردن بخشی از سرمایه ها در داخل کشور کمک برسانند، اما کمک شرکت های کشتیرانی فقط تا زمانی قابل توجه است که شرکت های کشتی سازی آنان را از قدرت انتخاب طبیعی خود محروم نکنند. یادمان نرود که شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی و شرکت ملی نفتکش ایران که در شرایط حاضر تنها مشتریان بزرگ صنعت کشتی سازی داخلی به شمار می آیند در طول سه سالی که وعده تحویل شناورهای سفارش داده شده به کارگاه های داخلی به امروز و فردا محول می شد، توانستند کشتی های دیگری را با همان شرایط و در مدتی بسیار کوتاه از کشتی سازان مطرح دنیا تحویل بگیرند و موقعیت ظرفیت ناوگانی خود را بهبود ببخشند. بنابراین، کشتی سازان داخلی باید متوجه باشند که این گونه رفتار با مشتریان، برای دوره ای دیگر قابل دوام نخواهد بود و چنانچه عزمی برای ماندن در صحنه وجود دارد، کشتی سازان باید از همین امروز اقدام کنند که بی اعتنائی به نیازهای مشتری و عدم رعایت تعهدات، فردایی برای آنان باقی نخواهد گذاشت.



پایم 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

ساخت ۲۰ شناور

در کشتی سازی

شهید محلاتی بوشهر

مدیرعامل مجتمع صنایع دریایی شهید محلاتی بوشهر از ساخت ۲۰ فروند شناور سبک در این مجتمع خبرداد. آقای علی اکبر دهقانی اظهار داشت: تاکنون بیش از ۲۰ فروند شناور سبک با ۱۴ تا ۱۶ متر طول در صنایع دریایی شهید محلاتی بوشهر ساخته شده و این شرکت توانایی طراحی و ساخت شناورهای هزار تنی را نیز داراست.

مجتمع صنایع دریایی شهید محلاتی امسال در بین ۱۳ هزار و ۷۰۰ شرکت ممیزی شده در زمینه ایمنی، بهداشت و سلامت در سطح کشور رتبه دوم را از آن خود کرد. مدیرعامل مجتمع صنایع دریایی شهید محلاتی بوشهر با اشاره به ساخت ۵۰ فروند پانسیون (اسکله سیار) در این مجتمع، گفت: مساحت کل مجتمع ۹ هکتار بنا ۲۴ هزار متر مربع فضای سرپوشیده و کارگاهی و ۵ هزار متر نیز فضای اداری، خدماتی با ابزار و تجهیزات پیشرفته است.

آقای دهقانی اضافه کرد: این مجتمع توانایی ساخت و تعمیرات شناورهای فولادی و آلومینیومی و سازه‌های دریایی را نیز داراست. وی با اشاره به ساخت آمبولانس دریایی در مجتمع صنایع دریایی شهید محلاتی بوشهر افزود: این آمبولانس ظرفیت حمل چهار بیمار را داشته و مجهز به یک تخت احیای مریض و تجهیزات کامل اورژانسی است. وی گفت تاکنون چهار فروند آمبولانس دریایی در این مجتمع ساخته شده که آماده تحویل است.

توافقنامه

همکاری مؤسسات

رده بندی ایران و کره

منبع: خبرگزاری مانا

تفاهم نامه همکاری ۳ جانبه بین سازمان بنادر و دریانوردی، مؤسسه رده بندی KRS کره جنوبی امضا شد. آقای احمد فروغی، مدیر کل امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی با اعلام این خبر گفت: هدف از امضای این تفاهم نامه مشارکت و همکاری مؤسسه رده

بندی KRS در ارتقای توان فنی مؤسسه رده بندی ایرانیان به لحاظ رده بندی و بازرسی در حد شناورهای اقیانوس پیماست به طوری که در پایان، این مؤسسه ایرانی بتواند در عرصه بین المللی نیز فعالیت کند. وی اضافه کرد: در این حالت هر ۲ مؤسسه به طور مشترک به رده بندی، بازرسی و صدور گواهینامه اقدام خواهند کرد اما



پس از آنکه مؤسسه رده بندی ایرانیان به لحاظ فنی به شرایط مورد انتظار رسید مؤسسه کره ای با دریافت نیابت از سازمان بنادر، به طور مستقل به فعالیت در ایران مشغول خواهد شد.

کند شدن روند

اوراق کشتی های فله‌بر

منبع: خبرگزاری مانا

بالارفتن نرخ‌های کرایه در بخش فله، باعث کند شدن آهنگ اوراق کشتی طی دو ماه گذشته سال جاری میلادی شد. کمترین رکورد فروش کشتی برای اسقاط و اوراق از سپتامبر ۲۰۰۸ تاکنون مربوط به ماه جولای سال جاری میلادی بوده است. بر اساس بررسی های انجام شده در سال جاری میلادی و تاکنون ۲۶۲ فروند فله‌بر بنا ظرفیت هفت میلیون DWT اوراق شده است در حالی که این رقم در طول ۹ ماه اول سال گذشته به ۱۲ میلیون DWT می رسید که معادل ۲/۱ درصد از ظرفیت ناوگان دریایی دنیا در بخش



فله می‌شود. بر اساس اعلام Allied Shipbroking کارگزار یونانی، در سال جاری میلادی حدود ۵۰۰ فروند کشتی راهی یاردهای اوراق شده‌اند که بیش از نیمی از آن‌ها کشتی‌ها فله‌بر بوده‌اند.

در پیش نویس برنامه پنجم

توسعه مطرح شده است

پرداخت ۲۰ درصد

تعرفه ترجیحی به

صنایع دریایی

کمیته تدوین پیش نویس برنامه پنجم توسعه دریخش دریایی کشور، پرداخت ۲۰ درصد تعرفه ترجیحی به صنایع دریایی داخلی را به منظور مقابله با قیمت های اعلام شده از سوی سازندگان و تعمیرکاران کشتی خارجی مصوب کرد. پیش نویس برنامه پنجم توسعه در بخش دریایی توسط کمیته تدوین استراتژی برنامه پنجم توسعه با ملاحظاتی قانون چشم انداز ۲۰ ساله کشور و قانون برنامه چهارم توسعه در پنج فصل تدوین شده است که یکی از فصول آن به موضوع جذب سرمایه گذار در بخش دریایی اختصاص دارد. طبق این پیش نویس تا پایان سال

همچنین بر اساس این پیش نویس، تا پایان سال ۸۹ وزارت دادگستری باید یکی از شعبات محاکم قضایی را مختص دعاوی دریایی و بندری تعیین نموده و اعلام کند. تامین و پرداخت حق بیمه سرمایه گذاری در بخش دریایی و بندری ایران توسط سازمان بنادر و دریانوردی از دیگر مصوبات مهم این پیش نویس است که می تواند تاثیر بسزایی در افزایش جذب سرمایه گذاری به بنادر کشور داشته باشد. از دیگر بندهای مهم این پیش نویس تاکید بر آماده کردن طرح خدمات بانکی و بیمه ای توسعه دریا محور و بورس دریایی و اجرای آن از سال آینده است.

