



به نام خدا

خرسندی ایمو از فعالیت های ایران،

تایید عملکرد سازمان بنادر و دریانوردی است!

سازمان بین المللی دریانوردی وابسته به سازمان ملل متحد، از جمله نهادهای بین المللی است که تأثیرات ماندگاری بوضعیت فعالیت های دریایی جهان گذاشته و توانسته است در گسترش تجارت بین المللی و ارتباطات اقتصادی میان کشورها نقش برجسته ای ایفا کند. برخلاف سایر سازمان هایی که در مناقشات بین المللی طرف های یکی از عوامل دعوا را می گیرند و جانب بی طرفی را ترک می کنند، سازمان بین المللی دریانوردی توانسته است با در پیش گرفتن رویه ای مطلوب و مورد پسند همه کشورهای درگیر در فعالیت های دریایی، نه تنها اهداف کارشناسانه خود را به بار بنشاند بلکه کشورهای جهان را به مشارکتی فراگیر در کاهش تشریفات حمل کالا، کاهش هزینه های حمل، محدود کردن چشم گیر حوادث و سوانح دریایی و همکاری متقابل کشورها در عرصه گسترش فعالیت های بندری و دریایی بکشاند که تأثیر آن را به صورت نقش ۹۰ درصدی دریا در مبادلات بین المللی تجاری می توان به وضوح مشاهده کرد.

توجه داشته باشیم که کشور ما به واسطه ارتباط تنگاتنگی که از طریق سازمان بنادر و دریانوردی با این سازمان جهانی دارد، در سال های اخیر کوشیده است کلیه توصیه ها و دستورالعمل های ایمو را به دقت مراعات کند و شرکت های کشتیرانی و سازمان های بندری را به پایبندی قطعی و بی تردید به مفاد کنوانسیون های مصوب ایمو ملزم سازد. از این طریق است که مشاهده می کنیم نه تنها ایران در عرصه فعالیت های دریایی به سرعت به پیش می تازد و تنها کشور منطقه است که می تواند گواهینامه های صلاحیت دریانوردی کارکنان دریایی و شرکت های کشتیرانی را صادر یا معتبر کند، بلکه توانسته است جای پای مناسبی در تصمیم گیری های بین المللی مربوط به دریانوردی به دست آورد. بدون شک حضور دبیرکل سازمان بین المللی دریانوردی در ایام برگزاری هفته جهانی بزرگداشت دریانوردی در تهران معنایی فراتر از یک بازدید فنی و یا دیدارهای فصلی مقام های ایمو با کارشناسان و مدیران کشتیرانی و دریانوردی کشورمان دارد. آقای آنتیمیوس متروپولوس در طول مدت اقامت خود در تهران با مقام های برجسته کشورمان دیدار کرد و در همه نشست های رسمی از نقش برجسته ایران در تسهیل عملکرد حمل و نقل دریایی منطقه ای و بین المللی قدرتش به عمل آورد.

آنچه که روشن است پیشرفت ایران در بخش صنعت حمل و نقل دریایی است. ایران کشوری است که از دیرباز یکی از متقاضیان اصلی بازارهای حمل و نقل بین المللی به شمار می رود. ایران هر سال میلیون ها تن کالا از کشورهای مختلف جهان دریافت یا به دیگر کشورها صادر می کند. ایران کشوری است که بیش از چهار هزار کیلومتر مرز دریایی در شمال و جنوب کشور دارد. ایران در پیشینه تاریخی خود نیز یکی از پیش تازهای عرصه حمل و نقل دریایی به شمار می رود و سال های سال جاده ابریشم را از خشکی به دریا رانده و موقعیت هایی استثنایی در تجارت بین قاره های جهان در اختیار داشته است. بنابراین ایران در بین همه کشورهایی که در کرانه دریاهای جهان قرار دارند می تواند نمونه منحصر به فردی به شمار آید.

از سوی دیگر ایران توانسته است علیرغم فراز و نشیب های اقتصادی بین المللی و بالا و پایین رفتن موقعیت کشورها در فهرست های بین المللی، بنگاه های دریایی و کشتیرانی خود را در موقعیتی ممتاز نسبت به دیگران قرار دهد. کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران که در سال های اخیر در چارچوب برنامه خصوصی سازی اقتصادی، به فعالان بخش خصوصی پیوسته و شرکت کشتیرانی ملی نفتکش که به سرعت در حال پوشیدن جامعه خصوصی است، از یک تازان صنعت حمل و نقل دریایی جهان به شمار می آیند و در بین چند شرکت برتر جهانی در حمل و نقل محمولات تجاری و نفتی قرار گرفته اند. در همین روزهای اخیر در گزارش ها خواندیم که هر دوشرکت در آستانه قرار گرفتن در مقام های برتر جهانی هستند و اگر حمایت مشخصی از آن ها انجام گیرد می توانند در راس فهرست بهترین های حمل و نقل دریایی جهان هم قرار گیرند.

سازمان بنادر و دریانوردی ایران نیز در بین سازمان های موجود در دنیا در موقعیت ممتازی قرار دارد. این سازمان جزو معدودی از همتایان خودقرار دارد که به تایید سازمان بین المللی دریانوردی می توانند گواهینامه های شایستگی دریانوردان ایرانی و خارجی را تایید و معتبر اعلام کنند. این مزیتی نیست که فراهم کردن مقدماتش به آسانی مقدور شود. سازمان بنادر و دریانوردی در سال های اخیر با رعایت دقیق موازین و مقررات بین المللی دریانوردی و جدی گرفتن مفاد همه کنوانسیون های صادر شده از سوی ایمو توانسته است اعتباری جدی به دست آورد و در نتیجه سازمان بین المللی دریانوردی نیز متقاعد شده است ایران را در زمره کشورهای قراز دهد که صاحب اعتباری بین المللی در این زمینه هستند.

همین حضور اخیر دبیرکل سازمان بین المللی دریانوردی در تهران، آن هم همزمان با برگزاری هفته دریانوردی حکایت از اهمیت شایان توجهی دارد که وی به موقعیت ایران در حمل و نقل دریایی منطقه و جهان کسب کرده است. موقعیتی که برخلاف سایر بخش های اقتصادی ایران هرگز دچار فراز و نشیب و تأثیرپذیری از تحولات سیاسی نشده و توانسته است در بازار رقابت بین المللی حضوری پایدار برای خود اختیار کند. شرکت های کشتیرانی ایرانی، هم در حمل و نقل کالای بازرگانی و هم کالاها و فرآورده های نفتی در راس برترین های جهانی قرار گرفته اند و در هر دو بخش در صدد آن هستند که در یک برنامه پنج ساله به مقام اول این رتبه بندی هادست یابند. شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و شرکت کشتیرانی ملی نفتکش هر دو صاحب ناوگان های بسیار جوانی هستند که با یک برنامه ظرفیت سازی جدید موقعیت بسیار بهتری کسب خواهند کرد و سایر شرکت های کشتیرانی ایرانی، اعم از خصوصی یا عمومی و هم چنین بنگاه هایی که به سایر شرکت های کشتیرانی خدمت می رسانند در موقعیت ممتازی از نظر کسب مهارت ها عملیاتی و توان اجرایی نایل می آیند که از چشم کارشناسان ایمو پوشیده نمی ماند.

با این مقدمات است که می توان اطمینان داشت که رشد صنعت کشتیرانی ایران علیرغم مسایل و مشکلاتی که از برقراری تحریم ها علیه اقتصاد ایران به فعالان دریایی کشورمان تحمیل می شود نمی تواند خدشه ای بر اعتبار سازمان بنادر و دریانوردی و هم چنین فعالیت های دریایی کشورمان وارد کند. اگرچه این تحریم ها تاکنون دامن شرکت های کشتیرانی ایرانی را نگرفته و هیچ یک از کشورهای جهان به این تحریم ها اهمیتی قابل نشده اند. البته حجم وسیع تقاضایی که ایران در بازار حمل و نقل بین المللی عرضه می کند و هم چنین رابطه مطلوب ایران با بسیاری از کشورهای جهان که طرف های تجاری ایران در پنج قاره جهان به شمار می آیند ایجاب می کند که جهان به موقعیت ایران احترام بگذارد و سخنان دلگرم کننده آقای متروپولیس دبیر کل سازمان جهانی دریانوردی در اقامت چند روزه شان در تهران نشان می دهد که سخن از برقراری تحریم علیه ایران می تواند تا چه اندازه دور از واقعیت های موجود جامعه بین المللی باشد.

