



به نام خدا

## کشتیرانی ها هم بخش خصوصی هستند،

### بیش از این در امور مدیریتی آن ها دخالت نکنیم!

در آستانه برگزاری مجمع عمومی سالانه اتحادیه مالکان کشتی ایران، مسایل جدیدی در برابر اعضای اتحادیه قرار گرفته است که دوره دشواری را در برابر هیات مدیره جدید این نهاد مدنی قرار می دهد. پس از بحث های خسته کننده و کاملاً یکسویه در جهت مجبور کردن شرکت های کشتیرانی به خرید کشتی از کارگاه های داخلی (موضوع سرمقاله شماره قبل پیام اتحادیه) اکنون زمزمه هایی شنیده می شود که شرکت ها را با ترفندهای گوناگون به استفاده از کارکنان ایرانی بدون توجه به ضرورت های بازار کار دریانوردی بین المللی مکلف گردانند.

کمتر کسی است که متقاعد نشده باشد، وجود دو شرکت بزرگ کشتیرانی نفتی و بازرگانی تا چه اندازه در سال های سه دهه اخیر به نفع اقتصاد کشور و مصالح ملی تمام شده است. نگاهی به تاریخ همین چهار دهه بعد از انقلاب اسلامی درستی این نظر را اثبات می کند. در سال هایی که کشور در گیر جنگی بر خسارت با عراق بود شرکت های کشتیرانی به ندرت حاضر می شدند به سمت آب های ایران بارگیری کنند و نفتکش های بین المللی حتی با تعرفه هایی چند برابر، نفت خام ایران را از پایانه های جنوبی کشورمان بارگیری نمی کردند. در واقع محرومیت های دوره جنگ و دشواری های دوره طولانی تحریم ها، همه را یکدل کرد که هر چه توان دارند برای بزرگتر کردن ناوگان های تجاری و نفتی دریایی کشور بکوشند و به این ترتیب کشور ما در هر دو بخش صاحب ناوگان های پر ظرفیتی شد که ایران را در مقام های اول حمل کنندگان دریایی کالای تجاری و محمولات نفتی می نشانند.

موفقیت های صنعت حمل و نقل دریایی و رسیدن به مرحله خوداتکایی کامل در حمل دریایی محمولات بازرگانی و نفتی ظاهراً نتوانسته است برخی از نهادها و شخصیت های مملکتی را به اهمیت ناوگان های دریایی در اقتصاد کشور متقاعد کند و با وجودی که امروز هر دو شرکت بزرگ کشتیرانی بازرگانی و تجاری ما با میلیون ها تن ظرفیت ثبت شده ناوگانی به بخش خصوصی تعلق دارند با همان نگرش قدیم دولتی به آن نگاه می کنند. فشارهایی که در این شرایط دشوار به شرکت های کشتیرانی وارد می شود، نشاندهنده عدم باور آنان به بیرون رفتن مدیریت شرکت های کشتیرانی از دست دولت است و به همین جهت از هر راه ممکن می کوشند برخلاف مقررات عمومی قانون تجارت که ناظر بر فعالیت رقابتی موسسات خصوصی است، دست و پای شرکت های کشتیرانی را در پوست گردو قرار بدهند و قدرت تحرک و توان رقابت آنان در بازارهای بین المللی حمل و نقل دریایی را به تحلیل ببرند.

ظاهراً همه فراموش کرده اند که شرکت های کشتیرانی در وضعیت کنونی مالکیتی، برحسب قانون تجارت اداره می شوند و نه میل و خواست این نهاد یا آن شخصیت. در چنین موسساتی اختیار تصمیم گیری با مدیرعامل و اعضای هیات مدیره است و بنابراین اختیار عزل و نصب یا انتخاب کارکنان نیز بخشی از اختیارات مدیریتی است و هیچ نهاد دولتی یا غیر دولتی نمی تواند این حقوق را از موسسات کشتیرانی سلب کند. تازه چه کسی به این نتیجه گیری رسیده است که انتخاب کارکنان غیر ایرانی روی کشتی های بازرگانی و نفتی نتیجه مطالعات فایده و هزینه نیست؟ آیا تاکنون از شرکت های کشتیرانی سؤال شده است که چرا در وضعیتی که گروهی از دریانوردان ایرانی مدعی بی کاری هستند هنوز ترجیح می دهند از کارکنان خارجی روی کشتی هایشان بهره بگیرند؟

از سوی دیگر به نظر می رسد که هیچ یک از وزارتخانه های راه و شهرسازی که مستقیماً مسئول و متولی بخش حمل و نقل است و وزارت امور اقتصادی و دارایی که برکل اقتصاد کشور و بخصوص پیامدهای ناشی از آزاد شدن نرخ فروش فرآورده های نفتی اشراف دارد از وضعیت خطلیر شرکت های کشتیرانی بی خبر نیستند. در سال های اخیر بخش عمده ای از کوشش اتحادیه مالکان کشتی ایران

صرف حل این مشکل شده است که شرکت ها چگونه باید با پیامهای گرانتر شدن بهای سخت و کاهش رقابت شان با شرکت های کشتیرانی منطقه خلیج فارس روبرو بشوند؟ دبیرکل اتحادیه و اعضای هیات مدیره مرتباً با مقام های مختلف و نهادهای مرتبط و متولی فعالیت های دریایی در حال مذاکره برای یافتن راهکارهایی هستند که بتواند اقتصاد فعالان دریایی را از رکود برهانند، در این حال مرتباً شرکت ها از سوی نهادهای مختلف تحت فشار قرار گرفته اند، فشارهایی که هدفش کاستن از قدرت تصمیم گیری مدیران کشتیرانی برای ساماندهی ناوگان های دریایی از یک سو و کاهش اختیارات مدیریتی برای سازماندهی نیروی انسانی و خدماتی از سوی دیگر است.

گزارش هایی که در صفحات ۴ و ۵ همین شماره در مورد دیدگاه های منتسب به دریانوردان ایرانی و هم چنین نظرات حمایت گرانه مقام سازمان بنادر و دریانوردی مطالعه می فرمایید نتیجه بی توجهی کامل به دلایلی است که منجر به تمایل شرکت ها به استفاده از کارکنان خارجی می شود. در واقع هم معترضان و هم عضو عالیترتبه سازمان متولی حمل و نقل دریایی روی این دلایل سرپوش گذاشته و نخواستند با مراجعه ای ساده به دبیرخانه اتحادیه نظر رسمی مالکان کشتی ها را هم پیش از هر اظهارنظری کسب کنند.

البته جواب مساله بسیار ساده است و هر کارشناس بازار کار یا مدیر یک موسسه بازرگانی می تواند به آن جواب بدهد. ما مدت مدیدی است که درباره آزادسازی اقتصاد کشور صحبت می کنیم، آزادسازی به این معناست که همه فعالیت ها شفاف و بر مبنای قانونی انجام پذیرد. قیمت نهاده ها واقعی شود و شرکت ها بتوانند در یک بازار رقابتی برای گرفتن سهمی بیشتر از بازار تقلا کنند. این وضعیت در بازارهای بین المللی و برای شرکت هایی که در سطح بین المللی فعالیت می کنند همواره وجود داشته است اما برخی از فعالان اقتصادی از دسترسی به آن محروم بوده اند. هدف ساده طرح آزادسازی اقتصاد این است که دولت از دخالت بی دلیل در کار فعالان بخش خصوصی دست بردارد و اجازه دهد که مدیران شرکت های خصوصی امور تولیدی و خدماتی خودشان را راساً طراحی و اجرا کنند که در مورد شرکت های کشتیرانی انتخاب نوع کشتی و استخدام دریانوردان مورد نیاز از آن جمله است. همانگونه که نمی شود شرکت های کشتیرانی را مجبور کرد که منطق های اقتصادی را کنار بگذارند و به خرید کشتی هایی بپردازند که بازده مناسبی ندارند در مورد انتخاب کارکنان هم طبعاً به دنبال نیروی کاری می گردند که با شرایط آسانتری به دست می آید و هزینه کمتری روی دوش صاحبان کشتی ها می گذارد.

با این مقدمات روشن است که به جای اصرار بیش از اندازه و گاه بی منطق برای مجبور کردن شرکتهای کشتیرانی به استفاده از کارکنان ایرانی، دو کار ساده باید انجام پذیرد. نخست آن که آموزش دریانوردان ایرانی مخصوصاً در محدوده شناورهای ۳۰۰۰ تن به بالا با مدیریت و جدیت بیشتری انجام شود و سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان متولی صدور مدارک دریانوردی حساسیت بیشتری در این زمینه از خود نشان دهد و دوم این که وزارت کار و تأمین اجتماعی با تدوین شرایط استخدامی مناسب آنان را در وضعیتی قرار دهد که بتوانند در رقابت با کارکنان خارجی سربلند از صحنه رقابت بیرون بیایند.