اولویت دادن به موضوع ترانزیت و ترانشیب در بنادر کشورمان که بویژه در بخش ترانزیت، از دیگر موارد مورد نظر در پیش نویس برنامه پنجم توسعه در بخش دریایی کشور است. بر اساس بند دیگر مطرح شده در این پیش نویس، طرح های زیربنایی سرمایه گذاری برای تمامی زیربخش های امور دریایی و بندری شامل: صیادی، آبزی پروری، صنایع دریایی، ترانزیت و ترانشیب کالا و حمل و نقل ترکیبی با هدف ۳۰ میلیون تن کالای ترانزیتی از ایران تا پایان سال جاری باید تهیه و برای پنج سال آینده



به اجرا گذاشته شود. به موجب بند هشت این پیش نویس نیز از مهرماه امسال و به منظور افزایش سهم ایران از منابع مشترک نفت و گاز همسایگان، خرید شناورهای مورد نیاز صنایع فراساحلی و کشتی های مورد نیاز حمل گاز و نفت از کشتی سازی های خارجی بلا مانع خواهد بود. در این پیش نویس تسریع در صدور ضمانتنامه های بانکی شرکتهای ایرانی که در مناقصات دریایی و بندری خارج از کشور برنده شده اند از مهرماه امسال نیز مورد تاکید قرار گرفته است.

جاری دستگاه های نیروی موزن خواهند شد فرصت های سرمایه گذاری برتر در بخش دریایی و بندری را منتشر و بسته امنیت سرمایه گذاری خارجی در این بخش را تهیه و اجرا کنند. یکی از بندهای مهم حمل سرمایه گذاری در برنامه پنجم توسعه به معافیت مالکین کشتی های نو از پرداخت مالیات به مدت ۱۵ سال از ابتدای سال آینده اشاره دارد این در حالی است که تا پایان سال جاری مالکان کشتی از ترخیص گمرکی کشتی در گمرکات ایران معاف خواهند شد.

تا سال ۱۳۹۱ محقق می شود

مقدمات تصویب قانون

کار دریایی و بندری

ایران تا سال ۹۱

بر اساس مصوبه کمیته تدوین استراتژی برنامه پنجم توسعه در بخش دریایی کشور قانون کار دریایی و بندری ایران تا سال ۹۱ تدوین و تصویب خواهد شد. بر اساس مفاد مصوب شده در پیش نویس قانون برنامه پنجم توسعه در بخش دریایی، مدیریت دانش بنیان، اساس کار بهره برداران دریایی و بندری بوده و باید تا پایان سال آینده طرح مدیریت دانش در این بخش تهیه و اجرا شود از سوی دیگر ظرف ۷ ماه آینده طرح نظام اداری دریانوردان نیز تهیه و موجبات عهده دار شدن مشاغل پشتیبانی برای آنها فراهم خواهد شد.

همچنین تا پایان سال ۱۳۹۰ مراکز آموزشی، مدارس و هنرستان های کار و دانش دریایی و بندری توسط وزارت آموزش و پرورش در کلیه استان های ساحلی تاسیس خواهد شد.

طبق بخش دیگری از این پیش نویس که به فصل منابع انسانی، آموزش و مدیریت اشاره دارد تا پایان سال آینده منابع سرمایه گذاری شده در بخش آموزش دریایی و بندری کشور، تحت سیاست واحد آموزشی مورد بهره برداری بهینه قرار خواهد گرفت. اجرای طرح طبقه بندی مشاغل بندری ایران تا سال آینده، الزام همه بهره برداران بخش دریایی و بندری کشور به دریافت گواهینامه مدیریت کیفیت و تهیه مستندات لازم برای بخش نظارت، ارزیابی، کنترل و نحوه رسیدگی به شکایات مشتریان، جاری شدن نظام تخصصی صلاحیت دریانوردان، مهندسين دریایی و مشاغل پشتیبان از سال ۱۳۹۱ از دیگر موارد مهم مصوب شده در فصل منابع انسانی، آموزش و مدیریت پیش نویس قانون برنامه پنجم توسعه در بخش دریایی است. موضوع خارج شدن فعالیت شرکت هایی که با حوزه دریایی فعالیت دارند از منطقه پایتخت از دیگر مواردی است که در این پیش نویس به آن توجه شده است. دو بند مهم دیگر این پیش نویس نیز از واگذاری مدیریت کامل یکی از بنادر اصلی تجاری به بخش خصوصی و یا تعاونی تا پایان امسال و همچنین تصویب قانون کار دریایی و بندری ایران با استفاده از کنوانسیون یکپارچه کار دریایی خبر می دهد.

مدیرعامل شرکت ملی نفتکش:

ظرفیت ناوگان

نفتکش های غول پیکر

ایران افزایش می یابد

مدیرعامل شرکت ملی نفتکش ایران از افزایش تعداد کشتی های نفتکش این شرکت به ۵۰ فروند خبر داد. آقای مهندس محمد سوری در رابطه با برنامه های افزایش ظرفیت حمل نفت خام شرکت ملی نفتکش ایران، گفت: شرکت ملی نفتکش ایران با توسعه ای که پیدا کرده هم اکنون به



پنجمین ناوگان بزرگ دنیا با ظرفیت ۱۰ میلیون و ۶۰۰ هزار تن تبدیل شده است.

وی، اظهار داشت با تحویل گیری تدریجی نفتکش های سفارشی باقی مانده تا سال ۲۰۱۱ میلادی، ظرفیت حمل نفت خام شرکت ملی نفتکش ایران به ۱۴ میلیون تن افزایش می یابد. به گفته مدیرعامل شرکت ملی نفتکش در این صورت ایران به دارنده سومین ناوگان بزرگ دریایی حمل نفت خام و فرآورده های نفتی دنیا تبدیل خواهد شد. آقای سوری در ادامه از برگزاری مناقصه سفارش ساخت چندین کشتی نفتکش ۳۰۰ هزار تنی خبر داد و یادآور شد: با تحویل گرفتن این کشتی ها شرکت ملی نفتکش به اولین ناوگان حمل و نقل نفت دنیا تبدیل می شود.