اتحادیه مالکان کشتی ایران به سهم خود به موضعی که سازمان بین المللی دریانوردی در مورد موقعیت کشتیرانی و حمل و نقل دریایی ایران اتخاذ می کند ارجح می نهد و از این که در سفر دبیرکل اتحادیه توانست میزبانی ایشان و همکاری عضو اتحادیه را برعهده گیرد احساس افتخار می کند و آرزو دارد که این دیدار به تقویت جایگاه ایران در صحنه رقابت بین المللی بیانجامد.



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

بسته حمایت از کشتیرانی به هیات

دولت تقدیم می شود

نخستین شناور کشتیرانی

بنیاد در آب های خزر

به حرکت در آمد

مدیرعامل کشتیرانی بنیاد از تقدیم بسته حمایتی کشتیرانی و دریانوردی برای تصویب نهایی به کمیسیون اقتصادی دولت و تحویل نخستین فروند کشتی متعلق به این شرکت در دریای خزر از روسیه خبر داد و عنوان کرد: در شرایطی که بخش عمده کشتی های ایرانی با پرچم دیگر کشورها در آب های آزاد رفت و آمد می کنند، دریافت نکردن عوارض از کشتی های ایرانی به نفع صنعت دریانوردی است.

آقای علی صفرعلی - مدیرعامل کشتیرانی بنیاد - در یک نشست خبری با اشاره به آب انداختن نخستین فروند کشتی متعلق به این شرکت در دریای خزر گفت: نخستین فروند کشتی متعلق به این شرکت روز چهار مهر و همزمان با هفته دریانوردی، توسط کشور روسیه در آب های نوشهر تحویل این شرکت شده است.

وی این کشتی را یکی از چهار فروند کشتی های سفارش داده شده شرکت کشتیرانی بنیاد به کشور روسیه دانست و افزود: هزینه ساخت این کشتی ۱۰ میلیون دلار و ظرفیت آن نیز شش هزار و ۲۰۰ تن است و این کشتی ۱۴ متر طول دارد. آقای صفرعلی با بیان اینکه با به آب انداختن این فروند کشتی در شمال کشور، نخستین حضور کشتیرانی بنیاد در آب های خزر تجربه خواهد شد، اضافه کرد: عمده ترین بار این کشتی غلات، کالای عمومی و فله خواهد بود.

۳۰ میلیون دلار برای ساخت ۴ کشتی

به گفته وی، مجموع هزینه ساخت چهار فروند کشتی سفارش داده شده شرکت کشتیرانی بنیاد به روسیه برای آب های خزر ۳۰ میلیون دلار برآورد شده است.

مدیرعامل کشتیرانی بنیاد در ادامه با اشاره به حضور کمرنگ کشتی های ایرانی در دریای خزر اظهار کرد: برآورد میانگین سفر هر کشتی چهار ماه است که به عبارتی سالانه یک میلیون و ۵۰۰ هزار تن کالا توسط ناوگان بنیاد جابه جا می شود.

وی در ادامه به بسته حمایتی کشتیرانی و دریانوردی اشاره کرد که به زودی برای

تصویب نهایی تقدیم کمیسیون اقتصادی دولت می شود و در این مورد بیان کرد: این بسته حمایتی کشتیرانی و دریانوردی توسط دبیرخانه دائمی همایش های ارگان های دریایی متشکل از نهادها و ارگان های مربوط با دریا و کشتی با هدف حمایت از عرصه دریا و دریانوردی در شرایط بحران کنونی جهان تهیه شده است.

صفرعلی افزود: حتی اگر بخشی از بسته پیشنهادی به تصویب هیات دولت برسد باز هم می توان نسبت به تقویت عرصه دریا گام های مهمی را برداشت.

وی تصریح کرد: از جمله محورهای اصلی این بسته حمایتی کشتیرانی و دریانوردی، اختصاص منابع بانکی با بهره گیری از تسهیلات مورد نیاز و دریافت نکردن عوارض ۱۰ درصد ناوگان از شرکت های کشتیرانی ایرانی است.

مدیرعامل کشتیرانی بنیاد اذعان کرد: در شرایطی که بخش عمده کشتی های ایرانی با پرچم دیگر کشورها در آب های آزاد رفت و آمد می کنند، دریافت نکردن عوارض از کشتی های ایرانی به نفع صنعت دریانوردی است. البته به کارگیری پرچم سایر کشورها برای رفت و آمد در آب های آزاد محدود به ایران نیست و سایر کشورها نیز این کار را انجام می دهند.

فعالیت کشتیرانی بنیاد

در دریای خزر آغاز شد

همزمان با مصاحبه مدیرعامل شرکت کشتیرانی بنیاد خبرگزاری مهر گزارش داد که با ورود اولین کشتی کشتیرانی بنیاد به دریای خزر این شرکت اولین گام را برای راه اندازی خط کشتیرانی در این دریا برداشته است. این کشتی با ظرفیت ۶۲۰۰ تن، حامل بار گندم به ایران بوده و هم اکنون در بندر نوشهر پهلو گرفته است. این کشتی قرار است ماهانه سه تا ۴ سفر بین بندر ایران، روسیه و قزاقستان داشته باشد. بنادر امیر آباد، انزلی، نوشهر آستاراخان و آکتاو از جمله بنادری است که این کشتی در آنها تردد خواهد کرد. کشتیرانی بنیاد در نظر دارد با خرید ۳ فروند کشتی دیگر از این نوع به راه اندازی خط منظم کشتیرانی در دریای خزر اقدام کند. قرار است این کشتی ها بتدریج خریداری و وارد ناوگان کشتیرانی بنیاد شوند. مجموع سرمایه گذاری برای خرید این ۴ فروند کشتی که یک فروند آن از امروز فعال شده ۳۰ میلیون دلار است. هدف از این اقدام کشتیرانی بنیاد در راه اندازی خطوط کشتیرانی در دریای خزر، توسعه ناوگان در این دریا و استفاده از ظرفیت های بالقوه آن در فضای رقابتی سالم عنوان شده است.

مسئول دفتر نمایندگی اتحادیه معرفی شد

نشست مسئولان اتحادیه

با مقام های محلی بندر خرمشهر

در نشستی با مقام های بندر و دریانوردی خرمشهر، مسئول دفتر نمایندگی اتحادیه در این شهر بندری معرفی شد و مقام های بندری نیز قول دادند که همه گونه همکاری را برای کاهش مسایل مالکان شناورها و برخورداری آنان از حمایت های مورد نیاز به عمل آورند. در این نشست آقایان امیران عضو هیات مدیره، محمد سمعی دبیرکل و ریحانی مسئول دفتر نمایندگی در خرمشهر حضور داشتند.

در ابتدای جلسه آقای امیران از آقای دریس مدیرکل بندر و دریانوردی خرمشهر و همکارانشان تقدیر کرد و سپس گزارشی از مشکلات مالکان شناور در خرمشهر و هم چنین مسائلی که در دریافت سوخت و حمل بار با آن مواجه هستند ارائه داد و تقاضا نمود که در صورت امکان نشست با ابتکار بندر و با حضور نمایندگان، اتاق بازرگانی و اتحادیه تشکیل گردد تا نرخ عادلانه ای برای حمل بار و هم چنین روش مناسبی برای اعلام بار تدوین شود. ایشان خاطر نشان کردند که موضوع نوبت دادن به شناورها در دیگر بنادر رایج است و لازم است که در این جا نیز اعمال گردد. ایشان تاکید کردند که برای رسیدن به مقصود باید مقام های بندری از خواست اتحادیه پشتیبانی به عمل آورند و گرنه نتیجه مثبتی از این کوشش ها به بار نخواهد آمد.

