

به نام خدا

اتحادیه مالکان کشتی ایران،

گام موثر برای تثبیت جایگاه کشتی داران

اتحادیه مالکان کشتی ها در ایران با این هدف خطیر تاسیس شد که نهادی برای دفاع از جایگاه بنگاه ها و اشخاصی که به سرمایه گذاری در جهت گسترش توانمندی های ناوگانی کشورمان می پردازند به وجود آید. تقلاهای طولانی و چندین دهه ای شرکت های کشتیرانی و صاحبان شناورها برای ارتقای موقعیت کشورمان در بازارهای حمل و نقل دریایی جهان علیرغم این که رفع بخش بزرگی از نیازهای حمل و نقل دریایی کشور را با نیروی انسانی و ناوگان های ایرانی امکان پذیر کرد، اما موجب نشد که نگاه متفاوتی به فعالان این بخش معطوف شود. صاحبان شرکت های کشتیرانی و سرمایه گذاران این بخش خیلی زود متوجه شدند که اصولا با همه حساسیتی که حمل و نقل دریایی برای اقتصاد کشور دارد، نگاه مناسبی به این حرفه در کشور جا نیفتاده است. کمتر کسی نیز متوجه شد که اگر ما توانسته ایم حداقل نیمی از کالاهای وارداتی را با ناوگان های خودمان حمل کنیم و یا مسئولیت بزرگتری در حمل نفت خام صادراتی کشور برعهده داشته باشیم چه مزیت های بزرگی را از طریق جلوگیری از هزینه های ارزی به دست آورده ایم.

حتی شرکت هایی مانند شرکت ملی نفتکش ایران که خیلی زود به یکی از بزرگترین شرکت های نفتکش جهان شد و هم چنین شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران که مدیریت و هدایت آن ها نیز برعهده دولت است، با وجودی که در طول جنگ تحمیلی عراق علیه ایران اهمیت وجودی خودشان را در حفظ کیان جمهوری اسلامی ایران به اثبات رساندند. قادر نشدند الگویی را به سیستم بانکی و دیگر خدمت دهندگان به ناوگان های دریایی بقبولانند که جایگاهشان را جدی بگیرند و حداقل مانند سایر نهادهای تولیدی و خدماتی، آنان را از مزیت تسهیلات مالی خود برخوردار سازند تا از این طریق بروست و ظرفیت ناوگان های دریایی کشور افزوده شود. پیشنهاد تاسیس بانک دریایی که از سوی مدیرعامل شرکت ملی نفتکش ایران در جریان شانزدهمین همایش ارگان های دریایی پیشنهاد شد و در چند جای دیگر نیز نسبت به ضرورت ایجاد چنین بانکی تاکید به عمل آمد یکی از اقدام هایی بود که در جهت جلب نظر سیستم بانکی به نیازهای این بنگاه ها انجام گرفت اما متأسفانه واکنش مثبتی را در پی نیاورد.

در حقیقت صاحبان شناورها متوجه شدند که هیچ کمکی از جای دیگر نخواهد رسید و چه بهتر که نهاد صنفی خودشان را به وجود آورند تا شخصیت جدیدی وارد صحنه شود و از حقوق و منافع آنان حمایت به عمل آورد. توجه داشته باشیم که اتحادیه مالکان کشتی ها نخستین نهاد صنفی کارفرمایی در عرصه فعالیت های دریایی است و بنابراین می خواهد الگویی برجای بگذارد که به تاسیس دیگر نهادهای کارفرمایی در این عرصه و ایجاد تعادلی در رفتارهای دولت و نهادهای دیگر در کمک به جلب سرمایه ها و توسعه ناوگان ها به همان شکلی باشد که ما در سایر بخش های اقتصادی و صنعتی کشور در پیش گرفته ایم.

صنعت کشتیرانی ایران در سه دهه اخیر رشد بسیار بالایی را تجربه کرده است، اکنون ما نیسی از کالاهای وارداتی خودمان را یا کشتی های خودمان حمل می کنیم و سرمایه گذاری های قابل توجهی هم در زمینه ایجاد و گسترش ناوگان های دریایی به عمل آمده است، اما برای رسیدن به وضعیت مطلوب و حضور بیشتر بخش خصوصی در این صحنه باید که مشوق ها و مزیت های جدیدی به کار گرفته شود. اما وقتی سیستم بانکی اصولا نهادهای دریایی را جدی نمی گیرد،

رسیدن به چنین هدفی چندان آسان به نظر نمی رسد و ممکن است حتی به آرزویی غیرقابل تحقق تبدیل شود. توجه داشته باشیم که ناوگان های دریایی با سرعت بیشتری فرسوده می شوند و ضرورت نوسازی و تجدید آن ها ایجاب می کند که شوقی دایمی در موسسات و سرمایه گذاران وجود داشته باشد و در ضمن سیستم بانکی نیز متقاعد شود که در تامین سرمایه های موردنیاز در این بخش نیز باید مسئولیت مناسبی برعهده گیرد.

در این میان با اهداف بلندپروازانه ای که از جانب سازمان بنادر و دریانوردی و دیگر ارگان های دریایی کشور برای این صنعت دیده شده آینده بسیار روشن و درخشانی را در افق دهساله آن می توان پیش بینی کرد. ساخت قریب به یکصد و بیست فروند شناور به ارزش ۲۷۰۰ میلیارد ریال، سفارش ساخت یکصد فروند انواع شناور از محل وجوه اداره شده با اعتباری بالغ بر ۲۴۰۰ میلیارد ریال سرمایه گذاری های فراوان در زمینه تجهیز و توسعه بنادر به بخش خصوصی تنها بخشی از اقدامات انجام شده برای رسیدن به آن اهداف بلند است که رونق بیشتر صنعت کشتیرانی و حرفه کشتی داری در آینده نزدیک را نوید می دهند.

اتحادیه مالکان کشتی ایران که به منظور انجام هر چه بیشتر و هماهنگی فعالیت کشتی داران و حمایت همه جانبه از حقوق آن ها تشکیل شده رونق صنعت کشتیرانی و توسعه حرفه کشتی داری را نیز به عنوان یکی از اهداف اصلی خود در پیش رو دارد به طوری که طی مدت کوتاهی که از تاسیس این تشکل صنفی دریایی می گذرد اقدامات قابل توجهی در کارنامه خود به ثبت رسانده است. با این همه به نظر می رسد که برای بازتاب این دیدگاه ها اطلاع رسانی مناسبی انجام نگرفته و در نتیجه توجه لازم نیز برای تحقق آن ها معطوف نشده است.

انتشار پیام اتحادیه با توجه به همین مقدمات، کوششی در جهت اطلاع رسانی کارآمدتر میان اعضای اتحادیه به شمار می رود. این پیام در حال حاضر در ۸ صفحه آماده می شود و می گوشتد به ایجاد تفاهم با دوامی میان اتحادیه و نهادهای متولی صنعت حمل و نقل دریایی کشور نایل آید.