تهدات جدید بانک صادرات

ارائه تسهیلات

به متقاضیان وجوه اداره

شده سرعت می گیرد

در پی جلسه ای که با مسئولان ارشد بانک صادرات برگزار شد مقرر شد این بانک چالش ها و تنگناهای موجود در مسیر پرداخت تسهیلات به متقاضیان وجوه اداره شده را ظرف مدت ۱۵ روز برطرف کند. آقای

علی جهاندیده، معاون اداری و مالی سازمان بنادر و دریانوردی، با بیان این مطلب به ما افزود: در صورتی که این مشکلات ظرف مدت مقرر برطرف شود تفاهم نامه سازمان بنادر و دریانوردی با این بانک که دوره آن به پایان رسیده است تمدید خواهد شد.

وی عمده مشکلات موجود در این بخش را ناشی از بورکراسی حاکم بر بانکها عنوان کرد و افزود: در این ارتباط مقرر شد بانک مذکور در ارتباط با متقاضیان وجوه اداره شده در زمینه هایی چون اخذ تضمین، سفته و وثائق به حداقل ها بسنده کند و به پرداخت تسهیلات به متقاضیان این بخش سرعت دهد. معاون اداری و مالی سازمان بنادر و دریانوردی با اشاره به رضایت نسبی این سازمان از بانک صادرات اضافه کرد: در صورتی که این بانک به وعده های خود در رفع مشکلات موجود و تسهیل در روند اعطای تسهیلات عمل کند رضایت ما از بانک مذکور کامل خواهد شد. وی در خصوص میزان تسهیلات اعطایی به متقاضیان کمیته وجوه اداره شده از طریق بانک صادرات نیز گفت که فعلا ۱۰۰ میلیارد تومان تسهیلات به متقاضیان پرداخت می شود.

همکاری ایران، عراق

و کویت در خارج سازی

شناورهای مغروق

مدیرکل دفتر اکویپولوزی دریایی سازمان حفاظت محیط زیست از وجود ۴۷ فروند کشتی مغروق در آبهای ایران در خلیج فارس خبر داد. آقای امید صدیقی با تأکید بر اینکه بحث خارج کردن کشتی های مغروق از سال های گذشته مطرح است، افزود: کنوانسیون در این ارتباط در سال ۲۰۰۷ میلادی تصویب شده که تا کنون شش کشور آن را امضای کرده و یک کشور به آن ملحق شده اند.

مدیر کل دفتر اکویپولوزی

دریایی سازمان حفاظت محیط زیست با اشاره بر اینکه اکثر کشتیهای مغروق در آبهای خلیج فارس مربوط به زمان جنگ تحمیلی ایران و عراق و حملات هوایی این دوران است. آقای صدیقی خارج سازی کشتی های مغروق را به دلیل موضوع ایمن دریانوردی و آلودگیهای زیست محیطی ضروری دانست و ادامه داد: متأسفانه برخی از این کشتیها حامل مواد شیمیایی بوده و آلودگیهای زیادی در منطقه ایجاد کرده اند و برخی نیز تا شش متر در گل و لای بستر دریا فرو رفته اند که این امر ایمنی تردد شناورها را به خطر می اندازد.

مدیر کل دفتر اکویپولوزی دریایی سازمان حفاظت محیط زیست محیط زیست با اشاره به آمار سازمان بنادر و دریانوردی گفت که ۴۷ فروند کشتی در آبهای ایران در خلیج فارس و در منطقه اروند روند و خورموسی غرق شده اند.

وی با بیان اینکه طی سالیهای گذشته سازمان بنادر و دریانوردی اقدام به خارج کردن این شناورها کرده است، افزود: طرح خارج سازی ۱۰ فروند شناور مغروق در منطقه خورموسی اجرایی شد که به دلیل برخی مسایل فنی و اعتراض سازمان حفاظت محیط زیست مبنی بر نداشتن گزارش ارزیابی زیست محیطی، اجرای این طرح متوقف شد. وی خاطر نشان کرد: در نشست اخیر وزرای محیط زیست راهبی مصوب شد ایران، عراق و کویت با همکاری سازمان راهبی، برنامه خارج سازی شناورهای مغروق را آغاز کنند.

مدیرکل دفتر اکویپولوزی دریایی سازمان حفاظت محیط زیست از وجود ۴۷ فروند کشتی مغروق در آبهای ایران در خلیج فارس خبر داد. آقای امید صدیقی با تأکید بر اینکه بحث خارج کردن کشتی های مغروق از سال های گذشته مطرح است، افزود: کنوانسیون در این ارتباط در سال ۲۰۰۷ میلادی تصویب شده که تا کنون شش کشور آن را امضای کرده و یک کشور به آن ملحق شده اند.

جناب آقای اصغر صفی مزدآبادی

مدیرعامل محترم شرکت کشتیرانی والفجر

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

دیر کل اتحادیه مالکان کشتی ایران

کاپیتان محمد سمعی دبیر کل اتحادیه مالکان کشتی ایران :

ضیافت اتحادیه، گام مهمی برای نزدیک تر کردن نهادهای مرتبط با فعالیت های کشتی داری بود

ضیافتی که با هدف آشنایی اعضای اتحادیه با یکدیگر و مدیران نهادی مرتبط با فعالیت های کشتی داری ماه گذشته به همت دبیرخانه اتحادیه برگزار شد، نقطه عطفی در تاریخ سه ساله فعالیت های این اتحادیه بود. کاپیتان محمد سمعی دبیر کل اتحادیه اعتقاد دارد که اگرچه هدف اصلی از برگزاری این ضیافت آشنایی اعضای اتحادیه با یکدیگر اعلام شده بود اما حضور مدیران برجسته سازمان بنادر و دریانوردی و هم چنین مقام های بانکی، بیمه ای و گمرکی کشور در این ضیافت ابعاد گسترده تری بدان بخشید. او اظهار امیدواری کرد که آشنا شدن مسئولان مملکتی با مسایل کشتی داران کشور می تواند حل و فصل مسایل موجود این گروه فعال اقتصادی کشور را از میان برداشته و زمینه را برای رشد و تعالی صنعت کشتی داری مهیا تر کند. در گزارش حاضر به بخش هایی از بیانات مقام های اتحادیه و سایر مدیران شرکت کننده در ضیافت اخیر اتحادیه اشاره شده است.

سیستم بانکی طبعاً وقوف بیشتری بر داد و ستد بین المللی سرمایه دارد و اگر هم خودش منابع مناسبی در اختیار نداشته باشد می تواند با سایر بانک های بین المللی وارد همکاری بشود و اعتبارات مورد نیاز را از بازارهای جهانی برای تقویت صنعت کشتی داری تامین کند.