عضو هیات مدیره اتحادیه هم چنین گفت که در مورد تحویل سوخت به شناورها مشکلات فراوانی وجود دارد، گرچه اخیراً نشست با مسئولان شرکت پخش برقرار کردیم که مقرر شد تا طی یک دستور العمل کلی مسائلی که هماهنگ شده به دفاتر شرکت پخش در کشور ارسال تا مسئولین بنادر بدون هر گونه تفسیری و با روشی هماهنگ و وحدت رویه سوخت را بر اساس دستورالعمل مربوطه به مالکان تحویل دهند، او گفت مشکل دیگری که داریم در مورد پرسنل و سیف مانینگ است متأسفانه در مورد تأمین پرسنل دریانورد، سرمایه گذاری انجام نشده و مسئله ای است که شاید از ده سال پیش بنده خدمت همه مسئولان بندری عرض کردم تا در جهت تأمین پرسنل شایسته جهت دریانوردی در کشور سرمایه گذاری کنند. آقای امیران در مورد مهارت های دریانوردی صاحبان شناورها پیشنهاد کرد که به جای توقف شناور در رابطه با برخی از مشکلاتی که قابل حل است، بازرسان محترم در مورد دریا و دریانوردی سئوالاتی از پرسنل شناور به عمل آورند و همانند اداره راهنمایی چنانچه مدرک ایشان در مقابل هر پاسخ غلط سوراخ شود پس از سه سوراخ مجدداً نفر مربوطه مجبور شود که امتحان دهند و گواهینامه وی لغو گردد تا پرسنل مهارت های خود را ارتقا بدهند.

آقای دریس مدیرکل بندر و دریانوردی خرمشهر ضمن خوشامدگویی به حضار از آغاز به کار دفتر نمایندگی اتحادیه در این شهر ابراز خشنودی کرد و قول داد که مکانی را در بندر در اختیار اتحادیه قرار دهد تا مالکان شناورها دسترسی راحتی به آن داشته باشند و بتوانند مسائل خود را مطرح کنند. ضمناً تاکید کردند که حتماً اتحادیه را مورد پشتیبانی قرار خواهند داد تا مشکلاتی که مالکان با آنها مواجهند کمتر شود.

آقای رهبر رئیس امور دریایی بندر خرمشهر نیز خاطر نشان کردند که همواره کمبود اتحادیه در خرمشهر حس می شد و اکنون با حضور دفتر نمایندگی اتحادیه، دو طرف یکدیگر را بهتر شناخته و می توانند تعاملی خوب ایجاد کنند و تاکید داشتند که مطمئناً درخواست های منطقی و قانونی پذیرفته خواهد شد و ضمناً اتحادیه نیز بایستی فرهنگ دریایی را در بین مالکان شناور ترویج کند.

در خاتمه کاپیتان محمد سمعی دبیرکل اتحادیه، آقای ریحانی از مالکان عضو اتحادیه را به عنوان مسئول دفتر نمایندگی اتحادیه معرفی کرد و بر این نکته تاکید گذاشت که دفتر نمایندگی اتحادیه در خرمشهر می خواهد که بازوی اجرایی اداره کل بندر و دریانوردی این بندر باشد تا مالکان محترم قبل از مراجعه به سازمان، مشکل خود را با اتحادیه در میان بکنند. به این ترتیب مشکلات مالکان شناورها پس از تجزیه و تحلیل و تهیه راه حل به مدیران بندری اعلام و پیگیری می شود. آقای سمعی با اشاره به بیانات مدیرکل بندر و دریانوردی خرمشهر تاکید کرد که یکی از اهداف اتحادیه ترویج فرهنگ دریایی در بین همه مالکان شناور در بندر کشور است.

ضيافت اتحاديه مالكان كشتي ايران به افتخار حضور دبير كل ايمو در ايران

حضور

دبير كل سازمان

بين المللي دريانوردي

در جمع كشتي داران

ايراني



ايران هدايای به آقای ميتروپولوس و همکارشان آقای اوستاوغلو تقديم شد.

متن سخنرانی آقای دکتر طاهری

آقای دکتر طاهری مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی کشورمان در شروع ضیافت طی سخنانی به آقای ميتروپولوس دبير كل سازمان بين المللي دريانوردي خوشامد گفت و از سخنانشان در علاقات های مختلف با مقام های کشورمان اظهار قدرانی کرد. آقای دکتر طاهری گفت آقای ميتروپولوس در سفر خود به ايران دریافتند که جامعه دریایی جمهوری اسلامی ایران با اعضای فعال و حرفه ای موجب شده است که این صنعت در همه زمینه ها به خوبی پیش برود. آقای دکتر طاهری تاکید کرد که ما با پیشرفتهای چشمگیر در همه زمینه های دریانوردی، با ارگانهای دریایی، اتحادیه ها و انجمن های وابسته در ایران دست به دست هم داده و بخش حمل و نقل دریایی را یخویی جلو می بریم و دولت هم با تمام توان این حرکت رو جلو حمایت و پشتیبانی و هدایت می نماید. همواره افتخار می کنیم که بتوانیم با تمام توان خود بخش خصوصی را در بخش دریایی مورد توجه قرار دهیم و در همین جا ضمن خوش آمد گویی به حضور آقای دکتر نهاوندیان، باید عرض کنیم که همکاری بی شائبه ایشان با دولت باعث می شود که فعالیت خود را دو چندان کرده و هر چه سریعتر گام برداریم. قابل ذکر است که فعالیت بخش خصوصی در بخش دریایی بسیار قابل ملاحظه بوده است.

معاون وزیر راه و ترابری گفت نیزبان امشب ما هم اتحادیه مالکان کشتی می باشد که در حقیقت فعالان بخش خصوصی را در خود جا داده است. مایل بودم در این فرصت مناسب گزارشی از بخش کشتیرانی تجاری و نفتی می داشتیم که بعلمت کمبود وقت اسکان آن میسر نگردیده است، فضای میهمانی امشب با فضاهای دولتی کاملاً

از سوی دبیرخانه اتحادیه مالکان کشتی ایران به افتخار حضور آقای ميتروپولوس دبير كل سازمان بين المللي دريانوردي در ايران ضيافت شامی در روز دوشنبه ۲۳ شهریور ماه گذشته برگزار شد که در آن وی ضمن اظهار رضایت خود با مقام های دریایی کشورمان برای کشتی داران ایرانی و نهادهای دریایی و بندری کشورمان آرزوی موفقیت و کامیابی کرد. میهمانی بزرگ اتحادیه در حقیقت تقدیری از موضع سازمان در حمایت از فعالیت های دریایی کشورمان در سال های اخیر و بخصوص مشارکت ایران در حل و فصل برخی از مسائل مهم مبتلابه این صنعت در سطح جهانی به شمار می آید.

در این میهمانی که در مؤسسه خدمات رفاهی کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران برگزار شد آقای دکتر طاهری معاونت محترم وزیر راه و ترابری و مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی، دکتر نهاوندیان ریاست محترم اتاق بازرگانی و صنایع معادن تهران و دکتر سریناده مدیرعامل سازمان شیلات ایران و تعدادی از بزرگواران بیمه های کشور و هم چنین اعضای هیات مدیره و اعضای آن حضور داشتند.

در ابتدای میهمانی دبیرکل اتحادیه گاینتان محمد سمعی از این که دبیرکل سازمان بین المللی دریانوردی دعوت اتحادیه را برای حضور در این میهمانی اجابت کرده اند قدردانی به عمل آورد. سپس رشته سخن را آقای دکتر طاهری معاون محترم وزارت راه و ترابری و مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی کشورمان برعهده گرفتند و آقای دکتر گلپور معاون بازرگانی شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران نیز سخنانی ایراد کردند و در خاتمه از سوی شرکت های کشتیرانی ج.ا.ا و ملی نفتکش

افزود: "اعضای این اتحادیه از زمان تأسیس تاکنون به صد عضو رسیده است و نیز این اتحادیه بیش از ۳۰۰ فروند کشتی دارد و انتظار می رود تا دو سال آینده تعداد این کشتی ها به ۵۰۰ فروند افزایش یابد."