پیام اتحادیه مالکان کشتی ایران

زیر نظر: شورای سردبیری

نشانی: تهران خیابان ولیعصر پایین تر از زرتشت خیابان رحمتی بهمیری شماره ۶ طبقه پنجم

تلفن: ۸۸۹۲۵۵۹ - ۸۸۹۳۹۰۹۵ - ۸۸۹۳۹۰۹۷ دور ننگار: ۸۸۸۰۱۹۴۵

Official Bulletin:

Shipowners Union of Iran

Tel: 88925259-88939097-88939095 Telefax: 88841068

www.iranemka.ir

E-mail: shipowners\_union@yahoo.com



### نگاهی به

## آخرین نشست های

## هیات مدیره اتحادیه

## مالکان کشتی ایران

**بیستمین نشست دوره چهارم اعضا هیات مدیره اتحادیه روز دوشنبه مورخ ۹۶/۰۳/۲۹ راس ساعت ۱۱:۰۰ با حضور امضا کنندگان زیر در محل شرکت کشتیرانی ج.ا.ا تشکیل و موارد زیر مورد بحث و تبادل نظر قرار گرفت.**

### دستور جلسه :

- ۱- گزارش اقدامات انجام شده از تاریخ ۹۶/۱/۲۸ لغایت ۹۶/۳/۲۹
- ۲- تصمیم گیری در خصوص برگزاری مجمع، زمان و موضوعات قابل طرح
- ۳- بازنگری آیین نامه عضویت اعضا در اتحادیه مالکان کشتی ایران
- ۴- بازنگری آیین نامه مالی و معاملاتی اتحادیه
- ۵- سایر موارد
- ۱- گزارش اقدامات انجام شده شامل ۱۲ مورد از اهم آنها مطابق لیست پیوست ارائه و مقرر شد:
- ۱.۱- در خصوص بسته حمایتی از ناوگان ملی از کمیته اقتصادی شورای امنیت ملی پیگیری لازم انجام شود.
- ۲.۱- در اسرع وقت جلسه مرتبط با شورای حل اختلاف دریایی با سرپرست مجتمع ۲۷ شورا تشکیل شود.

- ۲- تصمیم گیری در خصوص برگزاری مجمع، زمان و موضوعات قابل طرح
- مقرر شد مجمع عمومی سالیانه در هفته دوم شهریورماه در مؤسسه خدمات رفاهی کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران برگزار شود. در این خصوص اقدامات قانونی لازم مطابق با اساسنامه در خصوص اطلاع رسانی به اعضا و داوطلبین هیات مدیره در زمانهای تعیین شده انجام شود. در خصوص موضوعات قابل طرح مقرر شد مواردی که در اساسنامه نیاز به تغییر دارد را تعیین و در جلسه بعدی هیات مدیره جهت اتخاذ تصمیم نهایی مطرح گردد.

- ۳- بازنگری آیین نامه عضویت اعضا در اتحادیه مالکان کشتی ایران
- در خصوص آیین نامه عضویت مقرر شد پیش نویس آن در اختیار اعضا هیات مدیره قرار گیرد تا در جلسه بعدی نهایی شود. همچنین تصمیم هیات مدیره براین محور

قرار گرفت که با اعضای که پرداخت حق عضویتشان به تعویق افتاده مذاکره شود و تسویه بدهی ها به صورتی انجام گیرد که حتی الامکان نیازی به لغو عضویت هیچ شرکتی به وجود نیاید.

۴- بازنگری آیین نامه مالی و معاملاتی اتحادیه. در این زمینه مقرر شد موارد مورد نظر قبل از تشکیل جلسه بعدی در اختیار اعضا هیات مدیره قرار گیرد تا تصمیم گیری در خصوص آن انجام شود.

۵- سایر موارد

۱- ۵ گزارش از برگزاری جشنواره اقتصاد دریا به همراه فیلم برای اعضا هیات مدیره ارسال شود.

۲- ۵ مقرر شد در خصوص شناور میرمهنا اگر به قرارداد فی مابین متعهد نیستند تجدید نظر و شناور جایگزین معرفی شود. همچنین هزینه خرید دوربین منصوبه بر روی شناور بدلیل قبول تعهد قبلی برعهده اتحادیه قرار گرفت.

۳- ۵ پیگیری سوخت رسانی در بندر عسلویه در اولویت کاری دبیرخانه اتحادیه قرار گیرد.

در پایان طی حکمی جناب آقای دکتر صفایی بعنوان مشاور ارشد هیات مدیره منصوب و مقرر شد در جلسات هیات مدیره حضور یابند.

### بیست و یکمین نشست

### هیات مدیره اتحادیه

**بیست و یکمین نشست دوره چهارم اعضا هیات مدیره اتحادیه روز سه شنبه مورخ ۹۶/۵/۳ راس ساعت ۱۴:۰۰ با حضور امضاء کنندگان زیر در محل شرکت ملی نفتکش ایران تشکیل و موارد زیر مورد بحث و تبادل نظر قرار گرفت.**

### دستور جلسه :

- ۱- گزارش اقدامات انجام شده از تاریخ ۹۶/۳/۳۰ لغایت ۹۶/۵/۳
- ۲- ارائه گزارش مالی سال ۹۵ جهت تایید برای ارائه در جلسه مجمع عمومی
- ۳- تعیین تکلیف نمایشگاهها و همایشهای پیشرو جهت شرکت اتحادیه در آنها
- ۴- الحاقیه آیین نامه مالی و معاملاتی اتحادیه
- ۵- گزارش اقدامات انجام شده در خصوص تغییر محل دفتر اتحادیه
- ۶- سایر موارد

۱- گزارش اقدامات انجام شده شامل ۱۵ مورد از اهم آنها مطابق لیست پیوست ارائه و مقرر شد:

۱- ۱ در خصوص مشکلات مربوط به تحویل سوخت به مالکان، نامه های به

فراکسیون دریایی مجلس و شورای عالی صنایع دریایی ارسال شود. همچنین از طریق سردار فدوی با توجه به اهمیت دریا برای نیروی دریایی سپاه، پیگیری شود.

۱- ۲ در خصوص ساماندهی شرکت های تأمین نیروی خارجی برای کشتیها، اتحادیه پیشنهاد خود را به وزارت کار اعلام کند.

۱- ۳ توجه به روابط نزدیک کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران با وزارت کار، از این پتانسیل در خصوص رفع مشکلات تبعه خارجی در ایران استفاده شود.

۱- ۴ نامه ای خطاب به شرکت دنچ سفر کیش ارسال و زمانی جهت پرداخت دیون اتحادیه تعیین شود. در صورت عدم اقدام لازم در موعد مقرر، قرارداد کنسل و به شرکت پخش فرآورده های نفتی اعلام شود.

۲- ارائه گزارش مالی سال ۹۵ جهت تایید برای ارائه در جلسه مجمع عمومی خلاصه ای از گزارش درآمد و هزینه اتحادیه در سال ۱۳۹۵ ارائه و مقرر شد جهت تأیید نهایی در جلسه بعدی بصورت مجلد ارائه شده و در جلسه مجمع عمومی همچون سالهای گذشته قرائت شود.

۳- تعیین تکلیف نمایشگاهها و همایشهای پیش رو جهت شرکت اتحادیه در آنها

در سال ۱۳۹۶ سه همایش و نمایشگاه دریایی در تهران، کیش و چابهار برگزار خواهد شد. ضمن تأکید بر پر اهمیت بودن همایش ارگانهای دریایی در چابهار، مقرر شد گزارشی از شرکت کنندگان سالیان گذشته در این رویدادها و برآورد هزینه ای انجام و جهت تصمیم گیری نهایی در جلسه آتی مطرح شود.

۴- الحاقیه آیین نامه مالی و معاملاتی اتحادیه به تصویب رسید و مقرر شد ماده ۳- بند ۱-۳ که در خصوص معاملات کوچک است، بدین صورت تغییر یابد: معاملات کوچک با کمترین بهای ممکن به تأیید رئیس و دبیرکل یا خزانه دار و دبیرکل انجام خواهد شد.

۵- گزارش اقدامات انجام شده در خصوص تغییر محل دفتر اتحادیه گزارش مختصری در خصوص فروش دفتر فعلی و خرید دفتری جدید ارائه شد که مقرر شد در جلسه آتی گزارش کاملی از املاک بازدید شده جهت تصمیم گیری نهایی ارائه شود.

۶- سایر موارد

در خصوص تعیین کشتیرانی نمونه، مقرر شد فرمهای ارزیابی برای کلیه شرکتها ارسال و نتیجه آن در جلسه بعدی هیات مدیره جهت اخذ تصمیم نهایی مطرح شود.

### مدیرعامل جدید

### سازمان بنادر و دریانوردی :

## اجرای رسمی کنوانسیون

## مدیریت آب توازن کشتیها

### مدیرعامل جدید سازمان بنادر و

### دریانوردی در نخستین حضور

### رسمی خود در جمع دریایان کشور

### اعلام کرد که برای کنوانسیون

### مدیریت آب توازن کشتی ها آغاز

### شده و از این پس شناورها ملزم به

### ایجاد تأسیسات آب شیرین کن در

### کشتی ها هستند .

آقای محمد راستاد که در مراسم بزرگداشت روز جهانی دریانوردی سخن می گفت با اشاره به اهمیت حفظ محیط زیست دریایی و ورود این سازمان به این موضوع گفت: از روز پیش اجرای کنوانسیون مدیریت آب توازن کشتی ها آغاز شده و ترتیباتی پیش بینی شده که بخش دریایی کشور را تحت تأثیر قرار دهد.