باید توجه داشت که یک نشریه رسمی تا محدوده متناسبی می تواند به انعکاس رویدادها و دیدگاه های اهل یک حرفه کمک برساند و هدف اصلی چنین نشریاتی نیز مبادله دیدگاه های میان صنفی است تا از مقایسه و تقابل آن ها، بهترین راه حل ها و پیشنهادها به منظور پی گیری از سوی دبیرخانه به دست آید، با این توضیح روشن می شود که اعضای اتحادیه نیز به صورت فردی مسئولیت بزرگی در تسهیل کار اطلاع رسانی نشریه دارند که اگر اهمیت لازم را بدان قابل نشوند، چه بسا که پیام اتحادیه نتواند از پس تحقق اهدافی که برای آن در نظر گرفته شده است برآید. برای این کار البته نخستین قدم از سوی دبیرخانه برداشته خواهد شد که کوشش برای دریافت مستقیم دیدگاه های اعضا در مورد موضوعات مختلف مطرح در صنعت کشتیرانی از جمله مهم ترین آن هاست. امید آن که اعضای محترم نیز تلاش مسئولان پیام اتحادیه و دبیرخانه، را برای گردآوری نظریات آنان بی جواب نگذارند و زمینه ای فراهم بیاورند که بتوانیم در یک چارچوب مناسب، با بحث هایی محترمانه و تأثیر گذار، حضور بیشتری در سیاست گذاری ها و برنامه ریزی های این بخش پیدا بکنیم و بتوانیم آینده صنعت حمل و نقل دریایی را با تنظیم رفتارهای متناسبی از سوی صاحبان کشتی ها به سمت و سویی رقابت پذیر و پویا و پرتحرک ارتقاء بدهیم.



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

نگاهی به تاریخچه و دلایل

تاسیس نخستین نهاد کارفرمایی

حمل و نقل دریایی کشور

اتحادیه

مالکان کشتی،

تشکیلاتی برای دفاع

از کارفرمایان

دریایی

اولین مجمع عمومی اتحادیه در ۱۲ مرداد ماه ۱۳۸۴ با حضور ۳۲ عضو حقیقی و حقوقی از بخش های دولتی و خصوصی برگزار گردید.

پیشینه تشکل ها و انجمن های صنفی و یا اتحادیه ها به چند قرن گذشته برمی گردد به خصوص در قرن پانزدهم که کارگران بخش های مختلف اقتصادی گرد هم می آمدند تا با اتخاذ روش واحد بتوانند از حقوق خود در مقابل کارفرمایان دفاع کنند و با این شیوه توانستند بسیاری از خواست های خود را جامعه عمل ببوشانند. این تشکیلات صنفی کارگری در پاره ای از موارد به علت زیاده طلبی های خود باعث تضعیف مدیریت واحدهای اقتصادی می شدند همین امر موجب شد که کارفرمایان نیز اقدام به تاسیس تشکل های مشابه در قالب اتحادیه ها و سندیکاها نمایند و با این روش سیاست گذاری عمومی جامعه اقتصادی را در برابر اتحادیه های کارگری و همچنین نهادهای حکومتی برعهده گرفتند به طوری که با ایجاد یک چتر حمایتی از حقوق مشروع خود برخوردار بوده و تسهیلات مورد نیاز صنف خود را با هزینه کمتری تامین می نمودند.

با انسجام بیشتر این تشکل ها دولت ها نیز عزم بر آن داشتند تا آن ها بتوانند در سیاست گذاری های بهینه به ویژه در بخش های اقتصادی و خدماتی نقش اساسی داشته باشند و مشاهده می کنیم که پیشرفت های چشمگیر این دولت ها در نتیجه همین عملکرد



مهندس محمد سوری
مدیرعامل شرکت ملی نفتکش ایران



مهندس محمدحسین داجمر
مدیرعامل کشتیرانی جمهوری

عضو حقیقی و حقوقی از بخش های دولتی و خصوصی و نیز نماینده اتاق بازرگانی جهت انتخاب هیات مدیره و بازرسان برگزار گردید. بدین ترتیب فعالیت اتحادیه مالکان کشتی ایران که نقطه عطف و آغازی برای توسعه صنعت کشتیرانی و حمل و نقل دریایی کشور محسوب می گردد رسمیت یافت.

اتحادیه مالکان کشتی ایران که یک تشکل کارفرمایی است از بدو فوق الذکر و آن چه در اساسنامه اتحادیه آمده دست یافته و به آن ها جامعه عمل ببوشانند و اکنون که فعالانه وارد عمل شده است قصدی جز این ندارد که بتواند نقش موثر و بایسته خود را در کمک به تدوین مقررات و قوانینی که پیشرفت دائمی بخش صنعت کشتیرانی و حمل و نقل دریایی کشور را تضمین کند ایفا نماید همچنین ارائه راهکارهای مناسب برای رفع معضلات اجرایی و روان کردن اجرای قوانین و مقررات و نیز یاری رساندن به مالکان کشتی در مسیر کارهای جاری خود از اقدامات این اتحادیه بوده و در این راه تمام مساعی خود را با توجه به امکانات کم موجود به کار خواهد گرفت.

اتحادیه مالکان کشتی که اکنون دور تازه ای از فعالیت خود را آغاز می کند امید وار است که بتواند به تبیین جایگاه این تشکل صنفی در جامعه کمک نموده و به پیشوانه قابل اتکایی برای انجام سیاست هایی که از سوی دولت در زمینه صنعت کشتیرانی و کشتی داری طراحی می شود تبدیل گردد.

اتحادیه مالکان کشتی خواهد کوشید تا همه نهادهای سیاستگذار در این بخش را به اهمیت حضور خود در مراحل تصمیم گیری به منصف ظهور بگذارد و این نهادها نیز بتوانند با تکیه بر توانمندی اعضا اتحادیه به تدوین قوانین و مقرراتی بپردازد که قابلیت اجرایی بهتری را داشته باشد هم اکنون اتحادیه مالکان کشتی با مجموع ۵ نفر کارکنان خود ۲ عضو تخصصی و ۳ عضو اداری سعی در انجام وظایف و امور محوله فوق را دارد که با توجه به وسعت و حجم کار بسیار کم تعداد بوده و نیاز به تقویت کادر اجرایی و همچنین امکانات لازم از جانب اعضا اتحادیه است.

البته به یاری خداوند متعال گام های نخستین برداشته شده و در حد توان ادامه خواهد داشت و از دیگر مالکان و دست اندرکاران در این صنعت نیز انتظار

رفع مشکلات خود به فعالیت های دریایی در کشورهای دیگر بپردازند. لیکن آن گروه از مالکانی که در ایران به فعالیت های دریایی خود ادامه می دادند و حتی برخی از دلسوزان صنعت دریانوردی که علیرغم وجود همه مشکلات یاد شده در حد توان خویش در این صنعت سرمایه گذاری کرده بودند همواره از عدم حضور نهادی برای حل مشکلات فراسوی خود و تجزیه و تحلیل و جمع بندی و ارائه راهکارهای قابل اجرا و پیگیری آن ها در مراجع قانونی رنج می بردند. این کمیود در حلقه بزرگتر حمل و نقل دریایی فعال در این حلقه برای پیشبرد اهداف خود دارای انجمن و یا اتحادیه های مستقلی هستند کاملاً مشهود بود.

در سال ۱۳۸۲ مجموعه ای از شرکت های دولتی خصوصی و اشخاص حقیقی مالک کشتی مصمم شدند تا به منظور انسجام فعالیت های دریایی، توسعه صنایع دریانوردی و صنایع وابسته، ایجاد اشتغالزایی، تقویت بخش خصوصی، بسط فرهنگ دریایی و تعلیم و تربیت دریانوردان، اتحادیه مالکان کشتی را تشکیل دهند. هیات موسس در ابتدا کمیته ای متشکل از ۵ نفر تحت نام کمیته اجرایی جهت پیگیری امور ثبت اتحادیه تعیین نمود تا اقدامات لازم را انجام دهند. کمیته مذکور با بهره گیری از اساسنامه اتحادیه های مشابه کشورهای دیگر چون هند، مالزی، سنگاپور، آلمان، انگلیس، مالتا، قبرس و ... اساسنامه اتحادیه را تهیه و با همکاری مستمر مسئولان اتاق بازرگانی و صنایع و معادن ایران و یشتیمیانی رئیس وقت اتاق، فرایند نهایی آن را طی نمودند.