این مقام ارشد بازرگانی کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران از شرکت ملی نفتکش ایران به عنوان عضو اصلی اتحادیه مالکان کشتی ایران نام برد. وی گفت که ظرفیت شرکت مذکور از ۹ میلیون تن در حال حاضر با افزایش به ۱۹ میلیون تن با سال ۲۰۱۱، عنوان سومین شرکت نفتکش بزرگ جهان را به خود اختصاص خواهد داد. وی با اشاره به اینکه ایران اسلامی دومین کشور دارای منابع گازی در جهان است، گفت: "از آنجا که ما دارای پتانسیل بزرگ در عسلویه هستیم، قصد داریم در زمینه کشتی های "ال ان جی" و کشتی های حمل مواد شیمیایی سرمایه گذاری بیشتری انجام دهیم تا بتوانیم در مدت پنج سال آینده بیش از ۷۲ میلیون تن بار را حمل کنیم."

دکتر گلپور به آموزش دریانوردی در کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و شرکت ملی نفتکش ایران اشاره کرد و گفت: "صنعت دریانوردی ایران در مقایسه با ۳۰ سال گذشته که دارای ۳۰ فروند کشتی با ۲۰۰ نفر خدمه و افسر بود امروز توانسته است رقم بسیار بالا و

متفاوت است چرا که میزبان ما از بخش خصوصی است. مجدداً ورود آقای ميتروپولوس را خوش آمد گفته و از همه شما جهت حضور در این میهمانی تشکر می کنیم.

سخنان معاون کشتیرانی

آقای غلامحسین گلپور، معاون بازرگانی کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در این مراسم گفت: "کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران از سه سال گذشته با سفارش بیش از ۸۰ فروند کشتی توسعه بسیار وسیعی را آغاز کرده و در حال حاضر نیز با داشتن ۱۵۰ فروند کشتی از ظرفیتی بالغ بر ۵ میلیون تن برخوردار است."



رشد چشمگیری را به دست آورد. وی دزدی دریایی را از مهم ترین مشکلات شرکت های کشتیرانی جهان خواند و گفت: "دزدی دریایی به خصوص در آب های شمالی تجارت بین الملل را خطرناک و پرهزینه کرده است. تاکنون دو فروند از کشتی های کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران ربوده شده است که با تلاش های زیاد آزاد شدند."

وی با اشاره به اینکه حملات شدیدی به کشتی های ایرانی صورت گرفته است، درخصوص هم کاری نیروی دریایی جمهوری اسلامی ایران گفت: "نیروی

آقای گلپور افزود: "پیش بینی می شود تعداد کشتی های ناوگان تا سه سال آینده به ۲۰۰ فروند با ظرفیت بالغ بر ۷ میلیون تن افزایش یابد."

معاون بازرگانی کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران به زمان تأسیس اتحادیه مالکان کشتی ایران اشاره کرد و گفت: "اتحادیه مالکان کشتی ایران در ماه آگوست سال ۲۰۰۵ با حضور ۱۲ عضو به منظور جذب شرکتهای خصوصی مالک کشتی در ایران تأسیس شد."

وی همچنین از افزایش تعداد اعضای اتحادیه مالکان کشتی ایران خبر داد و

محمد حسین نخبه :

فراکسیون دریایی مجلس

همچنان غیر فعال است

منبع: خبرگزاری مانا

فراکسیون دریایی مجلس بعد از گذشت نزدیک به یک سال از طرح و تشکیل آن همچنان بلا تکلیف و غیر فعال است. آقای محمد حسین نخبه بازرگ و مشاور مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی در امور مجلس با ابراز نارضایتی از عدم فعالیت موثر نمایندگان در پیشبرد اهداف فراکسیون دریایی گفت: متأسفانه با وجود مراجعات مختلف به نمایندگان مجلس اما هنوز موفق به دریافت لیست اسامی نمایندگان عضو این فراکسیون نشده ایم. وی با بیان اینکه نمایندگان عضو فراکسیون دریایی مجلس اغلب نمایندگان شهرها و استانهای ساحلی هستند گفت: فعال شدن این فراکسیون می تواند در پیشبرد اهداف سازمان بنادر و دریانوردی که تعالی و ارتقاء سطح بنادر را دنبال می کند بسیار موثر باشد.

مشاور مدیرعامل سازمان بنادرو دریانوردی در امور مجلس خاطرنشان کرد: نمایندگان مجلس اغلب عضو سه تا چهار فراکسیون هستند و شاید دلیل اینکه فراکسیون دریایی هنوز بعد از گذشت یکسال به سرانجام نرسیده است این مسئله است. نمایندگان باید خودی گفت: فراکسیون دریایی مجلسی که اساسنامه آن سال گذشته توسط سازمان بنادر و دریانوردی و همکاری نمایندگان استانهای ساحلی نوشته و تدوین شده است با هدف تسریع در تصویب قوانین مربوط به سازمان بنادر و دریانوردی، استانهای ساحلی و بنادر کشور، افزایش سرمایه گذاری ها در این بخش و تسریع در رسیدگی مسائل مربوط به بنادر و سواحل کشور تشکیل شد.

مدیرعامل موسسه رده بندی BV:

بازنگری در کشتی سازی

ایران ضروری است

منبع: خبرگزاری مانا

مدیرعامل موسسه رده بندی BV با اشاره به فاصله بین تناژ تجویلی کشتی های ساخته شده در ایران و دیگر کشتی سازی های معتبر دنیا گفت: ضروری است با بازنگری در روند عملکرد چند ساله اخیر این صنعت در کنار چگونگی پیشرفت آن در دیگر کشورهای جهان، ریشه اصلی مشکلات را پیدا و نسبت به اصلاح آن اقدام کرد. آقای بهروز بهنو در خصوص

ارزیابی عملکرد موسسات رده بندی ایرانی گفت: بررسی تاریخچه فعالیت موسسات رده بندی معتبر دنیا که از اعضای انجمن بین المللی موسسات رده بندی (IACS) هستند بیانگر بیش از یک قرن تجربه و حرکت در زمینه ایمنی جان اشخاص و کشتی های فعال در آب های بین المللی است. بنابراین اظهار نظر در خصوص این موسسات با توجه به مدت کوتاه و محدود بودن فعالیت آنها ناممکن است.

بهنو در خصوص تسوآن رقابتی موسسات داخلی و خارجی تصریح کرد: در یک دوره کوتاه نمی توان یک موسسه رده بندی آن هم در سطح بین المللی تاسیس کرد چرا که این موسسات در حقیقت مجموعه های علمی با دانشی گسترده هستند که در بلندمدت با کسب تجارب تخصصی و علمی و در چارچوب سیستم مدیریتی منسجم قرار گرفته اند؛ بنابراین صرف تشکیل مجموعه های به نام موسسه رده بندی آن هم در کوتاه مدت و با نگرش اقتصادی نمی تواند امکان رقابت با موسسات معتبر دنیا را فراهم کند. وی افزود: امیدواریم این موسسات با ادامه فعالیت، استفاده از تجربه کشورهای نظیر هندوستان و ویتنام و تعامل با موسسات رده بندی معتبر ضمن کسب دانش علمی و تجربه کافی بتوانند در آینده به عنوان رقیب معتبر مطرح شوند. بهنو همچنین ارتباط تنگاتنگ با اعضای IACS را جهت انتقال مستمر دانش علمی و تجربی راهکاری مناسب برای نیل به اهداف تعیین شده عنوان کرد.