وی اجرای این کنوانسیون را فرصتی برای کشتی های فعال و موجود در کشور دانست و اظهار داشت: شناورها چه نفت کش ها و چه کشتی های تجاری می بایست ظرف دو سال خود را به سیستم آب توازن مجهز کنند و حداقل در فاصله ۲۰۰ کیلومتری از سواحل، آب توازن داشته باشند.

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی اجرای این کنوانسیون را در راستای حفظ منابع آب عنوان و تصریح کرد: کشتی هایی که از این پس ساخته می شوند ملزم به ایجاد تأسیسات آب توازن هستند و از این پس دیگر از بنادر آب شرب انبار نخواهند کرد بلکه با استفاده از این سیستم آب دریا را به آب شیرین و قابل نوشیدن تبدیل خواهند کرد.

وی افزود: یکی دیگر از برنامه های سازمان بنادر در دوره فعالیت جدید اهتمام به نقش آفرینی در مجامع بین المللی دریایی است. همانگونه که در سال جاری نیز هم از نظر کیفیت و کمیت گروه های اعزامی از سوی این سازمان به نشست های بین المللی رشد قابل قبولی داشت. در نیمه اول امسال هیئت های اعزامی سازمان بنادر ۲۷ بیانیه صادر کردند در حالی که سال گذشته تنها ۶ بیانیه صادر کرده بودند. راستاد تصریح کرد: از این پس بنا داریم تا فرهنگ دریایی را در میان شهروندان شهرهای مختلف ترویج دهیم تا خانواده ها برای اعزام فرزندان خود به مشاغل دریایی راغب شوند.



بیشینه کردن سهم بخش خصوصی در این صنعت است. در این راستا، ضروری است، نظام منعطف تعرفه خدمات دریایی و بندری را متناسب با شرایط عرضه و تقاضا برای تصویب در شورای اقتصاد ارایه نمایند.

۴. حمل و نقل دریایی نقش بسزایی در تسهیل تجارت، توسعه صادرات و افزایش تولید دارد. از این رو توسعه و مدرن سازی صنعت دریانوردی در ایران چه در بخش خدمات رسانی بر خطوط کشتیرانی و چه در بخش تجهیز بنادر و چه در پس کرانه نیازمند سرمایه گذاری فراوانی است، با این وجود افزایش میزان بهره وری از سرمایه گذاری های انجام یافته باید در صدر فعالیت ها قرار گیرد.

۵. موقعیت استراتژیک ایران در منطقه آسیا و دسترسی گسترده بر آب های آزاد و دریای خزر، اهمیت اقتصاد دریایچه را در بهبود زندگی بسیاری از هموطنان ساکن در شهرهای ساحلی آشکار می سازند. از این رو رویکرد یکپارچه به کارکرد اقتصادی و توسعه بنادر و پس کرانه های آنها و شهر بندرها و مناطق آزاد دارای اهمیت فراوانی است که باید در دستور کار هیات عامل قرار گیرد.

۶. به منظور صرفه جویی در مصرف انرژی، افزایش ایمنی و افزایش بهره وری از شبکه حمل و نقل و استفاده از موقعیت ترانزیتی ایران، توسعه خطوط ریلی در بنادر و تشکیل مرکز مدیریت و راهبری این خطوط در محدوده بنادر و در هماهنگی با شرکت راه آهن ایران و همچنین حفظ و یکپارچگی بین توسعه بنادر و حمل و نقل ریلی و جاده های پشتیبانی آنها اهمیت مضاعفی پیدا می کند. توجه سازمان بنادر را به این نکته جلب می کنم.

۷. افزایش توان ملی در جهت جذب فناوری های جدید و ارتقای فناوری موجود و همچنین آموزش و توسعه نیروی انسانی در صنعت دریانوردی در حوزه های عمومی و خصوصی باید مورد توجه باشد.

۸. استفاده از فناوری اطلاعات در صنعت دریانوردی چه در مدیریت بنادر و خدمات رسانی و چه در سهولت دسترسی شهروندان و بهره برداران به اطلاعات و به خدمات خرید و سفارش سایز خدمات مرتبط مورد تاکید است.

**\* اتحادیه مالکان کشتی ایران انتصاب جناب آقای محمد راستاد را که یک شخصیت تمام عیار دریایی هستند به مدیریت سازمان متولی امور دریایی کشور تریک می گوید و امیدوار است که ایشان بتوانند با بهره گیری از اختیاراتی که طبق قانون برعهده دارند در نزدیک تر کردن مواضع دولت و بخش خصوصی در زمینه کسترش و تسهیل فعالیت های دریایی و هم چنین استفاده از تجارب و توصیه های نهادهای مدنی اهالی دریا گام های مؤثری بردارند**



متن حکم صادر شده برای انتصاب آقای محمد راستاد مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی نیز به گونه واضحی نشان می دهد که انتظارات صنوف دریایی از ایشان دور از انتظار نیست. هر بند از تعهداتی که از سوی آقای عباس آخوندی وزیر راه و شهرسازی به عهده ایشان گذاشته شده متضمن تغییراتی در نحوه مدیریت زیربخش های مختلف سازمان بنادر و دریانوردی است که در گذشته از توجه مناسبی برخوردار نبوده است. متن حکم صادره به شرح زیر است:

۱. مهم ترین مأموریت ما در دولت وضع و اجرای مقررات به منظور افزایش اطمینان، رفاه، بهبود کیفیت خدمات و حفاظت از حقوق شهروندان است. بنابراین در طراحی و بازنگری تمام سیاست ها و فرآیندهای عملیاتی صنعت دریانوردی این شاخص ها باید مورد توجه باشد.
۲. ایمنی و استاندارد قوانین غیرقابل شکست در عملیات دریانوردی است. از سازمان دریانوردی انتظار می رود طی یک برنامه مشخص نسبت به ارتقای موقعیت ایران در سطح جهان اقدام نماید.
۳. سیاست دولت در حمل و نقل دریایی مبتنی بر آزادسازی، توسعه رقابت و

**با انتصاب آقای محمد راستاد از سوی وزیر راه و شهرسازی**

**سکان سازمان بنادر**

**نخستین بار در دست**

**یک شخصیت دریایی**

انتظار دیرین اهالی دریا بالاخره با انتصاب آقای محمد راستاد به سکانداری سازمان بنادر و دریانوردی برآورده شد. آقای راستاد در دو دهه اخیر در زیر بخش های مختلف این سازمان مسیولیت داشته و سال های اخیر معاونت دریایی سازمان را برعهده داشته است. او در میان همکاران خود به حسن مدیریت شهرت دارد و به همین جهت این انتصاب در محافل دریایی و بخصوص نهادهای مدنی عرصه دریا که سال های سال خواستار انتصاب یک شخصیت دریایی برای مدیریت این سازمان بوده اند بازتاب مثبت وسیعی داشته است.

**سرنوشت صنف را به افراد شایسته بسپاریم**

**مجمع عمومی اتحادیه سکانداران جدیدی برمی گزیند**

مجمع عمومی اتحادیه مالکان کشتی ایران روز ۲۹ شهریور برگزار می شود تا ضمن رسیدگی به روند فعالیت های اتحادیه، اعضای هیات مدیره جدید این نهاد صنفی اهالی دریا را نیز برگزیند. حضور اعضا در این نشست وظیفه ای مدنی است و تردیدی وجود ندارد که هر چه این حضور گسترده تر و جدی تر باشد اعضای اتحادیه می توانند افراد توانمندتر و پرجسارت تری را به سکانداری نهاد مدنی خود و حفظ مصالح جمعی و حرفه ای بگمارند. برای مجمع عمومی آینده آرزوی توفیق داریم و مقدم هیات مدیره جدید را پیشاپیش خوشامد می گوئیم.

**شرکت بازرگانی**

**سنگاپور به جرگه**

**مالکان کشتی پیوست**

شرکت بازرگانی اولام اینترنشنال **Olam International** سنگاپور به دنبال خرید چهار فروند فله برآلتراماکس، پای خود را در صنعت مالکان کشتی باز کرد. به گزارش گروه بین الملل مانا شرکت بازرگانی **Olam International** سنگاپور، به دنبال خرید چهار فروند فله بر آلتراماکس از شرکت مدیریت کشتی **Great horse Inter national** چین، رد پای برای خود در صنعت مالکیت شناورهای فله بر به جای گذاشت.

در حالی که بازار شرایط خوبی را تجربه می کند، شرکت **Olam International** با خرید این شناورها به موجی از سرمایه گذاری در بخش ساخت کشتی که از سوی شرکت هایی مانند **Cargill** آمریکا، **Trafigura** هلند و **Rhodium Energy** سنگاپور در سال جاری میلادی به راه افتاده است. پیوست. با این وجود، در مقایسه با میزان ساخت سفارشات جدید از سوی شرکت های مذکور، **Olam** راه طولانی را در پیش دارد. شناورهای خریداری شده شامل فله بر **Tiger Zhejiang** با ظرفیت ۶۳ هزار DWT، فله بر **Tiger Beijing** و فله بر **Tiger Hong** و فله بر **Tiger Tianjin** با ظرفیت ۶۳ هزار DWT هستند.

