

به نام خدا

## ماموریت های مهم همایش بیستم

### تبیین راهکارهایی برای حفظ ظرفیت های ناوگانی

بیستمین همایش ارگان های دریایی در موقعیتی برگزار می شود که صنعت حمل و نقل دریایی و کشتیرانی ما در یکی از بحرانی ترین شرایط خود به سر می برد. رکود اقتصاد بین المللی و کاهش تقاضا برای حمل بار از یک سو، برقراری تحریم های آمریکا و اروپا علیه صنعت کشتیرانی ایران از سوی دیگر و در نهایت اجرای طرح هدفمند کردن یارانه ها که هیچ ترفندی برای کاستن از اثرات آن اندیشیده نشده، چشم انداز آینده را به شدت تیره و تار کرده است. در این وضعیت خطیر بی گمان گردهمایی نهادهای دریایی کشور باید از رفتارهای عاقبت طلبانه پیشین فاصله بگیرد و به رخدادی تبدیل شود که مهم ترین هدف آن، پیدا کردن راهکارهایی برای برون رفت از بحران یا حداقل تخفیف اثرات منفی آن و دمیدن نفس تازه ای به همه فعالان این بخش است که از تداوم مسایل خسته شده اند. بنابراین از همایش بیستم انتظاری جز این نمی رود که همه مسایل و مشکلات را یکجا روی میز بریزد و به جمع بندی هایی برسد که هم دولت بتواند از عهده انجام آن ها برآید و هم نهادهای فعال در عرصه حمل و نقل دریایی و کشتی داری کشورمان متقاعد شوند که می توانند به حمایت های مناسب دولت - حداقل تا زمان رفع بحران جاری - دل ببندند.

این نکته برای همه دست اندرکاران مسجل است که اگر چاره ای شایسته برای دردهای امروزمان نیاندیشیم نه تنها حاصل زحمات سی ساله مان برای راه انداختن ناوگان های تجاری و نفتی به باد خواهد رفت بلکه دیگر فضایی مناسب باقی نخواهد ماند که خسارت های این دوره بحرانی را جبران کنیم و در آینده مجدداً سری بین سرها در بیآوریم که شایسته تاریخ با شکوه دریانوردی کشورمان باشد خوشبختانه اختصاص یک پانل مستقل به بخش خصوصی در بیستمین همایش ارگان های دریایی کشور این بخت را به فعالان دریایی و کشتیرانی بخش خصوصی داده است که بی واسطه درباره پیامدهای بحرانی که پیشتر از آن نام بردیم، سخن بگویند. سخنرانی هایی که برای این پانل دریافت یا تهیه شده، ابعاد گوناگون مشکلات را برشمرد و راهکارهای مناسب را نیز پیشنهاد کرده اند، تنها کافی است که روی کاربردی بودن این راهکارها بحث شود و مقام های تصمیم گیر و سیاستگذار دولتی نیز دیدگاه های خود را بیان دارند تا مواد قطعنامه همایش شکل بگیرد. کوشش های پانل نیز براین نکته متمرکز خواهد بود که راهکارها عملی و سهل الوصول باشد و وعده ها به بعداز مرگ سهراب حواله داده نشود. تجربه ۱۹ همایش پیشین به ما آموخته است که بخش بزرگی از خواست ها یا غیرقابل عمل بوده و در نتیجه تحقق پیدا نکرده و یا آن که اصولاً کسی به پیگیری آن ها نپرداخته است که به ثمر برسد.

