



## رده بندی آسیا در یک نگاه

### معرفی:

رده بندی آسیا حاصل ۲۸ سال تجربه بنیانگذاران آن (IGS و IBS) می باشد که در سال ۱۳۸۴ بعنوان مجموعه ای واحد تشکیل گردید و هم اکنون با بیش از ۸۰ نفر پرسنل کارشناس در رشته های مهندسی مکانیک، مهندسی صنایع، کشتی سازی و فرماندهی کشتی، ... و ۹ شعبه در بنادر اصلی کشور، امارات متحده عربی و کویت فعالیت می نماید. رده بندی آسیا همراه سایر مؤسسات بازرسی و رده بندی بین المللی عضو آیآکس (IACS) مورد تأیید سازمان بنادر و دریانوردی است و به نیابت از آن سازمان مجوزهای لازم جهت فعالیت شناورها و صنایع مرتبط با آنها را صادر می نماید.

با توجه به قرارداد همکاری متقابلی که با مؤسسه رده بندی روسیه (RS) منعقد گردیده، رده بندی آسیا قادر است خدمات خود را به صورت ملی و بین المللی و با استفاده از شعب داخلی و خارجی در کلیه نقاط جهان خصوصاً آسیای میانه، روسیه و اروپای شرقی در سطح اعضای انجمن بین المللی مؤسسات رده بندی (IACS) به انجام رساند.

این مؤسسه پس از استقرار و دریافت گواهینامه ISO 9001:2008 (سیستم مدیریت کیفیت) در طرح توسعه خود به منظور افزایش سهم مؤسسه در بخش صنعتی با جاری نمودن الزامات استاندارد ISO/IEC 17020 آمادگی انجام بازرسی های صنعتی، ارزیابی انطباق و بازرسی کالا مطابق با آخرین استانداردهای بین المللی را دارد.

رده بندی آسیا از پوشش بیمه مسئولیت به مبلغ یک میلیون یورو برای هر یک از خدمات بازرسی ارائه شده بهره مند است.

### اهداف:

۱- گسترش توانمندی های منابع کارشناسی در زمینه های تخصصی در حد استانداردهای انجمن بین المللی مؤسسات رده بندی (IACS) و فدراسیون بین المللی آژانسهای بازرسی (IFIA):

۲- توسعه کمی و کیفی فعالیت های شرکت به منظور حضور در بازارهای بین المللی و منطقه ای به ویژه حاشیه جنوبی خلیج فارس و حاشیه دریای خزر؛

۳- ارتباط با مؤسسات بازرسی صنعتی و رده بندی کشورهای آسیایی برای همکاری های مشترک؛

۴- گسترش بخش تحقیقات و آموزش در کلیه زمینه های مرتبط با بازرسی با همکاری مراکز علمی و دانشگاه ها؛

۵- ارائه خدمات آموزشی و اطلاع رسانی به مشتریان، مالکان و کارکنان با تأمین منافع صاحبان صنایع و کالا و با هدف ارتقاء ایمنی دریانوردی؛

۶- انطباق با آخرین مصوبات و الزامات سازمان بین المللی دریانوردی و سازمان جهانی استاندارد.

### محصولات و خدمات:

خدمات آسیا در قالب بازرسی و صدور گواهینامه بشرح ذیل می باشد:

- صدور گواهینامه رده بندی کشتی
- صدور گواهینامه تجهیزات بندری و بالابری
- صدور گواهینامه تأیید محصول (صنعتی)
- صدور گواهینامه سلامت کانتینر
- صدور گواهینامه استاندارد ارد های ایمنی و امنیتی
- صدور گواهینامه ارزیابی انطباق (VOC)
- صدور گواهینامه تأیید کارگاه
- تأیید انواع نقشه شناورها و کتابچه تعادل
- صدور گواهینامه طی دوره های آموزشی و کیفیت
- صدور انواع گواهینامه های ایمنی، قانونی و محیط زیست دریایی
- صدور گواهینامه مربوط به پوشش های بیمه ای و کلون P&I



# بهنگام

رده‌بندی آسیا  
Asia Classification

## فصلنامه علمی، تخصصی

روش: آموزشی، پژوهشی، تحلیلی

سال دوم - شماره ۱ تیرماه ۸۸

صاحب امتیاز: رده‌بندی آسیا\*

مدیرمسئول: ملک‌رضا ملک‌پور قربانی

سر‌دبیر: سعید کاظمی

مدیرمالی و اداری: محمدحسین ذوقی

ویراستار: زاله صداقتی

مترجمان: زاله صداقتی، غلامعلی بهشتی برومند

روابط عمومی: سیمین تولی

نشانی: تهران، خیابان کارگر شمالی، کوچه پنجم، پلاک ۳۱

کدپستی: ۱۴۳۹۶-۳۴۵۶۱

تلفن: ۸۴۳۹۶-(۰۲۱)-۸۴۳۹۷۰۰۷

نمبر: ۸۸۰۲۵۵۵۸

پست الکترونیکی: [info@asiaclass.org](mailto:info@asiaclass.org)

پایگاه اینترنتی: [www.asiaclass.org](http://www.asiaclass.org)

شمارگان: ۱۰۰۰ نسخه

توزیع: بین‌المللی و داخل کشور

مخاطبین، مالکان کشتی، شرکت‌های مدیریتی، بیمه‌گرها، بانک‌ها و

سازمان‌های حاکمیتی و تصدی‌گری دریایی و بندری

در این شماره می‌خوانید:

### آشنایی

- ۲..... رده بندی آسیا در یک نگاه
- ۵..... ساختار مدیریتی رده‌بندی آسیا
- ۹..... معرفی شعب و مراکز بازرسی رده‌بندی آسیا
- ۱۱..... طرح رده‌بندی آسیا برای کنترل شناورهای زیر ۳۰۰۰ GT
- ۱۶..... معرفی تعدادی از کارگاه‌های ساخت و تعمیر کشتی در ایران
- ۲۲..... دوره‌های آموزشی رده‌بندی آسیا

### مقاله‌ها

- ۲۴..... تبدیل رکود اقتصادی جهان به یک فرصت برای ایران
- ۳۰..... کمیته وجوه اداره شده سازمان بنادر و دریانوردی
- ۳۱..... مدیریت منابع اعتباری با نگاه توسعه دریا محور

### خبرها

- ۳۴..... رونمایی از اولین دایره‌المعارف جامع دریایی و بندری ایران
- ۳۵..... ساخت اولین لندینگ گرافت بدون بالاست در ایران
- ۳۶..... بازدید از تعاونی‌های قایقرانی در استان گیلان

### بخش انگلیسی

### قابل توجه خوانندگان محترم:

- از همکاری کلیه نویسندگان و محققان استقبال می‌شود.

- فصلنامه در ویرایش، تلخیص و درج یا رد مطالب آزاد است.

- دیدگاه نویسنده لزوماً نظر فصلنامه نمی‌باشد.

- علاقه‌مندان به دریافت فایل PDF فصلنامه می‌توانند به نشانی

اینترنتی موسسه مراجعه نمایند.

آماده‌سازی، اجرا و نظارت فنی:



موسسه فرهنگی - مطبوعاتی

نشر تراپ

صنعت چاپ و نشر

Transportation

سپار

دبیر هنری: ابراهیم حقیقی

لیتوگرافی و چاپ: نقره آبی

صحافی: فاروس

## هدف از انتشار "به‌هنگام"

دیرگاهی بود که بیگانگان دریامدار، آنان که بنا به نوشته جerald گراهام (برتری قدرت دریایی) دانسته بودند که برتری در دریا و داشتن قدرت دریایی، تجارت و رونق اقتصادی و جمعیت و ارتش و شکوفایی اجتماعی و خلاصه همه چیز را دربر دارد، ما را از دریا می‌ترسانیدند.

سخن‌ها در مخالفت و صعب‌العبور بودن دریاها بر سر زبان‌ها بود تا جایی که از قاره‌های ماوراء بحار بیشتر اطلاع داشتیم تا کرانه‌های خلیج فارس و دریای عمان. اسامی بنادر جنوب هنوز هم گهگاه در گوشمان تازگی دارند، دست مرموزی می‌کوشید توجه تهران‌نشینان را هر اندازه که میسر است از بنادر و جزایر، به نواحی دیگر منعطف گرداند. ملت ایران، ملتی ناکاراً از اداره دریاها، ملتی ترسان از آب، ملتی دریاترس و غیرشایسته برای دریانوردی معرفی می‌شد.

در حالی که به شهادت تاریخ، ما ملتی بحری و دریانورد بوده و هستیم. ایران به حکم مقتضیات جغرافیایی و ژئوپلیتیکی خود، کشوری دریایی است. حدود سه هزار کیلومتر در شمال و جنوب خود کرانه‌های دریایی دارد و باید برای خودکفایی و استقلال، بزرگ‌ترین ناوگان تجاری منطقه و جهان را در اختیار داشته باشد و سهم بایسته‌ای در تجارت دریایی جهان به عهده داشته باشد. ما باید در این راه از تمامی ابزارها از جمله ابزار فرهنگی و نشر اطلاعات تخصصی بهره بگیریم.

پدیدآوردگان فصلنامه "به‌هنگام" قصد دارند با انتشار نشریه‌ای علمی و تخصصی در بخش رده‌بندی و ساخت کشتی، جای خالی چنین نشریاتی را در امور دریایی کشور پر کرده و یکی از حلقه‌های فنی مفقود شده در این صنعت را به‌هنگام با صنایع کشتی‌سازی جهان به‌منصه ظهور رسانند.

مدیرمسئول

# ساختار مدیریتی رده بندی آسیا

## The Board

## هیئت مدیره

Chairman: K. Bayandor  
Em: k\_bayandor@yahoo.com

رئیس هیئت مدیره: کوروش بایندر

Members: - F. Entesarian  
Em: farzin.entessarian@iqs-iran.com  
- S. Akbari

اعضاء هیئت مدیره: - قرزین انتصاریان  
- صالح اکبری

## General Management

## مدیریت عامل

Managing Director: M.R. Malekpour  
Em: m.malekpour@asiaclass.org

مدیرعامل: ماکررضا مالکپور

Deputy Managing Director  
B. Khossusi  
Em: b.khossusi@asiaclass.org

معاون مدیرعامل:

بیژن خنوصی

## Ship Classification Division

## واحد رده بندی

Head of Division: M.R. Zafari  
Em: m.zafari@asiaclass.org

مدیر: محمدرضا ظفری انارکی

Deputy of Division: M.M. Valamanesh  
Em: m.valamanesh@asiaclass.org

معاون: محمد مهدی والامنش

Head of Ship in Service Department: A. Gharechahi  
Em: a.gharechahi@asiaclass.org

رئیس بخش شناورهای موجود: عطاله قره  
چاهی

Head of Offshore Department: A. Shekarlab  
Em: a.shekarlab@asiaclass.org

رئیس بخش سکوها دریا: اشکان  
شکرلاب

Head of Safety Management & Security Systems Department:  
I. Zare  
Em: i.zare@asiaclass.org

رئیس بخش مدیریت ایمنی و امنیتی: ایمان  
زارع

Head of Wooden/Non-conventional Vessels Dept: M. Nayeb  
Em: m.nayeb@asiaclass.org

رئیس بخش شناورهای سنتی: محمد نایب

Head of International & Strategic Relations Dept.: S. Heydarzadeh  
Em: s.heydarzadeh@asiaclass.org

رئیس بخش روابط بین الملل و استراتژیک:  
سحر حیدرزاده

## Design Control & Technical Division

## واحد فنی و کنترل طراحی

Head of Division: A. Sharifi

مدیر: علی شریفی

Em: a.sharifi@asiaclass.org

Head of Hull Plan Control Department: A. Sharifi

رئیس بخش کنترل نقشه بدنه: علی شریفی

Head of Machinery & Electrical Plan Department: B. Zafari

رئیس بخش کنترل نقشه ماشین آلات و برق: بهرام ظفری

Head of Flag State Services Department: A. Shekarlab

رئیس بخش خدمات کشتیهای تحت پرچم: اشکان شکرلاب

Head of Marine Environmental Department: S. Heydarzadeh

رئیس بخش محیط زیست دریایی: سحر حیدرزاده

Em: s.heydarzadeh@asiaclass.org

## Industrial & Conformity Assessment Division

## واحد صنعتی و ارزیابی انطباق

Head of Division: M.R. Zafari

مدیر: محمدرضا ظفری انارکی

Em: m.zafari@asiaclass.org

Head of Industrial Department: Kh. Heshmati

رئیس بخش صنعتی: خشایار حشمتی

Em: kh.heshmati@asiaclass.org

Head of Conformity Assessment Department: N. Izadi

رئیس بخش ارزیابی انطباق و بازرسی کانتینر: نیما ایزدی

Em: n.izadi@asiaclass.org

## Support Division

## واحد پشتیبانی

Head of Division: M. Zoghi

مدیر: محمد ذوقی

Em: m.zoghi@asiaclass.org

Head of Financial Dept.: A. Yahaghi

رئیس بخش مالی: امیر یاحقی

Em: a.yagaghi@asiaclass.org

Head of IT Department: Sh. Asadi

رئیس بخش فن آوری اطلاعات: شکوفه اسدی

Em: sh.assadi@asiaclass.org

Head of HR & Public Relations Department: S. Tavalla

رئیس بخش منابع انسانی و روابط عمومی: سیمین توالی

Em: s.tavala@asiaclass.org

Head of Legal Expert

رئیس بخش امور حقوقی: مهدی دال بی



<b>Bushehr Branch</b>	شعبه استان بوشهر
Head of Branch: M.R. Golkar Em: <a href="mailto:m.golkar@asiaclass.org">m.golkar@asiaclass.org</a>	مدیر: محمدرضا گلکار
Deputy of Branch: M. Ranjbar Em: <a href="mailto:m.ranjbar@asiaclass.org">m.ranjbar@asiaclass.org</a>	معاون: میثم رنجبر
<b>Khouzestan Branch</b>	شعبه استان خوزستان
Head of Branch: M. Rezazadegan Em: <a href="mailto:m.rezazadegan@asiaclass.org">m.rezazadegan@asiaclass.org</a>	مدیر: محمد رضا زادگان
Deputy of Branch: Gh.H. Daneshvar Em: <a href="mailto:gh.daneshvar@asiaclass.org">gh.daneshvar@asiaclass.org</a>	معاون: غلامحسین دانشور
BIK B.Mager: A .M. Safavinia Em: <a href="mailto:a.m.safavinia@asiaclass.org">a.m.safavinia@asiaclass.org</a>	مسئول شعبه بندرامام خمینی : سیدامیرمهدی صفوی نیا
<b>Hormozgan Branch</b>	شعبه استان هرمزگان
Head of Branch: N. Savaedi Em: <a href="mailto:n.savaedi@asiaclass.org">n.savaedi@asiaclass.org</a>	مدیر: ناقد سواعدی
Deputy of Branch: M. Akhondi Em: <a href="mailto:m.akhondi@asiaclass.org">m.akhondi@asiaclass.org</a>	معاون: محمود آخوندی
<b>Sistan &amp; Baloochestan Branch</b>	شعبه استان سیستان و بلوچستان
Deputy of Branch: O. Ghasemnejad Em: <a href="mailto:o.ghasemnejad@asiaclass.org">o.ghasemnejad@asiaclass.org</a>	معاون: امید قاسم‌نژاد
<b>Mazandaran &amp; Golestan Branch</b>	شعبه استان‌های مازندران و گلستان
Head of Branch: A.A. Nabavi Em: <a href="mailto:a.nabavi@asiaclass.org">a.nabavi@asiaclass.org</a>	مدیر: سیدعلی اکبر نبوی
Deputy of Branch: H. Metaji	معاون: حسن متاجی نیموری
<b>Gilan Branch</b>	شعبه استان گیلان
Head of Branch: B. Daryaei Em: <a href="mailto:b.daryaei@asiaclass.org">b.daryaei@asiaclass.org</a>	مدیر: بهروز دریایی
Exclusive surveyor in Kuwait: R. Jalil Tel: 0096599731694	بازرس مقیم کویت: رحمان جلیل
Exclusive surveyor in Dubai: R. Moghimi Naveh Tel: 00971509287374	بازرس مقیم دبی: رضا مقیمی نوه