جزئیات مربوط به قیمت هنوز منتشر نشده است، اما **Howe Robinson quotes** در گزارش هفتگی خرید و فروش خود گزارش داد. تمامی شناورها به ارزش ۸۰ میلیون دلار فروخته شدند.

بر طبق گروه تحقیقی کلارکسونز لندن، از ابتدای سال جاری میلادی تاکنون، تعداد ۴۲۳ فروند در بازار فله خشک دست به دست شده اند، بالاترین فروش شناورهای دست دوم در بخش فله برهای سوپرماکس و آلتراماکس اتفاق افتاده است. شرکت بازرگانی **Olam** سنگاپور مدیریت زنجیره عرضه از محصولات کشاورزی و مواد غذایی در حدود ۷۰ کشور در سراسر جهان را بر عهده دارد.



دریانوردان بی کار شکایت به نهادهای قضایی برده اند و سازمان متولی دریا جانب آنان را گرفته است!

بزمان رفیعی به نمایندگی  
از سوی ۵۰۰ دریانورد بی کار  
به تین نیوز گفته است:

## تلاش دریانوردان ایرانی برای

## مجبور کردن شرکت های کشتیرانی به استخدام آنان

### صدای دریانوردان

### ایرانی را به گوش

### مسئولین برسانید

در حالی که شرکت های کشتیرانی از مشکلات عدیده ای برای مدیریت فعالیت های خود و عبور از تنگنای حاکم بر حوزه فعالیت هایشان هستند، دریانوردان بی کار تلاش هایی را آغاز کرده اند که هدف آن ممانعت از استخدام دریانوردان خارجی روی ناوگان های ایرانی و بستن دست و پای شرکت های ایرانی در بازار پرقابلیت بین المللی صنعت حمل و نقل دریایی است. توجه داشته باشیم که شرکت های کشتیرانی به صورت موازی با تلاش هایی هم دست و پنجه نرم می کنند که هدف آن مجبور کردن شرکت ها به خرید کشتی های ساخت داخل است، تلاش هایی که صنعت کم توان کشتی سازی داخلی با همراهی وزارت صنایع و برخی از کارتل های سرمایه گذاری داخلی به راه انداخته اند. گزارشی که مطالعه می فرمایید مجموعه حرف هایی است که دریانوردان و مقام های سازمان بنادر و دریانوردی بدون توجه به قوانین جاری داخلی و بین المللی کسب و کار آزاد بر زبان آورده اند.

مطلبی که در این بخش مطالعه می فرمایید با اظهار نظر مشابهی از سوی موسسه خبری تین نیوز منتشر شده است که حاوی دیدگاه های یکی از فعالان حوزه دریایی در زمینه اعتراض به نهادهای مختلف مملکتی درباره استخدام کارکنان خارجی از سوی شرکت های کشتیرانی است. توجه شما را به سرمقاله همین شماره جلب می کنیم که نظر رسمی اتحادیه راجع به این اعتراض و دیدگاه معاون دریایی سازمان بنادر و دریانوردی جلب می کنیم.

تین نیوز | یکی از معضلات گریبانگیر جامعه دریایی، بیکاری دریانوردان ایرانی باتجربه و متعهد با ورود بیش از حد دریانوردان خارجی به ناوگان دریایی کشور است که متأسفانه مسئولین به آن توجهی ندارند. به گزارش خبرنگار تین نیوز بحث اشتغال و پیچیدگی های آن در جهان پرشتاب امروز توجه بسیاری از سیاست گذاران، دولتمردان و کارشناسان را به خود جلب کرده است. بدیهی است ترکیب جمعیت جوان کشور و سیل متقاضیان کار، ضرورت پرداختن بیشتر به این مسئله را توسط مسئولین در تمامی

با توانمندی هایشان رتبه بندی می شوند و متناسب با رتبه، در بنادر مختلف فعالیت خواهند کرد. اگرچه شرکت ها مستقیماً با کشتیرانی ها در ارتباط هستند اما نقش حاکمیت سازمان بنادر همچنان محفوظ است. او درباره عملیات راهنمایی نیز گفت: کماکان جنبه حاکمیتی سازمان بنادر حاکم است و چارچوب فعلی ادامه خواهد داشت. وی درباره استفاده شناورهای ایرانی از دریانوردان خارجی گفت: مکانیزم تنبیهی قابل توجهی برای شناورهایی که از دریانوردان خارجی استفاده کنند در نظر گرفته شده است. او توضیح داد: ما در حال حاضر تعداد قابل توجهی نیروی دریانورد آماده به کار داریم اما برخی شناورها به دلیل دستمزد کمتر و هزینه های پایین تر که عمدتاً به دلیل بیمه نکردن است، ترجیح می دهند از دریانوردان غیر ایرانی استفاده کنند. او تأکید کرد: ما فارغ التحصیلان زیادی در این حوزه داریم اما به دلیل کم کاری فرهنگی شوقی برای فعالیت در این حوزه ندارند. باید در این بخش کار فرهنگی انجام شود.

دریانوردان غیر ایرانی استفاده می کنند، مکانیزم تنبیهی در نظر گرفته شده است. آقای محمد راستاد در بیست و هشتمین جلسه اتاق فکر سازمان بنادر و دریانوردی با اشاره به فعالیت های دریایی گفت: در راستای اصل رقابت پذیری بنادر از سال گذشته آزادسازی خدمات دریایی آغاز شده است. در این فرایند یکی از جنبه های ضروری است است که کل زنجیره خدمات بندر توسعه یابد تا منجر به کاهش هزینه های تمام شده شود. وی تأکید کرد: اگر با نگاه سنتی به بنادر نگاه کنیم رقابت پذیری قابل تحقق نیست، اما با نگاه مدرن بنادر یکی از حلقه های لجستیکی هستند و در نتیجه باید سهم قابل توجهی در کاهش هزینه تمام شده کالا و کشتی داشته باشند. راستاد افزود: در همین زمینه خدمات آزادسازی بنادر با مطالعات گسترده و کارشناسی آغاز و چارچوب و دستورالعمل ها نهایی شد. او درباره فرایند این خصوصی سازی نیز تأکید کرد: شرکت هایی که خدمات یدک کشی و پهلو دهی ارائه می دهند ارزیابی و مطابق

دیدگاه های معاون دریایی  
در اتاق فکر سازمان بنادر و دریانوردی:

### برای شناورهایی

### که از دریانوردان

### غیر ایرانی استفاده کنند،

### مکانیزم تنبیهی در نظر

### گرفته شده است

در حالی که شرکت های کشتیرانی دلایل منطقی و قابل دفاع برای ترجیح دادن کارکنان خارجی دارند، سازمان بنادر نیز به جمع گروه هایی پیوسته است که از اشتغال دریانوردان ایرانی طرفداری می کنند. معاون امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی حتی فراتر رفته و گفته است که برای شناورهای ایرانی که از





توجهی است و هم از طرفی باعث بیکاری نیروی ایرانی ماهر و آماده به کار شده است. در اینجا لازم به ذکر است که دریانوردان ایرانی برای دریافت گواهینامه و مدرک دریایی خود بعد از گذراندن ماهها دوره‌های مختلف آموزشی، صرف وقت و پرداخت هزینه‌های دوره و کسب موفقیت در امتحانات و دریافت مدارک دریایی و آمادگی حضور در شناورها جهت کار، تازه متوجه می‌شوند که از کار خبری نیست. با توجه به اینکه مدارک دریانوردان از طریق سازمان بنادر و دریانوردی صادر می‌شود و دوره‌های دریانوردی نیز زیر نظر این سازمان است؛ متأسفانه هیچ گونه حمایتی از سوی این سازمان در خصوص رفع مشکلات فوق انجام نمی‌شود.

با توجه به عضویت ایران در کنوانسیون‌های دریانوردی و ملزم به انجام تعهدات به آنها، سؤالی در اینجا به وجود می‌آید که آیا تمام تعهدات انجام شده است؟ در غیر این صورت مسئول اجرای آن تعهدات کدام سازمان یا ارگان است؟ در مقابل به کارگیری عوامل خارجی در شناورهای ایرانی که موجب تخریب و ضررهای فراوانی به پیکره تجارت و اقتصاد حمل‌ونقل دریایی می‌شود، دلیل این دست اقدامات چیست؟ چرا باید اینگونه باشد؟ آیا ما کمبود نیروی متخصص داریم؟ پس این همه نیروی بیکار متعهد و متخصص چه معنایی دارد؟

اکثر شرکت‌ها به دریانورد ایرانی با تاخیر ۳ یا ۴ ماه و گاهی بیشتر حقوق پرداخت می‌کنند. البته آنهم گاهاً و با شکایت به مقامات بندری، اداره کار و دادگاه که البته این را نیز باید ذکر کرد که اداره کار یا دادگاه از قوانین و حقوق دریایی در رده‌های مختلف هیچ‌گونه اطلاعاتی نداشته و به سختی مالک محکوم می‌شود؛ زیرا قوانین حقوقی و مرخصی ... از هیچ ارگانی به آنها ارایه نشده است و در صورت شکایت، هم باید ساعت‌ها از وقت کار زده شود و هم چندین ماه به دنبال حق و حقوق خود بودند.