نقش شرکت های بیمه در کشتیرانی

نایب رییس هیات مدیره اتحادیه مالکان کشتی در ضمن از مدیران صنعت بیمه نیز تقاضا کرد که از نگرش سنتی به صنعت کشتی رانی دست بردارند و با این قضیه به صورت فعال تری برخورد کنند. حقیقت اش این است که رشد و توسعه کشور بعد از انقلاب اتفاق افتاده و سرعت رشدها بسیار بالاتر بوده است. شرکت های بیمه ما هم باید زیربنایی بیمه نامه ها را یاد بگیرند. به این ترتیب بخشی از مسئولیت بیمه ای هر کشتی میان شرکت های متعددی در سطح جهان تقسیم می شود و شرکت های بزرگ دیگری نیز به این تامین مالی ریسک ها کمک می رسانند و از این طریق سرمایه های بزرگتری با تایید سازمان بیمه مرکزی به بخش بیمه ای کشتیرانی تزریق می شود. او از یک مدیر بیمه ای نیز تقاضا کرد که در ادامه جلسه توضیحاتی در زمینه نقش شرکت های بیمه در همکاری و پشتیبانی از فعالیت شرکت های کشتیرانی و مالکان کشتی ها بدهد. در ادامه، آقای مهندس سوری سمت صحبت خود را به سوی کشتی سازی ها گرفت و از این که ساخت کشتی در داخل با دردسر و تاخیر روبه روست گلّه کرد. وی از مدیران شرکت های کشتی سازی خواست که از رویه کتونی خود دست بردارند. او گفت این که کشتی سازی ها چند سفارش از ما یا شرکت های کشتیرانی دیگر بگیرند و خون به دل ما و دیگران بکنند به جایی نخواهند رسید.

با یکی دو فروند کشتی شروع به کار کرده اند و دلیلی وجود ندارد که کشتی داران ایرانی نتوانند همین کارها را تکرار کنند. خود کشتیرانی ملی نفتکش و کشتیرانی جمهوری اسلامی نیز با ظرفیت های بسیار کوچکی وارد بازار رقابت شدند. بنابراین کوچکترین تردیدی به خودتان راه ندهید که می توانید به موفقیت مشابهی دست بیابید. او از سایر نهادهای مرتبط در مسایل دریا و از جمله سیستم بانکی خواست که در موفقیت این کوشش ها سهم بیشتری برعهده گیرند. او از جمله با تاکید روی این نکته که کلید موفقیت هر شرکت کشتیرانی پشتیبانی مالی از آن است از سیستم بانکی خواست که به مسایل تامین مالی مالکان کشتی ها عنایت بیشتری داشته باشد. او با تاکید بر این نکته که بدون پشتیبانی عالی هیچ توسعه ای در عرصه کشتی داری مقدور نخواهد بود به سیستم بانکی توصیه کرد که به این مشکل توجه کند و در ضمن از یکی از مدیران بانکی حاضر در جلسه تقاضا کرد که رشته سخن را دردست بگیرد و سیاست های بانکی را در این زمینه تشریح کند. آقای سوری گفت که

هدفم یا هدفم قرار داریم و از نظر تخصص و مهارت و سطح مدیریتی این بخش نیز به بالاترین رده های استاندارد ها دست یافته ایم. با همین مقدمات نایب رییس هیات مدیره اتحادیه مالکان کشتی از مدیران سایر بخش های دریایی و اقتصادی کشور خواست که به مدد اعضای اتحادیه بیایند. تا با بهره گیری بهینه از ظرفیت ها و توانمندی ها، کشور ما به درجه های عالی تری ارتقاء یابد. او تاکید کرد که هیچ مشکلی وجود ندارد که اجازه ندهد ما در همین عرصه در اولین رده های درجه بندی های بین المللی نیایم.

چشم انداز آینده کشتیرانی ها

برای نمونه او به وضعیت شرکت ملی نفتکش اشاره کرد که خود مدیریتی را برعهده دارد و گفت که این شرکت در سه سال و نیم آینده با ۱۷/۵ میلیون تن ظرفیت به بزرگترین شرکت نفتکش جهان مبدل خواهد شد. در مورد شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی نیز آینده ای جز این انتظار نیست که با تحقق برنامه های دردست اجرا، بخصوص در زمینه حمل و نقل کالای فله، به زودی در راس فهرست شرکت های کشتیرانی جهان قرار گیرد.

آقای مهندس سوری چشم اندازهای مشابهی را برای سایر شرکت های کشتیرانی موجود در کشور ترسیم کرد و گفت هم اکنون شرکت ملی نفتکش و شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی مقدمات ظهور ده ها شرکت جدید را فراهم آورده اند که با سرعت رشد می کنند و می توانند هر کدام به شرکت بزرگی تبدیل شود. علاوه بر این بخش خصوصی نیز با قدرت و اشتیاق وارد این عرصه شده و امیدواری های زیادی را برای رشد به وجود آورده است. رییس هیات مدیره اتحادیه مالکان کشتی به سایر اعضای اتحادیه گفت که همه کشتیرانی های بزرگ دنیا

آقای مهندس محمد سوری مدیر عامل شرکت ملی نفتکش که سال های طولانی به مدیریت نهادهای دریایی کشور مشغول بوده و بیش از هر کسی در زمینه مسایل مبتلابه صنعت کشتی داری صاحب نظر است با استفاده از فرصت برخی از مسایل کشتی داران را مطرح کرد. پیش از ایشان کاپیتان سمعی در گزارشی ضمن ارائه گزارش عملکرد اتحادیه از بدو تاسیس به برخی از این مسایل اشاره کرده بود.



آقای مهندس سوری ابتدا از حضور مدیران سازمان بنادر و دریانوردی و بانک ها و شرکت های بیمه دولتی و خصوصی و هم چنین شرکت های کشتیرانی و موسسات رده بندی و خدمات بندری و دریایی تشکر کرد و تاکید کرد که خوشبختانه در مجموعه ای سخن می گوید که همه توان دریایی کشور در آن حضور دارند. او گفت که با همه پیشرفت هایی که در عرصه دریا و کشتیرانی محقق شده است نباید به دستاوردها قناعت کرد. خوشبختانه در زمینه حمل و نقل دارای توانمندی های منحصر به فردی هستیم که باید از آن ها بهره بگیریم. ایران شانزدهمین کشور جهان از نظر وسعت سرزمینی است و بیستمین کشور جهان از نظر جمعیت و بنابراین در هر زمینه اگر در درصدهای مشابهی قرار داشته باشیم تازه از حد و حدود خودمان فراتر نرفته ایم. آقای سوری گفت که خوشبختانه در بخش کشتیرانی (به لحاظ تناژ) در رده مناسبی قرار داریم و تقریباً در فهرست کشورهای جهان در ردیف



این ابتکار بزرگ تاکید کرد که به حمدالله شرکت های بیمه کشور اکنون توانایی این را دارند که پوشش های بیمه ای بالایی در اختیار بخش حمل و نقل بین المللی. هوایی و دریایی قرار دهند و امروز صنعت بیمه کشور به سمت بلوغ کامل پیش می رود و طبعاً با تکیه بر توانایی های مالی و ارزی بالا می تواند عهده دار مسئولیت های بزرگتری هم بشود. او از صاحبان کشتی ها و اعضای اتحادیه خواست که با توجه به این توانمندی صنعت بیمه فرصت را برای حضور بیمه گران داخلی در فعالیت های دریایی و کشتیرانی فراهم کنند و به شرکت های بیمه امکان بدهند تا شایستگی های خود را در این عرصه بزرگ اقتصادی نیز بروز بدهند.