# اعضای هیات مدیره رده بندی آسیا

نماینده صندوق بازنشستگی، وظیفه و پس انداز کارکنان  
سازمان بنادر و دریانوردی



**P. M. O**



**فرزین انتصاریان**

**عضو هیات مدیره و مؤسس**

۳۷ سال سابقه کار

نماینده گروه کارشناسان ایران (IGS)

مولف و مترجم فنون مدیریت کیفیت

[farzin.entessarian@asiaclass.org](mailto:farzin.entessarian@asiaclass.org)



**کورش بایندر**

**رئیس هیات مدیره و مؤسس**

۴۵ سال سابقه کار

نماینده ایران سفینه (IBS)

پدیده آورنده دایره المعارف جامع دریایی و بندری

[k.bayandor@asiaclass.org](mailto:k.bayandor@asiaclass.org)



# معرفی شعب و مراکز بازرسی رده‌بندی آسیا

## ۱- شعبه هرمزگان



مدیر شعبه: ناقد سوادعی  
نشانی: بندرعباس، بلوار پاسداران، روبروی  
برج اقتصاد، کوچه نام‌آوران ۸، پلاک ۷۸  
تلفن: ۵۵۶۳۲۳۷ - ۵۵۵۳۳۵۲ (۰۷۶۱)  
فاکس: ۵۵۶۳۲۳۶ (۰۷۶۱)  
پست الکترونیک:  
hormozgan@asiaclass.org

ساعت کار: شنبه لغایت چهارشنبه از ساعت ۸ الی ۱۶، پنجشنبه ۸ الی ۱۲  
حوزه فعالیت: سواحل استان شامل: بندر لنگه، بندر پل، خمیر، تیاب،  
کلاهی، کنگ، حسینیه، دیوان، بستانه، پارسیان (گاوبندی)، معویه، مقام،  
سیریک، کرگان، کوهستک، جاسک، چارک، جزیره قشم (صلخ، سوزا، درگهان، لافت، پی پشت، دولاب، باسعیدو) و جزایر کیش، هنگام، لارک، قشم،  
سیری، هرمز و ابوموسی

## ۲- شعبه بوشهر:



مدیر شعبه: محمدرضا گلکار  
نشانی: بوشهر، خیابان طالقانی، ساختمان دشتستان،  
طبقه دوم تلفن: ۵۵۶۱۹۳۱-۳ (۰۷۷۱)  
فاکس: ۵۵۶۱۹۳۰ (۰۷۷۱)  
پست الکترونیک:  
bushehr@asiaclass.org

ساعات کار: شنبه لغایت چهارشنبه از ساعت ۸ الی  
۱۶ پنجشنبه ۸ الی ۱۲  
حوزه فعالیت: سواحل استان شامل: عسلویه، گناوه، ریگ، دیلم، بردخون، رأس نایبند، نخل تقی، هاله، طاهری، پرک، ختر، شرینو، کنگان، دیر،  
بنک، جبرانی، لاو، عامری، دلوار، رستمی، کهری، زیرآهگ، بساطین، گاهی و جزیره خارک

## ۳- شعبه خرمشهر



مدیر شعبه: محمد رضاادگان  
نشانی: خرمشهر، بلوار بیت‌المقدس،  
ساختمان ۱۱۸، طبقه دوم  
تلفن: ۴۲۳۱۳۰۳ - ۴۲۳۱۳۶۸ (۰۶۳۲)  
فاکس: ۴۲۳۰۶۹۱ (۰۶۳۲)  
پست الکترونیک:  
khuzestan@asiaclass.org  
ساعات کار: شنبه لغایت چهارشنبه از ساعت ۸  
الی ۱۶، پنجشنبه ۸ الی ۱۲  
حوزه فعالیت: خرمشهر، آبادان، اروندکنار، چوئبده و  
هندیجان

#### ۴- شعبه بندر امام خمینی (ره)

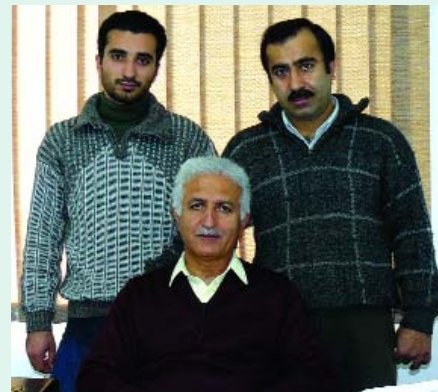
سرپرست شعبه: سید امیر صفوی نیا  
نشانی: سر بندر: ۷۰۰ دستگاه، خیابان آیت... سعیدی، مقابل بانک تجارت تلفن: ۸-۲۵۲۲۹۳۷ (۰۶۵۲) فاکس: ۲۵۲۲۹۳۴  
ساعت کار: شنبه لغایت چهارشنبه از ساعت ۸ الی ۱۶، پنجشنبه ۸ الی ۱۲  
حوزه فعالیت: بندر امام و ماهشهر



#### ۵- شعبه سیستان و بلوچستان:

مدیر شعبه: جعفر سیاره  
نشانی: چابهار، بلوار امام خمینی، خیابان کشاورز،  
کوچه الوند، طبقه ۲  
تلفن: ۳۳۳۲۳۱۲ (۰۵۴۵)  
فاکس: ۳۳۳۲۳۱۲ (۰۵۴۵)  
پست الکترونیک: [sistan@asiaclass.org](mailto:sistan@asiaclass.org)  
ساعت کار: شنبه لغایت چهارشنبه از ساعت ۸ الی ۱۶،  
پنجشنبه ۸ الی ۱۲  
حوزه فعالیت: سواحل استان شامل: گالک، تنگ، پزم،  
کنارک، طیس، چابهار، رمین، بریس، پسابندر و بندرگواتر

#### ۶- شعبه استان مازندران و گلستان



مدیر شعبه: سیدعلی اکبر نبوی  
نشانی: نوشهر، اول خیابان خاقانی، پلاک ۳۲  
تلفن: ۳۲۳۶۰۷۴ (۰۱۹۱)  
فاکس: ۳۲۳۶۰۷۴ (۰۱۹۱)  
پست الکترونیک: [mazandaran@asiaclass.org](mailto:mazandaran@asiaclass.org)  
ساعت کار: شنبه لغایت چهارشنبه از ساعت ۸ الی ۱۶، پنجشنبه ۸ الی ۱۲  
حوزه فعالیت: سواحل استانهای مازندران و گلستان شامل بندر نوشهر، تنکابن، رامسر،  
محمودآباد، فریدونکنار، بابلسر، بندر ترکمن، امیرآباد، نکاء، بندرگز، ساری، گرگان

#### ۷- شعبه استان گیلان



مدیر شعبه: بهروز دریایی  
نشانی: بندر انزلی، غازیان، خیابان بایندر،  
کوچه شهید نجف پور، پلاک ۳۲  
تلفن: ۳۲۲۴۶۴۴ (۰۱۸۱)  
فاکس: ۳۲۲۴۶۴۴ (۰۱۸۱)  
پست الکترونیک:  
[gilan@asiaclass.org](mailto:gilan@asiaclass.org)  
ساعت کار: شنبه لغایت چهارشنبه از ساعت ۸ الی ۱۶، پنجشنبه ۸ الی ۱۲  
حوزه فعالیت: سواحل استان شامل بندر انزلی، بندر کیشهر، بندر آستارا، زیباکنار، دستک،  
بندر چمخاله، لنگرود، کلاچای، چابکسر، رضوانشهر، پره سر، لیسار، تالش، دریاچه شورآبیل



# طرح رده‌بندی آسیا برای کنترل شناورهای زیر ۳۰۰۰GT



## لیست تجهیزات ایمنی و بعضی مدارک مورد نیاز شناورها

# List of Safety Equipments and Documents Required onboard Ships

### 1. SAFETY EQUIPMENTS

### (۱) تجهیزات مورد نیاز بر روی شناور

Name:	Lpp<24 m	GT<300	300<GT<400	400<GT<500	500<GT<3000	توضیحات
Portable foam 30kg fire extinguisher کپسول چرخدار آتش نشانی نوع ۲۰ کیلوگرمی	NA	NA	NA	NA	NA	
Portable fire extinguisher کپسولهای آتش نشانی	✓	✓	✓	✓	✓	All locations according to rules در تمامی مکانها بر اساس قوانین
Sewage tank عزین فاضلاب	NA	NA	NA	✓	✓	Cargo ships with GT>400 and all passenger ships شناورهای باربری با GT>400 و تمامی شناورهای مسافری
Automatic Identification System (AIS) دستگاه شناسایی خودکار	NA	NA	✓	✓	✓	Cargo ships for international waters area and all passenger ships must be fitted شناورهای مسافری در صورت تردد در آبهای بینالمللی و تمامی شناورهای مسافری ملزم به نصب سیستم میباشند.
Oil/water separator دستگاه جداکننده آب از روغن	NA	NA	NA	✓	✓	For oil tankers GT>150 شناورهای نفتکش با GT>150
Mud/slops tank عزین نگهدارنده آب و روغن/ روغن پسماند	NA	NA	NA	✓	✓	
Alarm system سیستم آلام عمومی	✓	✓	✓	✓	✓	
Emergency alarm آلام اضطراری	✓	✓	✓	✓	✓	
Emergency battery باتری اضطراری	✓	✓	✓	✓	✓	

Name:	Lpp<24 m	GT<300	300<GT<400	400<GT<500	500<GT<3000	توضیحات
Emergency compressor کمپرسور اضطراری	NA	NA	NA	NA	NA	
Main engine alarms and monitoring system آلارمها و نشانگرهای روغن موتور اصلی	Existing ships exempted if not equipped originally. For new building and existing ships to be fitted/maintained شناورهای موجود در صورت عدم وجود اولیه، از نصب سیستم ملزم میباشند. برای شناورهای نو ساخت نصب سیستم الزامی و شناورهای موجود دارای این سیستم باید آنرا B/C و نگهداری نمایند.					
Emergency escape way from E/R راه فرار اضطراری از موتورخانه	Existing ships exempted if not equipped originally. For new building to be considered. شناورهای موجود در صورت عدم وجود اولیه، معافند. برای شناورهای نو ساخت باید بررسی شود.					
Emergency engines stop from bridge سیستم اضطراری خاموش کردن موتورها از پل فرماندهی	Existing ships exempted if not equipped originally. For new building and existing ships to be fitted/maintained شناورهای موجود در صورت عدم وجود اولیه، از نصب سیستم ملزم میباشند. برای شناورهای نو ساخت نصب سیستم الزامی و شناورهای موجود دارای این سیستم باید آنرا حفظ و نگهداری نمایند.					
Fire detection alarm آلام کشف حریق	NA	✓	✓	✓	✓	Must be fitted for L>24 m or GT>150 برای شناورهای با L>24 m یا GT>150 الزامی می باشد.
Fire alarm آلام اعلام حریق	✓	✓	✓	✓	✓	
Fire fighting bucket سطل شن برای اطفاء حریق	✓	NA	NA	NA	NA	3 Nos. سه سطل شن باید موجود باشد.
Fire man out fit لباس آتش نشانی یا مجهزات کامل	NA	✓	✓	✓	✓	Must be fitted for L>24 m or GT>150 برای شناورهای با L>24 m یا GT>150 الزامی می باشد.
Fire axe تیر	✓	✓	✓	✓	✓	For Tug Boats 2 Nos. & for other 1 No. برای شناورهای با دو عدد و شناورهای دیگر یک عدد لازم است.
Fire P/P بند اطفاء حریق	✓	✓	✓	✓	✓	
Isolating valve شو ایزوله کننده	NA	NA	NA	NA	EX	
Fixed fire fighting system سیستم ثابت اطفاء حریق	NA	NA	✓	✓	✓	Vessels with KW>350 + E/H class A شناورهای با KW>350 کلاس A دارای موتورخانه کلاس A باشند.
Name:	Lpp<24 m	GT<300	300<GT<400	400<GT<500	500<GT<3000	توضیحات
International shore connection اتصال به ساحل	NA	NA	NA	NA	EX	
Garbage placard پلاکارد دستور العمل دفع و جمع آوری زباله	✓	✓	✓	✓	✓	Vessels with L>12 m شناورهای با طول قانونی بیش از ۱۲ متر پایه داشته باشند.
Enough life jacket for remote stations چپتنه های در محل مان کنترلی به تعداد کافی	NA	NA	NA	NA	✓	
Intercom to steering room & E/R ارتباط تلفنی با اتاق مکان و موتورخانه	NA	✓	✓	✓	✓	
Emergency diesel fire fighting pump پمپ اضطراری اطفاء حریق از نوع دیزلی	✓	✓	✓	✓	✓	
Emergency steering power failure alarm آلام اضطراری از کتار افتادن مکان	NA	✓	✓	✓	✓	Must be fitted for GT>150 برای شناورهای با GT>150 الزامی می باشد.
Immersion suit لباس نجات	NA	NA	NA	NA	EX	
Search and rescue boat قایق جستجو و امداد	NA	✓	✓	✓	✓	For ships GT>200 & all passenger ships شناورهای با GT>200 و تمامی شناورهای مسافری