آیا دریانوردان که شغل آنان جزو مشاغل سخت به شمار می‌رود و ماهها از خانه و خانواده خود دور هستند باید در ماه ۲.۵ روز مرخصی داشته باشند؟ یعنی مرخصی نفرت دریایی با خشکی یکسان است؟ آیا بعد از چند ماه دوری از خانواده زمان برگشت به مرخصی (اندک) که خانواده چشم به راه اوست با دست خالی و بدون حقوق و شرمندگی دوران چند روزه مرخصی را سپری کند؟ آیا دریانورد بعد از چندین سال کار کردن در دریا با بیمه تامین اجتماعی که آن هم به طور منظم رد نمی‌شود و روزهای مرخصی نیز اکثراً جزو بیمه محسوب نمی‌شود چگونه می‌تواند بازنشسته شود؟ به کارگیری نیروی کار خارجی هم باعث خروج ارز زیادی از کشور عزیزمان ایران می‌گردد که محاسبه آن با توجه به تعداد بالای نفرت در ماه و سال رقم قابل

بکارگیری نیروهای خارجی را به نیروهای داخلی ترجیح می‌دهند. حال این سوال پیش می‌آید که

### چرا پرسنل خارجی با این شرایط سخت کار می‌کنند؟

برای یک سال سابقه دریایی و (سیتایم دریایی) بعد از گذراندن این مدت و اتمام قراردادشان می‌روند در شرکت‌های اروپایی و بزرگ با حقوق‌های بالا و بین‌المللی کار می‌کنند. عوامل فوق باعث شده تا تمایل به استفاده و بکارگیری نیروی خارجی در شناورها بیشتر شده و به همین دلیل اقدام به حذف نیروی ایرانی می‌کنند. اعلام می‌کنند نیروی ایرانی برایمان به صرفه نیست و این موضوع آمار بیکاری دریانوردان ایرانی آماده به کار را، بیش از اندازه بالا برده تا جایی که دیگر برای دریانوردان رده‌های پایین (ملوان عرشه و ملوان موتورخانه) به سختی و با مشکلات فراوان و دستمزد پایین کار پیدا می‌شود.

مالکین محترم با توجه به این موضوع از رد کردن بیمه دریایی امتناع ورزیده و با عنایت به اینکه شغل دریانوردی جزو مشاغل سخت محسوب می‌شود بیمه تامین اجتماعی را نیز که شامل حال نفرت خشکی می‌شود، به سختی برای نفرت رد می‌کنند و بعضاً از رد کردن لیست بیمه تامین اجتماعی نیز دریغ کرده و می‌گویند در صورت اعتراض جایگزین‌تان نفر خارجی است که باصرفه‌تر از شما است.

بخش‌های صنعتی کشور ایجاب می‌کند که صنعت دریایی با توجه به ظرفیت بالایی که در بحث اشتغالزایی دارد از این قاعده مستثنا نیست.

### متن کامل بیانات آقای پژمان رفیعی، سرمهندس کشتی که مدعی است نمایندگی ۵۰۰ دریانورد ایرانی را هم برعهده دارد به شرح زیر است:

با نگاهی به اوضاع اقتصادی دنیا، اولویت‌های نظام‌های حاکم بر کشورها بر پایه و اساس اشتغال‌زایی با توجه به منابع موجود آن کشور است. یکی از مصلحتاتی که مدتی است گریبانگیر جامعه دریایی ما شده بیکاری دریانوردان ایرانی باتجربه و متعهد به دلیل ورود بیش از حد دریانوردان خارجی به ناوگان دریایی کشور از ملیت‌های مختلف اعم از هندی، فیلیپینی، میانمار، بنگلادشی، پاکستانی، روسی و غیره است که بر روی شناورهایی با تناژ زیر ۵۰۰ و زیر ۳۰۰۰ تن و حتی کشتی‌های اقیانوس‌پیما در شرکت‌های بزرگ و کوچک بخش خصوصی و دولتی مشغول به کار هستند. اکثریت مالکین محترم شناورهای ایرانی بنا به دلایلی مانند عدم نیاز پرداخت بیمه تامین اجتماعی نیروی خارجی، تهیه نکردن آذوقه غذایی مناسب، پرداخت نکردن حقوق به موقع و دستمزد بسیار پایین، عدم نیاز به پرداخت عیدی و سنوات، نیاز نداشتن به مرخصی حین قرار داد یکساله و نیاز نداشتن به هزینه ایاب و ذهاب و دلایل دیگر،

### شرکت‌های عضو سه لوح

### تقدیر به اتحادیه آوردند

در روز دریانورد (۴ تیر) دو دریانورد عضو شرکت‌های عضو اتحادیه در فهرست تقدیر شدگان صنوف دریایی قرار گرفتند و از این مراسم دو لوح افتخار با خود همراه آوردند:

- ۱- آقای میلاد شریف از کارکنان دریایی شرکت فراساحلی آریا جاوید
- ۲- آقای مرتضی خالقی شامی از کارکنان شرکت خدمات دریایی سکان اروند

در مراسم روز جهانی دریانوردی امسال (۲۱ شهریور) نیز یک شرکت عضو اتحادیه (شرکت نگین تاج ساحل اروند) در صف شرکت‌های نمونه قرار گرفت و یک لوح تقدیر دیگر به مجموع افتخارات اتحادیه اضافه کرد.

این موفقیت‌ها را به همه تقدیر شدگان تبریک می‌گوییم و برایشان از درگاه احدیت موفقیت و نیکی‌بخشی آرزو می‌کنیم.

### اولین مارینای کشور با همکاری بخش خصوصی در بندرانزلی احداث می‌شود

### استراتژی نوین گردشگری دریایی و سفر در خزر با رویکردی جدید

تین نیوز: آقای محمد حسین چراغی مدیرکل بندر و دریانوردی گیلان می‌گوید که در حوزه گردشگری دریایی برنامه‌های میان مدت و بلندمدتی را با توجه به ظرفیت‌های دریایی استان گیلان طراحی کردیم. در بخش برنامه‌های میان مدت بحث گردشگری دریایی مطرح است که بتوانیم بخش خصوصی را برای ورود به عرصه توسعه دریا محور تشویق کنیم. وی ادامه داد: ما در استان گیلان با وجود برخورداری از سواحل بسیار جذاب و زیبا و جاذبه‌های گردشگری بالایی که در بخش سواحل و دریا داریم متأسفانه به دلیل نبود زیرساخت‌های مناسب و استانداردها در طول سالهای گذشته نتوانسته ایم هم نظر سرمایه‌گذاران بخش خصوصی و هم نظر هموطنان را برای بهره‌گیری از این مزایا جلب کنیم.

آقای چراغی اضافه کرد: ما در فاز اول برنامه‌های خود به دنبال ایجاد این ظرفیت‌ها بوده ایم که بر این اساس بحث ایجاد مارینا را در بندر انزلی مطرح کردیم و برای اولین بار مارینای شمال کشور با همکاری بخش خصوصی در بندر انزلی ایجاد خواهد شد و مقدمات کار تا حدود زیادی انجام شده است و در مرحله نهایی انعقاد قرار داد با بخش خصوصی هستیم و در این بخش به لحاظ جذب گردشگر شاهد یک تحول خیلی اساسی در استان گیلان خواهیم بود. مدیرکل بندر و دریانوردی گیلان گفت: در حوزه ایجاد اشتغال با توجه به اینکه امسال از طرف مقام معظم رهبری بنام سال تولید و اشتغال نامگذاری شده است قطعاً با اجرای این برنامه ظرفیت‌های جدیدی در حوزه اشتغال در استان گیلان ایجاد خواهیم کرد و برای هزار نفر در این صنعت ایجاد اشتغال می‌شود.

وی ادامه داد: در بخش برنامه‌های بلندمدت تلاش داریم خطوط مسافری منظمی را بین بندر انزلی و شهرهای حاشیه خزر راه اندازی کنیم و به همین منظور صحبت‌های مقدماتی با بخش خصوصی صورت گرفته است و در حال حاضر تلاش داریم در کشور آذربایجان با همت بخش خصوصی ایرانی و آذربایجانی و بهره‌گیری از توان بندر انزلی بتوانیم کشتی‌های مسافری را در این خط فعال کنیم بدین منظور مکاتباتی را با سفارتخانه باکو انجام داده ایم و در آینده نزدیک مذاکرات سه جانبه‌ای برگزار می‌شود و طی این نشست شرایط خط مسافری مورد بررسی قرار می‌گیرد و اگر دو بخش خصوصی باهم به تفاهم برسند ما شاهد راه اندازی این خطوط منظم مسافری از بندر انزلی به باکو و برعکس خواهیم بود.

آقای چراغی خاطر نشان کرد: ما در بندر انزلی مجهزترین سالن مسافری شمال کشور را داریم که با این برنامه ریزی صورت گرفته امیدواریم شاهد فعال شدن این سالن باشیم. مدیرکل بندر و دریانوردی گیلان تأکید کرد: خوشبختانه ما در بندر انزلی در خصوص واگذاری اسکله به بخش خصوصی هیچ محدودیتی نداریم و امیدواریم به زودی پذیرای کشتی‌های مسافری و شاهد تحول بزرگ در عرصه توسعه اقتصاد دریا محور در استان گیلان باشیم.