یکی از مهم ترین و به یادماندنی ترین خاطره ای که در ذهن میهمان ضیافت اتحادیه برای مدت های مدید باقی خواهد ماند توزیع ۱۴ فرصت زیارت حج عمره میان حاضران در ضیافت بود. آقای سهامیان مدیرعامل شرکت سهامی بیمه ایران در پایان سخنرانی کوتاهی در جمع کشتی داران کشور این هدیه را به رسم یادبود و نشان دادن مراتب دوستی و تفاهم صنعت بیمه با صنف کشتیرانی های عضو اتحادیه به آنان تقدیم کرد. مراسم قرعه کشی بسیار ساده و همراه با تشویق های مکرر حاضران در مورد دوستانی بود که نامشان از داخل کوزه قرعه کشی بیرون کشیده می شد. زمانی که آقای سهامیان پس از مشخص شدن نام برندگان سفر زیارتی حج عمره اعلام کرد که این موهبت نصیب همسران افراد انتخاب شده نیز می شود، شادی حضار به اوج رسید تا آن جا که همه مدعوین با کف زدن های مکرر نسبت به این مهربانی مدیرعامل بزرگترین شرکت بیمه کشور در حق اعضای اتحادیه و میهمانان حاضر در ضیافت ابراز قدرانی کردند. در پایان مراسم میهمانان از نمایشگاهی که به مناسبت همین ضیافت در جوار محل پذیرایی ترتیب داده شده بود بازدید به عمل آوردند.



که همه کارهای بانکی و ارزی شرکت را نیز از همین شعبه رفع و رجوع می کند. او از اعضای اتحادیه مالکان کشتی خواست که از امکاناتی که بانک ملت برای پاسخگویی به نیاز آنان فراهم آورده نهایت استفاده را ببرند.

وظایف صنعت بیمه در کشتیرانی

به دعوت آقای مهندس سوری آقای سهامیان مدیرعامل شرکت سهامی بیمه ایران در جمع کشتی داران سخنان کوتاهی ایراد کرد. او گفت که می خواهد در سخنان کوتاهی مسئولیت شرکت های بیمه را نسبت به صنعت کشتی داری و کشتیرانی تبیین کند. ساده ترین تعریف از نقش صنعت بیمه در فعالیت های دریایی را نمی توان بدون اشاره به نقش بیمه در دوران جنگ مطرح کرد. زمانی که شرکت های بیمه بین المللی برای تامین خسارت کشتی های بازرگانی ایران مصالح کلانی مطالبه می کردند و گاه هزینه دریافت این پوشش بیمه ای گاه به ۲۵ درصد ارزش شناور و محموله آن هم می رسید به عبارت دیگر با این نرخ ها، از هر چهار فروند کشتی که روی آب بود یکی در نهایت نصیب صنعت بیمه می شد. دریافت این حق بیمه را با دو هدف برنامه ریزی کرده بودند. نخست این که آبراه بازرگانی ما از قدرت بیفتد و دوم این که واقعا ریسک و خطر در دریا بالا بود. به همین خاطر بود که در آن زمان شرکت بیمه ایران از طریق سپرده گذاری عظیم نزد لویدر بانک لندن این توفیق را پیدا کرد که با کمتر از ۱۰ درصد هزینه ای که شرکت های بیمه خارجی مطالبه می کردند این پوشش بیمه ای را به کشتیرانی ها ارائه بدهد. آقای سهامیان با استناد به

بانک ملت، اولین بانک دریایی

به دعوت آقای مهندس سوری تیمی چند از مقام های بانکی و بیمه ای کشور نیز در این مراسم به ایراد سخن پرداختند و آقای دکتر علی طاهری معاون وزیر راه و ترابری و مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی که از ابتدای ضیافت در جمع دریاییان و کشتی داران بود سخنانی امیدوارکننده بر زبان آورد و حاضران را به مشارکت و همراهی برای حل و فصل مسایل و تسریع رشد فعالیت های دریایی و بندری ترغیب کرد.

آقای سخا مدیر شعبه کتدوان بانک ملت در تهران که مسئول پیگیری روابط این بانک با اتحادیه مالکان کشتی است و تاکنون میلیاردها ریال اعتبار در جهت ساخت کشتی های کوچک و بزرگ در اختیار کشتی داران گذاشته است روی روابط کنونی و ایده آل سیستم بانکی و صنعت کشتی



سازی و کشتی رانی تاکید گذاشت. آقای سخا گفت که بانک ملت افتخار این را داشته که به عنوان اولین بانک دریایی وارد عرصه این فعالیت ها بشود و به روابط خود با متصدیان کشتیرانی و حمل و نقل دریایی سمت و سویی اصولی ببخشد. او گفت که بانک ملت تا حالا در یک روند سریع در ساخت ۹۷ فروند کشتی در ابعاد گوناگون وارد عمل شده است. علاوه بر این سرمایه گذاری برای خرید ۸ فروند شناور از خارج نیز به صورت جدی در دستور کار بانک قرار دارد. آقای سخا تاکید کرد که این بانک در گذشته گوشش داشته که حداکثر همکاری را برای برآوردن تقاضای شرکت های کشتیرانی برای تامین مالی انجام دهد و در آینده نیز بر همین سنوال عمل خواهد کرد.