وی در پاسخ به این پرسش که موسسات رده بندی خارجی در زمینه انجام فعالیت در ایران با چه مشکلی مواجهند گفت: ابتدا اینکه این مساله باید برای همه تبیین شود که اصلا بحث موسسه ایرانی و خارجی مطرح نیست. موسسه بیرونی رتاس ایران یا صد درصد پرسنل ایرانی در واقع موسسه های داخلی است که تحت لوای موسسه های خارجی در حال فعالیت است به عبارت دیگر ما نیروی خوب ایرانی را تربیت کرده و به مراکز مختلف می فرستیم و از این فرصت باید استفاده و حمایت کرد. وی در خصوص توان و عملکرد صنعت کشتی سازی ایران در مقایسه با شرکت های خارجی افزود: ظرفیت ساخت در سال می تواند شاخص ستاسی جهت ارزیابی در این امر باشد. آمارهای موجود فاصله فاحش بین تناژ تجویلی کشتی های ساخته شده در ایران و دیگر کشتی سازی های معتبر دنیا را نشان می دهد، بنابراین ضروری است با بازنگری در روند عملکرد چند ساله اخیر این صنعت، ریشه اصلی مشکلات را پیدا کرده و نسبت به اصلاح آن اقدام کرد.



بیش از سه هزار سال قبل بر می گردد.

متن سخنان آقای دبیر کل ایمو

دبیر کل سازمان بین المللی دریانوردی در ادامه پشت میکروفون قرار گرفت و سخنانی در تشکر از میزبانان ایرانی در این سفر بزرگان آورد. وی گفت از این که می توانم با مدیران و همکاران حرفه ای خود صحبتی هر چند کوتاه داشته باشم. از اینکه مرا به کشورتان دعوت کردید متشکرم از مطالب پرباری که طی این مدت کوتاه به من ارائه شده است بهره مند گردیدیم. این سرفرستی است که منجر به ایجاد دوستی و مودت بیشتر خواهد بود و امیدوارم این فرصت برای ایجاد محیط و فضای دوستانه با شما باشد تا بتوانیم با یکدیگر محیط مساعد و مناسب برای آیندگان به منظور بهره برداری و بهره وری بیشتر از دریا و تجارت دریایی داشته باشیم.

با آرزوی سعادت و سلامتی برای شما و همه اقوام ایرانی، مجدداً آرزوی کنم صنایع کشتیرانی و کشتی داری فعالیت های مرتبط ایرانیان همواره با موفقیت روزافزون روبرو باشد.

دبیر کل ایمو در ادامه ملاقاتش با مسئولان بخش های دولتی و غیر دولتی حمل و نقل دریایی ایران با حضور در ضیافت افطاری اتحادیه مالکان کشتی ایران، با معاونت محترم وزیر راه و ترابری و مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی، رئیس اتاق بازرگانی ایران، مدیران ارگانهای دریایی و جمعی از مسئولان کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران دیدار کرد.

بقیه از صفحه ۳

دریایی ایران از ماه می ۲۰۰۹ درخلیج عمان حضور داشته و در ۱۳ عملیات ضد دزدی دریایی شرکت کرده است.

وی تحریم کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و ۱۸ شرکت تابعه توسط آمریکا و برخی از کشورهای اروپایی را ناعادلانه و غیرقانونی خواند و آن را عامل اصلی کاهش سهام شرکت های کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و شرکت ملی نفتکش ایران و نگرانی سهامداران دانست.

وی بحران مالی، دزدی دریایی و تحریم های آمریکا و اتحادیه اروپا و علاوه بر آن نگر داشتن کالاهای ایرانی در برخی از بنادر به منظور بازرسی را از



دلایل اصلی تأخیر در تخلیه و بارگیری کالا از کشتی های ایرانی و شکایت های مشتریان زیادی از کشورهای آمریکا، سنگاپور، آلمان و انگلیس ذکر کرد. آقای گلرور حمایت همه جانبه دبیر کل سازمان بین المللی دریانوردان را از گروه کشتیرانی خواستار شد و دریایان سخنان اش گفت: همه ما می دانیم که ایران حضوری قوی و کهن در دریانوردی بین المللی دارد و سابقه آن

جناب آقای امید مرادی

عضو محترم هیات مدیره اتحادیه مالکان کشتی و مدیرعامل شرکت امیدان ساحل پارسیان

با نهایت تأسف و تأثر درگذشت پدر گرامیتان را تسلیت عرض نموده و از خداوند متعال برای آن مرحوم غفران واسعة و برای جنابعالی و سایر بازماندگان محترم صبر و شکیبایی مسئلت می نمایم.

اتحادیه مالکان کشتی ایران

تمرکز بحث ها روی مسایل بیمه ای اعضای اتحادیه

گزارشی از نهمین نشست

کار گروه حقوقی، داوری و بین الملل

نهمین نشست کارگروه حقوقی، داوری و امور بین الملل با حضور آقای روشنایی نماینده محترم هیات مدیره اتحادیه و اعضای مشروحه زیر در محل اتحادیه، سالن کنفرانس شرکت خدمات مهندسی کشتیرانی برگزار شد به موضوعاتی در رابطه همکاری اتحادیه با شرکت های بیمه، نحوه فعالیت بخش امور بین الملل در دبیرخانه و موضوع شورای حل اختلاف دریایی به بحث و تبادل نظر پرداختند و سپس نتایج و تصمیماتی در این نشست اتخاذ شد که ابتدا به طور خلاصه مسائل و موضوعات مورد بحث در این نشست را به اطلاع اعضای محترم اتحادیه می رسانیم.

اعضای حاضر در این نشست

آقای بهمن اختری، خدمات کشتیرانی ایران
قدرت ا... شعبانی، شرکت خدمات دریایی و مهندسی
آقای شهرام فرجند، شرکت ملی نفتکش ایران
آقای سمردی، شرکت خدمات دریایی تایدواتر
آقای کمائی مقدم، شرکت دلفین
آقای نبین دوست، شرکت قشم صدف
آقای روشنایی، شرکت ماروس تراز
آقای تقی ملا، وکیل دادگستری
آقای پارسایان
آقای سردادی شرکت امیدان ساحل پارسایان
آقای برازنده، شرکت شیپگان
خانم چمنی، کشتیرانی ایران و هند
خانم طباطبایی، وکیل دادگستری
مهم ترین موضوعی که در همین نشست مطرح شد مسایل مربوط به تامین پوشش بیمه ای شناورهای در اختیار اعضای اتحادیه بود. ابتدا آقای روشنایی با توجه به تمایل شرکت بیمه ایران و بیمه های دیگر برای همکاری با اتحادیه گفت: همکاری با یک شرکت بیمه کار درستی به نظر نمی رسد. علاوه بر این ابتدا باید تعداد کشتی ها و حجم نیازهای بیمه ای اعضای اتحادیه مشخص شود تا بتوانیم طی جدولی تنظیم شده نحوه همکاری با بیمه ها را معین کنیم. هدف، پایین آوردن سقف هزینه های بیمه ای به خصوص برای شرکت های کوچک تر است.

پروسی فرمت تفاهم نامه

کابیتان سمیعی دبیر اتحادیه توضیح داد که پیش از این دو تفاهم نامه را از بیمه معلم و بیمه کار آفرین دریافت کرده و برای اظهار

نظر به اعضا تحویل شده اما متاسفانه نظریات زیادی جمع آوری نشده است.

در این زمینه آقای روشنایی گفت که بهتر است این فرمت را به عنوان یک کار آماده در اختیار داشته باشیم، اما به وضوح اعلام شود که می خواهیم با بیمه ها چه کار کنیم. همچنین در مورد چگونگی نوع خدمات آن ها نیز باید به طور شفاف بررسی شود. بنا این مقدمات او از اعضای حاضر در نشست خواست که نظرات خود را در رابطه با همین موضوع اعلام نمایند.

آقای میهن دوست توصیه کرد که اتحادیه با بیمه هایی کار نکند که دریا و کشتی را نمی شناسند. او گفت باید با شرکتهای همکاری کرد که آشنا با دریا و کار دریایی باشد و حتما باید در این زمینه بررسی های لازم انجام گیرد.

آقای اختری پیشنهاد کرد که یک مشاور با تجربه بیمه ای در اتحادیه به کار گرفته شود تا منافع مالکان کشتی را در مقابل شرکت های بیمه تامین کند.