جنوب کشور با توجه به پیشینه‌های تجاری و امکانات بندری شرایط بهتر است. البته تا نقطه ایده‌آل یا جایگاه واقعی فاصله بسیار زیادی داریم.

**چند شرکت خصوصی و فعال در زمینه حمل و نقل دریایی داریم و تعداد شناورهای آنها چقدر است؟**

در این زمینه شاید امکان ارائه آمار

مالیاتی یکی از آنهاست که بعد از گذشت ۹ سال هیچ اقدام موثری برای اجرای آن نشده است. دلیل اصلی آن هم ناهماهنگی میان وزارتخانه‌های صمت و اقتصاد و دارایی است و سازمان بنادر و دریانوردی هم وارد موضوع نشده و نمی‌شود چراکه این قانون از سمت آن سازمان پیشنهاد داده نشده است. اینجاست که بوضوح نبود مرجع دریایی در

**در گفت‌وگو با روزنامه "جام جم" :**

**تنوع متولیان از تمایل سرمایه گذاران**

**به حضور در فعالیتهای دریایی کاسته است!**



در حالی که بسیاری از کشورهای صنعتی برای دستیابی به بازارهای بین‌المللی با استفاده از امتیازهای فراساحلی به دنبال ایجاد مزیت‌های رقابتی در بازارهای هدفشان هستند، ایران با وجود خطوط طولانی ساحلی خود در شمال و جنوب کشور در این صنعت موفقیت‌های خاصی برای خود به دست نیاورده است.

این اتفاق در حالی رخ داده که در سند چشم‌انداز توسعه اقتصادی ایران بر سرمایه‌گذاری و توسعه صنایع مرتبط با حمل و نقل دریایی تاکید شده و مسئولان بارها و بارها در جلسات، همایش‌ها و سخنرانی‌های خود اعلام کرده‌اند اقتصاد دریا یکی از مهم‌ترین برنامه‌هایشان است. از این رو جام‌جم برای آگاهی از شرایط فعلی حمل و نقل دریایی گفت‌وگویی با علی شریفی، دبیرکل اتحادیه مالکان کشتی ایران داشته که در ادامه می‌خوانیم.

**با توجه به اهمیت اقتصادی دریاها در توسعه کشورهای دارای سواحل آیا به نظر شما سرمایه‌گذاری در صنعت حمل و نقل دریایی مناسب است؟**

اصولا سرمایه‌گذاری در صنعت حمل و نقل دریایی دارای امتیازاتی غیرقابل انکار است، اما با توجه به شرایط فعلی اقتصادی ایران و تصمیم‌گیری‌هایی که برای صنعت دریایی وجود دارد با قطعیت می‌توان گفت هیچ امتیازی برای سرمایه‌گذاری در این زمینه وجود ندارد و فقط شعار داده می‌شود.

**بسیاری از برنامه‌های توسعه دولت در این زمینه تدوین شده است، پس چطور معتقدید سرمایه‌گذاری در صنعت حمل و نقل دریایی منطقی نیست؟**

شما درست می‌گویید، جلسات، نشست‌ها و همایش‌های گسترده‌ای در این زمینه شکل گرفته که در نهایت بیانیه پایانی آن از اهمیت دریا برای توسعه اقتصادی کشورمان می‌گوید، اما تاکنون کمتر شاهد اقدام و اجرای سیاست‌های مورد نظر بوده‌ایم. اگر واقعا به دنبال سرمایه‌گذاری در دریا هستیم باید با استفاده از نظر کارشناسان و اهل فن برنامه‌ریزی کنیم نه این که افرادی که تسلط به این صنعت ندارند با برنامه‌های غیراصولی خودشان مشکلات را بیشتر کنند. واقعیت این است که چون دریا دیر بازده است، در اولویت

دقیقی نباشد ولی از بابت تعداد شناور حدود ۱۰۰۰ فروند شناور در دریاهای جنوبی و شمالی کشور بغیر از شناورهای سنتی (لنج) و در حدود ۲۰۰ فروند شناورهای اقیانوس‌پیما تردد می‌کنند. نکته حائز اهمیت این است که تنوع کاربری کشتی‌ها و سایز آنها بسیار زیاد است. به طور مثال شناورهایی با ظرفیت ۱۰۰ تن تا ۳۰۰ هزار تن در این ناوگان وجود دارند.

**آیا ایران توان تولید و ساخت کشتی را دارد؟**

پاسخ شما در حالت کلی مثبت است، اما باید از خودمان ببرسیم با چه قیمتی و در چه زمانی؟ درباره ساخت کشتی بد نیست به این نکته توجه داشته باشیم که در حالت کلی نباید به این پرسش اکتفا کنیم چون کشتی‌ها انواع و ابعاد خیلی گسترده‌ای دارند و طیف نسبتا گسترده‌ای از شناورها در ایران قابلیت ساخت دارد، اما نکته اینجاست که مزیت اقتصادی در این روند چیست و فناوری‌های موجود با چه هزینه‌ای محصول نهایی را ارائه می‌کند؟ مشکل زمان‌بندی و هزینه داریم. به همین دلیل صنعت کشتی‌سازی فعلی ما قابلیت رقابت با شرکت‌های خارجی را ندارد. مشکل عمده ما خارج از محدوده صنعت کشتی‌سازی است. ما مشکل تسهیلات مالی و بروکراسی و عدم مدیریت زمان داریم که طبیعتا برای یک مالک کشتی قابل هضم نیست. صحبت از مادر بودن صنعت کشتی‌سازی می‌شود که کاملا بحث درستی است لیکن برای رونق بخشیدن به صنعت مادر نباید فقط سرمایه‌گذاران بخش خصوصی تاوان بدهند.

کشور دیده می‌شود. وقتی صحبت از سرمایه‌گذاری می‌کنیم باید تسهیلاتی برای حضور سرمایه‌گذاران فراهم کنیم که این تسهیلات صرفا منابع مالی نیست بلکه قوانین و مقرراتی است که می‌تواند روند سرمایه‌گذاری را تسهیل کند، اما اکنون در کشورمان با وجود تمام امتیازهایی که مسئولان به آن اشراف کامل دارند اصلا معلوم نیست چه کسی باید تسهیلات را فراهم کند. روی کاغذ خیلی چیزها مهیاست، اما در عمل واقعیت چیز دیگری است.

**با این شرایط تقاضا برای سرمایه‌گذاری احتمالا پایین است؟**

با وجود امتیازات بالای ایران، تقاضا برای سرمایه‌گذاری در صنعت حمل و نقل دریایی بسیار پایین است.

هیچ دولتی قرار نگرفته و البته چون بحث جذابی است همیشه صحبت از اهمیت آن می‌شود ولی در عمل اقدام مفیدی دیده نمی‌شود.

**به نظر شما مشکل اصلی کجاست؟**

اصلی‌ترین مشکل مربوط به نبود متولی مشخص در دریاست. تنوع مراجع دریایی باعث شده سرمایه‌گذاران تمایل زیادی برای حضور در این زمینه که از لازمه‌های توسعه اقتصادی است نداشته باشند. ارگان‌های مختلفی مثل وزارت صنعت، معدن و تجارت (صندوق توسعه صنایع دریایی و شورای عالی صنایع دریایی)، وزارت جهاد کشاورزی (سازمان شیلات)، سازمان حفاظت محیط زیست، وزارت راه (سازمان بنادر و دریانوردی) در کنار یگان‌های حفاظتی همه و همه در این

**دبیرکل اتحادیه**  
**مسایل کشتی داران را به افکار عمومی کشاند!**

**اگر بخواهیم شرایط سرمایه‌گذاری در سواحل خزر را با سواحل خلیج فارس مقایسه کنیم، شرایط کدام یک بهتر است؟**  
سرمایه‌گذاری در خزر را برای بخش خصوصی فراموش کنید چون عملا در این قسمت با شرایطی که کشورهای CIS دارند در کنار عدم حمایت‌های داخلی جاذبه‌ای برای سرمایه‌گذاری ایجاد نشده، اما در

زمینه باید نظارت داشته باشند که اصولا سرمایه‌گذاری را با چالش مواجه می‌کند، در حالی که در کشورهای توسعه یافته این نهادها به حداقل رسیده‌اند.  
قانون مصوب سال ۸۷ با نام حمایت از توسعه صنایع دریایی مسئولان را موظف کرده تا تسهیلاتی مختلف در اختیار سرمایه‌گذاران قرار دهند. بحث مابه‌التفاوت



تولیدات خبری ما تا حدود زیادی به جدل‌های لفظی و کمتر به عمق مطلب در حوزه سیاسی پرداخته می‌شود و تصریح کرد: من می‌فهمم که در این شرایط اگر خبرنگاری بخواهد عمقی کار کند بسیار دشوار خواهد بود. چراکه خبرنگار مسئول تولید خبر نیست. خبر را دیگران تولید می‌کنند و او آنها را منعکس می‌کند. وقتی مثلا در حوزه سیاسی و اجتماعی رو در روی‌ها در حد یک جدل سطحی تنزل پیدا می‌کند طبعاً خبرنگار مجبور است همین صحنه را منعکس کند. اما من فکر می‌کنم کمی جای تامل بیشتر دارد.