# List of Safety Equipments and Documents Required onboard Ships



Name:	Lpp<24 m	GT<300	300<GT<400	400<GT<500	500<GT<3000	توضیحات
Life buoys (cargo ships with L<100 m) حلقه بجات (شناورهای باربری با طول کمتر از ۱۰۰ متر)	✓ 2 Nos.	✓ 4 Nos.	✓ 4 Nos.	✓ 4 Nos.	✓ 8 Nos.	For GT>150, 2 Nos. are enough برای شناورهای با GT>150 دو حلقه کافی است.
Emergency escape breathing device (EEBD) دستگاه تنفس اضطراری فرار	NA	NA	NA	NA	✓ 5 Nos.	
Bilge high level alarm آلارم آب کین	✓	✓	✓	✓	✓	
Sight glass for fuel tanks (self closing) تقارن کننده روغن گازین خودبسته یا سیستم قطع خودکار	✓	✓	✓	✓	✓	
Sounding cap in E/R (self closing) دور ساندیک در موتورخانه یا سیستم قطع خودکار	✓	✓	✓	✓	✓	
Life buoys (passenger ships) حلقه بجات (شناورهای مسافری)	✓ 8 Nos.	✓ 8 Nos.	✓ 8 Nos.	✓ 8 Nos.	✓ 8 Nos.	All passenger ships with L<60m تمام شناورهای مسافری با طول کمتر از ۶۰ متر را شامل میشود.
Life buoys with light حلقه های بجات مجهز به چراغ						Half of total must be fitted with light نصف کل حلقه ها باید مجهز به چراغ باشد.
Life buoys with smoke signal حلقه های بجات مجهز به دودزا	---	---	---	---	---	2 Nos. must be fitted with light ۲ حلقه باید مجهز به چراغ باشد.
Life buoys with line حلقه های بجات مجهز به طناب	---	---	---	---	---	2 Nos. must be fitted with 27 m line ۲ حلقه باید مجهز به طناب یا طناب ۲۷ متری باشد.
Life jacket with lights and whistle جلیقه بجات مجهز به صوت و چراغ	---	---	---	---	---	Total ship capacity + 10% for kids به تعداد ظرفیت پرسنل ۱۰٪ برای کودکان
Life raft +IRU+ launching devices (cargo ships) جان بنه دریایی - قفل هیدرواستاتیکی- وسایل به آب آزاد (کشتی باربری)	✓ Total cap.	✓ Total cap.	✓ Total cap.	✓ Total cap.	✓ Total cap.	100% ship's capacity on each side for GT>500 ۱۰۰٪ تعداد ظرفیت کشتی در هر سمت ۵۰٪ برای GT>500 در صورتیکه روی عرشه قابل انتقال، چه طرفی باشد.
Life raft +IRU+ launching devices (passenger ships) جان بنه دریایی - قفل هیدرواستاتیکی- وسایل به آب آزاد (کشتی های مسافری)	✓ Total cap.	✓ Total cap.	✓ Total cap.	✓ Total cap.	✓ Total cap.	If unable of being transferred easily side to side on a single deck then it should be increased to 150% of ship's capacity on each side در صورتیکه روی عرشه قابل انتقال به طرفین نباشد، ۱۵۰٪ ظرفیت کشتی در هر سمت باید وجود داشته باشد.
Life boat (ships with L<85m) قایق بجات (شناورهای با طول کمتر از ۸۵ متر)	NA	NA	✓ Total cap.	✓ Total cap.	✓ Total cap.	The life raft may be accepted as a life boat. جان بنه دریایی ممکن است بتواند جایگزین قایق بجات شود.
Life boat (ships with L>85m) قایق بجات (شناورهای با طول بیشتر از ۸۵ متر)	NA	NA	NA	NA	✓ Total cap.	100% ship's capacity on each side به تعداد ظرفیت کشتی در هر سمت کشتی

Name:	Lpp<24 m	GT<300	300<GT<400	400<GT<500	500<GT<3000	توضیحات
Remote fuel and vent. shut off system سیستم اضطراری قطع از راه دور سوخت و هوا دهنده ها	NA	✓	✓	✓	✓	
Pyrotechnics equipments لوازم پایروتکنیک	NA	✓ 61412, each	✓ 61413, each	✓ 61413, each	✓ 1113, each	For GT>500, 12 Nos. rocket type برای شناورهای با GT>500 عدد مشخصه چکان نیاز است.
First aid kit جعبه کمک های اولیه	✓	✓	✓	✓	✓	
Stretcher برانکاره	NA	NA	NA	NA	✓	
Snow wiper برق پاک کن برف فرستاده	✓	✓	✓	✓	✓	
Line throwing appliances with 2 rockets and lines وسایل پرتاب طناب یا فشردن و طناب	NA	NA	NA	NA	1X	

# List of Safety Equipments and Documents Required onboard Ships



## 2. ONBOARD DOCUMENTS

(۲) مدارک مورد نیاز بر روی شناور

Name:	Lpp>24 m	GT>100	100>GT>400	400>GT>500	500>GT>1000	توضیحات
Admiralty list of lights	NA	EX	EX	EX	EX	
Admiralty list of radio signals	NA	EX	EX	EX	EX	
Admiralty tide table	NA	EX	EX	EX	EX	
Corrected charts	NA	EX	EX	EX	EX	
Damage control plan	NA	NA	NA	NA	✓	Just ships with L > 80 m ای شناورها بنا طول شناوری بالای ۸۰ متری میباشند.
Deck log book	✓	✓	✓	✓	✓	
Emergency mooring manual	NA	✓	✓	✓	✓	
Engine log book	✓	✓	✓	✓	✓	
Equipment manuals	NA	NA	NA	NA	NA	
Garbage management plan	NA	NA	NA	✓	✓	
Garbage record book	NA	NA	NA	✓	✓	
Shipboard Oil Pollution Emergency Plan	NA	NA	NA	✓	✓	
General arrangement plan	✓	✓	✓	✓	✓	

Name:	Lpp>24 m	GT>100	100>GT>400	400>GT>500	500>GT>1000	توضیحات
Tank capacity plan	NA	✓	✓	✓	✓	
Master list	✓	✓	✓	✓	✓	In EIL, bridge and accommodation spaces موتورخانه، پل فرماندهی و سی آنتن زیست
Emergency instructions	NA	NA	NA	NA	✓	
Safety and fire control plan	NA	✓	✓	✓	✓	Must be provided for L>24 m or GT>150 ای شناورهای با GT>150 یا L>24 m زای میباشند.
Spare parts list	NA	NA	NA	NA	NA	
Oil record book	NA	NA	NA	✓	✓	For all tankers GT>150 تاورهای نفتکش با GT>150
Stability booklet	NA	✓	✓	✓	✓	Must be provided for L>24 m or GT>150 ای شناورهای با GT>150 یا L>24 m زای میباشند.
Crane securing manual	NA	NA	NA	NA	✓	
Deviation card	✓	✓	✓	✓	✓	
International code of signals	EX	EX	EX	EX	EX	
Sailing directions	NA	NA	NA	NA	EX	
SMC	NA	NA	NA	NA	✓	
DOC	NA	NA	NA	NA	✓	




# List of Safety Equipments and Documents Required onboard Ships



## 3. SAFETY RADIO AND NAVIGATION EQUIPMENTS

۳) تجهیزات مخابراتی و ناوبری مورد نیاز بر روی شناور

Name:	Lpp<24 m	GT<300	300<GT<400	400<GT<500	500<GT<3000	توضیحات
Aldis lamp جراغ فایبراتی	✓	✓	✓	✓	✓	
GPS مکان یابی ماهواره ای	✓	✓	✓	✓	✓	Not for shelter water area voyages برای شناورهای در آب‌های مسدود شده الزامی نیست.
Rudder angle indicator زاویه سطح سکان در پل فرماندهی	✓	✓	✓	✓	✓	
Magnetic compass قطب‌نما مغناطیسی	✓	✓	✓	✓	✓	
Navigation lights جراغهای دریا نوردهی	✓	✓	✓	✓	✓	
HLF, VHF + Spare Battery دستگاه بی سیم دوطرفه یا باطری اضافی	NA	NA	3 axis	2 axis	3 axis	
VHF DSC دستگاه رادیو تلفظ از نوع دی اس سی	✓	✓	✓	✓	✓	Ships with GT<300 For international voyages شناورهای با GT<300 برای سفرهای بین‌المللی
MF or MF/HF DSC دستگاه ام اف یا ام اف/اچ اف از نوع دی اس سی	---	✓	✓	✓	✓	Ships with GT<300 For international voyages شناورهای با GT<300 برای سفرهای بین‌المللی
Radar 9 GHz (Electronic plotting aids) (EPA) رادار از نوع ۹ گیگاهرتز (EPA)	NA	✓	✓	✓	NA	Ships with GT<300 For international voyages شناورهای با GT<300 برای سفرهای بین‌المللی
Radar 9 GHz (Automatic tracking aids) (ATA) رادار از نوع ۹ گیگاهرتز (ATA)	NA	NA	NA	NA	✓	For ships 300<GT<10000, two ATA radar must be fitted برای شناورهای با 300<GT<10000 باید دو دستگاه رادار از نوع ATA در شناور وجود داشته باشد
NAVTEX دستگاه اعلام وضعیت خود	NA	NA	✓	✓	✓	
Name:	Lpp<24 m	GT<300	300<GT<400	400<GT<500	500<GT<3000	توضیحات
SAIT متن‌نگار کشتی انواع راداری	1 set	1 set	1 set	1 set	2 set	
EPIRB ایبیرب	NA	NA	✓	✓	✓	
Gyro Compass قطب‌نمای الکتریکی	NA	NA	NA	NA	✓	
Gyro Compass repeater in steering room تکرار کننده قطب‌نمای الکتریکی در اتاق سکان	NA	NA	NA	NA	---	For vessels with GT<1500 برای شناورهای با GT<1500 الزامی نیست
Horn بوق	✓	✓	✓	✓	✓	
Bell (Above 20 m) زنگ شناور	LX	LX	LX	LX	LX	
Black ball گوی مشکی	LX	LX	LX	LX	✓	
Black diamond (Tug boats, 2 Nos.) لوزی مشکی (دو عدد برای یخ‌کش ها)	LX	LX	LX	LX	✓	
Flag, Alphabetic & Country پرچم الفبایی و کشوری	✓	✓	✓	✓	✓	
EGC دستگاه اعلام خطرات دریایی	NA	NA	NA	NA	NA	
Emergency Lighting System سیستم روشنایی اضطراری	✓	✓	✓	✓	✓	
Echo Sounder سطح یابی	NA	NA	✓	✓	✓	For vessels, GT<100 one hull must be fitted برای شناورهای با GT<100 یک کف سونار باید مورد نیاز است



تعدادی از کارگاه‌های ساخت و  
تعمیر کشتی در سطح بنادر جنوب و  
شمال کشور معرفی می‌شوند.  
معرفی کارگاه‌ها بتدریج در  
شماره‌های بعدی "به هنگام" انجام  
خواهد شد.

# معرفی کارگاه‌های ساخت و تعمیر کشتی

## کارخانجات کشتی سازی صدر-ا-بوشهر



**معرفی امکانات کارخانه:**  
ساختمان اداری و رفاهی، سوله کارگاهی و انبار، سوله سندبلاست، سوله برکت سازی، میز تولید، حوضچه خشک در حال احداث بطول ۱۸۰ متر و عرض ۲۳ متر (با پیشرفت فیزیکی ۶۰ درصد)  
سوابق و پروژه‌های انجام شده: سازنده بزرگترین کشتی باری با ظرفیت ۵۰۰۰ تن برای اولین بار در شرکت‌های خصوصی و در کوتاهترین زمان به مدت ۱۰ ماه  
پروژه‌های در حال اجرا: برای اولین بار ساخت بزرگترین کشتی باری چند منظوره لندینگ کرافت به ظرفیت ۱۸۰۰ تن با پیشرفت فیزیکی ۸۰ درصد در این شرکت.  
تلفن: ۰۶۳۲-۴۳۲۳۲۰۱-۵  
نمابر: ۰۶۳۲-۴۳۲۳۲۰۸  
سایت الکترونیکی: [www.Karoon-Shipyard.com](http://www.Karoon-Shipyard.com)

موقعیت جغرافیایی و ابعاد کارخانه: مجموعاً: ۱۶۵۹۰۰ مترمربع  
کشتی نوساز:

- ظرفیت سالانه فرآیند فولاد: ۵۰۰۰ تن در سال  
- ساخت کشتی نوساز حداکثر: ۱۵۰۰۰ تن ظرفیت بارگیری  
- ظرفیت سالانه: ۲۰۰۰۰ تن ظرفیت بارگیری  
تعمیرات کشتی: فولاد، پروانه، سکان، شافت، موتور اصلی و فرعی، تجهیزات درپوش دریچه عرشه، لوله کشی، تجهیزات HVAC، عایق بندی، برق، الکترونیک، نظافت مخزن، شن پاشی و رنگ آمیزی:  
۱۴۰ فروند کشتی در سال  
سینکرو لیفت: طول ۵۴ متر، عرض ۱۶ متر، ظرفیت ۵۰۰ تن، حداکثر ۲/۷ آبخور

دستگاه‌های CNC:

- CNC شماره ۹: ۳\*۱ متر  
- CNC شماره ۱: ۳\*۲ متر  
ظرفیت ترانسفورمر: ۲۴۰۰ کیلوولت آمپر  
گواهینامه‌های کیفیت: ISO ۹۰۰۱:۲۰۰۰



## صنایع دریایی شهید موسوی:

موقعیت جغرافیایی و ابعاد کارخانه: مساحت ۱۲ هکتار واقع در تقاطع رودخانه‌های کارون و اروندرود  
ظرفیت کارخانه از نظر ساخت یا تعمیرات: از توانایی‌های این صنعت ساخت انواع شناور تا ظرفیت ۵۰۰۰ تنی می‌باشد و از برنامه‌های آبی ساخت انواع شناور تا ظرفیت ۳۵۰۰۰ تن طی دو سال آینده می‌باشد.

امکانات کارخانه:

- امکانات به آب‌اندازی شناور به وسیله بالشتک‌های هوا  
- حوضچه خشک سنتی  
- ماشین برش CNC  
- ماشین نیمه اتوماتیک شات بلاست  
- گیوتین و خم ورق  
- کارگاه مجهز ماشین ابزار و ماشین کاری  
- کارگاه مدرن درودگری و دکوراسیون  
- امکانات نرم‌افزاری و سخت‌افزاری در زمینه طراحی و ساخت،

## شرکت شناورسازان کارون:

(شماره ثبت ۱۸۴۲۵۶)

موقعیت جغرافیایی و ابعاد کارخانه: مساحت ۴۴۰۰۰ مترمربع در

شرق رودخانه کارون

ظرفیت کارخانه از نظر ساخت: این شرکت قادر به ساخت ۱۵ فروند

شناور بطور همزمان می‌باشد.

اهداف و توانایی‌ها:

ساخت انواع بارح باربری و تانکر (بی موتور و موتوردار) تا ظرفیت ۲۰۰۰۰ تن، ساخت انواع شناورهای جنرال کارگو خدماتی تا ظرفیت ۱۰۰۰۰ تن، ساخت مخازن حمل سوخت شهری و ریلی، تعمیر و نگهداری انواع سازه‌های دریایی.