آقای مهندس سوری ضمن تشکر از همکاری های بانک ملت عنوان کرد که این بانک از طریق در اختیار گرفتن سهام یک بانک اروپایی امکانات نسبتاً خوبی برای پاسخگویی به نیاز شرکت های کشتیرانی به دست آورده و شرکت ملی نفتکش نیز با استفاده از همین موقعیت اخیراً وامی به مبلغ ۷۳ میلیون دلار با همکاری همین بانک برای خرید کشتی دریافت کرده است. او همچنین توضیح داد که بانک ملت شعبه ای در خود ساختمان مرکزی شرکت ملی نفتکش ایران تاسیس کرده

این روش لاک پشتی که کشتی سازی ها در پیش گرفته اند دیگر قابل تحمل نیست. این روش موجب می شود که کشتی در طول دوره تاخیر در بندر بپوسد و شاید در همان بندر هم ناچار بشویم آن را اوراق کنیم. دانش کشتی سازی و تعمیرات کشتی را باید به صورت درستی در کشور راه اندازی کنند. امیدوارم اگر کشتی سازان در این



جلسه حضور دارند متوجه شوند و اگر نیستند این حرف ها به گوششان برسد. آقای مهندس سوری گفت آن کاری که امروز در کشتی سازی ها انجام می گیرد نه مطلوب خودشان است و نه برای ما کارساز است و نه در واقع برای کشور. این تحول باید در صنعت کشتی سازی اتفاق بیفتد. برای نمونه یک کشتی که ۶ سال پیش از سوی کشتیرانی جمهوری اسلامی به کارگاه های داخلی سفارش داده شده هنوز تحویل این شرکت نشده است. وی خاطرنشان کرد که

بسیاری از برنامه های کشتیرانی تا زمانی که کشتی سفارشی وارد ناوگان نشده است عملی نمی شود. مثلاً در



دریای خزر ما به کشتی های بزرگتر نیاز بسیار اساسی داریم و انتظار ما هم این است که تامین این کشتی ها از سوی کشتی سازان داخلی انجام بگیرد. اما عدم دریافت کشتی روی همه برنامه های فرعی اثر منفی گذاشته است. برنامه های نفتی محقق نشده، پالایشگاه ها نتوانسته اند به اهداف برنامه ریزی شده خود دست یابند و طبعاً شرکت های کشتیرانی نیز موفق به تحقق بخشیدن به اهداف برنامه های توسعه ای و عملیاتی خود نشده اند. همه این ها هم در مجموع موجب شده است که طرح سوپا نفت دریای خزر که قرار بود درآمدی برای مملکت ایجاد بکند به بار ننشیند. امروزه ساخت کشتی در کارگاه های کشتی سازی جهان چند ماه بیشتر وقت نمی گیرد.



بحث های
ششمین نشست
هیات مدیره
اتحادیه مالکان
کشتی ایران
(دوره دوم)

- اعضای حاضر در جلسه:**
آقای محمد حسین داجمر
آقای مهندس محمد سوری
آقای دکتر غلامحسین گلپور
آقای امان اله حیات داودی
آقای محمد تقی روشنایی
آقای اسماعیل امیران
آقای امید مرادی
آقای و حسین کاشانی

ششمین نشست هیات مدیره اتحادیه که در تاریخ ۱۲ مرداد ۱۳۸۸ در دفتر ریاست محترم هیات مدیره و مدیر عامل کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران برگزار شد به طیف وسیعی از موضوعات مرتبط با اتحادیه و سرنوشت اعضای آن پرداخت که آگاهی از سرفصل های آن می تواند برای اعضای محترم اتحادیه مفید باشد. ضرورت مشارکت بیشتر در روند تصمیم گیری های هیات مدیره، هریک از اعضای اتحادیه را ملزم می کند که به بحث های مطرح در سطح هیات مدیره و مسائل حوزه کاری شرکت های کشتیرانی اهمیت بیشتری قایل بشوند و در هر مورد اعضای هیات مدیره را در معرض داوری ها و دیدگاه های خود قرار دهند. با همین مقدمات اعضای محترم اتحادیه را به مطالعه سرفصل های مطرح شده در نشست اخیر هیات مدیره جلب می کنیم.

خلاصه فعالیت های دبیرخانه

ابتدا خلاصه ای از گزارش فعالیت های انجام شده توسط دبیرخانه به شرح زیر از سوی کاپیتان محمد سمیعی دبیر اتحادیه به اعضای هیات مدیره تقدیم شد:
۱- در پی انجام مذاکراتی با مقام های سازمان توسعه تجارت ایران بالاخره این سازمان با صادراتی بودن خدمات اعضای اتحادیه به طور تلویحی موافقت

کرد. کاپیتان سمیعی گفت که این توافق در تاریخ ۲۰ خرداد در نشست با آقای مهدی پور سرپرست دفتر توسعه صادرات خدمات سازمان توسعه تجارت ایران به دست آمده است که طی آن پس از تشریح نحوه فعالیت صاحبان شناورها و تایید موضوع صادراتی بودن این خدمات از سوی نماینده اتاق بازرگانی و صنایع و معادن ایران، تصمیم گرفته شد که در نشست بعدی در این مورد تصمیم گیری نهایی صورت گیرد.

البته در جلسه کمیته حمل و نقل بین المللی اتاق ایران نیز نماینده کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران اعلام کرده اند که شرکت مذکور قبلا در رابطه با اثبات صادراتی بودن خدمات ارائه شده توسط مالکان شناورها مکاتباتی انجام داده و حتی برخی از شرکت ها در فهرست دریافت کنندگان جایزه صادراتی نیز قرار گرفته اند و بنابراین قرار شد سوابق موجود در پرونده صادرکننده نمونه این بخش از شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران دریافت و با استناد به محتویات آن مکاتبات لازم ادامه یابد.

۲- سه شرکت جدید به عضویت اتحادیه پذیرفته شدند که عبارتند از: شرکت های عملیات اکتشاف نفت به مدیر عاملی آقای حسن محمدی مقدم و شرکت خط اقیانوس آزاد به مدیر عاملی سرکار خانم رویا حجتی و شخص حقیقی آقای محمد سعید آل علی.

۳- مسایل مطرح شده در مجمع عمومی دوسالانه رده بندی ایرانیان که آقای دکتر طاهری مدیر عامل سازمان بنادر و دریانوردی نیز در آن حضور داشتند موضوع بخش دیگر هیات مدیره بود. در همین جلسه قرار است اعضای فراکسیون دریایی مجلس که از ۱۰۰ نماینده تشکیل می شود و از بزرگترین فراکسیون های مجلس به شمار می رود، نشست را در مجلس برگزار کنند و مسائل و مشکلات صنایع دریایی و کشتی داری و کشتیرانی را برای اعضای فراکسیون تشریح کنند. از اتحادیه هم خواسته شد که در صورت تشکیل این جلسه یکی از اعضای هیات مدیره نیز مدیرعامل محترم سازمان بنادر و کشتیرانی را همراهی کند تا مسائل کشتی داری و کشتیرانی به صورت بهینه ای به اطلاع اعضای فراکسیون رسانده شود. این ماهوریت به عهده آقای مهندس سوری گذاشته شد تا در صورت تشکیل این نشست و اطلاع رسانی به موقع، آقای دکتر طاهری را همراهی و بحث های مربوط به بخش کشتیرانی و کشتی داری را از سوی اتحادیه مطرح نمایند.