نتیجه شرایط تحقق یک موضوع بسیار مهم است. او این نگاه را مولد خبرنگاری تحقیقی دانست و گفت: اساس رسانه‌ها تخصصی و تحقیقی و خبرنگاری تحقیقی و پژوهشی از همین جا به وجود می‌آید که خبرنگار به انتقال الفاظ اکتفا نمی‌کند. او می‌خواهد از آن واقعه، حادثه یا اظهار نظر فہمی پیدا کند. آقای آخوندی با بیان اینکه امروز جدل‌های لفظی در کانون خبرها قرار گرفته تاکید کرد: اگر خبرنگار بخواهد به عنوان بیانگر وجدان جامعه عمل کند باید درک روشنی از شرایط پدیدآمدن یک واقعه داشته باشد. مشکلی که امروز در ایران داریم این است که

همه مسایلی نیز به شمار می‌آید که از بابت عدم انجام تمهیدات قانونی شرکت‌ها در این زمینه به بار می‌آید

### تقاضای وزیر از خبرنگاران: در انتقال خبرها از سطحی نگری خودداری کنید!

وزیر راه و شهرسازی در مراسم گرامیداشت روز خبرنگار با تبریک این روز گفت: توسعه بدون خبر، یک تصور واهی است و از همه خبرنگاران این خواهش را دارم که تاریخچه یک اتفاق یا اظهار نظر را در نظر بگیرند تا آگاهی‌هایی که از خبر آنها حاصل می‌شود عمیق و کارا تر باشد.

آقای عباس آخوندی در مراسم گرامیداشت روز خبرنگار که شامگاه روز سه‌شنبه در ساختمان استانداردهای سازمان بنادر و دریانوردی و با حضور معاونان و زیرمجموعه‌های این وزارتخانه برگزار شد، با اشاره به اینکه خبر در جهان امروز اهمیت اساسی دارد گفت: خود من در عالم مطبوعات گاهی می‌نوشتیم و با رسانه ارتباط داشتیم و دارم. قطعاً جهان مدرن و دنیای جدید بدون خبر اساساً بی‌معنی است. جان جامعه و روح آگاهی و آزادی خبر است. او افزود: قاعدتاً خبر و خبرنگار به عنوان یکی ارکان مهم جامعه مدرن است و به همین دلیل است که در انقلاب مشروطه به عنوان رکن چهارم از آن یاد شد. در واقع یک رکن اساسی برای توسعه و برای عبور از بحران‌هایی است که هر جامعه‌ای با آن مواجه است.

وزیر راه و شهرسازی با بیان اینکه دشواری‌های بسیاری برای خبرنگاران وجود دارد تاکید کرد: نکته‌ای که می‌خواهم بگویم این است که خبر سابقه‌ای دارد و به نوعی سطحی‌ترین بخش خبر الفاظی است که رد و بدل می‌شود. نکته اساسی این است که بدانیم این خبر یا اظهار نظر در چه بستری و با چه تاریخی رخ داده است و چگونه امکان تحقق پیدا کرده است و همچنین چه آثاری بر دیگر حوادث پیرامون خود می‌گذارد.

او تصریح کرد: وقتی وارد این سطح از خبر می‌شویم آنوقت خواهیم دید که نمی‌توانیم بدون تاریخچه خبر را نقل کنیم. بدون در نظر گرفتن بستر تحقق، محدودیت‌ها و فرصت‌ها نمی‌توانیم آن را نقل کنیم. اینجاست که خبر جان پیدا می‌کند و از یک لفظ خارج می‌شود و برمی‌گردیم به اینکه خبر چه پیامی را در درون خودش دارد و چگونه به وقوع پیوسته است. در

### بخشنامه اتحادیه راجع به مسئولیت‌های بین‌المللی به کارگیری نیروهای خارجی روی شناورهای ایرانی

روابط شرکت‌های کشتیرانی با کارکنان خارجی با پیوستن ایران به بخش اعظم کنوانسیون‌های کار دریایی بین‌المللی از اهمیت بیشتری برخوردار شده است. موارد متعددی از شکایت به نهادهای مختلف و از جمله سازمان بنادر و دریانوردی رسیده است که می‌تواند به ورود خسارت‌های بزرگ مالی و هم چنین به خطر افتادن منافع درازمدت کشورمان در بازار جهانی حمل و نقل دریایی بشود. برای پیش‌گیری از این خسارت‌ها اخیراً دبیرکل اتحادیه مالکان کشتی ایران بخشنامه‌ای را به کلیه اعضای خود ارسال کرده که در آن از شرکت‌های خواسته شده است در رعایت مفاد کنوانسیون‌ها و عهدنامه‌های بین‌المللی دقت بیشتری در جهت رعایت حقوق قانونی کارکنان خارجی خودشان و ضامن استفاده از روش‌های قانونی دعوت به کار و سپردن مسئولیت به آنان به عمل آورند. متن بخشنامه به شرح زیر است:

با توجه به شکایات‌های متعدد دریانوران تبعه کشورهای خارجی شاغل بر روی شناورهای ایرانی به وزارت کار و تامین اجتماعی، که شامل تامین حقوق معوقه و تمهیدات مربوط به بازگشت آنان به کشور متبوعشان می‌شود لازم است شرکت‌های کشتیرانی فعال در زمینه کشتیرانی و خدمات دریایی که در تامین دریانوردان خارجی مورد نیاز شرکت‌های کشتیرانی فعالیت دارند مقررات ملی و بین‌المللی و بخصوص مفاد کنوانسیون کار دریایی (کنوانسیون 2006 MLC) راجع به نحوه به کارگیری دریانوردان خارجی را با دقت رعایت کرده و در مورد مطالبات قانونی آنان، اعم از حقوق معوقه و بازگشت به میهن و یا تمدید روادید آنان را پیگیری نمایند. در بخشنامه تدرک داده شده است که هرگونه شکایات ملوانان تبعه خارجی برای دریافت حقوق قانونی خود با توجه به عضویت ایران در مقاله نامه‌های کار دریایی می‌تواند جنبه بین‌المللی کسب کرده و تبعات منفی و مشکلات دیگری برای ایران فراهم نماید. باید توجه داشت که در سال‌های اخیر اتحادیه مالکان کشتی ایران برحسب توافق‌هایی با اداره پلیس مهاجرت و گذرنامه ناجا امور مربوط به صدور روادید کارکنان خارجی را راساً و به تقاضای شرکت‌های عضو انجام می‌دهد و به همین جهت اتحادیه مسئول

### به منظور ایجاد امکانات بیشتر برای انجام تعمیرات کشتی‌ها بسته شد قرارداد همکاری اتحادیه مالکان کشتی ایران و شرکت ندیم گسترش خلیج فارس

در راستای سیاست‌های کلان دریایی و عمل به اقتصاد مقاومتی، تفاهم‌نامه‌ای فی مابین اتحادیه مالکان کشتی ایران و شرکت ندیم گسترش خلیج فارس منعقد تا ارائه تسهیلات بیشتر به طیفی از مالکین جهت انجام تعمیرات انجام پذیرد. شرکت ندیم گسترش خلیج فارس از شرکت‌های تابعه مجتمع کشتی‌سازی و صنایع فراساحل ایران است که کار ساخت و تعمیرات انواع شناورهای کوچک و متوسط تا حدود وزن سبک ۸۰۰ تن را انجام می‌دهد. با انعقاد این تفاهم‌نامه امید است از مراجعه مالکان کشتی‌های ایرانی به کشورهای جنوبی خلیج فارس کاسته و با تسهیلاتی که شرکت ندیم گسترش ارائه می‌کند امکان جذب بیشتر مالکان شناورهای ایرانی به کشتی‌سازهای داخلی فراهم شود. با وجود رکودی که در صنعت حمل و نقل دریایی برای کشتی‌های ناوگان کشور عزیزمان بخصوص در منطقه خلیج فارس و دریایی عمان وجود دارد و مشکلات عدیده‌ای که در حال حاضر با آن دست به گریبانند، اینگونه همکاری‌های داخلی باعث برون رفت از وضعیت کنونی شده و شاید الگویی باشد برای مراجع دریایی که حمایت از دریا و دریاییان در حد حرف، سخنرانی و مصاحبه باقی مانده است.





## نقدی به همکاری بندری ایران با خطوط کوچک لایبری آب در کوزه و ما تشنه لبان می گردیم ....

علی شریفی\*

همکاری با خطوط کشتیرانی کوچک غیر ایرانی که به صورت لایبر، کاری مشابه موسسات و شرکت های کشتیرانی داخلی انجام می دهند، نبایستی به عنوان یک پیشرفت محسوب شده و افتخاری برای سازمان بنادر و دریانوردی کشورمان به شمار آید. چندی پیش در خبرها آمده بود که در نشست مشترک مدیر امور خاورمیانه خط کشتیرانی نپتون لاین یونان با مسئولان بندر لنگه، راه اندازی مسیر دریایی واردات و ترانزیت خودرو از دبی به بندرلنگه مورد تاکید قرار گرفته است.