تعمیر و مرمت و بازسازی انواع شناورها با تناژ متوسط

می‌باشد و توانایی تعمیرات انواع شناور تا ۵۰ فروند در سال را دارا می‌باشد. امکانات کارخانه: لوازم و ابزار و ماشین‌آلات متعارف را برای انجام ساخت و تعمیر دارا بوده و دارای حوضچه خشک به ابعاد ۳۶ در ۳۰۰ متر می‌باشد (بتن آرمه).

این شرکت در بیش از ۱۰ سال فعالیت خود بالغ بر ۱۰ فروند شناور نوساز و صدها فروند شناور را تعمیر نموده است (اعم از شناورهای نظامی و شخصی).

این شرکت دارای جواز کنترل کیفیت از مؤسسه رده‌بندی آسیا می‌باشد.

## کارخانه کشتی سازی یارد ۱:

موقعیت جغرافیایی و ابعاد کارخانه: ۴۰۰۰۰۰ مترمربع ظرفیت کارخانه از نظر ساخت: ساخت شناور با حداکثر وزن سبک ۶۰۰ تن

اهداف و توانایی‌ها:

- ساخت انواع شناورهای فلزی
- تعمیرات انواع شناور کوچک
- ساخت انواع بارج‌های ۲۰۰۰ تنی و لندینگ کرافت‌های ۱۸۰۰ و ۱۳۰۰ تنی

معرفی امکانات کارخانه: سرسره - گهواره - CNC - گیوتین - جرتقیل ۱۵۰ تنی، ۷۰ تنی، ۳۵ تنی و ۲۰ تنی

- سوابق و پروژه‌های انجام شده:
- تعمیر انواع شناورهای کوچک
- ساخت بارج‌های ۲۰۰۰ تنی
- ساخت ۲ فروند لندینگ کرافت ۱۸۰۰ تنی
- ساخت ۲ فروند لندینگ کرافت ۱۳۰۰ تنی
- ساخت در برای حوض خشک شرکت عظیم گسترش هرمز
- تلفن: ۰۷۶۱-۲۷۲۳۳۲۸۵
- نمابر: ۰۷۶۱-۲۷۲۳۳۳۸۴

## کارخانه کشتی سازی یارد ۲: (تعمیرات کشتی پرشیا هرمز - سهامی خاص)

موقعیت جغرافیایی: ۳۷ کیلومتری غرب بندرعباس، کشتی‌سازی و صنایع فراساحل ایران

ظرفیت کارخانه از نظر ساخت: تعمیرات سالیانه ۶۰ فروند انواع کشتی و شناورهای دریایی

اهداف و توانایی‌ها: ایجاد اشتغال برای بیش از ۱۵۰۰ نفر - جلوگیری از خروج ارز از کشور - رقابت با یاردهای خارجی و کسب بازار بین‌المللی معرفی امکانات کارخانه:

- داک دلفین با ظرفیت بالای ۲۸۰۰۰ تن
- سیستم بالابر سینکرولیفت با ظرفیت ۱۱۰۰۰ تن و ۳ خط پارکینگ

کنترل کیفی و کنترل پروژه  
سوابق و پروژه‌های انجام شده: طراحی و ساخت ۴۲ فروند شناور اعم از یدک‌کش‌های ۱۲۰۰ و ۲۰۰۰ اسب بخار، لندینگ کرافت ۱۰۰۰، ۱۲۰۰، ۱۵۰۰ و ۲۵۰۰ تنی و دوبه موتوردار ۱۰۰۰ تنی

## شرکت شناورسازان صنعت و دریا: (شماره ثبت ۱۴۷۲ - سهامی خاص)

موقعیت جغرافیایی و ابعاد کارخانه: محل شرکت در ساحل غربی رودخانه کارون به مساحت ۸۰۰۰ متر مربع در ۳ کیلومتری شهر خرمشهر و ۱۵ کیلومتری فرودگاه آبادان و ۵ کیلومتری ایستگاه راه‌آهن خرمشهر و ۹ کیلومتری بندر خرمشهر واقع شده و دارای موقعیت مناسب جغرافیایی میباشد.

ظرفیت کارخانه از نظر ساخت: ساخت و تعمیر و تغییر کاربری انواع شناورها و دیگر خدمات مورد نیاز شناورها  
اهداف و برنامه‌های آتی شرکت:  
ساخت سیستم اطفاء حریق داک بتنی  
ساخت و توسعه فاز ۲ شرکت  
ساخت درب هیدرولیکی داک بتنی

معرفی امکانات کارخانه اعم از حوضچه و تجهیزات موجود: دارای دو حوضچه: الف) حوضچه خاکی به طول ۶۰ متر و عرض ۱۸ متر و عمق ۵ متر؛ ب) حوضچه بتنی به طول ۱۱۴ متر و عرض ۳۴ متر و عمق ۶/۵ متر دارای دستگاه برش و خم‌کاری هرگونه ورق و قطعه کار بنا به نیاز مشتری

سوابق و پروژه‌های انجام شده: تعمیرات شناورهای انجام شده: بارج کارون ۱۴۰ - یدک‌کش مازیار کارون - دوبه موتوردار بهبهان - دوبه موتوردار دریای نور - یدک‌کش مهناز کارون - لندینگ کرافت دلتا ۱- شناور لایروب ۲- شناور بامداد - اسکرابی ۱ و ۲ - بارج مریم ۱۱- شناور آریانا - دوبه موتوردار عالیبه - بارج خن‌دار اسد ۵ - یدک‌کش براک ۵ - یدک‌کش‌های ۲۱ متری اسد ۱ و ۲ - بارج ۲۰۰۰ تنی بامداد - دوبه موتوردار ۱۰۰۰ تنی عارف

پروژه‌های نوساز در حال اجرا: یدک‌کش‌های به طول ۲۴ متر - یدک‌کش‌های به طول ۲۹ متر - دوبه موتوردار ۱۰۰۰ تنی - بارج ۳۰۰۰ تنی.

## شرکت بحر نیلگون:

دارای پروانه بهره‌برداری از وزارت صنایع و معادن طبق شماره ۲۵۲۷۲-۰۶

موقعیت جغرافیایی و ابعاد کارخانه: مساحت حدود ۱۰ هکتار، خرمشهر - حفار غربی - روبروی شهرک صنعتی خرمشهر  
ظرفیت تولید: مطابق جواز بهره‌برداری ۸ فروند شناور نوساز در سال





- سایت مونتاژ و ساخت قطعات
- جرثقیل ریلی ۴۰ تن
- جرثقیل موبایل ۹۰ تن
- لیفتراک ۱۵ تن
- لیفتراک ۱۰ تن
- لودر

#### سوابق و پروژه‌های انجام شده:

- ساخت حوض شناور ۴۰۰۰ تنی: ۱ فروند
- ساخت حوض شناور ۸۰۰ تنی: ۱ فروند
- ساخت لندینگ کرافت ۳۰۰ تنی: ۳ فروند
- ساخت لندینگ کرافت ۵۰۰ تنی: ۳ فروند
- ساخت لندینگ کرافت ۱۰۰۰ تنی: ۸ فروند
- ساخت لندینگ کرافت ۲۶۰۰ تنی: ۱ فروند
- ساخت بارج ۱۰۰۰ تنی: ۴ فروند
- ساخت بارج ۳۵۰۰ تنی: ۱ فروند
- پانتون به تعداد متعدد ساخته و تحویل شده است.
- تلفن: ۰۷۶۱-۵۱۱۰۴۸۰۳
- نمابر: ۰۷۶۱-۵۱۱۰۴۸۴

## شرکت غواصی مهندسی دریاطلوع:

(شماره ثبت ۲۴۰۰ - بامسئولیت محدود)

- موقعیت جغرافیایی: بندرعباس، بلوار پاسداران، کوچه جهان، کوچه درنا، پلاک ۲، ساختمان دریاطلوع
- اهداف و توانایی‌ها:
- دارای گواهینامه کارشناسی غواصی از مؤسسات رده‌بندی LR-ACS-BV-DNV-GL
- بازدید زیرآبی، تهیه و تنظیم گزارش وضعیت با نقشه‌های مقیاس‌دار
- بازرسی فنی، تعمیرات زیرآبی شناورها زیر نظر مؤسسات رده‌بندی
- بازدید، تعمیر و نگهداری انواع سازه‌های دریایی شامل اسکله‌ها، داک‌ها و سکوه‌های نفتی و .....



#### تعمیرات

- سوابق و پروژه‌های انجام شده: تعمیر انواع شناورهای داخلی و خارجی با طول ۲۴۰ متر و عرض ۴۰ متر - ساخت در برای حوض خشک شرکت عظیم گسترش هرمز
- تلفن: ۲۷۲۳۳۹۴
- نمابر: ۲۷۲۳۴۰۴

## صنایع دریایی شماره ۲ شهید درویشی (ایرانبارج)

- صنایع دریایی شماره ۲ شهید درویشی (ایرانبارج) وابسته به سازمان صنایع دریایی و دارای پروانه بهره‌برداری ۱۳/۱۶۲۷۴ از سازمان صنایع و معادن هرمزگان میباشد.
- موقعیت جغرافیایی و ابعاد: مجموعاً ۵۲۴۰۰ مترمربع - ۱۹ کیلومتری غرب بندرعباس جنب هتل خلیج فارس
- ظرفیت کارخانه از نظر ساخت:
- ساخت و تولید (نوسازی) ۴۵۰۰ تن (بارج ، لندینگ کرافت، یدک‌کش)

- تعمیرات و بازسازی ۱۲۰۰ تن (پانتون، حوض شناور، دوبه)
- اهداف و توانایی‌ها:

- طراحی و ساخت شناورهای کف‌تخت
- طراحی و ساخت شناورهای V شکل و U شکل
- طراحی و ساخت سازه‌های دریایی سبک و متوسط و تعمیرات و بازسازی انواع شناورها
- معرفی امکانات کارخانه اعم از حوضچه خشک، تجهیزات موجود و .....
- حوض خشک: ۳ مورد به ابعاد ۱۶۰ظ۱۸/۵ - ۶۲ظ۲۳/۵
- انبارهای سرپوشیده ۲ مورد به ابعاد ۲۱۸ظ۵۰
- کارگاه‌های تولیدی با امکانات، برش CNC، گیوتین، خم‌کن، رولر، دریل و غیره
- سایت سندبلاست و رنگ‌آمیزی

-بازدید، تعمیر و نگهداری زیرآبی خطوط نفت، آب، گاز و کابل برق  
-بازدید، تعمیر و نگهداری زیرآبی آب شیرین کن ها  
-بازدید و تعمیرات زیرآبی دریچه های سدها  
-بازیابی، شناورسازی شناورها و اجسام مغروق  
-عکسبرداری زیرآبی، فیلمبرداری زیرآبی با سیستم مداربسته و ارتباط تلفنی

-اسکراب، سندبلاست و رنگ آمیزی (اپوکسی) زیرآبی  
-جوشکاری و برشکاری زیرآبی  
-دریل کاری (سوراخ کاری) و پرچ کاری زیرآبی  
-آندگذاری، نصب و تعمیر سیستم ضد خوردگی  
-رفع موانع زیرآبی  
-لوله گذاری و کابل کشی زیرآبی  
-لاایروبی زیرآبی با کنترل عوارض  
**سوابق و پروژه های انجام شده:**

۱- بازرسی و تعمیرات زیرآبی شناورهای شرکتها و سازمانها: -  
-VALFAJR-I.O.E.C-D.O.T-N.D.Co-K.S.S.L  
I.R.I.S.L-P.M.O-N.I.T.C  
۲- شناورسازی شناورها و اجسام مغروق:  
-نجات و شناورسازی نفتکش مریوان در شمال جزیره کیش  
-نجات و شناورسازی کشتی صیادی کیش در بندر جاسک  
-نجات و شناورسازی و گشتاوری بارج ۱۵۰۰ تنی مطاف در بندرعباس

-نجات و شناورسازی لنج صیادی در بندرعباس  
۳- بازدید، تعمیر و نگهداری انواع سازه های دریایی، خطوط لوله نفت و گاز (جوشکاری، برشکاری، نصب فنر، ضخامت سنجی،...):  
-تعمیرات زیرآبی خطوط لوله نفت گناوه- خارک، شرکت نفت  
-تعمیرات زیرآبی اسکله شناور شرکت ملی نفتکش منطقه لاوان  
-تعمیرات زیرآبی اسکله C۵ شرکت ملی پخش فرآورده های نفت منطقه هرمزگان ۴

-تعمیرات اسکله بتنی شرکت والفجر در بندرلنگه  
-تعمیرات فنرهای چوبی اسکله شهید باهنر بندرعباس  
-تعمیرات اسکله بتنی شرکت هیوندای در منطقه پارس جنوبی  
-تعمیرات زیرآبی داک سرسره، پمپ استیشن، داک دلفین- داک سینکروولیف شرکت مجتمع کشتی سازی و صنایع فراساحل ایران  
-تعمیرات زیرآبی آب شیرین کن بندر لنگه، جزیره هرمز، جزیره هنگام، شرکت آب و فاضلاب هرمزگان  
-تعمیرات زیرآبی خط لوله گاز بندر پل به لافت (بندرعباس به جزیره قشم)، شرکت گاز هرمزگان  
-تعمیرات زیرآبی اسکله منطقه ویژه صنایع معدنی و فلزی خلیج فارس

۴- لوله گذاری و لایروبی زیرآبی:  
- لوله گذاری سه خط لوله کلرزی ۶ اینچ به طول ۱۵۰۰ متر تلمبه خانه پالایشگاه بندرعباس و لایروبی زیر خطوط  
۵- بازدید و تعمیرات زیرآبی سدها:  
-بازدید و تعمیرات زیرآبی دریچه های سد جیرفت  
-بازدید و تعمیرات زیرآبی دریچه های تونل فرعی سد کارون ۳

تلفن: ۲- ۰۷۶۱-۴۵۱۱۱۰۱  
نماینده: ۰۷۶۱-۴۵۱۱۱۰۳  
سایت الکترونیک: <http://www.dtdiving.com>  
[www.dtdiving.com](mailto:info:dtdiving.com)  
info:dtdiving.com

## شرکت شناورسازی پرگاسیران: (شماره ثبت ۴۰۴۱)

موقعیت جغرافیایی و ابعاد کارخانه: تاسیس در سال ۱۳۶۲، مساحت ۴۰۰۰۰ متر واقع در بابلسر، شهرک صنعتی میرو، مجتمع صنعتی پرگاسیران

تجهیزات اصلی ساخت شناور:

- ماشین برش
  - دستگاه های جوش خودکار
  - نوع بدنه شناور: فلزی
  - روش ساخت: مونتاژ جوشی
  - اهداف و توانایی ها:
  - ساخت شناورهای ۱۲۰۰ تنی
  - ساخت شناورهای ۳۵۰ تنی
  - ساخت شناورهای صیادی کیلکا
  - ساخت کلیه تجهیزات نفت، گاز، پتروشیمی و مبدل های حرارتی
  - ساخت اینترنال های مخابرات و فیلتر کارتریج
- تلفن: ۰۱۱۲-۵۳۲۲۵۰۰ و ۰۱۱۲-۵۳۲۲۵۰۲