قطعنامه همایش بیستم نباید و نمی تواند زمانی برای وقت کشی باقی بگذارد. هر چه زودتر به اجرای تصمیمات برسیم بهتر. خواست های صنف کشتی دار روشن است و در مقاله دبیرکل اتحادیه به سمع همه خواهد رسید. مقاله ایشان که در همین شماره بولتن رسمی اتحادیه نیز با اندکی تلخیص به چاپ رسیده همه مشکلات کشتی داران را یکجا در معرض نگاه مسئولان قرار داده و در هر مورد هم به مخاطرات بی تصمیمی و دست روی دست گذاشتن تأکید ورزیده است. لایحه انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته و سایر سازمان های دریایی بخش خصوصی نیز فهرست روشنی از مسایل خودشان را به پانل مزبور ارائه خواهند داد گرچه به تبع نوع فعالیت، مسایل آن ها از همان جنسی نیست که اعضای اتحادیه مالکان کشتی را دل نگران کرده است. اکنون دو شرکت بزرگ کشتیرانی تجاری و نفتی ما که نزدیک ده میلیون تن ظرفیت ناوگانی فراهم کرده اند در کنار سایر شناورداران ایرانی راهی در برابر نمی بینند که بتوانند خودشان را سرپا نگاه دارند. این ظرفیت ها را ما برای بعداز بحران هم نیاز داریم و تفاوتی هم نمی کند که آن ها به دولت تعلق دارند یا به بخش خصوصی. عبارت - ناوگان خودی - که در

سه دهه اخیر مرتباً تکرار کرده ایم معنایی جز این تداعی نمی کند که اگر هم این ناوگان متعلق به بخش خصوصی باشد، فرو افتادن پرچمش شکستی برای دولت است که همواره به داشتن چنین ناوگان هایی بالیده و در شرایط بحرانی - همانند دوره ۸ ساله جنگ تحمیلی - از وجود آن ها برای کاستن از اقتدار کنترل های جهانی بهره گرفته است.

توجه داشته باشیم که رفع اثرات سه بحرانی که در ابتدای مقاله به آن ها اشاره کردیم تقریباً راه حل های یکسانی را می طلبد و گمان نمی رود که میان اعضای پانل و بحث کنندگان اختلاف نظری وجود داشته باشد. بنابراین شاید مشکل ترین کار این باشد که بتوانیم سازمان های دولتی، اعم از سازمان بنادر و دریانوردی، وزارت اقتصاد و دارایی، وزارت نفت و شرکت ملی پخش فرآورده های نفتی و سازمان های مانند گمرک و غیره را برسر مهر بیآوریم که روی مسایل کلیدی صنعت حمل و نقل دریایی متمرکز شوند و این بار بدون تلف کردن وقت به رفع مسایل مطرح شده همت بگذارند. به زبان ساده تر همانگونه که در مقابله با تحریم های اقتصادی، دولت و مردم باید در کنار هم بایستند و به هدف واحدی کمک برسانند، در کار کشتی داری و کشتی رانی نیز دولت و بخش خصوصی باید همگام شوند و به همان هدف غایی چشم بدوزند که حفظ ظرفیت های ناوگانی در موقعیت بحرانی است و نه در آوردن سودی که بنگاه های بزرگ همیشه برای تحقق آن می کوشند. شرکت های کشتیرانی بزرگ و کوچک ما امروز نگران حفظ سرمایه هایشان هستند و نه کاهش سود و افزایش زیانشان.

امید آن که همایش بیستم ارگان های دریایی با دقت و حوصله به دیدگاه های کشتیرانی ها و کشتی داران گوش کند و بتواند به جمع بندی های مناسبی برای حفظ موقعیت و سیادت دریایی کشورمان برسد. قطعنامه همایش قطعاً باید زبان دیگری را به کار بگیرد و شیوه های متفاوتی را برای درمان دردهای جاری توصیه کند. توصیه هایی که بشود در کوتاه مدت به تحقق آن ها نایل آمد. مانند گذشته نمی توانیم این قطعنامه را به واحد پیگیری در سازمان بنادر و دریانوردی واگذار کنیم که چه زمانی به اقدام برسد یا نرسد. بحران کنونی هر روز بر حجم زیان هایش می افزاید و جلوی ضرر را هر زمان که بگیریم عین منفعت است.