در ۲۶ تیر ماه سال ۱۳۸۴ موافقت اصولی اتاق بازرگانی دریافت و اولین مجمع عمومی اتحادیه در ۱۲ مرداد ماه همان سال با حضور ۳۲

بوده است چرا که در جهان صنعتی تشکل های صنفی در تدوین قوانین کار و تجارت و حل و فصل مسائل و مشکلات در کنار نهادهای دولتی با تشریک مساعی نقش موثری داشته اند در ایران نیز این تشکل ها در دهه های اخیر شروع به نقش آفرینی کرده و در مدت کوتاه عمر خود نشان داده اند که بسیاری از نابسامانی های مختلف در فعالیت های اقتصادی و خدماتی را می توان با بهره گیری از نظرات مشورتی آن ها مرتفع کرد.

خوشبختانه پس از پیروزی انقلاب اسلامی حمایت از تشکل های صنفی مورد تأیید قانون اساسی نیز قرار گرفت. بطوری که می توان گفت تشکل های صنفی در واقع بازوهای اجرایی سیاست های تدوین شده از سوی نهادهای دولتی بوده و می توان از نظریات و تجارب این مجموعه های صنفی که متکی بر دانش تخصصی است استفاده کرد.

کشور ایران با دارا بودن حدود ۳۰۰۰ کیلومتر مرز دریایی و سابقه کهن ۳۵۰۰ ساله دریانوردی متناسفانه تا کنون نتوانسته است صنعت کشتی داری خود را بسط داده و در جهان در حال حاضر سهم بسیار ناچیزی از این صنعت را در اختیار دارد این درحالی است که صنعت کشتی داری علاوه بر تولید حجم بالای اشتغال ایجاد صنایع مختلف و متعدد وابسته و تکمیلی را در پی داشته و همچنین در توسعه زیر ساخت های اقتصادی کشور نقش قابل توجهی را ایفا می کند متناسفانه عوامل گوناگونی از جمله عدم توجه به حل مشکلات حقوقی و قانونی هزینه های تحمیلی و سرسام آور شیوه های نامناسب سرمایه گذاری در کشور موجب شده که نه فقط بخش خصوصی در این صنعت سرمایه



دکتر غلامحسین گلپرو
معاون بازرگانی کشتیرانی جمهوری اسلامی



دربار ابراهیم اصل تبریزی
مدیر عامل شرکت ماروس تراپر قشم



امان الله حیات داوودی
مدیر عامل شرکت پیلاری



مهندس علی صفر علی
مدیر عامل شرکت کشتیرانی بنیاد



اسماعیل امیران
مدیر عامل شرکت بحرگان

دارد تا به منظور انسجام بیشتر اتحادیه به این جمع بیبوندند تا به یاری خداوند و همه اعضا اتحادیه بتوانند به اهداف از پیش تعیین شده خود دست یابند.

موضوع و اهداف اتحادیه :

- ۱- تلاش در جهت توسعه ناوگان دریایی کشور
- ۲- حفظ منافع جمعی و فردی اعضا و دفاع از حقوق صنعتی آن ها نزد کلیه مراجع و اشخاص حقیقی و حقوقی
- ۳- مشارکت گروهی و همکاری با دستگاه های قانونگذار اجرایی و قضایی در زمینه طرح ها و لوایح قانونی آئین نامه ها و تصویب نامه هادر موضوعات مربوط به اعضا
- ۴- هماهنگی و ارتباط با مراجع قضایی قانونگذاری و اجرایی در جهت تهیه و تصویب لوایح و طرح های قانونی برای تجدید نظر در قوانین دریایی و تسهیل فعالیت های اعضا از قبیل ساخت و ثبت شناورها الحاق به کوانسیون های بین المللی و نیز حضور در مجامع بین المللی دریایی
- ۵- تلاش در راستای ارتقا وضعیت ناوگان اعضا و افزایش اعتبار پرچم رسمی کشور
- ۶- ایجاد ارتباطات با نهادهای اقتصادی کشور و انعقاد های قراردادهای لازم با بانک ها و موسسات اعتباری داخلی و بین المللی و فراهم ساختن زمینه و بستر لازم به منظور اخذ اعتبارات و تسهیلات مالی در جهت توسعه فعالیت اعضا
- ۷- فعالیت در جهت جذب مشارکت اشخاص حقیقی و حقوقی واجد شرایط جهت عضویت در اتحادیه
- ۸- ارائه خدمات جانبی مشاوره ای به اعضا از قبیل مشاوره حقوقی و مالی و مالیاتی و مسائل تخصصی صنعت کشتیرانی و تلاش برای شناساندن اتحادیه به مراجع قانونی مرتبط مانند دادگستری و کانون کارشناسان رسمی و غیره به منظور دسترسی اعضا به خدمات تخصصی در رشته های فوق
- ۹- ایجاد اتاق داوری به منظور حل و فصل اختلاف اعضا با یکدیگر و اشخاص حقیقی و حقوقی
- ۱۰- تاسیس اداره امور آموزشی برای آموزش اعضا جامعه دریایی و سایر اشخاص در زمینه های تخصصی مربوط به کشتی داری و کشتیرانی و هماهنگی با ارگان های آموزشی و پژوهشی دریایی
- ۱۱- انعقاد قرارداد جمعی با شرکت های بیمه به منظور نامین پوشش ریسک های مسئولیت کلوب های بی اند ای و موسسات مشابه برای حفظ منافع اعضا
- ۱۲- تشکیل صندوق های بورس تحصیلی و اعطای کمک هزینه تحصیلی

به منظور آموزش جوانان مستعد کشور و جذب آن ها در بخش های امور دریایی
۱۳- برگزاری دوره های آموزشی انجام تحقیقات علمی و صنعتی مورد نیاز اعضا و برگزاری همایش های تخصصی تالیف ترجمه و چاپ کتب و مقالات تخصصی و حمایت مالی از پایان نامه هایی که با موضوع مرتبط با صنعت حمل و نقل قشم دریایی تدوین می گردند.
۱۴- حمایت از عوسسات بهداشتی به منظور شناخت امراض خاص مرتبط با امور دریایی و زیست محیطی و ارتقا سطح علمی دریانوردان.

اعضای نخستین

دوره هیات مدیره اتحادیه

مالکان کشتی ایران

مهندس محمد حسین داجمر
مدیر عامل کشتیرانی جمهوری

اسلامی ایران، رئیس هیات مدیره

مهندس محمد سوری

مدیر عامل شرکت ملی نفتکش

ایران، نائب رئیس اتحادیه

دربار ابراهیم اصل تبریزی
مدیر عامل شرکت ماروس تراپر

قشم، خزانه دار و عضو هیات مدیره

دکتر غلامحسین گلپرو

معاون بازرگانی کشتیرانی جمهوری

اسلامی ایران عضو هیات مدیره

مهندس علی صفر علی

مدیر عامل شرکت کشتیرانی بنیاد،

عضو هیات مدیره اتحادیه

امان الله حیات داوودی
مدیر عامل شرکت پیلاری، عضو

هیات مدیره اتحادیه

اسماعیل امیران

مدیر عامل شرکت بحرگان، عضو

هیات مدیره اتحادیه

دربار محمد سمیعی

دبیر کل منتخب هیات مدیره

اتحادیه

اعضای انجمن نظر بدهند! اعمال دیدگاه های

اتحادیه، در تدوین لایحه قانون جدید امور

گمرکی

ریاست محترم گمرک ایران اخیراً در گفت و گو با روزنامه اقتصاد پویا (مورخ ۸/۸/۸۷) اظهار داشته اند که بازنگری در متن لایحه قانون جدید امور گمرکی اخیراً در دستور کار گمرک قرار گرفته و کارگروهی به ریاست معاونت محترم امور گمرکی و مدیران میانی گمرک تشکیل و طی جلساتی منظم لایحه را مورد بازنگری قرار داده اند. این کمیته با انتشار فراخوانی از کارشناسان سایر دستگاه های اجرایی و هم چنین نهادهای بخش خصوصی خواسته است تا دیدگاه های خود را به منظور اعمال نظر در تدوین لایحه جدید در اختیار این کمیته قرار دهند.