## شرکت شناور سازی حبیبی:

شرکت شناورسازی حبیبی در تاریخ ۱۳۶۵ تأسیس گردیده است. ابعاد کارخانه و موقعیت جغرافیایی: مساحت ۴۵۰ متر مربع و زیربنا ۴۵۰ متر مربع واقع در بابلسر  
تجهیزات اصلی ساخت شناور: قالب  
نوع بدنه شناور: فایبرگلاس  
اهداف و توانایی ها: ساخت انواع قایق های تفریحی و توریستی  
پروژه های در حال اجرا: ساخت قایق ها  
تلفن همراه: ۰۹۱۱-۳۱۱۱۷۸۵

## شرکت شناورسازی بلندقامتان تنکابن:

شرکت شناورسازی بلندقامتان تنکابن در تاریخ ۱۳۸۴ تأسیس گردیده است.  
موقعیت جغرافیایی: تنکابن



تجهیزات اصلی ساخت شناور: قالب

نوع بدنه شناور: فایبرگلاس

اهداف و تواناییها: ساخت انواع قایق‌های تفریحی و توریستی

پروژه‌های در حال اجرا: ساخت قایق

تلفن: ۰۹۱۱-۹۸۶۸۷۵۷-۴۴۸۴۵۵۰

تلفن همراه: ۰۹۱۱-۹۸۶۸۷۵۷

- ساخت ۱۸ فروند شناور صیادی کیلکا

- ساخت یک فروند شناور تفریحی توریستی

- ساخت شناور صیادی ساردین

- ساخت سازه دک سکوی اکتشافی نفتی، لوله‌کشی و ساخت روسازه

- انجام لوله‌کشی شناور ۴۸۰۰ تنی شرکت صدرا (نکا)

- ساخت تانکر ایران‌نکا، لوله‌کشی و نصب تجهیزات

پروژه‌های در حال اجرا: دوبه موتوردار ۱۰۰۰ تنی

تلفن: ۰۹۱۱-۱۵۱۴۴۶۴

## شرکت شناور سازی شمال: (شماره ثبت ۱۳۳۹)

شرکت شناور سازی شمال در تاریخ ۱۳۶۹ تأسیس گردیده است.

ابعاد کارخانه و موقعیت جغرافیایی: مساحت ۶۶۰۰ متر مربع و زیربنا

۲۰۰۰ متر مربع واقع در تنکابن (ولی آباد)

تجهیزات اصلی ساخت شناور:

- قالبها

- SPRAYS

- FIXTURES

- جوش پلاσμα و آلومینیوم - برش پلاσμα - جوش تیگ و میگ

نوع بدنه شناور:

- فایبرگلاس

- آلومینیوم

اهداف و تواناییها:

- ساخت ۴۸ فروند شناور صیادی کیلکا

- ساخت ۱۶ فروند اتوبوس دریایی

- ساخت ۵۰۰ فروند قایقهای تفریحی

- طراحی و مونتاژ موتورهای دریایی

پروژه‌های در حال اجرا: ساخت اتوبوس دریایی ۷۲ نفره

تلفن: ۰۹۱۱-۴۴۷۱۱۶۲-۶۳-۱۹۲

تلفن همراه: ۰۹۱۲-۷۸۵۰۰۲۹

## شرکت شناور سازی صدرا:

شرکت شناور سازی صدرا در تاریخ ۱۳۴۷ تأسیس گردیده است.

ابعاد کارخانه و موقعیت جغرافیایی: مساحت ۱۵۰۰۰۰ متر مربع در

شهرستان نکا - بندر امیرآباد

تجهیزات اصلی ساخت شناور:

- انواع دستگاه‌های برش

- انواع دستگاه‌های جوش

- خم‌کن

- جرثقیل

- حوض خشک با ظرفیت ۳۰۰۰ تن

- سینکرولیف با ظرفیت ۳۰۰۰ تن

نوع بدنه شناور: فلزی

اهداف و تواناییها:

- ساخت سازه‌های دریایی

- ساخت شناورهای دریایی از جمله یدک‌کش، بارج، ساخت مخازن

جهت دیو سوخت

- شرکت در ساخت سکوی حفاری

تلفن: ۰۱۵۲-۵۲۴۲۵۰۰ - ۰۱۵۲-۵۲۷۱۷۸۹

نمابر: ۰۱۵۲-۵۲۴۱۷۸۷

## شرکت شناور سازی ماهی بار: (شماره ثبت ۴۴۲)

شرکت شناور سازی ماهی بار در تاریخ ۱۳۶۶ تأسیس گردیده است.

ابعاد کارخانه و موقعیت جغرافیایی: مساحت ۱۲۰۰۰ متر مربع و زیربنا

۲۸۰۰ متر مربع در استان مازندران بندر امیرآباد

تجهیزات اصلی ساخت شناور:

- ماشین‌های برش

- دستگاه‌های جوش کاری خودکار

نوع بدنه شناور: فلزی

اهداف و تواناییها:

## شرکت شناور سازی شقایق:

شرکت شناور سازی شقایق در تاریخ ۱۳۷۰ تأسیس گردیده است.

ابعاد کارخانه و موقعیت جغرافیایی: مساحت ۷۰۰ متر مربع و زیربنا

۷۰۰ متر مربع واقع در بابلسر

تجهیزات اصلی ساخت شناور: قالب

نوع بدنه شناور: فایبرگلاس

اهداف و تواناییها: ساخت انواع قایق‌های تفریحی و توریستی

پروژه‌های در حال اجرا: ساخت قایق

تلفن: ۰۱۱۲-۵۲۸۱۶۸۸

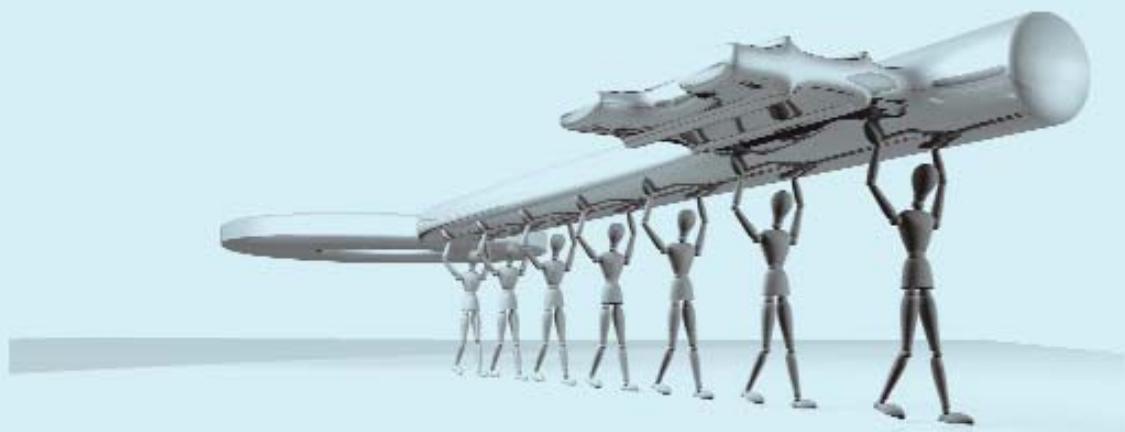
تلفن همراه: ۰۹۱۱-۱۱۱۹۵۷۸

# دوره‌های آموزشی رده‌بندی آسیا

مرکز آموزش و تحقیقات مؤسسه رده‌بندی آسیا با ارتباط نزدیک و همکاری اساتید مجرب دانشگاهها و مراکز علمی، توانایی برگزاری دوره‌های ذیل را بر اساس برنامه زمان‌بندی و نیاز شرکت کنندگان محترم دارد. همچنین از همکاری اساتید، پژوهشگران و دانشجویان محترم در انجام پروژه‌های تحقیقاتی مرتبط با صنایع دریایی استقبال می‌نماید.

جهت دریافت اطلاعات از محتوا، مدت زمان و نحوه برگزاری هر یک از دوره‌های ذیل با تلفن: ۸۴۳۹۷۰۰۷ (واحد آموزش) تماس حاصل فرمایید و یا برای ارائه پیشنهاد پروژه‌های تحقیقاتی به آدرس [Academy@asiaclass.org](mailto:Academy@asiaclass.org) مکاتبه نمایید.

ردیف	کد دوره	عنوان دوره
۱	ACS-TC	آشنایی با سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO)؛ اهداف و وظایف.
۲	ACS-TC-۰۰۲	آشنایی با معیارهای پایداری شناورها (Code On Intact Stability)
۳	ACS-TC-۰۰۳	آشنایی با شناورهای تندرو (High Speed Crafts) و آیین‌نامه بین‌المللی شناورهای تندرو HSC Code
۴	ACS-TC-۰۰۴	آشنایی با سیستم مدیریت ایمنی شناورها (ISM)
۵	ACS-TC-۰۰۵	کاربرد مواد کامپوزیت در صنایع دریایی و اصول طراحی شناورهای کامپوزیتی
۶	ACS-TC-۰۰۶	آشنایی با کنوانسیون بین‌المللی خط شاهین (۶۶ ILL) و نحوه محاسبه ارتفاع آزاد (Freeboard) بر اساس این کنوانسیون
۷	ACS-TC-۰۰۷	آشنایی با کنوانسیون بین‌المللی تناژ (۶۹ ITC) و نحوه محاسبه تناژ خالص و ناخالص (NTGT)
۸	ACS-TC-۰۰۸	آشنایی با انواع سکوهای دریایی و صنعت فرا ساحل
۹	ACS-TC-۰۰۹	آشنایی با کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی آب دریا (MARPOL ۷۸)
۱۰	ACS-TC-۰۱۰	آشنایی با کنوانسیون بین‌المللی نجات جان انسان در دریا (SOLAS ۷۴) و الزامات مربوطه
۱۱	ACS-TC-۰۱۱	آشنایی با نحوه محاسبه و طراحی نقشه‌های ایمنی و کنترل آتش (Safety Fire Control Plan)
۱۲	ACS-TC-۰۱۲	آشنایی با عیوب سازه‌ای و نحوه بازرسی از شناورهای فایبر گلاس
۱۳	ACS-TC-۰۱۳	مدیریت ریسک و ارزیابی آن (FSA) در شناورها و سکوهای دریایی.
۱۴	ACS-TC-۰۱۴	نحوه بازرسی از بدنه و اجزاء سازه‌ای شناورهای دریایی (Hull Structural Surveys)
۱۵	ACS-TC-۰۱۵	نحوه بازرسی از ماشین‌آلات کشتی‌ها (Machinery Survey)
۱۶	ACS-TC-۰۱۶	نحوه بازرسی از تجهیزات ایمنی و اطفاء حریق
۱۷	ACS-TC-۰۱۷	آشنایی با صنعت دریایی و نقش بازرسی‌های رده‌بندی و قانونی در آن
۱۸	ACS-TC-۰۱۸	بازرسی نفت
۱۹	ACS-TC-۰۱۹	بازرسی کالا
۲۰	ACS-TC-۰۲۰	آشنایی با آیین‌نامه بین‌المللی امنیت کشتی‌ها و تسهیلات بندری (ISPS Code)
۲۱	ACS-TC-۰۲۱	آشنایی با مقررات ایمنی کشتی‌های غیر کنوانسیون



ردیف	کد دوره	عنوان دوره
۲۲	ACS-TC-۰۲۲	آشنایی با اصول و مفاهیم مدیریت در استانداردهای ISO ۹۰۰۱:۲۰۰۸؛ تشریح الزامات و نحوه مستند سازی
۲۳	ACS-TC-۰۲۳	آشنایی با سیستمهای برق (Electrical Systems) در شناور های دریایی
۲۴	ACS-TC-۰۲۴	آشنایی با سیستم های لوله کشی کشتی ها (piping)
۲۵	ACS-TC-۰۲۵	آشنایی با اصول و نحوه محاسبه تعادل شناور های دریایی در حالت صدمه دیده (Damage Stability)
۲۶	ACS-TC-۰۲۶	دوره ممیزی داخلی (ISM)
۲۷	ACS-TC-۰۲۷	آشنایی با فرایند مدیریت بهداشت، ایمنی و محیط زیست (HSE) در صنایع دریایی
۲۸	ACS-TC-۰۲۸	مواد و جوشکاری
۲۹	ACS-TC-۰۲۹	بازرسی رنگ و پوشش های محافظ در تعمیرات شناور ها
۳۰	ACS-TC-۰۳۰	مبانی هیدرستاتیک و روش تهیه کتابچه تعادل شناورها
۳۱	ACS-TC-۰۳۱	مبانی هیدرستاتیک و روش محاسبه و طرح سیستم رانش شناورها
۳۲	ACS-TC-۰۳۲	عیوب شایع در اتصالات جوشکاری
۳۳	ACS-TC-۰۳۳	طراحی سازه کشتی به روش مستقیم
۳۴	ACS-TC-۰۳۴	ساختمان کشتی
۳۵	ACS-TC-۰۳۵	آشنایی با اصول و نحوه رده بندی شناور های نظامی
۳۶	ACS-TC-۰۳۶	آشنایی با مؤسسات رده بندی و نقش آنها در فرایند طراحی و ساخت شناورها
۳۷	ACS-TC-۰۳۷	آشنایی با نحوه انجام بازرسی کالا
۳۸	ACS-TC-۰۳۸	آشنایی با نرم افزار Auto cad
۳۹	ACS-TC-۰۳۹	آشنایی با نرم افزار Auto Ship
۴۰	ACS-TC-۰۴۰	آشنایی با نرم افزار Maxsurf



# تبدیل بحران اقتصادی جهان به یک فرصت برای ایران

ملک‌رضا ملک‌پور

m.malekpour@asiaclass.org

تهیه کننده مقاله قصد دارد با توجه به آخرین تحلیل‌های کارشناسی نسبت به شناسایی وضعیت موجود کشور در زنجیره عرضه جهانی، طرحی برای مقابله با تمامی تهدیدهای اشاره شده در مقاله تهیه نموده و آن را به فرصت تبدیل نماید تا از موقعیت ژئوپولتیکی کشور به عنوان یکی از منابع خدادادی بهره بهینه برده شود و تا حدی شعار هفدهمین همایش ارگان‌های دریایی کشور نیز تحقق یابد.

## الف - کلیات

۱- ابعاد بحران باید از سوی کارشناسان و مسئولان حوزه‌های مختلف فعالیت‌های اقتصادی، تجاری، ترانزیتی بخش‌های خصوصی و دولتی، سیاست‌گذاران، مجریان دستگاه‌های مختلف شامل گمرک، وزارت بازرگانی، صنایع و معادن، بانک مرکزی، وزارت امور خارجه و نیروی انتظامی به طور مستمر و زمانبندی شده مورد بررسی قرار گیرد.