اتحادیه مالکان کشتی ایران به سهم خود خواهد کوشید که در جهت توفیق همایش بیستم گام بردارد و بنابراین با آرزوی توفیق این همایش در یافتن راهکارهای مناسب به صحن همایش می رود. همه اعضای اتحادیه در این انتظار هم رای هستند که دولت و نهادهای سیاستگذار، تصمیم ساز و اجرایی، وخامت اوضاع را به درستی دریابند و به نقش اثرگذار و حمایت گرانه خود در جهت حفظ موقعیت فعالان کشتیرانی و کشتی داری کشورمان وفادار بمانند. روشن است که هر کوشش آنان در این راه بی اجر نخواهد ماند و همین که صنعت کشتیرانی از بحران کنونی بیرون بیاید و بادبانهایش را در اقصی نقاط گیتی در اهتزاز نگاه دارد، چنان قدری به منزلت آن ها می بخشد که همه دریاییان آنان را در صدر بنشانند و همواره از همراهی هایشان قدردانی به عمل آورند.



زیر نظر: شورای سردبیری

نشانی: تهران، خیابان کریم خان زند، ابتدای ایرانشهر، شماره ۲۳۷، طبقه سوم

تلفن: ۸۸۳۲۸۷۹۱ - ۸۸۳۲۸۷۴۹ - ۸۸۳۲۷۷۲۶

دورنگار: ۸۸۸۴۱۰۶۸

Official Bulletin :

IRANIAN SHIPOWNERS' ASSOCIATION

Tel: 88328791 - 88328749 - 88837726 Fax: 88841068

E-mail: info@irsou.com

www.iranemka.com

## دیدگاه های

### رییس کل بیمه مرکزی ایران در زمینه بیمه گری دریایی

## رشد تولید

### حق بیمه دریایی

رییس کل بیمه مرکزی با بیان اینکه تحریم ها در عملکرد شرکتهای بیمه کشور و ارائه پوشش بیمه دریایی تأثیر منفی خاصی نداشته است از رشد خوب تولید حق بیمه در بیمه های دریایی خبر داد. سید محمد کریمی درباره آخرین وضعیت تدوین پیش نویس لایحه بیمه دریایی گفت: به این منظور کارگروهی در سال ۱۳۸۹ با حضور نمایندگان سازمان پناور و دریانوردی و صاحب نظران بیمه در بیمه مرکزی جمهوری اسلامی ایران تشکیل شده در سال جاری اعضای جدیدی به کارگروه اضافه شدند و رویکرد جدیدی نیز در نگارش این لایحه اتخاذ شد.

### تأیید نهایی ۱۵ ماده

وی با بیان اینکه برگزاری جلسات این کارگروه در سال ۹۰ نیز ادامه داشت گفت: تاکنون با برگزاری هشت جلسه منظر کاری ۱۵ ماده از این لایحه به تأیید نهایی رسیده است. کریمی افزود: در این جلسات متن پیشنهادی سازمان پناور و دریانوردی با در نظر گرفتن قانون بیمه و نیز لایحه پیشنهادی بیمه تجاری مورد بررسی قرار میگیرد ضمن اینکه قوانین بیمه دریایی سایر کشورهای با سابقه در این حوزه نیز به طور همزمان جهت اطمینان از انطباق لایحه پیشنهادی با اصول و موازین بین المللی مدنظر قرار میگیرد. رئیس شورای عالی بیمه افزود: همچنین برای بهره گیری مطلوب از تجارب جهانی قانون بیمه دریایی چند کشور نیز ترجمه شده است تا در سیر مراحل بررسی مورد توجه قرار گیرد. وی ادامه داد: بپوهی است پس از تدوین نهایی لایحه برای تصویب آن از طریق مراجع ذیربط اقدامات مقتضی در دولت و مجلس انجام میگیرد. وی اظهار داشت: به احتمال زیاد نتیجه بررسی این کارگروه طی سال ۱۳۹۱ به اتمام میرسد.