پیرو این خبر و البته خبرهایی که در رسانه های محلی استان هرمزگان در خصوص فعالیت خط کشتیرانی نپتون لاین یونان در بنادر این استان منعکس شد، پرسش های مطرح می شود که آیا اقتصاد مقاومتی و حمایت از صنایع داخلی با اعلام گسترش فعالیت خارجی ها جلوه پیدا می کند؟

در شرایطی که شناورهای داخلی با مالکیت و پرچم ایران قادر به حمل چنین محموله هایی هستند آیا افزایش همکاری ها با یک خط کشتیرانی خارجی اقدام در راستای اقتصاد مقاومتی است؟ اینکه روال حاکم بر حمل و نقل دریایی در چارچوب رقابت تعریف می شود و طبیعتاً کرایه ارزان تر در کنار سرعت بالاتر و البته ایمنی در تردد، معیارهای اصلی صاحبان بار برای انتخاب خط کشتیرانی است، شکی نیست، اما در مواردی که شرایط فوق توسط خطوط داخلی هم قابل تحقق است عملاً بهانه ای برای ورود خطوط بیگانه به بازارهای داخلی وجود ندارد.

اینکه افتخار کنیم افزایش رونق بندر شهید باهنر و یا دیگر بنادر استان با همکاری یک خط کشتیرانی خارجی بوده که شناوری با سن بالا را در خطوط بندر ایران به بندر کشور امارات قرارداده، نه تنها عمل به سیاست های کلان کشور نیست که جفا به

بخش خصوصی داخلی و عملاً عدم حمایت از صنایع داخلی محسوب می شود. زمانی صحبت از ورود خطوط بزرگ کشتیرانی بین المللی همچون MSC یا MAERSK یا CMA می شود که با توجه به برجام و خروج از شرایط تحریم می تواند پیشرفت خوبی برای بنادر ما باشد اما همکاری با خطوط کشتیرانی کوچکی که به صورت لایبر عمل می کنند و کاملاً جایگزین های داخلی دارند، نمی تواند پیشرفت و افتخاری برای سازمان بنادر و دریانوردی محسوب شود.

فراموش نکنیم که تعدادی زیادی از شناورها که هم اکنون در تأمین بار مشکل دارند، در چارچوب طرح وجوه اداره شده سازمان بنادر و دریانوردی ساخته و به آب اندازی شده اند. حال چگونه است که سازمانی که خود مسبب ساخت این تعداد شناور بوده اکنون از همکاری با یک شرکت خارجی یونانی که جایگزین این شناورها می شود صحبت و تازه از افزایش سطح همکاری با آن در بنادر دیگر هم خبر می دهد!

ظاهراً در دریا بحث اقتصاد مقاومتی و حمایت از صنایع داخلی کماکان بصورت شعاری باقی مانده و به اقتصاد مخالفتی تبدیل شده به طوری که با ارائه آمارهای یک جانبه سعی در انعکاس عملکرد مطلوب دریایی و بندری در مقایسه با سالیان گذشته داریم غافل از اینکه این آمار و ارقام زمانی ارزش دارند که تحرک و بهبودی در صنعت و کار بخش خصوصی شاهد باشیم. عدم توجه به مشکلات بخش خصوصی در دریا و بندر در کنار ارائه آمارهای متعدد از مدیران و مسئولین دریایی و بندری که همگی نشان از پیشرفت های روزافزون دارد، بیانگر این موضوع است که مسئولین در غفلت بوده و بخش خصوصی روز به روز ضعیف تر و نحیف تر می شود و البته مسببش چیزی نیست جز نگاهی که دولتیان از بالا و از جایگاه متولی گری به صنعت حمل و نقل دریایی می اندازند.

\* دبیر اتحادیه مالکان کشتی ایران

## فرم نظرسنجی راجع به

### برنامه های آتی اتحادیه مالکان کشتی ایران

اتحادیه مالکان کشتی ایران در آستانه برگزاری مجمع عمومی عادی سالانه خود قصد دارد دیدگاه ها و نظریات اعضای اتحادیه را در برنامه ریزی های آتی خود ملحوظ کند و خط مشی آینده را به صورتی ترسیم کند که بتوانیم از عملکرد اتحادیه بهترین نتیجه را در جهت برآوردن انتظارات اعضا با حفظ مصالح جمعی به دست آوریم.

برای جمع بندی و ارزیابی دیدگاه های اعضای محترم همکاران دبیرخانه فرم پرسشنامه ای را آماده کرده اند که تقدیم تان می شود. از همه عزیزان استدعا داریم برای کمک به اعضای هیات مدیره جدید اتحادیه در جهت تنظیم برنامه کار دوره آینده به سؤال های مطرح شده جواب روشن و جامعی بدهید و در بخش انتهایی، هر نظری را که احساس می کنید در پرسشنامه فرصت مطرح کردن آن به شما داده نشده است مطرح فرمایید. از همکاری صمیمانه همه عزیزان در جهت تنظیم پرسشنامه و پاسخ به سؤال های مطرح شده صمیمانه سپاسگزار می کنیم.

### دیدگاه نماینده مازندران درباره لایحه تغییر نام سازمان بنادر و دریانوردی

#### الحاق مدیریت سواحل به سازمان بنادر

#### مشکلات را بیشتر می کند

تین نیوز | چندی پیش بود که خبری از قول نماینده مردم نوشهر در مجلس شورای اسلامی منتشر شد که او در این خبر از تغییر نام سازمان بنادر و دریانوردی خبر داده بود. آقای قاسم احمدی لاشکی در گفت و گو با مانا درباره اصلاح قانون آئین نامه سازمان بنادر و دریانوردی گفته بود که «طرح اصلاح قانون آئین نامه سازمان بنادر و دریانوردی در سه ماده و چند تبصره تهیه و توسط هیئت رئیسه مجلس اعلام وصول شده است».

بر اساس این خبر و به گفته احمدی لاشکی « در صورت تصویب نهایی، نام سازمان بنادر و دریانوردی به سازمان مدیریت سواحل، بنادر و دریانوردی تغییر خواهد کرد».

یکی از کارشناسان این حوزه در مورد این خبر در یک گروه مجازی مرتبط با حوزه بندر و دریا نوشت: سازمان فعلی دارای دو وظیفه تقریباً متفاوت بوده و به همین دلیل از قدیم ایلام در اجرای اصولی و بین المللی آنها توأم با مشکل بوده است!

پرویز باورساد افزود: وظیفه «دریانوردی» سازمان، صرفاً مرتبط با وظایف محلی، منطقه ای و جهانی ایمنی دریانوردی و جلوگیری از آلودگی دریایی دریاهای قلمرویی و منطقه ویژه اقتصادی کشور است. وظیفه «بنادری» سازمان نیز مرتبط با ساخت و بهره برداری از زیربنایها و رونهای ساحلی به عنوان یک پایانه تجارت دریایی است که ایجاد تعادل بین آنها با بیش از یکصد سال تجربه هنوز به تعالی نرسیده است!

او تاکید کرد: حال با الصاق وظیفه ساحلی که به نظر نمی رسد دارای اشتراک معنایی به دو مقوله فوق نیز وجود داشته باشد یقیناً مشکلات را بیشتر خواهیم کرد! همانطور که متأسفانه در ۸ سال گذشته با ادغام دو وزارتخانه کاملاً غیر همساز (راه و ترابری با وزارت مسکن و شهرسازی) نه تنها موفقیتی به دست نیاوردیم بلکه به مشکلات هر کدام از آنها اضافه کردیم. این در حالی است که ما در دوره و عصر امروزه نیاز به وزارت حمل و نقل داشتیم و راه و بسیاری از امور زیربنایی متفرق در دستگاه های دولتی را

وی افزود: اگر در بخش نوار ساحلی کشور مشکلات خدماتی و یا زیربنایی وجود دارد باید آنها را در شهرداری ها و ادارات مسکن و شهرسازی و ... جستجو کرد نه سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان متولی دروازه تجارت خارجی دریایی و ایمنی و ... دریایی کشور!

### تقدیر دوباره اتحادیه از یک دریانورد فقید

در پی تقدیرنامه ای که از سوی سازمان بنادر و دریانوردی به دریانورد فداکار کشورمان کاپیتان امیر جنید تقدیم شد، از سوی ریاست اتحادیه مالکان کشتی ایران نیز لوح تقدیری صادر و به خانواده ایشان تقدیم شد متن لوح چنین است :

#### تقدیرنامه

اعطاء تقدیرنامه "شجاعت در دریا" به مرحوم کاپیتان امیر جنید از سوی سازمان بین المللی دریانوردی طی عملیاتی انسان دوستانه به پاس جوانمردی و رشادت بی نظیر ایشان را ارج نهاده و ضمن ابراز همدردی و تسلیت صمیمانه به خانواده محترم ایشان و جامعه دریایی کشور برای آن مرحوم علو درجات را از درگاه ایزد یکتا خواهیم.

### جناب آقای علیرضا خوشرو

بدینوسیله انتصاب شایسته جنابعالی را به عنوان مدیرعامل شرکت کشتیرانی آریا صمیمانه تبریک گفته و موفقیت شما را در سمت جدید از ایزد متعال خواستاریم.

اتحادیه مالکان کشتی ایران

### جناب کاپیتان فرشاد شهباز

بدینوسیله انتصاب شایسته جنابعالی را به عنوان مدیرعامل شرکت کشتیرانی جنوب - خط ایران صمیمانه تبریک گفته و برایتان موفقیت روز افزون از درگاه ایزد متعال مسالت داریم.

اتحادیه مالکان کشتی ایران