۲- ارزان شدن کالا و خدمات وارداتی و تورم ناشی از عدم تعادل پولی شرکای تجاری، تورم ناشی از خشکسالی، افزایش هزینه‌های جاری دولت، بالاتر بودن هزینه‌های ارزی کشور نسبت به درآمد نفتی سال ۸۷، عدم تکافوی تامین هزینه‌های دولت از محل حساب ذخیره ارزی، بدهی انباشته دولت بابت طرح‌های عمرانی باعث تشدید کسری بودجه دولت در سال ۸۸ خواهد شد.

۳- افزایش کسری بودجه دولت به خاطر رشد تورم و بیکاری، کاهش درآمدهای مالیاتی و افزایش دخالت‌های بی‌مورد دولت بر امور تصدی‌گری به تدریج اثر نامطلوب خود را در بخش حمل و نقل آشکار خواهد کرد.

۴- نباید در تجزیه و تحلیل‌ها، برنامه‌ریزی‌ها و سیاست‌گذاری‌های کلان، بحث بحران مالی مغفول بماند و چنین فرض کنیم که اقتصاد کشور ما به اقتصاد جهانی وابستگی ندارد.

۵- نباید تنها نظاره‌گر ورود آسیب به بخش حمل و نقل و به ویژه دریائی آن باشیم.

۶- هنگامی که حمل و نقل در اقتصاد کشور ما نقش اساسی دارد، آسیب به آن، آسیب به اقتصاد کشور و احاد آن است.

۷- صادرات کالاهای غیرنفتی شامل صنایع دستی، فولاد، سنگ آهن که به دلیل حجم سنگین توسط راه‌آهن به بنادر حمل می‌شوند به دلیل عدم نیاز به عرضه سریع و با قیمت مناسب از کاهش چشم‌گیر برخوردار می‌شوند.

۸- ترانزیت کالا در شرایط بحران بیشترین آسیب را می‌پذیرد.

۹- باید اثر تخریبی بحران مالی به بخش‌های تولیدی و خدماتی کشور را به حداقل برسانیم.

۱۰- طبق موافقتنامه تجارت خدمات (گاتس) دسترسی به بازار یک اصل است و کشورها مکلفند محدودیت‌های قانونی و مقرراتی را که در زمینه ورود رقبای خارجی به داخل است را از میان بردارند.

در حال حاضر ایران به عضویت گات در نیامده است و لذا می‌تواند از این مقرره تبعیت نکرده و استفاده از ناوگان حمل و نقل را برای واردکنندگان کالا به ایران الزامی نماید.

۱۱- طبق اصل "رفتار ملی" کشورها امتیازاتی را که به بخش حمل و نقل داخلی می‌دهند می‌بایست در اختیار بخش حمل و نقل خارجی نیز قرار دهند.

چون ایران به عضویت گات در نیامده می‌تواند با قدرت تمام، حمل و نقل داخلی را حمایت کند.

جدول میزان بارانه تخصیصی برای ترانزیت کالا

حمل جاده‌ای		حمل دریایی	
میزان بارانه طبق تعرفه ترانزیتی دریای کالا در سال (۱۳۸۷)	میزان بارانه طبق تعرفه ترانزیتی جاده‌ای کالا در سال (۱۳۸۷)	در صورت خروج کالا ظرف ... از کشور	در صورت خروج کالا ظرف ... از کشور
۶۸۱	۵۰	کمتر از ۱۶۸ ساعت	کمتر از ۷۲ ساعت
۵۵	۴۵	کمتر از ۱۸۰ ساعت	کمتر از ۸۴ ساعت
۵۰	۴۰	کمتر از ۱۹۲ ساعت	کمتر از ۹۶ ساعت
۴۵	۳۰	کمتر از ۲۰۴ ساعت	کمتر از ۱۰۸ ساعت
۴۰	۳۰	کمتر از ۲۱۶ ساعت	کمتر از ۱۱۰ ساعت
۳۵	۲۵	کمتر از ۲۲۸ ساعت	کمتر از ۱۲۲ ساعت
۳۰	۲۰	کمتر از ۲۴۰ ساعت	کمتر از ۱۳۴ ساعت

باید تنها نظاره‌گر ورود آسیب به بخش حمل و نقل و به ویژه دریائی آن باشیم ترانزیت کالا در شرایط بحران بیشترین آسیب را می‌پذیرد

۱۲- عده‌ای می‌گویند منتظر باشید چاقو زمین بخورد بعداً آن را بردارید. ولی هستند مدیرانی که نحوه زمین خوردن چاقو را پیش‌بینی می‌کنند و از قبل طوری برنامه‌ریزی می‌نمایند که بعد از زمین خوردن چاقو حرف اول را بزنند.

۱۳- آمادگی برای شرایط پس از بحران، ضمن داشتن برنامه مشخص در شرایط مواجه با بحران، بسیار با اهمیت است. نباید اهداف برنامه از قبیل:

داشتن بزرگترین ناوگان حمل و نقل در ۱۵ سال آینده، حضور فعال در حمل و نقل وسیع و سنگین بین‌المللی و منطقه‌ای، آمادگی برای حمل مشتقات و فرآورده‌های نفتی بجای حمل نفت خام از ذهن دور شود.

### ب - حقایق

۱- جمعیت جهان در سال ۲۰۳۰ میلادی، ۱/۵ میلیارد نفر بیشتر می‌شود و پیش‌بینی می‌شود میزان صادرات از ۷ تریلیون دلار به ۲۷ تریلیون دلار برسد.

۲- سالانه ۸۰۰ هزار نفر به جمعیت جویای کار کشور اضافه می‌شود.

۳- تجاوز از ۳۰ سال حمل و نقل، تجارت، واردات و دیپلماسی کشور متأثر از تحریم بوده و هزینه‌های گزافی ناشی از آن را متحمل شده است. حال که رکود اقتصادی حادث شده، فرصت بهره‌برداری بهینه از این تجارب است. در این وضعیت تنها مدیران و سازمان‌های که ساختار استقرار یافته‌تری دارند بهتر و توانمندتر قادرند با این بحران مقابله کنند:

به ویژه مدیرانی که تجربه برخورد با بحرانهای مشابه را داشته و در مقابل آن پایداری کرده‌اند.

۴- حمل و نقل جاده‌ای به دلیل سریع‌العمل بودن و داشتن قدرت مانور بیشتر با اقبال بیشتری مواجه است. به همین دلیل در سالهای اخیر حمل و نقل ریلی تنها ۱۵ درصد حمل بار کشور را به خود اختصاص داده است. این در حالی است که حمل و نقل ریلی می‌تواند با حمل انبوه کالا، قیمت ارزان، مصرف کمتر انرژی، ایمنی بالاتر و حفاظت بیشتر از محیط زیست را به ارمغان آورد.

۵- افزایش قیمت کالاهای وارداتی باعث عقب افتادن تولید و حتی توقف کار و بیکاری شاغلین شده و به عقب افتادن زمان بهره‌برداری



کارهای عمرانی را در بطن دارد.

۶- ظرفیت فعلی ناوگان دریائی جهان ۱/۸ میلیارد تن DWT می‌باشد و ظرفیت کشتی‌های در دست ساخت بیش از نیم میلیارد تن DWT است.

اوج تحویل دهی این کشتی‌ها در سال‌های ۲۰۰۹ و ۲۰۱۰ میلادی است، که بعداً حالت تدریجی پیدا می‌کند. بنابراین در حال حاضر با سفارش ساخت حدود ۵۰ درصد ظرفیت ناوگان دریائی فعلی جهان مواجه هستیم. این امر موجب تشدید بحران اقتصادی می‌گردد زیرا در حالیکه تقاضا افت کرده است، عرضه با شتاب زیادی تشدید می‌گردد.

۷- ظرفیت پذیرش یاردهای اوراق کشتی نیز، در حدود ۹ درصد ظرفیت کل ناوگان جهان

است. بهمین دلیل قیمت اوراق کشتی از ۷۵۰ دلار به کمتر از ۲۵۰ دلار سقوط کرده است.

۸- وجود عرضه بیشتر از نیاز به بازار باعث شده است نرخ‌های حمل کالا به جای کاهش تدریجی حالت سقوط به خود گرفته و شرکتهای کشتیرانی را با مشکلات عدیده در تامین هزینه‌های معمولی کشتی‌ها و پرداخت اقساط مواجه نماید.

۹- آنچه که مسلم است بدون فاینانس بخش حمل و نقل، پویایی لازم را نخواهد داشت.

۱۰- تامین اعتبار طرح‌های سرمایه‌گذاری با بهره نسبتاً کم در مرز توقف است.

۱۱- در سال ۸۷ هیچ بانک و موسسه بین‌المللی حاضر نشد به شرکتهای کشتیرانی

دارای سهامدار ایرانی اعتبار فاینانس بپردازد. ۱۲- هم‌اکنون، سرمایه، نقدینگی و اعتماد سه عامل مهم و موثر در تجارت، زیر سوال رفته است.

۱۳- وابستگی اقتصاد کشورهای منطقه به نفت حاکی از آن است که ایران دو برابر عربستان به نفت وابسته است.

۱۴- نفت زیر ۵۰ دلار به ازاء هر بشکه، تشدید بحران اقتصادی برای ایران در بر دارد.

۱۵- ۸۰ درصد درآمد خارجی کشور از نفت است.

۱۶- درآمد صادرات غیرنفتی ایران یک سوم میزان واردات کالا به کشور است.

۱۷- ضرر ایران سالانه به ازاء هر یک دلار کاهش قیمت نفت یک میلیارد دلار است.



۱۸- افزایش ۱۰ درصدی هزینه حمل و نقل، کاهش ۲۰ درصدی ظرفیت تجاری را در بردارد. ۱۹- ضعف زیرساخت‌های بندری، افزایش هزینه حمل به اندازه ۴۰ درصد را در بردارد. ۲۰- هم‌اکنون یک دهم ظرفیت کشتی‌های فله بر ایرانی و یک سوم ظرفیت کشتی‌های کانتینری بدون بار است. ۲۱- تعداد زیادی شناور Lay-up شده است.

۲۵- جمع عملکرد ۶ بندر عمده تجاری ایران در ترانزیت کالا در سال ۸۶ مقدار ۷۷۵۳۵۰ تن در سال ۸۷ مقدار ۸۸۰۱۷۴ تن بوده است. ۲۶- سال گذشته صادرات کالا از بنادر هرمزگان و خوزستان کاهش داشته است.

### ج - راه حل‌ها

۱- اگرچه سابقه ما نشان می‌دهد تا بحال نتوانسته‌ایم از فرصت‌های موجود در کشورهای آسیای میانه، قفقاز، عراق، افغانستان و کشورهای عضو آکو خوب بهره‌برداری نماییم. حداقل بازرگاری دلایل این ناکامی‌ها و رفع آن برای مقابله با بحران مالی جدید یک فرصت مجدد تلقی می‌شود. ۲- برگزاری جلسات زمانبندی شده با کارشناسان داخلی و خارجی به منظور شناسایی کامل شرایط بحران و آخرین تغییرات حادث شده. ۳- فرا بخشی کارکردن دستگاههای موثر در حمل و نقل و ترانزیت کالا.

۲۲- هم‌اکنون بیش از ۲۵۰ فروند کشتی کانتینربر جهان و به همین میزان کشتی فله‌بر کنار گذاشته شده است (Lay-up) و این تعداد کشتی یعنی ۱۰ درصد ظرفیت حمل کانتینری و فله‌بر جهان. ۲۳- خساراتی که بابت لغو قراردادهای ساخت کشتی متوجه شرکتهای کشتیرانی می‌شود به حدی است که خیلی‌ها از لغو سفارش صحبت به میان نمی‌آورند و دنبال عقب انداختن زمان تحویل کشتی با موافقت یارد سازنده هستند. ۲۴- مرسک ۳۰۰۰ فروند کشتی را Lay-up کرده و ۲۵۰۰۰ نفر را اخراج نموده

مرسک ۳۰۰۰ فروند کشتی را Lay-up کرده و ۲۵۰۰۰ نفر را اخراج نموده است.

جمع عملکرد ۶ بندر عمده تجاری ایران در ترانزیت کالا در سال ۸۶ مقدار ۷۷۵۳۵۰ تن در سال ۸۷ مقدار ۸۸۰۱۷۴ تن بوده است

### پیش‌نویس طرح ویژه مبارزه با بحران مالی در بخش حمل‌ونقل

۱- هدف طرح :	تحصیل ۳۰ میلیون کالا برای ترانزیت از ایران ظرف ۱۲ ماه شروع: ۱۳۸۸/۱ خاتمه: ۱۳۸۹/۱
۲- بودجه مورد نیاز طرح :	تخصیص ۱/۵ میلیارد دلار به طوری که اولین بخش آن به مقدار ۵۰۰ میلیون ۱۳۸۸/۱ تخصیص یابد.
۳- برآمد طرح :	حداقل ۶ میلیارد دلار طبق محاسباتی که در بخش ضمیمه ب صورت گرفته اند ۱- دریافت کننده بارانند : رأد آهن یا شرکت حمل و نقل جاده‌ای که شرکت خروجی بارنامه حمل کالای ترانزیت آنها را بهر قایتید رده یا نامند معیار جدول پیوست می‌باشد
۴- مکانیزم پرداخت :	۱- کمیته‌ای ۶ نفره متشکل از: نمایندگان وزارت کشور، وزارت راه و ترابری بازرگانی، بانک مرکزی و انجمن حمل و نقل بین‌المللی. ۲- ظرف ۷ روز کاری از زمان خروج کالا از گمرک خروجی کشور و حداکثر کاری پس از تأیید کمیته ۶ نفره (به صورت الکترونیکی).
۵- رسیدگی به شکایات :	هر کس مانعی در اجرای این طرح ایجاد کند از طریق استنادی‌های مربوطه موضوع رسیدگی شده و دستور لازم الاجرا صادر می‌شود.
۶- تعرفه‌های ترانزیت‌های زمینی- هوایی دریایی :	باید تماماً تسویه کننده باشد و در کل هزینه‌های عبور نسبت به مسیرهای الترناتیو خارجی زیاد نباشد (تأیید کمیته ۶ نفره را لازم دارد)
۷- مقررات دستورالعمل اجرای طرح :	دریانی شامل جابه‌جایی، بندر عباس، بندر بوشهر، بندر انزلی، بندر نوشهر، بندر بندر خرمشهر، بندر امیرآباد. زمینی، کلیه مبادی ورود و خروج کالا در مرزهای ایران با عراق، ترکیه، افغانستان و پاکستان. هوایی، طبقه‌بندی ورود و خروج کالا از پرونده‌های تجاری

۴- فراهم کردن شرایط جذب سرمایه‌های داخلی و خارجی از طریق تشکیل کار گروه‌هایی که توانایی چنین کاری را داشته باشند در تمامی دستگاه‌های سیاست‌گذاری و حاکمیتی دولت به ویژه سرمایه‌های سرگردانی که دنبال فرصت امن می‌گردند.