ایشان هم چنین گفته اند که تاکنون ۲۰۰ ماده قانونی لایحه اصلاح قانون گمرکی مورد بازنگری قرار گرفته و قرار بر این شده است که آئین نامه اجرایی قانون جدید نیز در قالب ماده واحده به مجلس پیشنهاد شود تا دولت محترم نیز روی آئین نامه های مورد نیاز نظر دهد.»

از آنجائی که قانون امور گمرکی روی صنعت کشتی داری و دریانوردی که یکی از صنایع استراتژیک کشور به شمار می آید تاثیر فوق العاده ای می گذارد، از کلیه اعضای اتحادیه و کارشناسان شرکت های عضو تقاضا می شود که دیدگاه های خود را در این زمینه هرچه زودتر در اختیار دبیرخانه قرار دهند تا پیش از آن که فرصت از دست برود تمهیدات مناسب در اصلاحیه مزبور به منظور حمایت هرچه بیشتر از صنایع کشتی سازی و شرکت های کشتیرانی و سایر فعالان بخش حمل و نقل دریایی در آن گنجانده شده و در جهت تحقق اهداف اتحادیه نیز در این لایحه اعمال نظر شود. لازم به یادآوری است که اتحادیه برای حضور در جلسات این کارگروه فعالیت هایی را آغاز کرده است.

اخبار اتحادیه

هیات مدیره اتحادیه مالکان کشتی ایران طی یک سال گذشته حد فاصل مرداد ماه سال ۸۶ که اولین جلسه خود را برگزار نمود تا مرداد ماه سال جاری تعداد ۸ جلسه کاری مهم جهت بررسی مشکلات مالکان کشتی و پیگیری اقدامات انجام شده و همچنین برنامه ریزی و اتخاذ تصمیمات جدید داشته است در این جلسات که همواره اکثر قریب به اتفاق اعضا هیات مدیره حضور داشته اند و همچنین در کمیته ها و کارگروه های اتحادیه موضوعات مهم و قابل توجهی مطرح و مورد بررسی قرار گرفته است که به اجمال به برخی از موارد مطروحه اشاره می شود.

معرفی

اتحادیه به وزارت کار

از عمده ترین مسائلی که در ششمین جلسه هیات مدیره اتحادیه که اولین جلسه سال جاری بود مطرح شد، نیت انجمن صنفی کارفرمایان مالکان کشتی ایران در وزارت کار و امور اجتماعی و همچنین معرفی آن به سازمان بین المللی کار به عنوان تنها نماینده قانونی مالکان شناور در ایران بود که این دو موضوع هم اکنون از جانب اتحادیه در حال پیگیری و انجام است. به منظور سازماندهی صنعت کشتیرانی و فعالیت در جهت حفظ منافع جمعی و فردی و صنفی کشتی داران و بهره برداری بهینه از تجارب و توان بالقوه و بالفعل فعالان بخش کشتیرانی کشور و در اجرای ماده ۱۳۱ قانون کار جمهوری اسلامی ایران و آئین نامه انجمن های صنفی و کانون های مربوط و به منظور بهبود وضع اقتصادی کارفرمایان که خود متضمن حفظ منافع جامعه نیز هستند، اتحادیه مالکان کشتی ایران تشکیل می شود.

در جلسه ششم همچنین مشکلات ایجاد شده برای شناورهای ایرانی فعال در منطقه مورد بحث و بررسی قرار گرفت و تصمیم گرفته شد که اتحادیه در این مورد مذاکراتی با مسئولان سازمان بنادر و دریانوردی و شرکت ملی پالایش و پخش فراورده های نفتی انجام دهد حضور اتحادیه در سازمان کارگروه ویژه اداره شده در سازمان بنادر، تشکیل هسته حقوقی در اتحادیه و تعیین اعضا آن و نیز هماهنگی با سازمان بنادر جهت تشکیل کارگروه نیت شناورهای وارداتی خاص، از دیگر مسائل مطروحه ششمین نشست هیات مدیره اتحادیه بود که حاضرین نسبت به پیگیری آن ها تا حصول نتیجه نهایی تاکید کردند.

طراحی کرده اند. در چنین شرایطی وجود یک طرح و برنامه جامع دریایی که همه سیاست گذاری ها و نیازهای مربوط به این صنعت فراگیر را پوشش داده و جایگاه و وظایف هر یک از این مراجع در آن مشخص و تعریف شده باشد، کاملاً ضروری به نظر می رسد. چنین برنامه ای می تواند از سوی دیگر حلقه های جدا از هم فعالیت های دریایی را به یکدیگر متصل کرده و فرایند مطلوبی را برای رشد و تعالی به وجود آورد.

به اعتقاد مدیران بانک هایی که در این مسیر گام گذاشته و تجربه اندوخته اند، اگر مقررات و قوانین موجود در صنایع دریایی کشور به صورت سلسله ای از حلقه های متصل در بیایند و بانک های داخلی احساس کنند دریا محل امن و مناسبی برای سرمایه گذاری است، بستر بسیار خوبی برای توسعه فعالیت های بانکی می تواند ایجاد کند بانک های داخلی در ایران در ارتباط با چگونگی تخصیص وام در بخش صنایع دریایی اقدامات بسیار اندکی انجام و هنوز در ابتدای این مسیر بود آور می باشند و شاید تدوین آئین نامه های داخلی خاص در سیستم بانکی در این مورد ضروری باشد. به هر حال با توجه به آنچه مطرح گردید، به منظور راه اندازی اعتبارات پروژه های صنایع دریایی، ایجاد یک یا چند بانک تخصصی سرمایه گذاری در امور دریایی به نام بانک و یا صندوق توسعه صنایع دریایی و یا ایجاد واحدی به نام بخش اعتبارات پروژه های دریایی با زیر مجموعه های مربوطه در سیستم بانکی کشور جهت واگذاری تسهیلات مالی به متقاضیان فعالیت در مشاغل دریایی الزامی به نظر می رسد. قطعاً با فعال کردن سیستم بانکی و یا صندوق ذخیره ارزی در ارتباط با واگذاری تسهیلات مالی به متقاضیان خرید، ساخت کشتی و یا صنایع دریایی وابسته، تحولی بزرگ در این صنعت را موجب خواهد شد.

امید است با ایجاد مکانیزم مناسب در سیستم بانکی و صندوق ذخیره ارزی و نحوه بهره مندی فعالیت های دریایی از مزیت های این هردو، تلاش بیشتر دست اندرکاران بخش خصوصی و حمایت های قاطع دولت از صنایع دریایی عقب ماندگی های گذشته در این صنعت جبران شده و در آینده نزدیک شاهد شکوفایی هرچه بیشتر این فعالیت ها باشیم.