۴- در همین جلسه آقای داجمر مدیرعامل کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران پیشنهاد کرد که سوابق مربوط به سفارش ساخت کشتی توسط کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و شرکت ملی نفتکش و کشتیرانی والفجر که به صنایع دریایی کشور سفارش داده شده و متاسفانه در اجرای اغلب آن ها مشکلاتی پدید آمده و با گذشت چند سال هنوز هم به نتیجه ای نرسیده، جمع آوری و در جلسات آتی با هیات محترم دولت و یا فراکسیون دریایی مجلس شورای اسلامی مطرح شود.

آقای مرادی نیز افزود که در چند مورد که به عنوان عضو در جلساتی در بخش های امور دریایی حضور داشته این موضوع را مطرح کرده است که شرکت های کشتیرانی برای ساخت کشتی مشکلات فراوانی بنا کشتی سازان دارند و علیرغم کوشش های بسیار هنوز به نتیجه قابل قبولی با آنان نرسیده اند. در حقیقت واقعیت غیرقابل انکاری است که تا کنون همه مالکانی که به نوعی سفارش ساخت شناور به یاردهای داخلی داده اند با شکست مواجه شده است.

آقای امیران دیگر عضو هیات مدیره نیز براین اعتقاد تاکید ورزید که در یاردهای تعمیرات کشتی نیز مشکلاتی وجود دارد و چنانچه یاردهای تعمیراتی با امکانات بیشتری عملیاتی بشوند نیاز مالکان کشتی ایران به سایر کشورها به خصوص حاشیه خلیج فارس مرتفع خواهد شد. البته هیات مدیره اتحادیه از انتصاب آقای شیبی به مدیریت شرکت ایزویکو که پیش از این در صنایع دفاع عهده دار مسئولیت های مهمی بوده است استقبال و اظهار خوشبینی کرد که ایشان بتوانند قدم های موثری در جهت تعالی صنعت کشتی سازی بردارند.

۵- تاسیس دفاتر نمایندگی

اتحادیه در نواحی ساحلی، از دیگر موضوعاتی بود که در آخرین نشست هیات مدیره مطرح شد. گزارش مطرح شده در این زمینه حاکی از نیاز وسیعی است که در مناطق ساحلی به حضور نزدیک تر اتحادیه وجود دارد و بنابراین گفته شد در صورتی که آیین نامه تاسیس این دفاتر که بررسی های لازم روی آن انجام گرفته است می توان به افتتاح چنین دفاتری اقدام کرد. در این زمینه آقای مهندس سوری معتقد بودند که طرح عناوین همه مشکلات صاحبان شناورها در آیین نامه ایجاد شبهه می کند و توقعاتی ایجاد می شود که شاید اتحادیه نتواند از عهده تامین آن ها برآید. توصیه ایشان این بود که اگرچه تاسیس دفاتر نمایندگی در توسعه حضور اتحادیه در مناطق ساحلی کشور از اهمیت بالایی برخوردار است اما این

نیاز وجود دارد که فعالیت این نمایندگی ها در یک چهارچوب صریح و روشن و بدون ایجاد توقع بلندپروازانه شروع شود. در همین خصوص آقای گل پرور تاکید کرد که در تشکیل دفاتر نمایندگی اتحادیه در بنادر جنوبی ضمن این که نمایندگان منتخب باید توجیه شوند، اما انعکاس تمام مشکلات به اتحادیه مالکان کشتی درست نیست و باید در متن آیین نامه تصحیح شود و نوازی که مربوط به وظایف اتحادیه در چهارچوب اساسنامه است با آن جایگزین شود.

در این زمینه آقای روشنایی براین باور بود که ممکن است راه اندازی دفاتر نمایندگی، در ابتدا کار با مشکلاتی همراه باشد اما ضرورت جذب اعضای بیشتر و توسعه دامنه نفوذ اتحادیه ایجاب می کند که این کار با سرعت انجام گیرد. آقای گلپور دیگر عضو هیات مدیره نیز با تایید همین موضوع تاکید کرد که بهتر است با مشخص شدن چهارچوب کلی کار چنین دفاتری، مقدمات تاسیس دفاتر به سرعت فراهم آید تا کشتی داران و صاحبان شناورهای کوچک مجبور نباشند برای حل و فصل مسایل خودشان به تهران مراجعه کنند. البته در مورد توقعات اعضای اتحادیه آقای گلپور یادآور شد که سایر انجمن ها و اتحادیه ها نیز همین مشکلات را دارند و نارسائی های موجود در حوزه فعالیت اتحادیه ها موجب می شود که توقعات اعضا، اتحادیه ها به مراتب بیشتر از امکانات آن ها است.

بنابراین اعضا بعد از بحث و گفتگو به این نتیجه رسیدند که نخستین دفاتر نمایندگی اتحادیه در بنادر عباس، بوشهر و خرمشهر راه اندازی شود.

۶- در زمینه افزودن بر نقش و تاثیر

اتحادیه برلایحه اصلاح قانون امور گمرکی، پس از مذاکرات و بحث طولانی شد اقداماتی از سوی دبیرخانه انجام بگیرد و نظر اعضای اتحادیه نیز به موقع اخذ و در جمع بندی های نهایی به منظور انعکاس به سازمان تدوین کننده قانون مزبور ابلاغ گردد.

لازم به ذکر است که در کتاب پیش نویس قانون که در این نشست به شرکت کنندگان ارائه شد در صفحه ۱۰۷ بند ۱۸ آن، کشتی و هواپیما از پرداخت حقوق، ورودی معاف شده اند. لیکن در مورد قطعات یدکی و قطعات مورد نیاز به هنگام انجام تعمیرات در داک یاردها چیزی قید نشده است. هدف اتحادیه این است که چنین معافیتی هایی به خرید کشتی و ادوات آن نیز تسری پیدا کند.

معرفی شرکت های

عضو اتحادیه مالکان کشتی ایران

در هر شماره بولتن اتحادیه مالکان کشتی ها، تعدادی از شرکت های عضو اتحادیه را برای آشنایی سایر اعضا از مدیریت و نحوه فعالیت آنان منعکس می کنیم. این کار علاوه بر تسهیل روابط بین صنفی به دبیرخانه اتحادیه امکان به روز کردن اطلاعات مربوط به شرکت های عضو را می دهد بنابراین انتظار می رود شرکت هایی که برای معرفی انتخاب می شوند حتی المقدور اطلاعات مشروح تری از سازمان و تشکیلات و مدیریت های خود در اختیار دبیرخانه بگذارند.

شرکت

خدمات دریایی

ایران مارین سرویس

تاریخچه: این شرکت فعالیت خود را از تاریخ ۱۳۸۵/۰۸/۱۷ به شماره ثبت ۲۸۲۹۷۹ آغاز کرده و تاکنون نیز ادامه دارد.