۵- فراهم کردن تسهیلات مالی از طریق بانک‌های دولتی و خصوصی داخلی بنحوی که ناوگان جاده‌ای تقویت و نوسازی شده و سن متوسط کشتی‌های با مالکیت ایرانی به کمتر از ۱۵ سال برسد.

۶- مذاکره دولت با شرکای تجاری کشور (به ویژه ۱۰ کشور اول) بنحوی که در مذاکرات کارشناسی، ورود به بازارهای جدید در دستور کار باشد.

۷- مشارکت با بانک‌ها و منابع اعتباری خارجی از طریق ضمانتنامه‌های دولتی.

۸- بازنگری مبانی توسعه صادرات غیرنفتی با توجه به بحران حادث شده.

۹- افزایش ظرفیت عملکرد بخش ریلی می‌تواند در دسترسی شمال به جنوب کشور بسیار موثر باشد.

ایران در مرز آستارا ظرفیت بسیار استراتژیکی در اختیار دارد که تا بحال مورد استفاده قرار نگرفته است.

۱۰- باید وزارت راه بتواند با همکاری آذربایجان که در کریدور شمال- جنوب شریک تجاری ایران است، بین آستارای آذربایجان و نقطه مرزی ایران خط ترانزیتی ایجاد کند. ظرفیت این مسیر حدود ۲ میلیون تن است و افزایش تحرک در حمل و نقل ریلی و جاده‌ای کشور ایجاد خواهد کرد.

۱۱- جایگزین کردن منابع اعتباری خارجی برای تامین نیازهای کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، شرکت ملی نفتکش، کشتیرانی بنیاد، کشتیرانی‌های خصوصی با مالکیت ایرانی با منابع بانکی و اعتباری داخلی و صندوق ذخیره ارزی.

۱۲- افزایش کیفیت خدمات حمل و نقل داخلی کالاهای صادراتی، وارداتی و ترانزیتی اولویت تام دارد.

۱۳- امکان تجدید نظر در قراردادهای سفارش کشتی با استفاده از ماده فورس ماژور و

تلاش برای تغییر شرایط به نفع ایران با توجه به سفارشات آینده.

۱۴- تسریع در تصویب قانون امور گمرکی بنحوی که تسهیلات ترانزیتی و ترانشیپی را در ایران افزایش دهد.

۱۵- تقویت پتانسیل‌های حمل و نقل ترکیبی کالا از ایران و افزایش ظرفیت حمل ریلی.

۱۶- تقلیل هزینه‌ها، پائین آوردن قیمت تمام شده و کاهش مدت ترانزیت از ایران.

۱۷- توسعه صادرات غیرنفتی، توسعه عمرانی کشور، ترانزیت و ترانشیپ بیشتر کالا از ایران.

۱۸- انجمن‌های صنفی با تدوین معیارهایی برای دگرگون کردن مدیریت شرکتهای حمل و نقل عضو خود، حمایت بخش دولتی و خصوصی برای استفاده از شرکت‌های حمل و نقل داخلی را فراهم نمایند.

#### د - برنامه‌های اجرایی سال ۸۸

۱- وزارت بازرگانی مامور شود تهیه و تدوین طرح ویژه مبارزه با بحران مالی در بخش حمل و نقل را احصاء نماید. (به پیش‌نویس پیوست ضمیمه الف توجه فرمائید.)

۲- تهیه طرح نهایی که مشوق کاهش هزینه، ارائه خدمات بهتر و کاهش مدت ترانزیت باشد.

۳- اعطای تسهیلات بانکی به صاحبان وسائط نقلیه برای جوان‌سازی ناوگان.

۴- جلب سرمایه سرمایه‌گذاران خارجی با تضمینات دولتی و بانک مرکزی و تسهیل فرآیند سرمایه‌گذاری.

۵- پرداخت یارانه صادراتی به عنوان اقدامی برای تقویت ناوگان ایرانی.

۶- الزام واردات کالا به ایران با وسائل حمل و نقل با مالکیت یا ملیت ایرانی.

۷- همکاری با بنادر منطقه خلیج فارس.

۸- راه‌اندازی یارد اوراق کشتی در بندر امام (با حفظ تمامی معیارهای بین‌المللی و محیط زیستی)

۹- تاخیر زمان تحویل کشتی بجای لغو قرارداد.

۱۰- تسریع در اجرای پروژه‌های عمرانی.

**فراهم کردن شرایط جذب سرمایه‌های داخلی و خارجی از طریق تشکیل کار گروه‌هایی که توانایی چنین کاری را داشته باشند در تمامی دستگاه‌های سیاست‌گذاری و حاکمیتی دولت به ویژه سرمایه‌های سرگردانی که دنبال فرصت امن می‌گردند از ضروریات است**

# کمیته وجوه اداره شده سازمان بنادر و دریانوردی

علی شریفی

مدیر بخش مهندسی و کنترل طراحی  
a.sharifi@asiaclass.org

فعالیت کمیته وجوه اداره شده در سال ۱۳۸۰ با هدف تقویت و پویایی صنعت دریایی داخلی و با اعطای ۳۰ میلیارد تومان به بانکهای ملت و تجارت آغاز و مقرر شد تا سقف چهار برابر مبلغ فوق، تسهیلات به کشتی سازیها و متقاضیان جهت ساخت شناور اعطا شود. قرارداد بصورت چهار جانبه و مابین متقاضی، کشتی سازی، بانک عامل و کمیته وجوه اداره شده سازمان بنادر و دریانوردی منعقد می شد و پس از اتمام ساخت و عملیاتی شدن شناور، با خروج کشتی سازی از قرارداد چهار جانبه، ادامه قرارداد بصورت سه جانبه تا اتمام بازپرداخت تسهیلات ادامه پیدا می کرد. در سال ۱۳۸۵ تسهیلاتی توسط این کمیته برای فعالیت شناورها در دریای خزر معادل ۸۲ میلیارد تومان، تجهیزات بندری معادل ۵۲ میلیارد تومان و شناورهای مسافربری معادل با ۳۰ میلیارد تومان اختصاص داده شده است. در ادامه در سال ۱۳۸۶ با اعطای ۱۰ میلیارد تومان اعتبار به وزارت تعاون، معادل با ۶۰ میلیارد تومان تسهیلات جهت تعاونی های مسافربری اختصاص یافته است. در طی بیش از ۷ سال فعالیت کمیته وجوه اداره شده انتظار می رفت که با اختصاص مبالغ کلان برای پیشرفت صنعت کشتی سازی، تاثیرات شگرفی در این صنعت دیده شود که متأسفانه با وجود تمامی زحماتی که کشیده شده نیل به هدف مورد نظر میسر نشده است. شناورهایی که تحت طرحهای مذکور تاکنون ساخته و به آب اندازی شده اند از چندان اقبالی برای درآمد زایی برخوردار نبوده و عملاً بازپرداخت تسهیلات اعطایی که متعلق به بیت المال است در هاله ای از ابهام قرار دارد. مواردی که بعنوان دلایل این امر موثر بوده است، بشرح ذیل می باشد:

## ۱. صلاحیت اشخاص متقاضی حقیقی و یا حقوقی

اعطای تسهیلات می بایست به افراد واجد شرایط تعلق می گرفت که حداقل آشنایی ابتدایی با دریا، کشتی و مشکلات مربوطه داشته باشند. که علی رغم اعلام این موضوع به مدیران وقت بانک ملت و سازمان بنادر و دریانوردی، متأسفانه اقدامی نشد. بطور مثال تعدادی از متقاضیان آشنایی با نوع شناوری که سفارش داده اند، میزان کارایی آن و بازار کار منطقه برای آن نوع شناور نداشتند و عملاً فاقد طرح توجیهی مناسبی بودند. همچنین در مواردی کشتی سازیها بدلیل عدم ارائه آورده لازم توسط متقاضی، مجبور به شروع ساخت با حداقل سرمایه و در نهایت با کمبود بودجه در پیشرفت کار مواجه می شدند. که همگی بخاطر عدم صلاحیت فرد متقاضی بوده است.

از جمله اشخاص حقیقی و حقوقی که واجد شرایط برای دریافت اینچنین تسهیلاتی هستند عبارتند از:

- شرکتهای کشتیرانی خصوصی
- متخصصین یکی از سه شاخه اصلی کشتی شامل سازه، ماشین آلات و ناوبری که دارای سابقه حداقل ۵ سال دریانوردی و یا کار در کارخانجات کشتی سازی را داشته باشند.
- شرکتهایی که در امور دریایی دارای فعالیتهایی همچون salvage، offshore و... حداقل به مدت ۵ سال هستند.
- مالکین کارخانه ها و کارگاههای کشتی سازی خصوصی دارای سابقه ساخت کشتی
- شرکتهای تعاونی لنگداران و شناورهای سنتی

## ۲. امکانات و توانایی کارخانجات و کارگاههای کشتی سازی

ضعف اکثر کشتی سازیها در تجهیزات و سیستم کنترل کیفیت باعث کاهش کیفیت ساخت و عملاً کاهش عمر و کارایی مفید شناور شده است.

شرکت های کشتیرانی  
خصوصی، متخصصین و  
شرکت هایی که در امور دریایی  
فعالیت دارند، شرایط دریافت  
تسهیلات از کمیته وجوه اداره  
شده را دارند



# مدیریت منابع اعتباری بانگاه توسعه دریا محور

رضا مقیمی نوه

r.moghimi@asiaclass.org

بی شک مهمترین عوامل بقاء و ادامه فعالیت در صنایع دریایی و دریانوردی منابع مالی می باشد. بخشی از این منابع مالی عمدتاً از طریق سرمایه گذاری صاحبان صنعت و سرمایه گذاران حقیقی و حقوقی و بخشی دیگر توسط دولت از طریق بانکها و موسسات اعتباری تامین می گردد.

موارد یادشده ذیل از مهمترین عواملی هستند که ضرورت ایجاد انگیزه جهت سرمایه گذاری کلان ملی و رونق بخشیدن به صنعت دریانوردی را به همراه برنامه ریزی دقیق و عزمی راسخ مطرح می نماید:

برعهده گرفتن بیمه مراحل ساخت و بازپرداخت اقساط، دولت با حمایت جهت اشتغال زایی در نقاط محروم، سازندگان با داشتن استراتژی و برنامه ریزی بلندمدت و شرکت های کشتیرانی با حمایت و مدیریت صحیح شناورها نقش بسزایی در شکوفایی این صنعت خواهند داشت.

عواملی که تاکنون باعث شده که منابع مالی به صورت مناسب در صنعت دریایی مدیریت نشود، شامل:

- ۱- به روز نبودن قوانین و مقررات دریایی
- ۲- شناخته نبودن صنعت دریایی و دریانوردی در بین عموم
- ۳- شانه خالی کردن برخی ارگانها برای حمایت از این صنعت
- ۴- عدم وجود یک بنگاه اقتصادی تخصصی دریایی
- ۵- خلاء اعتماد و تعهد
- ۶- عدم وجود دستورالعمل و روش گزینش متقاضیان استفاده از تسهیلات
- ۷- عدم تمکین متقاضیان در خصوص سهم آورده
- ۸- صدور تأییدیه های جعلی در خصوص سهم آورده متقاضیان توسط برخی سازنده ها.

## نقش بانکها :

بانکها به عنوان یک بنگاه اقتصادی، انتظار دارند با بکارگیری روش های علمی، تسهیلات اعطایی و سود مربوطه آن، به صورت سریع و مطمئن بازگشت یابد.

در حال حاضر بانکها ترجیح می دهند با توجه به مخاطرات صنعت دریانوردی، در این صنعت سرمایه گذاری ننمایند و سیاست های کلی آنها به گونه ای است که بیشتر این سرمایه گذاری ها در خشکی انجام شود. در کشور ایران به علت عدم شناخت صنعت استراتژیک دریایی و دریانوردی از سوی بانکها، بوروکراسی موجود و همچنین عدم انگیزه رقابت در بانکهای دولتی چندان رغبتی به سرمایه گذاری در دریا دیده نمی شود. بانکهای خصوصی نیز به خاطر نرخ بالای سود و عدم صرفه

۱. منابع غنی نفت و گاز در دریاهای خلیج فارس و عمان و خزر
۲. منابع آبیان دریاهای خلیج فارس و عمان و خزر
۳. تعدد جزایر تحت مالکیت
۴. حدود ۳۰۰۰ کیلومتر مرز آبی
۵. قرارگرفتن ایران در موقعیتی که چهار راه شرق به غرب و شمال به جنوب را وصل می نماید.

## جایگاه صنایع دریایی و دریانوردی در کشور :

همه ما می دانیم که صنایع دریایی و دریانوردی، صنعتی استراتژیک بوده و داشتن سواحل و قرارگرفتن در کنار دریا بعنوان یک مزیت اقتصادی تلقی شده که متولی آن وزارتخانه های "راه ترابری" و "صنایع و معادن" می باشد. هرچند که وزارتخانه ها، سازمانها و ارگانهای دولتی و خصوصی دیگری نیز بنحوی با این صنعت درگیر و مرتبطند.

در حال حاضر صنعت دریایی کشور به دلیل عدم حمایت های لازم از جایگاه مناسبی برخوردار نیست. لیکن بدلیل دارابودن سواحل گسترده و کفایت و استعدادهای لازم برای رسیدن به جایگاه واقعی ایران در عرصه دریانوردی، بایستی با ایجاد و پرورش عزم و روحیه ملی و توجه کلیه مسئولان و دست اندرکاران، جهت رفع مشکلات و موانع این صنعت تلاش نمود که از جمله شرایط لازم آن می توان به ایجاد زیرساخت های لازم، تصویب و اجرای قوانین حمایتی مالی، اداری، گمرکی، بیمه ای و...، اشاره نمود. و دربخش نیروی انسانی تربیت و ارتقاء توان و کارایی نیروهای متخصص داخلی و پیمانکاران فعال در این حوزه از دیگر عوامل تأثیر گذار می باشد.

## تسهیلات :

در چرخه توسعه صنعت دریانوردی عوامل متفاوتی در تصمیم گیری دخیل اند که این عوامل همانا بانکها، بیمه ها، استراتژی و خط مشی دولت و سازندگان می باشند. بانکها با ارائه تسهیلات بلند مدت با بهره پائین، شرکتهای بیمه با



بیمه‌ای قرار می‌گیرد. کلیه بانکها و مؤسسات مالی و اعتباری و شرکتهایی که بر اساس قرارداد فروش تنظیمی، عملیات فروشهای اعتباری انجام می‌دهند می‌توانند از وصول مطالبات و تضمین سرمایه خود از پوشش بیمه‌ای یاد شده استفاده نمایند. اگر شرکتهای بیمه بتوانند راه اندازی بیمه سرمایه‌گذاری در دریا را در کوتاه مدت محقق نمایند، میتوان به حل بخش اعظمی از مشکلات سرمایه‌گذاران بخش دریایی امیدوار بود. در حال حاضر سرمایه‌گذاران با نداشتن وثیقه‌های سنگین که بانکها برای تضمین پرداخت تسهیلات به آنها طلب می‌کنند دارای مشکلات فراوانی هستند که راه‌اندازی بیمه سرمایه‌گذاری می‌تواند به حل این معضل کمک کند.