بانک های ایرانی به دلیل عدم شناخت

از توانمندی های صنایع دریایی چندان رغبتی به سرمایه گذاری در دریا و صنعت کشتی داری و کشتیرانی ندارند.

مشکلات تامین مالی

در بخش صنایع دریایی

و راه حل های آن

با توجه به آمار ۹۰ درصدی تجارت خارجی جمهوری اسلامی

ایران از طریق دریا و دارابودن بیش از ۳۰۰۰ کیلومتر مرز آبی مشترک با خلیج فارس، دریای عمان و دریای مازندران به عنوان یک حوزه آبی بی نظیر و استراتژیک و در نتیجه داشتن خطوط ارتباطی مستقیم و آسان با سایر ملل دنیا بازار کشتی داری و کشتیرانی و صنایع دریایی می تواند یکی از بکرترین و دست نخورده ترین بازارها برای بانک های داخلی محسوب شده و به اهمیت سرمایه گذاری در این بخش و نیاز به تخصیص وام برای متقاضیان صنعت کشتی داری، چه از طریق صندوق ذخیره ارزی و چه از طریق بانک های عامل داخلی پی برد.

نیوده و به نوعی نوشدارویی بعد از مرگ سهراب خواهد بود. نبودن فعالیت های بخش صنایع دریایی، به دلیل نبود یک متولی مشخص، سبب بروز مشکلات و عدم توسعه یافتگی در صنایع دریایی ایران شده و این موضوع نیز دستمایه ای برای بانک ها شده تا آن ها که از بیرون به مجموعه صنایع دریایی کشور نگاه می کنند (منظور معدود بانک هایی که در این عرصه وارد شده و تا حدودی با مشکلات فراروی آن مواجه و آشنا شده اند)، رفتارهای غیر هماهنگ در مجموعه صنایع دریایی را بهانه ای برای دوری جستن از ارائه تسهیلات به این رده از فعالیت ها تلقی کنند. شرکت های صنایع دریایی به طور اعم، وزارتخانه ها و ارگان های درگیر در صنعت دریانوردی کشور، هر یک به گونه ای تعیین کننده در تدوین سیاست های کلان این صنعت دخیل هستند که متأسفانه به علت عدم وجود سیاست گذاری واحد در این بخش و یا عدم اطلاع از اقدامات یکدیگر، در اکثر مواقع به یک رشته عملکردهای ناهمگون و حتی در پاره ای از موارد متضاد با یکدیگر کشیده می شوند که موجب فرسودگی متقابل ارگان های دریایی و ناکامی آن ها در تحقق اهدافی می شود که برای خود

بانک های داخلی در ایران به عنوان یک بنگاه اقتصادی که به دنبال بازگشت سریع و مطمئن تسهیلات اعطایی و سود مربوط به آن هستند، به دلیل عدم شناخت از توانمندی های صنایع دریایی و ارزش های واقعی آن، چندان رغبتی به سرمایه گذاری در دریا (صنعت کشتی داری و کشتیرانی) نداشته و همچنین با توجه به نرخ بالای سود و نداشتن صرفه اقتصادی، متقاضیان وام نیز علاقه چندانی برای دریافت این گونه تسهیلات نداشته اند.

ذکر این نکته ضروری است که مشکل بانک های داخلی به هیچ وجه مشکلات فردی و انسانی نیست بلکه مولود بروکراسی حاکم بر نظام بانکی است که موجب می گردد فرایند تامین اعتبار پروژه های بخش خصوصی که متقاضی استفاده از وام های حساب ذخیره ارزی و یا موجودی بانک ها هستند، عمدتاً به دلیل تشریفات جانکاه غیرضروری و بعضاً ناقض مصوبات حساب ذخیره ارزی با شکست روبرو شده و فرصت های بسیاری از دست برود. حتی اگر تامین اعتبار این پروژه ها پس از چند سال تأخیر و دوندگی به نتیجه برسد، با توجه به تحولات و افزایش جهانی قیمت مواد اولیه و ماشین آلات نسبت به زمان درخواست وام، میزان وام اعطایی برای اجرای پروژه کافی

بررسی وضعیت

آموزش دانشجویان

علوم دریایی

در هفتمین جلسه هیات مدیره نیز مسائل مهمی مطرح و مورد بررسی قرار گرفت از جمله پیشنهاد کارگروه آموزشی در مورد نحوه کارورزی دانشجویان دریایی بر روی

در این کمیسیون و مراجع مربوطه از جمله ستاد انقلاب فرهنگی و کمیسیون آموزش و تحقیقات مجلس شورای اسلامی مطرح گردد پیشنهاد دیگر وی موضوع خدمت وظیفه جوانان دانش آموخته دریایی کشور بود که آن ها بتوانند با فعالیت بر روی شناورها مثلا به مدت ۱۰ سال موفق به دریافت کارت پایان خدمت وظیفه شوند. این موضوع می تواند با پیشنهاد سازمان بنادر و دریانوردی و تصویب مجلس شورای اسلامی به صورت قانون مطرح گردد.

- ۵- دفتر کارکرد رادار (RADAR LOG BOOK)
- ۶- دفتر ثبت موتورخانه (ENGINE ROOM LOG BOOK)
- ۷- دفتر ثبت دستورات شبانه موتورخانه (ENGINE ROOM NIGHT ORDER)
- ۸- دفتر ثبت دستورات شبانه پل فرماندهی (DECK NIGHT ORDER LOG BOOK)
- ۹- دفتر ثبت ورود و خروج به / از شناورها یا

که موضوع سرپلازی دریانوردان نباید فقط منحصر به سازمان بنادر و دریانوردی و شرکت های کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و ملی نفتکش باشد بلکه باید به کلیه ارگان های دریایی کشور و مالکان شناور در بخش خصوصی نیز تسری یابد اتحادیه مالکان در این رابطه مکاتبات خود را با مسئولان مربوطه تا حصول نتیجه نهایی ادامه خواهد داد.

بررسی طرح

معافیت های مالیاتی

بحث دیگری که در نشست هشتم هیات مدیره مطرح گردید موضوع معافیت مالیاتی برای کشتی های نوساز و یا خریداری شده و همچنین معافیت مالیاتی حقوق دریانوردان بود که بر اساس ماده ۱۱ قطعنامه همایش شانزدهم ارگان های دریایی اتحادیه مالکان کشتی ایران موظف به پیگیری موضوع تا حصول نتیجه نهایی است. این موضوع قبلا در دومین نشست کارگروه فنی، مالی، اقتصادی مورد بحث و گفت و گو قرار گرفته است و با توجه به این که در قوانین گذشته نیز وجود داشته لذا به منظور طرح آن در مجلس شورای اسلامی و در هیات دولت مکاتبات مفصلی با این نهادها انجام شده است.

تهیه دفترچه

راهنمای اخذ وام برای

خرید شناور

در این جلسه همچنین تصمیم گرفته شد که اتحادیه نسبت به تهیه دفترچه راهنمای اخذ وام جهت خرید شناور از سه منبع صندوق ذخیره ارزی، بانک های داخلی و بانک های خارجی اقدام نماید اتحادیه در این رابطه ضمن جمع آوری اطلاعات مختلف از منابع بانکی و همچنین تجارب گذشته شرکت های کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و نفتکش ملی ایران اقدام تخصصی وام برای متقاضیان بخش صنایع دریایی کرده است که ضمن ارائه راهنمایی های لازم برای دریافت وام، مشکلات موجود نیز، مورد اشاره قرار گرفته اند. امید است با توجه به شرایط موجود این جزوه بتواند راهنما و راهگشای خوبی در بخش (SHIP FINANCE) جهت متقاضیان وام و مالکان کشتی باشد.