فعالیتها: فعالیتهای این شرکت در زمینه های تعمیر و نگهداری و تأمین قطعات یدکی- اجاره و بکارگیری شناورهای دریایی- مدیریت و مشاوره در خرید انواع شناورهای دریایی و تجهیزات دریایی و خشکی- خرید و فروش صادرات و واردات کلیه کالاهای مجاز بازرگانی- اخذ وام و تسهیلات ارزی و ریالی از بانکها و مؤسسات مالی



محمد آبخو مدیر عامل شرکت امواج خروشان جزیره

و اعتباری در داخل و خارج کشور- شرکت در مناقصه ها و مزایده ها. عقد قرارداد با اشخاص حقیقی و حقوقی - شرکت در نمایشگاههای داخلی و خارجی می باشد.

شناورهای تحت پوشش: شناورهای تحت پوشش این شرکت از قبیل: یدک کش تندیس ۱۱- یدک کش پدر- کیش ۶۰۲ آدرس و ایمیل شرکت: بوشهر- خ دهقان - روبروی درب جنوبی گمرک (درب اداره بندر)- ساختمان گرمسیری - طبقه سوم - واحد ۸

تلفن: ۰۷۷۱-۲۵۴۴۱۲۳-۲۵۸۰۵۳۷
فکس: ۰۷۷۱-۲۵۴۴۱۲۴
موبایل: ۰۹۱۷۱۷۱۷۷۰۲
ایمیل: Mohammad_abkhor@yahoo.com

مقاله وارده:

نگاهی به وضعیت

و عملکرد بیمه های

دریایی در ایران

اهمیت بیمه در بخش دریایی بخصوص برای مالکین کشتی چیزی نیست که برای همگان پوشیده باشد. ولی آنچه که باعث تأسف است کم رنگ بودن بیمه دریایی در قوانین جاری مملکتی و به تبع آن عدم استقلال کافی بیمه دریایی در ایران است. همین موضوع اتحادیه را بر آن داشت که با برقراری تماس با مسئولین و شرکتهای بیمه گذار در ایران منجمله (بیمه ایران، بیمه البرز، بیمه معلم و...) موضوع بیمه دریایی و توان و ریسکهای احتمالی موجود مورد بررسی قرار گیرد، چه یکی از اهداف اتحادیه فراهم آوردن امکانات برای اعضاء و انعقاد قراردادهای فردی و جمعی یا بیمه گران در جهت حفظ منافع اعضاء است.

شرکتهای بیمه به نتایج اقتصادی فعالیت خود و شرکت های حمل و نقل دریایی به ایمنی بیشتر می اندیشند. حال این تعامل و تقابل بین آنها چگونه می تواند رضایت هر دو طرف را جلب کند موضوعی است که نمی توان به این زودی ها پایانی بر آن متصور بود. برخی از شرکت های بیمه که بخشی از فعالیت های آنها را بیمه دریایی تشکیل می دهد طی این سالها متأسفانه نتوانسته اند دیدگاه های شرکت های کشتیرانی را به طور کامل و بدون عیب و نقص تأمین کنند. مدیران شرکتهای کشتیرانی معتقدند: فقدان دانش بیمه دریایی و نبودن متخصص کارآموزده و ماهر، همچنین عدم وجود دانشگاه بیمه دریایی برای تربیت نیروی متخصص، طولانی بودن مدت رسیدگی به پرداخت خسارت در بیمه ها و عدم ارائه خدمات موقع ازمشکلاتی است که فرا روی شرکت های کشتیرانی قرار دارد. از سوی دیگر شرکت های بیمه نیز محدودیت در تعیین تعرفه ها و لزوم اخذ مجوز از بیمه مرکزی برای شناورهایی با ارزش بالا را از جمله مشکلات خود برمی شمارند.

صنعت کشتی داری و حمل و نقل دریایی همواره در طول تاریخ با خطرات زیادی دست به گریبان بوده و در این مدت علی رغم پیشرفت دانش بشری نه تنها از تعداد خطرات کاسته نشده بلکه به تنوع آن نیز منجر شده است. برای مقابله با این خطرات، بیمه

دریایی برای اولین بار به منظور تضمین جبران خسارت ناشی از باربری دریایی تکوین یافت که به مرور زمان به سایر فعالیت های دریایی نیز کشیده شد. به طور کلی بیمه دریایی سالیان متمادی به عنوان یکی از نهادهای اصلی پشتیبان فعالیت های کشتیرانی و کشتی داری یا به عرصه گذاشت و امروز بیش از شش قرن از صدور اولین بیمه نامه دریایی در ایتالیا می گذرد.

بیمه دریایی با تحول و شکل گیری حمل و نقل دریایی به مثابه یکی از ارکان مهم تجارت بین المللی نقش خود را ایفا کرده و توانسته است



خسارت احتمالی وارده به صاحبان کالا و مالکان کشتی و همچنین دریا نوردان را تضمین کند که همین امر سبب رونق مبادلات تجاری و فعالیت های کشتیرانی در آب های بین المللی شده است.

هرچند صنعت بیمه در کشور از سابقه خوبی برخوردار است و اولین سیستم بیمه ای در سال ۱۳۱۴ بنام بیمه ایران در حالی تأسیس شد که کشورهای بین رودخانه های سند تا نایل چنین صنعتی را هنوز در اختیار نداشتند. اما در تمام این دوره ها بیمه دریایی کشورمان از استقلال کافی برخوردار نبوده و دست اندرکاران در کنار صنعت بیمه، کمتر گوشه چشمی به بیمه دریایی داشته اند.

قبل از پیروزی انقلاب یعنی سال ۱۳۴۳ دولت وقت براساس ماده ۱۹۱ قانون دریایی ایران مکلف به تنظیم بیمه دریایی و تقدیم آن به مجلس شد که تاکنون این اتفاق نیفتاده و تصمیم گیری درباره بیمه دریایی براساس قانون کلی صنعت بیمه صورت می گیرد.

خوشبختانه در حال حاضر پیش نویس قانون بیمه دریایی با همکاری اساتید، صاحب نظران و کارشناسان توسط سازمان بنادر و دریا نوردی تهیه و تقدیم هیئت دولت شده است که مسلماً با تصویب آن توسط دولت و مجلس شورای اسلامی خلاء قانونی در این زمینه را برطرف خواهد شد. به هر حال انتظار می رود با تصویب لایحه بیمه دریایی که در حال حاضر مراحل بررسی را در هیئت دولت می گذرانند و در آن استقلال بیمه دریایی از صنعت بیمه کشور پیش بینی شده مشکلات هر دو طرف حل شود.

I R I S L
G R O U P

YOUR GLOBAL PARTNER

کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران شریک جهانی شما



کشتیرانی جمهوری
اسلامی ایران
جمهوری اسلامی ایران
Public Relations WWW.irisl.net