رئیس شورای عالی بیمه با بیان اینکه بیمه های دریایی دارای پیچیدگی های زیادی هستند و ضرورت دارد ابعاد گوناگون این بیمه از کارگروه تخصصی مورد بررسی قرار گیرد گفت: بخشی از پیچیدگی های این رشته متفر از ماهیت بین المللی آن است که مستلزم

رجوع به قوانین مشابه در سایر کشورها و مطالعه دقیق آنها است. وی مطالعات کم تر زمینه بیمه های دریایی و نبود شناخت کافی و متقابل کارشناسان صنعت بیمه و صنعت دریانوردی و کشمیرانی را بخشی از مشکلات موجود در تدوین این لایحه دانست و گفت: در این وضعیت نزدیک کردن دیدگاه ها و رسیدن به وحدت نظر در تدوین این لایحه با مشکلاتی توأم خواهد بود که بر پیشرفت کار تأثیر میگذارد.

### تلاش برای اتمام تدوین لایحه بیمه دریایی

رییس کل بیمه مرکزی گفت: با این حال بیمه مرکزی جمهوری اسلامی ایران مصمم است به رغم دشواری ها و کاستی های موجود رسیدگی به این لایحه را در سال جاری به اتمام برساند.

### رشد حق بیمه تولیدی کشتی

وی درباره حق بیمه تولیدی دریایی در سال ۹۰ نیز اظهار داشت: در سال ۱۳۹۰ حق بیمه تولیدی در رشته کشتی و مسئولیت پی اند ای، در مقایسه با سال قبل، ۹۲ درصد رشد داشته است. به گفته وی هر چند خسارت پرداخت شده در سال ۱۳۹۰ نیز در مقیسه با سال قبل، ۲۵ درصد رشد نشان میدهد اما در خصوص دیگر بیمه های دریایی مثل حمل و نقل کالا نیز ضریب خسارت سالهای اخیر بسیار خوب بوده است. رییس بیمه مرکزی ادامه داد: بر اساس آمارهای دریافتی از شرکتهای بیمه مستقیم، این شرکتها در ۹ ماهه اول سال گذشته ۱۷۴ مورد خسارت دارندگان بیمه نامه مربوط به کشتی ها را پرداخت کرده اند.

وی گفت: با توجه به عملکرد صنعت بیمه در بخش بیمه های دریایی، حق بیمه های بالغ بر ۳۷ میلیون دلار برای بخش پوشش های بیمه بنده و ماشین آلات و پی اند ای در رشته کشتی تولید شده است. به گفته کریمی این عملکرد باعث شده است که این حق بیمه پس از تحریم در داخل کشور باقی بماند و از خروج ارز جلوگیری به عمل آید. از طرفی حمایت جدی دولت و بیمه مرکزی جمهوری اسلامی ایران از شرکت های دریایی و بیمه ای باعث شده است که شرکتهای دریایی عملکرد مناسبی داشته باشند و بتوانند پوشش های لازم را در پناور مختلف ارائه کنند و وی درباره تأثیر تحریم ها افزود: در مورد شرکتهای بیمه ای نه تنها تحریم ها و عملکرد آنها و ارائه پوشش بیمه دریایی تأثیر منفی خاصی نداشته است حتی تولید حق بیمه در بیمه های دریایی رشد خوبی داشته است که این رشد نشانگر گسترش و تنوع خدمات و پوشش بیمه دریایی شرکتهای بیمه داخلی است.

## کارگاه آموزشی

### کنوانسیون کار دریایی

در سال ۱۹۲۰ کمیسیون متشکل از نمایندگان دریا نوردان از جانب کنفرانس بین المللی کار و نیز نمایندگان گروه های کارگر و کارفرما ایجاد که نقش مهمی را در خصوص توسعه استانداردها و نیز بهبود گفتگوی اجتماعی در بخش دریایی، و ارتقاء شرایط کار دریا نوردان، تا کنون ایفا نموده است.