(GANGWOY LOG BOOK)

۱۰- دفتر ثبت رسمی وقایع (OFFICIAL LOG BOOK)

به دو زبان فارسی و انگلیسی برابر آخرین دستورالعمل ها و آئین نامه های صادره در اتحادیه، تهیه و در حال طی مراحل قانونی تایید از طریق موسسه رده بندی ایرانیان و سازمان بنادر و دریانوردی است که پس از تصویب دفترچه یاد شده چاپ و در اختیار ستاقصیان و مالکان کشتی قرار خواهد گرفت.

بررسی وضعیت

سربازان دریانوردی

یکی دیگر از موضوعات مطرحه در نشست هشتم بحث خدمت وظیفه سربازی دریانوردان بود که بر اساس بخشنامه صادره از ستاد کل نیروهای مسلح مجوز فعالیت ۲۰۰ نفر از دانشجویان صادر گردیده است لیکن با توجه به این که موضوع از گذشته وجود داشته هیات مدیره نسبت به تعداد محدود اعلام شده از سوی ستاد کل نیروهای مسلح قانع نگردد. مضافا این

تدوین و چاپ

دفاتر ثبت وقایع

شناورها

در هشتمین جلسه هیات مدیره اتحادیه که اخیرا در مرداد ماه گذشته برگزار گردید مباحث گوناگونی همچنین مطرح و مورد بررسی قرار گرفتند از جمله موضوع تدوین و چاپ دفاتر ثبت وقایع (LOG BOOK) که در حال حاضر جداول و دستورالعمل های دفاتر به شرح زیر:

- ۱- دفتر ثبت روغن (OIL RECORD BOOK)
- ۲- دفتر سوابق امحاء زباله (GARBAGE DISPOSAL RECORD BOOK)
- ۳- دفتر ثبت عرشه (DECK LOG BOOK)
- ۴- دفتر ثبت رادیویی (GMDSS RADIO LOG BOOK)

شناورها در این پیشنهاد آمده است که با همکاری اتحادیه و اعلام آمادگی مالکان بخش های دولتی و خصوصی می توان ضمن رفع مشکل آموزشی دانشجویان یا کسب تعهد از آن ها، دانشجویان پس از خاتمه تحصیل برای مدتی بر روی شناور مالک مذکور فعالیت نمایند. رئیس هیات مدیره اتحادیه پس از طرح این موضوع اظهار داشت هم اکنون طرح ملوان دانشجو با همکاری سازمان بنادر و دریانوردی در کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران به مورد اجرا گذشته شده و موفق هم بوده است وی در ادامه گفت: از طریق پرداخت وام از صندوق وجوه اداره شده می توان فارغ التحصیلان کاردانی دریایی را پذیرش نمود و پس از یک سال آموزش نظری و یک سال کار بر روی شناور، این افراد را جهت کار در عرضه دریایی آماده کرد.

رئیس هیات مدیره اتحادیه همچنین خاطر نشان ساخت با توجه به این که در حال حاضر در وزارت علوم کمیسیون تخصصی علوم دریایی تشکیل گردیده، لذا بهتر است موضوع آموزش های دریایی از طریق اتحادیه

تصویب نشریه

داخلی پیام اتحادیه

در هشتمین جلسه هیات مدیره اتحادیه، موضوع انتشار نشریه داخلی تحت عنوان پیام اتحادیه مطرح شد که مورد اقبال عموم اعضا قرار گرفت و قرار بر این شد که دبیرخانه اتحادیه با یاری گرفتن از اعضای اتحادیه در تهیه و تدوین محتوای نشریه داخلی و هم چنین کارشناسانی در خارج از آن، به تهیه الگوی مناسبی اقدام کند. خوشبختانه این کار در فرصت مناسب انجام گرفت و پس از سعی و خطای فراوان، اینک توانسته ایم نخستین شماره نشریه داخلی را در برابر اعضای محترم اتحادیه قرار بدهیم.

دبیرخانه مطمئن است که نشریه داخلی بدون یاری همگان به سرحد کمال نمی رسد و از این رو در انتظار دریافت نظریات و دیدگاه عزیزان هستیم. تا هرچه مقدور است برغنا و نقش اطلاع رسانی نشریه افزوده شود. برما منت بگذارید و با تهیه مطالب مفید و مناسب راه اطلاع رسانی دبیرخانه را هموار فرمایید.

حل بخشی از

مشکلات سوخت شناورها

اتحادیه مالکان کشتی ایران ضمن هماهنگی های انجام گرفته با شرکت ملی پخش فرآورده های نفتی ایران و سازمان بنادر و دریانوردی مشکلات موجود در سوخت رسانی شناورها را که در ۷ بند از طرف مالکان کشتی به ویژه از جانب پخش خصوصی مطرح گردیده بود مورد بحث و تبادل نظر قرار داد که در نهایت ضمن تأیید پخش عمده ای از موارد خواسته شده از طرف مسولان مربوطه منجر به صدور بخشنامه شماره ۱/۴۳۹۶۹/۱۴۳۹۶۹ به تاریخ ۸۷/۳/۱۲ تحت عنوان روش اجرایی تأمین سوخت شناورها از طرف شرکت ملی پخش فرآورده های نفتی ایران گردید مواردی از متن این بخشنامه که می تواند کمک موثری در رفع مشکلات مطرح شده از سوی مالکان کشتی باشد از این قرار است:

۱- چنانچه کشتی ها پس از دریافت سوخت و عزیمت به مقصد جهت بازگشت به میاده بار ویا مسافر

وجود نداشته باشد و قصد عزیمت به بندر دیگری را نمایند می توانند با تأیید سازمان بنادر و دریانوردی در همان بندر از شرکت ملی پخش فرآورده های نفتی آن منطقه درخواست سوخت کنند.

۲- سوخت لنگرگاهی به شناورهایی که در داخل آب های کشورهای قابل تعمیر هستند با ارائه درخواست از سوی متقاضیان به امور بازرگانی سوخت های دریایی مدیریت سوخت به نرخ نیمه یارانه ای و ریالی قابل تأمین می باشد.

۳- شناورهایی که در داک حوضچه تعمیرات دریایی و در داخل آب های کشور قرار دارند سوخت تحویلی به آن ها به نرخ نیمه یارانه ای قابل تأمین خواهد بود.

۴- تأمین و تحویل سوخت مورد نیاز برای گرمایش، سرمایش، معادل ۱/۲ قدرت موتور فرعی طبق فرمول F-A-O امکان پذیر است.