آقای روشنایی بر این اعتقاد خود تاکید کرد که هدف از برگزاری این جلسات بالا بردن سطح کار اجرایی بیمه گزار است. وی گفت: اتحادیه گمانش بر این است که به عنوان یک گروه متخصص از دو مجموعه بیمه ای استفاده کند که در نهایت بتواند راحت تر با آنان وارد مذاکره شود. وی گفت که یکی از مواردی که با بیمه ایران در حال مذاکره هستیم ایجاد یک P&I است. البته تعدادی از اعضای اتحادیه پوشش هایی را به صورت پکیج P&I از بیمه ایران دریافت کرده اند. بنابراین با در نظر گرفتن توان مالی و ارائه خدمات، اولویت می تواند بیمه ایران باشد و

می توانیم از آنها این خدمات را بگیریم.

در ادامه آقای اختری تاکید کرد شرکت های بیمه باید منافع مالکان را حفظ کنند اما آنچه آن ها تاکنون ارائه داده و می دهند به دنبال منافع خود هستند. وی تاکید کرد که اگر امکان دارد یک نفر مشاور بیمه ای داشته باشیم هر چند که بیمه های شناورها با یکدیگر متفاوت باشند و اتحادیه باید برای شناساندن آن به مالکان کمک و راهنمایی کند که این بیمه برای این کار شما خوب است و این کشتی با این شرایط بیمه شود بهتر است.

آقای برازنده نیز در مورد بیمه کشتی ها تصریح کرد که بیمه بخشی از هویت کشتی هاست. بنابراین باید به مساله بیمه توجه بیشتری شود که کدام بیمه قوی است و پایین بودن نرخ بیمه خیلی مهم نیست.

آقای سمردی نیز گفت در گذشته سازمان برای شرکت های بیمه جلسات آموزشی را برگزار کرده است که کشتی چیست و چه عواملی باعث خسارت در کشتی می شود؟ و این که برای بیمه گرها اجرا کردیم و تا حدودی آن ها را توجیه کردیم اکثر بیمه گرها تابع بیمه مرکزی اند لذا باید نظرات آن ها را جویا شد و مقایسه کرد و برای ارائه نظرات و پیشنهادات باید به آنان فرصتی داده شود.

خانم چمنی در جواب سوال آقای اختری گفت که در رابطه با بیمه بدنه بیمه گذار ایرانی بر اساس قرارداد بین المللی بیمه نموده و لذا مفاد قرارداد منافع دوطرف را مدنظر قرار داده است. قبل از انعقاد قرارداد شما می توانید از بیمه اطلاعاتی را بدست آورید، بدین ترتیب متوجه خواهید شد که بیمه اتکایی، اعتبار بین المللی را دارد یا نه. وی گفت که مفاد قرارداد به شما این اطمینان را خواهد داد. همچنین در مورد خسارت P&I نیز گفت آن بیمه گر می تواند در صورت بروز هر نوع خسارت گارانتی و تعهد نزد شخص ثالث ارائه دهد تا شناور هیچ تاخیری نداشته و عازم گردد.

آقای روشنایی در این زمینه گفت که بحث بیمه برای همه مشخص است اما مشکل در اجرای مفاد آن است. درحقیقت بیمه ها با داده های مختلف برای قرار کردن از مسئولیت خود راهی پیدا می کنند. قرارداد عمده بر اساس کلوزهای بین المللی مشخص است. در ایران کلوزها به خاطر عدم آگاهی

صاحبان کشتی خوب اجرا نمی شوند اتحادیه می تواند همان قسمتی که شما نگران هستید را پیگیری و حل کند. بنابراین باید بیمه ها و تفاهم نامه های آن ها را مشاهده و بررسی کرد و نسبت به اولویت بندی بیمه ها صحبت کرد.

وی گفت که به دنبال بیمه قوی هستیم که بتواند خدمات مناسب را در یک دامنه وسیع ارائه دهد.

به نظر وی بیمه ایران در این امر با تجربه ترین بیمه هاست.

وی گفت شاید بیمه هایی در حد پایین بیایند و خدماتی را ارائه دهند که به نظر بهتر باشد اما ممکن است اجرایی نباشد. اکنون در مورد بازار

ایران و بیمه های ایرانی صحبت می کنیم و می خواهیم به این تفاهم برسیم که باید به کدام بیمه بیشتر توجه کرد. وی همچنین تصریح کرد که همه آن بیمه ها دارای بیمه های اتکایی هستند ولی ما خواهان تعیین میزان درجه بندی آن ها هستیم

آقای سمردی در زمینه اولویت بندی بیمه ها گفت که با توجه به این که بیمه ایران با تجربه ترین و قدیمی ترین بیمه در بحث دریا است بنابراین در اولویت اول است.

آقای شعبانی در این خصوص گفت: نباید بیمه ها را قبل از این که خدمات خود را ارائه دهند انتخاب کرد بنابراین باید بررسی کرد بیمه هایی که زیر پوشش بیمه های بزرگ هستند هر کدام طی کلوزهایی قانونی فعالیت می کنند.

خانم طباطبایی گفت که انتظاراتی که آقایان از بیمه ها دارند هیچ کدام از بیمه های موجود ندارند. وی گفت که از بیمه ها اطلاعات مربوط به بخش کشتیرانی خود را هم بفرستند و سوابق و تجارب چند ساله را در رابطه با بیمه کشتی ها بگویند.

در ادامه خانم چمنی گفت که باید عملکرد بیمه ها را در صورت بروز خسارت در هر زمانی بررسی کرد و اگر خسارت وارده در روز تعطیل اتفاق بیافتد چه امکاناتی و خدماتی را می توانند ارائه دهند.

آقای روشنایی تاکید کرد که بیمه ها به دنبال اطلاعاتی هستند که یک سری تعرفه ها را برای شما ارائه دهند بنابراین باید توجه کرد که هر کدام چه امتیازی را دارند. بر همین اساس باید نظرات بیمه ها را گرفته و برای همه اعضا بفرستیم و از اعضا خواهیم تا نظرات خود را در رابطه با بیمه ها به صورت اولویت بندی به همراه دلایل و تجارب خود بیان کنند.

توانمندی ها و ناتوانی ها

نگاهی به صنایع کشتی سازی داخلی

در پی ارسال نامه ای از سوی هیات مدیره انجمن مهندسی دریایی ایران به ریاست جمهوری که در آن از حمایت های اخیر ایشان از فعالان این صنعت قدردانی به عمل آمده است، اتحادیه مالکان کشتی متقابلاً از صنایع کشتی سازی دعوت به عمل آورد که عملکرد سال های اخیر خود را مورد ارزیابی مجدد قرار دهند و از بی توجهی به منافع مشتریان داخلی خود دست بردارند.

ساحلی و چه اقیانوس پیمای کاری پس ارزشمند و قابل تقدیر است، اما واقعاً تا چه حد در این بخش موفق بوده و توانسته ایم انتظارات مالکین کشتی ها چه بخش خصوصی و چه بخش دولتی را برآورده سازیم، نیاز به بررسی و تأمل دارد. برابرها موجود تعداد زیادی از مالکین کشتی که درخواست ساخت کشتی و شناورهای خود را به صنایع کشتی سازی داخلی داده اند با مشکل تأخیر در ساخت و در بسیاری موارد عدم اجرای پروژه و قرارداد منعقد شده مواجه شده اند و این تأخیر و یا عدم اجرا در ساخت حتی از چهار، پنج سال هم فراتر رفته که این کارخانجات به هیچ وجه پاسخگوی آن نیستند. خاطر نشان می سازد که، سفارش ساخت کشتی و پیش بینی آمادگی آن برای اجرای ساموریت برای

اتحادیه مالکان کشتی

ایران خواستار توجه کشتی سازان به

حقوق شرکت های کشتیرانی و

مشتریان این صنعت شد

به گزارش خبرگزاری مهر، در نامه هیات مدیره انجمن مهندسی دریایی ایران آمده است: صنایع استراتژیک دریایی در همه کشورها مورد عنایت و پشتیبانی جدی دولت ها بوده و خوشبختانه در سال های اخیر در کشور ما نیز این موضوع مورد توجه واقع شده و هم اکنون شاهد موفقیت بسیاری از پروژه های دریایی کشور در ساخت و ساز انواع سکوها نفتی دریایی، ساخت کشتی ها و ساخت انواع شناورها و زیردریایی های نظامی هستیم.