مقاله نامه کار دریایی (۲۰۰۶). نتیجه فعالیت های این کمیسیون بوده که ابتدا در قالب قطعنامه و در نهایت در نود و چهارمین اجلاس هیأت رئیسه در سال ۲۰۰۶ که اختصاصاً تحت عنوان کنفرانس بین



المللی کار دریایی (۲۰۰۶) برگزار شد. مورد تصویب قرار گرفت. این مقاله نامه متشکل از سه بخش مجزا ولی مرتبط به یکدیگر می باشد که عبارتند از: مواد، مقررات و مجموعه قوانین. مواد و مقررات در برگرفته اصول و حقوقی اساسی و نیز تعهدات اصلی کشورهای عضوی که به این مقاله نامه ملحق شده اند، میباشد.

مجموعه قوانین نیز حاوی جزئیات مربوط به اجرای مقررات است و شامل بخش "الف" (استانداردهای اجباری) و بخش "ب" (دستور العمل های اختیاری) میباشد.

مجلس شورای اسلامی ایران قانون الحاق دولت به عاقله نامه کار دریایی مصوب سازمان بین المللی کار را در جلسه علنی مورخ ۸۹/۱۲/۲۹ تصویب و سپس به تأیید شورای نگهبان رسید و به دولت جمهوری اسلامی ایران اجازه داده شد به مقاله نامه کار دریایی ۲۰۰۶ سازمان بین المللی کار ملحق و اسناد آن عبادله گردد.

در حال حاضر آیین نامه اجرایی مقاله نامه کار دریایی در دستور کار وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی قرار گرفته و در همین راستا از مورخ ۹۱/۱/۲۷ الی ۹۱/۱/۳۰ به مدت چهار روز کارگاه آموزشی کنوانسیون کار دریایی را به مورد اجرا گذارده و در این کارگاه آموزشی، نمایندگان از وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی، سازمان پناور و دریا نوردی، انجمن صنفی دریا نوردان تجاری ایران و انجمن صنفی کارفرمایی مالکان کشتی ایران حضور داشتند. این آموزش سه روز در تهران و یک روز به صورت عملی در بندر عباس روی شناورهای باری و نفتکش به اجرا درآمد.

در حال حاضر ۲۵ کشور به این کنوانسیون ملحق و بعد از ۱۲ ماه از الحاق ۳۰ کشور به این تفاهم نامه، لازم الاجرای می گردد. از جمله حقوق اجتماعی و استخدامی



دریا نوردان در گشتیها شامل حق برخورداری از:

- محیط کار ایمن
- شرایط عادلانه اشتغال
- بهبود شرایط زندگی و کار شایسته
- حمایت بهداشتی، درمانی و رفاهی

که موارد قید شده در ارتباط مستقیم یا بهبود بازدهی کاری دریا نوردان روی کشتی ها بوده و در نهایت این مالکان کشتی خواهند بود که از آن بهره مند می گردند.



## تزارش

### چهارمین نشست هیأت مدیره

### بحث بر سر چگونگی

### حضور اتحادیه در

### همایشی ارگان های

### دریایی

بیست و دومین جلسه هیأت مدیره اتحادیه مالکان کشتی ایران و چهارمین نشست دوره سوم هیأت مدیره روز دوشنبه مورخ ۹۱/۱۲/۲۱ رأس ساعت ۱۴۳۰ در ساختمان مرکزی کشتیرانی ج.ا. تشکیل شد و به مباحث زیر رسیدگی کرد:

#### بند یک : اقدامات انجام شده

۱. نشست در دفتر سدیوکل ترانزیت و تعرفه در تاریخ ۹۰/۱۲/۸ با شرکت نمایندگان کشتیرانی ج.ا. و اتحادیه در رابطه با دریافت دیباند پس از ساعات کاری بندری که از شرکت های کشتیرانی دریافت می گردد برگزار شد و مقرر گردید. فعلاً اخذ دیباند تخلیه و بارگیری بر روی اسکله ها در ساعات غیر اداری، خطوط کشتیرانی به نیابت از سازمان بنادر و دریانوردی از صاحبان کالا گماکان تداوم داشته و لیکن درخصوص حل و فصل مشکلات ناشی از عدم همکاری صاحبان کالا در پرداخت دیباند، سازمان بنادر با همکاری کشتیرانی ج.ا. راهکاری مناسب جهت رفع مشکل تهیه و از طرف سازمان بنادر و دریانوردی ابلاغ گردد ضمناً هماهنگی شد تا آموزشهای لازم از سوی سازمان بنادر و دریانوردی نیز برای دوایر اجرایی در کلیه بنادر انجام پذیرد که از نتایج آن تاکنون چیزی حاصل نگردیده است.