تأسیس کمیته های

تخصصی در اتحادیه

اتحادیه مالکان کشتی طی مدت کوتاهی که از بدو تأسیس آن می گذرد به منظور پیشبرد اهداف و ایفای صحیح وظایف خود کمیته هایی متشکل از نمایندگان اعضا حقیقی و حقوقی را تشکیل داده که نوع فعالیت، تعداد اعضا، نحوه انتخاب اعضا و وظایف آنان براساس آئین نامه های مربوطه مشخص گردیده است این کمیته ها عبارتند از:

«کمیته حقوقی و داوری و امور بین المللی»

«کمیته فنی، مالی و اقتصادی»

«کمیته امور بندری و حمل و نقل دریایی»

«کمیته آموزش»

از جمله اقدامات دیگری که اتحادیه طی یک سال گذشته موفق به انجام آن شده است می توان به موارد زیر اشاره داشت:

تک امضا شدن گواهینامه

فنی و ایمنی شناور ها

از اول مهر ماه ۸۷ امضا گواهینامه های فنی و ایمنی قانونی شناورهای تحت کلاس که با پرچم جمهوری اسلامی ایران فعالیت می کنند فقط توسط موسسات رده بندی داخلی انجام خواهد شد و امضای دوم که تاکنون توسط

سازمان بنادر و دریانوردی صورت می گرفت با تلاش اتحادیه و همکاری های این سازمان و پشتیبانی موسسه رده بندی ایرانیان در جهت کاهش مشکلات اداری مالکان کشتی حذف شد. حذف امضا دوم گواهینامه های فنی و ایمنی شناورها که می تواند شفاف سازی شرح و وظایف موسسات رده بندی و همچنین نظارت و حاکمیت سازمان بنادر و دریانوردی را در بر داشته باشد با شرایط ذیل امکان پذیر است:

۱- ارسال یک نسخه از گواهینامه های صادره از سوی موسسات رده بندی به بندر ثبت شناور

۲- ارسال لیست گواهینامه های صادره به صورت ماهیانه با ذکر نوع کاربری شناور ظرفیت ناخالص شناور، معافیت های در نظر گرفته شده و مهلت زمانی برای رفع عیب و نواقص شناور به سازمان بنادر و دریانوردی

دریافت سوخت شناورهای

صیادی در لنگرگاه

بنا به درخواست مالکان شناورهای صیادی عضو اتحادیه نسبت به دریافت سوخت در لنگرگاه، اتحادیه مالکان کشتی ایران، هماهنگی های لازم را با شرکت ملی تولید و پخش فرآورده های نفتی ایران به عمل آورد. همچنین با مسئولان سازمان شیلات ایران پیگیری های ممتدی در این زمینه انجام گرفت که مجموع این تلاش ها در نهایت منجر به صدور بخشنامه شماره ۵۵۶/۴۰۵۶۷ در تاریخ ۸۷/۳/۶ از سوی معاونت بازرگانی شرکت ملی پخش فرآورده های نفتی شد که متن آن به آگاهی می رسد:

۱- براساس تصمیمات متخذه هیات مدیره این شرکت تحویل سوخت لنگرگاهی به آن سازمان (سازمان شیلات ایران) جهت استفاده کشتی های صیادی با نرخ نیمه یارانه هر لیتر ۸۹۵ ریال موافقت گردید.

۲- مقرر گردید براساس هماهنگی های انجام شده شرکت های متقاضی سوخت لنگرگاهی درخواست خود را بدوایه سازمان شیلات ایران اعلام و پس از تأیید آن مراتب را طی نامه ای به مدیریت بازرگانی ارسال تا نسبت به تعیین میزان سوخت لنگرگاهی برحسب قدرت موتورهای فرعی اقدامات بعدی معمول شود.

بخشنامه مدیریت حفاظت و

ایمنی سازمان بنادر و دریانوردی

بررسی مشکل

توقیف شناورهای

تحت پرچم ایران



در پی تلاش های ممتد اتحادیه مالکان کشتی و همکاری نزدیک با کارگروه های راهبری کشتی و حفاظت و ایمنی و با توجه به حسن نظر مسئولان سازمان بنادر و دریانوردی به منظور رفاه حال مالکان کشتی و شناور ها و جلوگیری از توقیف های مکرر شناورهای تحت پرچم ایران با در نظر گرفتن کلیه شرایط ایمنی جان افراد در دریا و جلوگیری از آلودگی های دریایی بخشنامه زیر از طریق مدیریت حفاظت و ایمنی سازمان بنادر و دریانوردی صادر گردید که می تواند گام موثری در راستای بهبود شرایط کاری مالکان کشتی را فراهم سازد متن بخشنامه از این قرار است:

به منظور جلوگیری از توقیف شناورهای تحت پرچم با GT کمتر از ۲۰۰۰ تن فعال در منطقه خلیج فارس، بازرسان در صورت مشاهده معایب به جای کد ۳۰ توقیف از کد ۱۷ که به عنوان کد رفع نقص قبل از ترک بندر است استفاده نمایند. بدیهی است قبل از ترک بندر می بایستی کد ۱۷ با حضور بازرسان و با شرایط زیر تبدیل به کد ۱۰ گردد:

- ۱- ارائه لیست تعمیراتی نواقص و معایب به بازرسان مربوطه
 - ۲- حضور تیم تعمیراتی بر روی شناور با تأیید بازرسان
 - ۳- ارائه مدارک و مستندات دال بر اجازه و قرارداد با داک تعمیراتی در سفر بعدی
- همچنین اداره کل حفاظت و ایمنی سازمان در صدد است تا لیست الزامات شناورهای زیر ۲۰۰۰ GT را بازنگری و در آینده نزدیک به اتحادیه مالکان کشتی جهت بهره برداری ابلاغ نماید.

گفت و گو با کاپیتان محمد سمیعی

دبیر کل اتحادیه مالکان کشتی ایران



اتحادیه مالکان کشتی

حلقه مفقوده صنعت کشتیرانی

کاپیتان محمد سمیعی از جمله دریانوردانی است که از زمان ورود به خدمت دریایی، هیچ سالی را بدون دریا و مسایل آن به سر نیاورده است. او در کنار دریا در شهرستان رشت چشم به جهان گشود و شاید نخستین چشم اندازی که از دریای زیبای خزر، این بزرگترین دریاچه آب شیرین جهان در اندیشه او ترسیم کرد، معیاری شد که او استعدادهای خودش را با نیازهای این دریا محک بزند.

پس از دو سال تحصیل در دانشگاه صنعتی امیرکبیر به نیروی دریایی و ارتش ملحق شد و تحت ضوابط سختگیرانه ای دوره های عالی دریانوردی و فنون فرماندهی را در کشورهای فرانسه و آلمان طی کرد. او در نیروی دریایی به مدت ۱۴ سال روی ناوهای زندگی کرده و همه زیر و بم مسایل دریایی را آموخته و به جان تجربه کرده است. هشت سال از این دوران را او به فرماندهی ناو و ناوچه مشغول بوده و همین دوره بود که او توانست کم کم به رده های بالای خدمات دریایی کشیده شود و استعدادهای خود را در کشور، مدیریت این بخش نیز به نمایش بگذارد. او سپس در مسایل آموزشی و عملیاتی و ستادی در رده های مختلف مسئولیت هایی را پذیرفت.

او از سال ۱۳۷۱ به افتخار پازنشستگی نایل آمد گام در فعالیت های تجاری عرصه دریا گذاشت و دوره های مختلف آموزشی تخصصی را طی کرد و با عنوان قائم مقام دبیر انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ورق جدیدی را بر صفحه خدمات خود در عرصه کشتیرانی و خدمات بندری افزود که بعدها با مدیریت چندین شرکت حمل و نقل دریایی و کشتیرانی ادامه یافت تا آن جا که اتحادیه مالکان کشتی در ایران او را به عنوان نخستین دبیر کل اتحادیه برگزید.

اتحادیه مالکان کشتی ایران چگونه تشکیل گردیده و اهداف مورد نظر در ایجاد این تشکل صنفی چه بوده است؟

فلسفه وجودی هر تشکل صنفی حفظ منافع مشترک اعضای آن صنف دفاع از حقوق قانونی مشترک آن ها در مقابل تهدیداتی است که رویارویی مستقل هر یک از اعضا با این تهدیدات به تنهایی مقدور نیست.

مالکان کشتی ایران نیز با مشکلات و مسائل فراوانی در زمینه های مختلف مالی، بانکی، خدماتی، گمرکی و ... روبرو هستند که متأسفانه بسیاری از این مشکلات همچنان لاینحل مانده اند و نهادی برای طرح و بررسی ارائه راهکار و پیگیری در مراجع قانونی وجود نداشتن به همین دلیل پراکندهی فراوانی بین مالکان کشتی ایجاد شده بود. و این موضوع باعث می شد که

مالکان شناورها جهت حل مشکلات خود به فعالیت های دریایی در خارج از کشور مشغول شوند.