#### نقش گمرک :

چنانچه پیش‌تر مطرح شد، توسعه صنایع دریایی و دریانوردی بستگی به عوامل متعددی دارد که اگر این عوامل با هم هماهنگ نباشند رسیدن به توسعه مورد نظر، محقق نخواهد شد. یکی از این عوامل نقش گمرکات می‌باشد.

گمرکات با رعایت موارد ذیل می‌توانند نقش بسزایی را در توسعه این صنعت ایفا نمایند:

۱. اصلاح قوانین گمرکی بمنظور حمایت هرچه بیشتر از صنایع دریایی و دریانوردی
۲. تلقی نکردن شناور بعنوان کالا با توجه به اینکه کشتی از نقطه صفر مرزی عبور نخواهد کرد.
۳. سرعت بخشیدن به ترخیص لوازمات و تجهیزات مورد استفاده در

اقتصادی، جاذبه‌چندانی برای متقاضیان استفاده از وام ندارد. علیهذا موارد زیادی در عدم رغبت بانکها برای سرمایه‌گذاری در صنعت دریایی وجود دارد که برخی از آنها بشرح زیر است:

۱. ساختار مالی نامناسب سیستم بانکی
  ۲. حجم بالای مطالبات معوقه بانکها
  ۳. تخصیص غیر بهینه اعتبارات
  ۴. عدم شناخت سیستم بانکی از صنایع دریایی و ناآگاهی از تأثیرات مثبت این صنعت در اقتصاد کشور
  ۵. عدم هماهنگی فعالیتهای بخش صنایع دریایی
  ۶. عدم توجه به اشتغال‌زایی در حوزه گسترده دریایی (شناورسازی، حمل و نقل، راهبری، ماهیگیری، سفرهای تفریحی، ..)
  ۷. فقدان سازندگان باتجربه
  ۸. فقدان متخصصین دریایی در زمینه اعتبارات و کنترل پروژه
  ۹. فقدان متولی مشخص با شرح وظایف تعریف شده
  ۱۰. عدم پذیرش شناور بعنوان وثیقه
- با عنایت به موارد فوق، ایجاد بانک تخصصی دریایی یا بخش تخصص دریایی در بانکها راهکار مناسبی است تا نسبت به ارائه تسهیلات ویژه بلند مدت و کم بهره اقدام نمایند.

#### نقش بیمه‌ها :

براساس طرح بیمه اعتباری تسهیلات بانکی، تسهیلات بانکها و مطالبات شرکتهایی که کالا و محصولات خود را بصورت اقساطی به فروش می‌رسانند در برابر خطر عدم وصول مطالبات تحت پوشش



این صنعت

- کاهش بوروکراسی و کاغذ بازی
- معافیت حقوق و عوارض سنگین گمرکی

### نتیجه گیری :

در یک جمع بندی می توان گفت، اهمیت و ویژگی دریاهای جنوبی و شمالی کشور با منبع غنی آبریزان آن، نیازمند تامین و تخصیص منابع مالی مناسب برای دستیابی به اهداف ذیل است:

۱. ایجاد رغبت و انگیزه در جوانان خوش فکر مملکت از طریق کار فرهنگی
۲. ایجاد بستر مناسب و اطمینان خاطر به سرمایه گذاران داخلی و خارجی

۳. ایجاد بانک تخصصی دریایی یا حمل و نقل

۴. تسهیلات بلند مدت با بهره کم

۵. فرصت تنفس بیشتر به بهره برداران

۶. پذیرفتن کستی بعنوان وثیقه

۷. تضمین نمودن باز پرداخت اقساط بانکی توسط شرکتهای بیمه

۸. طبقه بندی شرکتهای سازنده کستی و تجهیزات

۹. تعیین متولی در صنایع دریایی جهت هماهنگی و برنامه ریزی

دقیق با ارگانها و سازمانهای ذیربط

۱۰. اصلاح قوانین گمرکی بمنظور حمایت هرچه بیشتر از صنایع دریایی و دریانوردی

۱۱. تلقی نکردن شناور بعنوان کالا

۱۲. معافیت حقوق و عوارض سنگین گمرکی

در انتها باید اذعان داشت که سرمایه گذاری هایی که تاکنون در حوزه دریا انجام شده، به علل ذیل نتیجه خوبی دربر نداشته است و باعث سرازیر شدن و تمرکز تسهیلات بانکی در یک زمینه خاص از صنعت دریایی شده است.

۱. برنامه ریزی های غیرمنسجم و غیراصولی

۲. طرح های توجیهی ضعیف و غیرکارشناسی

۳. نظرات سلیقه ای مدیران و مسئولان بالا و میانی دولتی و غیردولتی

۴. عدم ارتباط زنجیره ای و پیوستگی بین بخشهای مختلف دریایی

۵. عدم تعیین و اجرای اهداف بلندمدت بعنوان لازمه پیشرفت در

صنعت کستی سازی و دریانوردی.

۶. عدم توجه به وضعیت بازار کار

ساخت بیش از ۵۰ فروند لندینگ کرافت و دوبه موتوردار بدون در نظر

گرفتن بازار کار آنها در آینده از نمونه های ناهماهنگی در بخشهای

مختلف این صنعت است و مشکلات این امور غیر کارشناسی زمانی ظهور

پیدا کرد که مالکان یا بهره برداران به علت عدم درآمد کافی قادر به

بازپرداخت کردن اقساط وام های اخذ شده از بانکها نشدند. ضمنا تاکنون

تسهیلات متقاضیان معرفی شده از سازمان بنادر و دریانوردی برای ساخت

حدود ۸۷ فروند و برای خرید حدود ۷ فروند شناور بوده است که عمدتاً

تاریخ مصوبه آنها مربوط به سال ۱۳۸۲ می باشد که کمتر از ۸ فروند آنها

وارد بازار کار شده اند و مابقی در حال تکمیل ساخت یا اصلاً جذب بازار

کار نشده اند .



# رونمایی از اولین دایره المعارف جامع دریایی و بندری ایران



همزمان با برگزاری هفدهمین همایش «هماهنگی ارگان‌های دریایی کشور» در روز بیست و دوم اردیبهشت و با حضور دکتر علی طاهری مدیر عامل سازمان بنادر و دریانوردی، جمع بسیاری از مقامات و مدیران بخش‌های مختلف دریایی کشور اعم از خصوصی و دولتی، اعضای هیات علمی دانشگاه‌ها، اولین دایره‌المعارف جامع دریایی و بندری رونمایی شد.

مهندسی سواحل، مهندسی دریا، مدیریت سواحل، طراحی و مدیریت بنادر، اقیانوس‌شناسی، شیمی دریا، آلودگی دریا، زیست‌شناسی دریا، بیولوژی دریا و شیلات، اصول ناوبری و هدایت کشتی، هیدروگرافی، نقشه برداری و نقشه خوانی دریا، حمل و نقل دریایی، بیمه‌های دریایی، حقوق و قوانین تجارت دریایی، اقتصاد دریایی و ... می‌باشد. در بخش بنادر دنیا اطلاعات بیش از ۱۵۰۰ بندر ارایه گردیده است و در رابطه با درک بهتر موضوع و نیاز تخصصی لغت نامه فارسی-انگلیسی و انگلیسی-فارسی در دو جلد مجزا تهیه و ارایه شده است.

سیاوش پارسیان، مدیر کل مرکز تحقیقات سازمان بنادر و دریانوردی اظهار داشت «این مجموعه می‌تواند بر تعاملات بین نسلی و جامعه ملی با صنعت و حرفه دریانوردی و مخصوصاً تاریخ دریانوردی ایرانیان بیافزاید».

رده‌بندی آسیا در قالب کادر کارشناسی و مدیریتی، از جمله پدیدآورندگان اصلی دایره‌المعارف جامع بندری و دریایی می‌باشد که قرار است مرکز آموزش و تحقیقات در رده‌بندی آسیا مسئولیت به روز آوری آنرا برعهده گیرد.

این دایره‌المعارف سیزده جلدی به‌مراه یک نرم‌افزار پیشرفته با قدرت جستجوی بالا، بعنوان منبع تخصصی و کامل برای استفاده پژوهشگران، محققان، اساتید و دانشجویان رشته‌های دریایی و بندری و متقاضیان اطلاعات دریایی و بندری بسیار مفید بوده و شامل بیش از ۸۰۰۰ مقاله علمی و تخصصی در زمینه‌های دریانوردی، تاریخ سفرهای دریایی، ساختمان کشتی‌ها، طبقه بندی و بازرسی، تجهیزات و سیستم‌های مکانیکی و الکترونیکی کشتی،



# ساخت اولین لندینگ کرافت بدون بالاست در ایران

ایرج اسلامی زاد  
کارشناس ارشد طراحی و مهندسی کشتی

این لندینگ کرافت که منطبق با قواعد ساخت و مقررات مؤسسه رده‌بندی آسیا طراحی و ساخته شده، قادر است حدود ۶۰۰ تن بار از قبیل کانتینر و یا خودرو را بر روی عرشه اصلی حمل نماید و با سرعت حدود ۱۳ گره دریایی دریانوردی کند.

طراحی این لندینگ کرافت به شکلی است که در وضعیت بدون بار، دارای تعادل پایدار بوده و آب‌خور آن بیشتر از قطر پروانه‌هاست به همین جهت تمامی سطح پروانه‌ها در آب دریا قرار داشته و در نتیجه نیازی به داشتن سیستم بالاست ندارد و عملاً فاقد آب دریا برای بالاست کردن است.

نیروی محرکه آن سه موتور دریایی هر یک به قدرت ۵۰۰ اسب همراه با سه محور (شافت) و سه پروانه ساخت کشور ژاپن است.

ساخت لندینگ کرافت در سالهای اخیر در ایران رواج زیادی یافته و تعدادی از این نوع شناورها همانکون مورد بهره‌برداری قرار گرفته‌اند.

طراحی لندینگ کرافت‌ها به گونه‌ای است که برای حفظ تعادل و یا افزایش راندمان سیستم رانش خود مجبور به حمل مقداری از آب دریا هستند. انجام این عمل پر و خالی نمودن یک یا چند مخزن از آب دریا مستلزم داشتن سیستمی است بنام "سیستم بالاست".

اخیراً لندینگ کرافت "نوا ۲" بطول ۵۰ و عرض ۱۲ متر در کارگاه کوچکی در ۵۰ کیلومتر بندر قشم- لاف توری ساخته شده است که نیاز به استفاده از آب دریا برای بالاست کردن ندارد و میتواند بدون داشتن سیستم بالاست با حفظ تعادل پایدار و راندمان مناسب و کافی دریانوردی نماید.



## بازدید از تعاونی‌های قایقرانی

۳- حدود ۲۰٪ قایقها که گواهینامه ثبت معتبر نداشتند، نسبت به تمدید گواهینامه اقدام نمایند.

۴- مقرر شد تعاونیهایی که تهویه مناسب در انبار سوخت نداشتند سریعاً اقدام لازم بعمل آورند.

۵- به تعاونیها پیشنهاد شد پرونده‌ای شامل کلیه مجوزها و گواهینامه‌ها قایقها و نفرات تهیه نمایند تا در بازدیدهای بعدی کارها با سهولت و سرعت بیشتری انجام شود.

شایان ذکر است از همکاری آقای بهروز دریایی (مدیر شعبه گیلان رده‌بندی آسیا) که با تجربیات خود تیم بازدید کننده را کمک و همراهی نمودند تشکر و تقدیر بعمل آمد.

و رنگ بدنه، درج شماره ثبت بر روی قایق)  
- وضعیت اعتبار گواهینامه‌های ثبت قایقها و گواهینامه‌های دریانوردی پرسنل  
- نحوه نگهداری سوخت و تمهیدات لازم برای جلوگیری از بروز حوادث

مواردی که در این بازدیدها مشاهده و منجر به برخی تذکرات و پیشنهادات گردید، بشرح ذیل آمده است:

۱- مقرر شد تعاونی‌ها به کپسول آتش‌نشانی، حلقه نجات، جعبه کمک‌های اولیه و جلیقه‌های نجات استاندارد مجهز شوند که البته این امر مستلزم پشتیبانی از سوی اداره بندر می‌باشد.

۲- داشتن رنگ مناسب و درج شماره ثبت و کد دریابانی بر روی قایقها.

پیرو مصوبات جلسه طرح ساماندهی سفرهای دریایی ویژه نوروز ۸۸، نمایندگان قسمت ثبت شناوران استان گیلان (آقایان کامیاب فرح بخش، اورنگ مهری و علی خوردوست) به‌مراه نماینده اداره امتحانات و صدور گواهینامه‌های دریانوردی (آقای کورش فلاح) و همچنین نماینده موسسه رده‌بندی آسیا (آقای بهروز دریایی) از روز چهارشنبه ۸۷/۱۲/۲۷ لغایت یکشنبه ۸۸/۱/۱۶ بطور متناوب و بدون هماهنگی قبلی از تعاونیهای مستقر در شهرستان بندرانزلی بازدید و موارد ذیل را بررسی نمودند:

- کیفیت تجهیزات ایمنی شامل حلقه نجات، جلیقه نجات جعبه کمک‌های اولیه و کپسول آتش‌نشانی  
- وضعیت قایقهای موجود (استحکام



## از رده بندی آسیا چه خبر؟

برگزاری دوره سه روزه بازرسی از ماشین آلات با حضور مدیران و کارشناسان شعب و دفتر مرکزی رده بندی آسیا که در پایان آزمون داشته و در صورت موفقیت منتهی به دریافت گواهینامه می شود.

کتابخانه رده بندی آسیا ، بخش بسیار مهمی برای انجام فعالیتهای تحقیقاتی محسوب می شود. این کتابخانه حاوی مجموعه ای از مقررات ، قوانین ، روش ها مرتبط با امور بندری و دریایی است .

البته هدف مدیریت بخش کیفیت ، آموزش و تحقیقات رده بندی آسیا این است که نیاز کارشناسان و بازرسین رده بندی آسیا را برای انجام تحقیقات و پژوهش از طریق E-BOOK تامین نماید .

رده بندی آسیا در سال ۲۰۰۹ میلادی موفق شد با انعقاد قرارداد همکاری با موسسه رده بندی روسیه (RS) ، دفتر انحصاری RS در ایران شده و بدین ترتیب با یکی از اعضای IACS با قدمت ۹۵ سال سابقه کار همکاری نزدیک نماید .

رده بندی آسیا در سال ۲۰۰۸ میلادی موفق شد با موسسه رده بندی ترکیه TURK LOYDU در ۷ زمینه مختلف قرارداد همکاری منعقد نماید .