مقرر شد : با سازمان بنادر و دریانوردی

#### جناب آقای اکبر لطافتی

ریاست محترم هیأت مدیره انجمن

کشتیرانی و خدمات وابسته

بانهایت تاثر و تأسف درگذشت همسرگرامیتان را تسلیت عرض نموده و از ایزد منان برای آن عزیز از دست رفته رحمت واسعه و برای شما و سایر بازماندگان صبر و شکیبایی از درگاه ایزد منان مسئلت دارم.

محمد سمعی دبیر کل

به منظور دریافت روش جاری " راهکار های مناسب جهت اخذ دیباند " پیگیری گردد.

۲. آقای داریوش توکلی مالک کشتی میرزا کوچک خان به عنوان عضو حقیقی و شرکت پترو ناویان کیش به مدیریت آقای مهدی منشی زاده به عنوان عضو حقوقی درخواست عضویت نموده اند که مدارک مربوطه به بیوست می باشد.

عضویت دو عضو مطرح شده از تاریخ ۹۱/۱/۲۱ تصویب شد.

۳. توافقنامه اتحادیه با بیمه البرز آماده شد که تقدیم ریاست محترم هیأت مدیره بمنظور اعلام تأییدیه آن گردید که مورد قبول ایشان قرار گرفت.

مقرر شد که امضاء توافقنامه اتحادیه با بیمه البرز توسط دبیرکل امضاء شود.

۴. پیام اتحادیه شماره های ۳۰ و ۳۱ در طول ۲ ماه گذشته منتشر و برای اعضاء ارسال گردید.

۵. همانطوریکه مستحضردید پانل اقتصاد و حمل و نقل دریائی و چالشهای پیش رو به اتحادیه مالکان کشتی ایران و انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته واگذار شده است که مقرر شده بود چند مقاله از شرکت کشتیرانی ج.ا. و شرکت علی نفتکش ایران دریافت گردد که تهیه مقالات و چگونگی ارائه آن ها تحت پیگیری می باشد.

مقرر شد : یک مقاله از سوی کشتیرانی ج.ا. ارائه شود.

۶. مالکان شناور مستقر در بندر عباس مشکلاتی با دریاباتی و مرزیاتی کشور بشرح زیر دارند:

الف - مالکان کشتی به منظور اخذ مجوز خروجی باید از بندر شهید رجائی به اسکله شهرداری تردد نمایند که موجب اتلاف وقت می شود.

ب - در صورت اتمام اعتبار دفاتر سوخت - مالکان شناور ها مجبور به مراجعه محل اولیه صدور دفاتر هستند و تاکنون هم نتیجه ای حاصل نشده ولی پیگیری مکتوب چندین بار انجام پذیرفته است.

مقرر شد : با سردار سلامی فرماندهی دریاباتی مرزیاتی ناجا مکاتبه و هماهنگی شود تا نشستی با حضور آقای امیران و مسئولان دبیرخانه برگزار و مشکلات موجود مطرح گردد.

۷. آقای دکتر مصدقی ریاست دبیرخانه شورای گفتگوی دولت و بخش خصوصی در ماه اسفند دعوتنامه ای ارسال نمودند تا در نشست مذکور نمایندگان اتحادیه از درخواست های خود دفاع کنند که به علت سفر آقای گلپور از فشاراتیه درخواست شد تا در نشست بعدی موضوعات اتحادیه در دستور کار شورا قرار گیرد که مورد قبول ایشان واقع شد. موضوعات مورد درخواست بشرح زیر بوده است.

الف - کشتی های خریداری شده و یا اجاره ای توسط مالکان ایرانی برای ثبت از پرداخت حقوق و عوارض گمرکی و سود بازرگانی معاف هستند.