هیات مدیره انجمن مهندسی دریایی ایران در ادامه نامه ضمن حمایت کامل از اظهارنظرهای اخیر رئیس جمهوری مبنی بر لزوم ارجاع تمام سفارشات های ساخت کشتی به صنایع داخلی، تصریح کرده است: به نمایندگی از ده ها شرکت کشتی سازی دولتی و خصوصی آمادگی خود را جهت اجرایی شدن و انجام تعهدهای فوق، اعلام داشته است.

یکی از پشتیبانی های دولت نهم، در سال ۱۳۸۷ شاهد ابلاغ قانون توسعه و حمایت از صنایع دریایی کشور توسط ریاست محترم جمهوری بوده و ابزارهای مختلف قانونی در قانون فوق جهت حمایت از رشد صنایع استراتژیک دریایی کشور، پیش بینی شده است که متأسفانه این نامه اجرایی آن و اساسنامه صندوق صنایع در گironه تأیید بود که هنوز انجام نگردیده ضمن اینکه مبلغ ۴۰ میلیون دلار پیش بینی شده سرمایه اولیه صندوق واريز نگردیده است. باتوجه به مطالب یاد شده بالا چند نکته لازم به یادآوری است. امکان ساخت و دستیابی به دانش ساخت کشتی در داخل کشور چه

است در این مدت بعلت عدم بازگشت سرمایه خسارات هنگفتی را شرکت ملی نفتکش متحمل شده است.

همچنین در رابطه با پروژه ساخت کشتی های کانینربر کشتیرانی ج.ا.ا. در شرکت ایزواپکو، در سال ۱۳۷۹ قرارداد ساخت ۵ فروند به کشتی سازی فراساحل بندرعباس به ارزش بالغ بر ۱۵۵ میلیون دلار منعقد که ۹۰٪ آن نیز پرداخت گردید، پروژه ساخت مذکور عملاً پس از دو سال تأخیر در سال ۱۳۸۱ فعال شده و حاصل فعالیت های انجام شده تا بحال پس از گذشت ۹ سال، از عایش تجهیزات اولین کشتی بنام ایران ارک قبل از آزمایش دریایی و همچنین مرحله به آب اندازی دومین کشتی بنام ایران شهرکرد است که در پایان مرداد ماه ۱۳۸۹ صورت خواهد پذیرفت و تا انجام آزمایش دریایی آن هم باید منتظر آینده بود و راه درازی در پیش رود.

حال سؤال اینست تحت چنین شرایطی آیا مالکین بخش خصوصی حاضر به قبول ریسک و سفارش ساخت کشتی های خود به صنایع کشتی سازی داخلی خواهند شد؟

اتحادیه مالکان کشتی ایران ضمن حمایت از بخش کشتی سازی ایران، این خواسته بحق را نیز دارد که مالک کشتی برای سفارش ساخت و تحویل شناور خود زمان مشخصی را برابر عرف بازار در نظر می

عسلویه و سکوها نفتی و... می یابست از طریق دریا جابجا و بمقصد نهایی خود برسد، آیا با شرایط کنونی صنایع داخلی کشتی سازی این توقعات بجای مالکین کشتی چه در بخش خصوصی و یا دولتی را برآورده مینمایند؟

آیا ساخت تانکرهای مناسب حمل و نقل چنین کالاهایی یا استانداردهای بین المللی در زمان پیش بینی شده قابلیت اجرایی پیدا می کند؟ اینها سوالاتی است که مطمئناً نیاز به تأمل و بررسی دارد. جهت روشن شدن موضوع به نمونه های زیر می پردازیم:

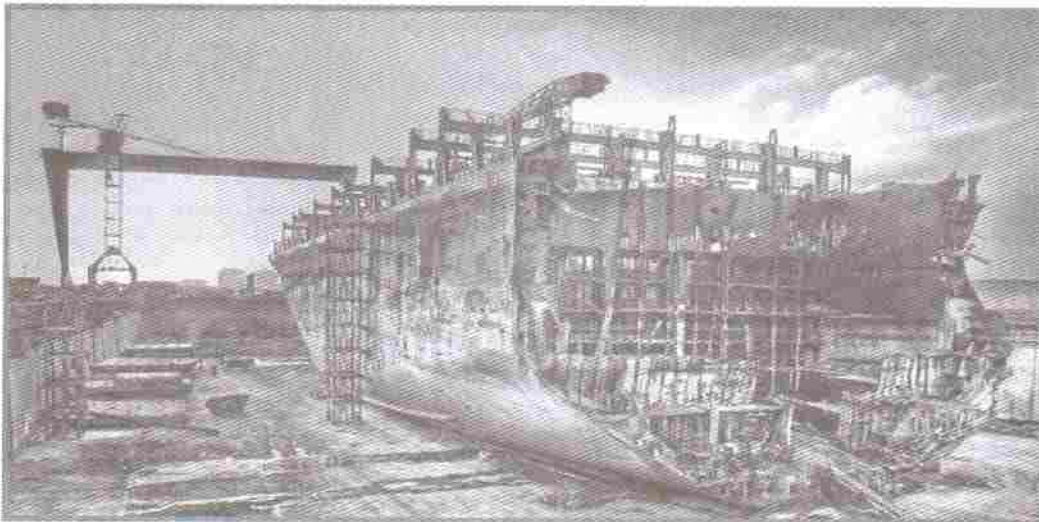
کشتیرانی والفجر اواخر سال ۷۹ سفارش ساخت دو فروند کاتاماران مسافربری به نامهای زر و زیور را بمبلغ تقریبی ۱۲/۵۰۰/۰۰۰ دلار به شرکت کشتی سازی اروندان داد و فرار بود اولی طی مدت ۱۵ ماه و دومی ۱۸ ماه پس از انعقاد قرارداد تحویل کشتیرانی والفجر گردد. اما این قرارداد با وجود پرداخت ۸۵٪ کل قیمت آن بعد از گذشت ۶۰ ماه تأخیر و عدم اجرای تعهدات توسط شرکت کشتی سازی اروندان، فسخ گردید که خود باعث ضرر و زیان بسیاری برای کشتیرانی والفجر بوده است.

شرکت ملی نفتکش در جهت حمایت از صنایع داخلی سفارش ساخت جمعاً ۵ فروند تانکر، ۲ فروند ۳۵۰۰۰ تنی به ایزواپکو در سال ۸۱ و ۳ فروند ۶۳۰۰۰ تنی به کشتی سازی صدرا نکا، با قراردادی بالغ بر ۱۲/۰۰۰/۰۰۰ دلار منعقد

زمان معینی در نظر گرفته شده است که در صورت عدم موفقیت در اتمام ساخت آن در تاریخ پیش بینی شده منجر به از دست رفتن بازار کالاهای مربوطه شده و یقیناً رقبای بین المللی این بازار را از آن خود خواهند کرد. در سطح بین الملل روند تبادل تجاری بی وقفه در حال جریان است، در کشور عزیزمان ایران کالاهای تولید شده از صنایع مختلف کشور مثل تأسیسات عظیم

گردد، چه در صورت به درازا کشیده شدن زمان تحویل و یا نبود استانداردهای لازم در ساخت کشتی، طبیعتاً متضرر شده و توان جبران این ضرر را هم نخواهد داشت و در بازپرداخت وامهای دریایی از بانکها و یا وجوه اداره شده با عدم توانایی مواجه خواهد بود. ضمن اینکه حضور مالکان ایرانی در بازارهای بین المللی کم رنگ و یا بی رنگ خواهد شد.

نمود که ۷۰٪ آن نیز پرداخت شده است ولی متأسفانه با وجود گذشت بیش از ۶ سال از عقد قرارداد، پیشرفت عملیات ساخت کشتی ها بسیار کند و ناامید کننده بوده و با شرایط موجود و گذشت این مدت حتی آمیدی به اجرا و تحویل کشتی در آینده نزدیک وجود ندارد. حال آنکه متوسط طول مدت ساخت چنین کشتیها در یاردهای خارجی حداکثر بین ۸ الی ۱۰ ماه است. طبیعی



معرفی شرکت های عضو اتحادیه مالکان کشتی ایران

و جنوب شرقی آسیا از جمله اهداف این شرکت است.