همچنین توجه داریم که صنعت کشتیرانی چرخه ای است که حلقه های آن متشکل از مجامع و اتحادیه های صنفی تخصصی دریایی است یکی از حلقه مفقوده این چرخه که خلاء آن از گذشته احساس می شد اتحادیه مالکان کشتی است لذا از سال ۱۳۸۲ با همکاری و مساعدت شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران شرکت ملی نفتکش ایران و تعدادی از شرکت های بخش خصوصی مالکان کشتی در صدد تشکیل این اتحادیه برآمدند.

«اعضا اتحادیه شامل چه گروهی از مالکان کشتی بوده و چگونه به عضویت اتحادیه در آمده اند؟»

اعضای اتحادیه از مجموعه شرکت های بزرگ چون کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و ملی نفتکش و همچنین بخش های خصوصی و مالکانی که حتی دارای یک شناور تا یکصد تن GT را دارا باشند تشکیل شده است. این اعضا دارای فعالیت های متنوع هستند که شامل کاربردهای متنوع کشتی در فعالیت های دریایی می شود. بنابراین کلیه مالکان و یا شرکت های دارای شناورهای باری، کانتینری، تانکر، سوخت رسان، مسافر بری، بارج، یدک کش، کربوت، ماهیگیری، و ... فعال چه در سطح بین المللی و یا منطقه ای می توانند به عضویت اتحادیه در آیند. نحوه عضویت نیز بسیار ساده و مطابق عرف نهادهای صنفی براساس دادن تقاضا و مدارک مورد نیاز انجام می گیرد که پس از تایید هیات مدیره، شرکت متقاضی به جمع اعضای اتحادیه می پیوندد.

«با توجه به این که اتحادیه از مجموعه شرکت های بزرگ و شرکت های کوچک تشکیل شده است ارائه رای از جانب اعضا چگونه صورت می گیرد؟»

نهادهای صنفی نخستین هسته های فعالیت جمعی و حضور آزادانه فعالان اقتصادی کشور در تصمیم گیری ها و تبیین جایگاه آنها به شمار می روند و بنابراین مانند همه دیگر نهادهای صنفی، در تصمیم گیری ها و سیاستگذاری ها برای و نظر تک تک اعضای خود متکی است. بنابراین در اتحادیه هر یک از شرکت های عضو، بدون توجه به بزرگی و کوچکی موسسات یا ناوگان های دریایی فقط صاحب یک رای هستند و هیچ تفاوتی بین آنان وجود ندارد. اتحادیه ضرورت حضور نمایندگان نهادهای

صنفی این بخش در مراجع سیاستگذاری امور دریایی و کشتیرانی را به دقت پی گیری می کند و می کوشد شرایطی به وجود آید که این خواست به طور کامل برآورده شود.

«تعامل اتحادیه با نهادها و ارگان های دولتی و غیر دولتی چگونه است در این زمینه آیا با مشکلی مواجه است؟»

به نظرم در دو دوره گذشته و جاری فعالیت اتحادیه گام های بلندی در جهت تعامل با کلیه سازمان ها و ادارات دولتی و بخش های خصوصی برداشته شده است از جمله این که با توجه به سیاست مثبت سازمان بندر دریانوردی اتحادیه مالکان کشتی ایران در کلیه کارگروه های متشکله عضو بوده و در برخی از کارگروه ها اتحادیه یکی از اعضا اصلی به شمار رفته و توانسته است نقش موثری در تصمیم گیری ها ایفا کند.

همچنین اتحادیه کوشیده است که در کلیه جلسات مهم و رسمی اتاق بازرگانی و صنایع و معادن ایران شرکت کرده و مشاوره و همکاری های متقابل با این اتاق داشته است تا در تصمیم گیری هایی که به نوعی می تواند در سرنوشت اعضای اتحادیه اثر بگذارد نقش موثری برعهده گیرد. علاوه بر این در رابطه با کنوانسیون بین المللی کار همکاری تنگاتنگی با وزارت کار و امور اجتماعی برقرار شده و به زودی انجمن صنفی کارفرمایان مالکان کشتی ایران در این وزارتخانه به ثبت خواهد رسید.

«بسیاری از شناورهای فعال به ویژه در بخش خصوصی دارای سن بالا بوده و دچار فرسودگی شده اند اتحادیه مالکان کشتی در این رابطه چه اقدامات و برنامه هایی را در دستور کار خود قرار داده است؟»

به منظور ایجاد راهکار های مناسب برای تامین مالی مالکان شناورها کارگروه های مالی و اقتصادی تشکیل شده و در چندین نشست اطفاف و جوانب موضوع را بررسی کرده است. در صدد هستیم تا بتوانیم در روش اجرایی بانک ها و تسهیل اعطای وام در ارتباط با حساب ذخیره ارزی توصیه هایی را به سیستم بانکی بدهیم تا با دریافت وام نسبت به جایگزینی شناورهای قدیمی اقدام مناسبی انجام پذیرد. اصولاً سیستم بانکی باید متقاعد شود که خرید کشتی و بهره برداری از آن یک فعالیت قابل اعتماد و مطمئن اقتصادی است و در نتیجه متقاضیان این حرفه از وجهه و اعتبار لازم برای دریافت وام برخوردارند.



شرکت ملی نفتکش ایران

شرکت ملی نفتکش ایران یکی از جوانترین و پیشرفته ترین ناوگان های جهان می باشد که با احتساب نفتکش های سفارش شده ، در بین شرکت های بزرگ کشتیرانی نفتی جهان ، در جایگاه چهارم قرار دارد.
در حال حاضر ناوگان شرکت ملی نفتکش ایران در بین کشورهای عضو اوپک دارای بالاترین ظرفیت می باشد.
شرکت ملی نفتکش ایران پیشگام عالیترین استاندارد های بین المللی در عرصه حمل و نقل ناوگان نفتی جهان می باشد.
دریافت جوایز بین المللی در زمینه استاندارد های مدیریت دریایی از مجامع جهانی از افتخارات شرکت ملی نفتکش ایران است.

ISO 9001-ISO 14001-ISM - ISPS - STCW 95 - GREEN AWARD

فعالیت های اساسی :

- بارگیری و حمل نفت خام صادراتی کشور و سایر تولیدکنندگان عمده بین المللی به بازار جهانی
- تامین و توزیع نفت خام و فرآورده های نفتی مورد نیاز بندر و جزایر کشور در خلیج فارس
- عملیات امداد و نجات در خلیج فارس
- خدمات دریایی به چاه ها و سکوها های دریایی نفتی در خلیج فارس
- موسس بزرگترین مرکز آموزش های تخصصی دریایی جهت اجرای برنامه های آموزشی و تامین کادر دریایی مورد نیاز ناوگان کشور

طرح های آتی :

- تشکیل ناوگان حمل گاز مایع جهت حمل گاز مایع طبیعی از منابع نفت و
- گاز پارس جنوبی به هندوستان ، چین و اروپا تا سال ۲۰۱۰ میلادی
- تشکیل ناوگان جدید جهت حمل محصولات پتروشیمی



info@nitc.co.ir

www.nitc.co.ir

public Relations FAX: 22013393

دفتر مرکزی : تهران - بزرگراه افریقا خیابان شهید عاطفی شرقی شماره : ۸۸-۶۷