ب - قطعات کشتی خریداری شده از خارج به منظور تعمیرات جهت ورود به بنادر ایران بدون تشریفات و پرداخت حقوق و عوارض و سود بازرگانی و یا حضور و تأیید گمرکی مستقیماً به کشتی مربوطه تحویل می گردد.

ج - معافیت از پرداخت مالیات بر عملکرد از تاریخ خرید کشتی یا برقراری سیستم تناژتکس برای شرکت های کشتیرانی. ضمناً درباره موضوع مالیات بر ارزش افزوده جناب آقای دکتر گلپور موضوع را به دبیرخانه اعلام می نمایند چه اینکه ۵٪ مالیات بر ارزش افزوده در حال حاضر از مالک کالا دو بار دریافت می گردد.

لذا مقرر شد این موضوع هم در جلسه شورای گفتگوی دولت و بخش خصوصی مطرح شود.

۸. یک نسخه از آئین نامه قانون امور گمرکی که تا ماده ۹۰ آن توسط کارگروهی در اداره کل گمرکات کشور تهیه گردیده است و تقدیم حضور اعضای محترم گردیده تا چنانچه نظریاتی در آن دارند تا آخر ماه جاری به دبیرخانه اعلام فرمایند تا به کارگروه مربوطه منعکس گردد. ضمناً در ماده ۱۱۹ بند ۵ که متأسفانه کلمه کشتی حذف گردید. آقای خواجه نصیری به هنگام تشریح قانون گمرکی در اتاق تهران فرمودند باتوجه به اینکه در مورد کشتی سکوت شده می توان این معافیت کشتی از پرداخت حقوق و عوارض گمرکی را در آن گنجانید بشرطی که اعضای اتحادیه نیز در کارگروه حضور فعال داشته باشند این دبیرخانه موضوع را به اتاق و کمیته ICC اعلام داشته و درخواست می گردد که شرکت های بزرگ نیز درخواست یاد شده را به اداره کل گمرکات منعکس نمایند که پس از بحث بسیار مقرر شد:

آقای قائم مقامی در مورد درج معافیت کشتی از پرداخت حقوق و عوارض گمرکی در پیش نویس آئین نامه اجرایی قانون امور گمرکی با آقایان مهندس امیری و با نادری درباره چگونگی طرح کلمه کشتی در بند معافیت ها در آئین نامه مذاکره و موضوع را بررسی و نتیجه به دبیرخانه اعلام دارند.

۹. مشکلات دریافت سوخت مالکان شناور مطرح گردید و مقرر شد:

یک نامه به آقای ضیفی راجع به سوخت یارانه ای و اجرای روشی یکسان در مناطق ارسال و در صورت لزوم جلسه ای نیز با حضور آقای گلپور در دفتر آقای عرب برگزار گردد. ۱۰. وزارت تعاون، کار و امور اجتماعی نسبت به تشکیل کارگاهی آموزشی در

رابطه با کنوانسیون کار دریایی همت گمارده و مقرر است این کارگروه از تاریخ ۹۱/۱۲/۲۱ الی ۹۱/۱۲/۳۰ برگزار شود از اتحادیه مالکان کشتی ایران چهار نفر جهت طی دوره مذکور تعیین و به اداره کل یاد شده معرفی گردیده اند.

۱۱. برابر بخشنامه واسله از سازمان بنادر و دریانوردی، اعزام شناور های ایرانی برای داکینگ و تعمیرات، به دلیل مشکلاتی که کشور مذکور برای ویزای کارشناسان مؤسسات رده بندی ایرانی ایجاد نموده است ممنوع نموده که موضوع به کلیه اعضای محترم اتحادیه اطلاع رسانی شد.