تاریخچه:

طی سالهای اخیر شرکت IOEC به طور قابل ملاحظه ای رشد کرده است. سیاستگذار بهای شرکت به نحوی تنظیم و تدوین شده است که موقعیت ما را در سطحی کنونی و به عنوان یک شرکت پیمانکار عمومی حفظ نموده و شرکت را برای رسیدن به پیمانکاری که قابلیت انجام کلیه خدمات مورد نیاز منطقه را داشته باشد، ارتقاء دهد.

سابقه فعالیت:

IOEC با بیش از ۱۰ سال تجربه در صنعت نفت و گاز و فراساحل، فعالیت های طراحی، ساخت و نصب سکوها



مهندس مسعود سلطانپور مدیر عامل شرکت تاسیسات دریایی

لوله گذاری کف دریا را انجام می دهد این شرکت یکی از بزرگترین ناوگان دریایی تخصصی در زمینه نصب و لوله گذاری در منطقه خاورمیانه راراهبری می کند و از جمله دیگر فعالیت های شرکت همچنین می توان به مدیریت پروژه، مهندسی، خرید و ساخت سازه های ساحلی و فراساحلی، اندود بتن لوله و انواع عملیات دریایی اشاره کرد.

تهران، خیابان قزنی، بعد از چهارراه طالقانی، کوچه شهید دهقانی، پلاک ۱۸، طبقه چهارم

تلفن: ۸۸۸۳۲۶۷۸ - ۸۲۸۴۱۶۸۱

فاکس: ۸۸۸۱۲۱۸۰

آدرس ایمیل:

Email: dasbtih@ioec.com

سایت: www.ioec.com

انجام کلیه عملیات و معاملات مالی و تجاری.

خرید حق الامتیاز صنعتی، نام و علامت تجاری به طور مستقیم یا غیر مستقیم که با هر یک از موضوعات فوق مربوط است.

تاسیس شرکت های صنعتی، خدماتی، بازرگانی با مشارکت سایر اشخاص.

شرکت

تاسیسات دریایی

محور فعالیت شرکت تاسیسات دریایی به شرح زیر است:

شرکت IOEC یکی از شرکت های مطرح در سطح منطقه و فرا منطقه و یکی از پیمانکاران توانمند در بخش فراساحل است. این شرکت در حال حاضر یکی از باتجربه ترین شرکت های منطقه خاورمیانه در زمینه اجرای سازه ها پیشرفته در حوزه فراساحل است. این شرکت با اجرای موفق پروژه های نفت و گاز در بخش فراساحل و خشکی توانسته است اعتبار بین المللی قابل توجهی برای خود رقم بزند.

یکی از دلایل موفقیت IOEC این است که این شرکت همزمان با افزایش تقاضای رو به رشد نیازهای فراساحلی در منطقه و جهان توانسته است خود را با نیازهای بازار هماهنگ سازد و نقش خود را در تأمین نیازهای بازار گسترش دهد.

این شرکت در سال ۱۳۷۲ به عنوان اولین شرکت پیمانکار عمومی ایرانی در زمینه فراساحل توسط بخش های دولتی تاسیس و پس از چند سال به یک شرکت خصوصی تبدیل گردید این شرکت قابلیت مشارکت در پروژه های خشکی و فراساحل صنایع نفت و گاز را با توانایی کامل در زمینه های مهندسی، خرید، ساخت، نصب و راه اندازی سازه های دریایی است.

همچنین حفظ و توسعه بازار شرکت در خلیج فارس و اقیانوس هند و ورود به بازارهای فراساحل دریای خزر، غرب افریقا

های فراساحلی ثابت و متحرک، تعمیر و بازسازی تاسیسات و سازه های دریایی، نصب خطوط لوله های دریایی، نصب خطوط انتقال نیرو و مخابرات دریایی، عملیات غواصی و نجات شناورها و تاسیسات آسیب دیده، عملیات پاکسازی تاسیسات صدمه دیده دریایی، عملیات حفاری در دریا، خدمات حمل و نقل مواد خام و سازه ها و تاسیسات مرتبط با فعالیت های نصب و احداث.

احداث و بهره برداری از بندرگاه ها، اسکله و ترمینال های فراساحلی و کنار آبی، ساخت و نصب تجهیزات بندری، احداث مجتمع های پالایش و تاسیسات صنعتی جزایر و سواحل، نقشه برداری دریایی، عمق یابی و بازرسی زیر آبی تاسیسات و خطوط لوله دریایی و انجام کلیه کارهای طراحی و مهندسی مرتبط با فعالیت های شرکت.



سیروس فرهمند مدیر عامل شرکت افق

تاسیس کارخانه و ایجاد تاسیسات و تجهیزات لازم و بهره برداری از آن همچنین صادرات و واردات ماشین آلات، تجهیزات، مواد اولیه و هر نوع تجارت داخلی و خارجی به منظور انجام عملیات موضوع شرکت.

انعقاد قراردادهای کلیدی در دست، پیمانکاری و پیمان مدیریت و انعقاد قراردادهای همکاری.

مشارکت با اشخاص حقیقی و حقوقی ایرانی و خارجی، عضویت و مشارکت در مجمع و انجمن های بین المللی.

در هر شماره از بولتن اتحادیه مالکان کشتی صفحه ای را به معرفی شرکت های عضو این نهاد صنفی اختصاص داده ایم. به گمانمان این کار امکان می دهد که اعضا از نزدیک با حوزه فعالیت یکدیگر آشنا شده و از این طریق امکان بهتری برای تشریک مساعی و انتقال دیدگاهها و تنظیم رفتارها بین آنان پدید می آید. با همین دیدگاه به معرفی دو شرکت جدید پرداخته ایم. توجه داشته باشیم که انتخاب شرکت ها برحسب زمان دریافت اطلاعات مورد نیاز و رعایت ترتیب الفبایی انجام می گیرد.

شرکت صنایع و بنادر

آزاد فراساحل قسم

(افق)

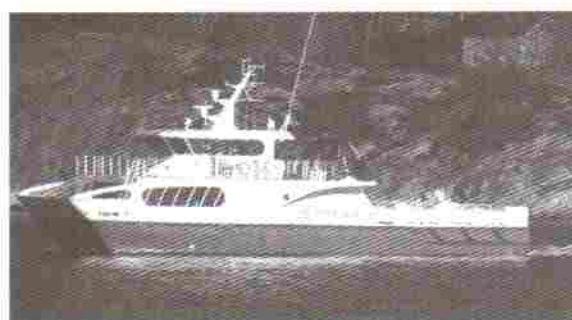
شرکت صنایع و بنادر آزاد فراساحل قسم (افق) در تاریخ ۱۳۸۷/۴/۹ به ثبت رسیده است. شرکت افق همچنین دارای دو شناور است که عبارتند از شناور افق ۱ و شناور افق ۲.

فعالیت شرکت عبارتند از:

تاسیس انواع مرکز صنعتی، تولیدی، بازرگانی و خدماتی و انجام هر گونه عملیات خدماتی و بازرگانی و عقد هر گونه قرارداد تجاری، خدماتی، انبارداری، تخلیه و بارگیری و حمل و نقل.

تاسیس مراکز، کارگاه ها، دفاتر و کارخانجات کشتی سازی و صنایع و ایجاد ابنیه، تاسیسات، ماشین آلات و تجهیزات لازم در خشکی، رودخانه و دریا جهت طراحی و ساخت، تبدیل، تعمیر و نو سازی انواع شناورها اعم از تجاری و غیر آن و انواع وسایل شناور، نیمه شناور و ثابت و متحرک و خرید و فروش انواع شناورهای ثابت و متحرک.

انجام کلیه کارهای پیمانکاری نصب و راه اندازی تاسیسات سازه



نشانی: تهران، خیابان ولیعصر، بالاتر از خیابان شهید بهشتی، کوچه دل افروز، پلاک ۲۳