۱۲. با عنایت به اینکه مقرر شده است تا نظرات کلیه ارگانها در مورد قطعنامه همایش دریافت گردد لذا نظرات اتحادیه مالکان کشتی ایران بمنظور درج در قطعنامه همایش تقدیم هیأت مدیره گردیده است که به بحث گذارده شد و بند های مشروحه زیر جهت طرح در قطعنامه همایش ارگانهای دریایی به تصویب رسید:

۱. معافیت کشتی از پرداخت حقوق و عوارض گمرکی و تصویب و درج آن در آئین نامه اجرایی قانون گمرکی

۲. تعلیق دریافت مالیات از مالکان در دوران تحریم و اعمال قانون مالیات بر تناژ کشتی چنانگیزین مالیات بر درآمد پس از مدت زمان مذکور

۳. رقابتهای کرن عوارض بندری برای شناورها با مقایسه با کشورهای همجوار

۴. تدوین آئین نامه انضباطی برای دریانوردان مستقر در شناورها و ایجاد مرکزی جهت حفظ اطلاعات انضباطی آنان

۵. تدوین آئین نامه تأسیس کمیته سوانح دریایی یا حضور سازمان های زیربند

۶. ارتقاء فرهنگ دریایی از طریق رسانه های جمعی

۱۳. در مورد بنام شدن محل خریداری شده به اتحادیه، فروشنده تاکنون حاضر به حضور در دفترخانه نشده که پیگیری لازم برای بنام کردن انجام شده است مقرر شد:

الف - باتوجه به توضیحات ارائه شده و عدم حضور فروشنده جهت بنام کردن بند و تقاضای اخذی موضوع از طریق آقای تقی ملا وکیل محترم اتحادیه پیگیری و علیه پناهگاه مربوطه (ژانس ممکن) هم با مشورت وکیل شکایت شود. بد مبلغ ۵۰ میلیون تومان از حساب اتحادیه جهت خرید اوراق مشارکت اختصاص داده شود.

به علت طولانی شدن اجلاس بند دو دستور جلسه، یعنی تعیین خط مشی هیأت مدیره برای سال آتی به جلسات بعد موکول گردید. جلسه آتی در دفتر آقای قائم مقامی در شرکت خدمات ساحلی ایران برگزار می شود.



مقاله کاپیتان سمیعی

## دبیر کل اتحادیه مالکان کشتی ایران

به بیستمین همایش ارگان های

دریایی

## راهکارهای

## اتحادیه برای

## عبور از بحران

## تحریم ها و رکود

## اقتصاد جهانی

بیستمین همایش ارگان های دریایی کشور را در وضعیت بی‌برگزار می‌کنیم که قلمرو حمل و نقل دریایی هم در عرصه داخلی و هم بین المللی دستخوش نابسامانی هایی است که آینده این صنعت را تهدید می‌کند. رکود اقتصاد بین المللی از حجم تجارت جهانی و در نتیجه تقاضا برای حمل کالا کم کرده و شرکت های کشتی رانی و مالکان کشتی را در موقعیت خطیری قرار داده است که شرکت های ایرانی هم از تاثیر آن در امان نمانده اند. البته اثرات تحریم های بین المللی بر عملکرد بخش حمل و نقل دریایی کشورمان را نیز باید مزید بر علت دانست.

بنابراین اکنون شرکت های کشتیرانی برای حفظ تعادل مالی و توان عملیاتی خود با دشواری های عدیده ای روبه رو شده اند و کاهش میزان بهره وری از ناوگان موجب رسوب سرمایه ها و محدود شدن قلمرو فعالیت نیروی انسانی این بخش شده است. کارشناسان محترم حاضر در این همایش متوجه هستند که فهرست مسائلی ما بسیار فراتر از آن رفته است.

که در این مقاله بگنجد و این انتظار به وجود آید که همایش می تواند برای همه این دردها درمان های مناسبی بیابد. در نتیجه تقاضای کشتی داران و اهالی صنعت به همین انتظار محدود می شود که سیاستگذاران اقتصاد کشور با نگاه محبت آمیزتری به وضعیت بحرانی این صنعت بنگرند و اثر کاری از آنان ساخته است. برای گشودن مشکل ها و آسانتر کردن گذر آنان از این موقعیت خطیر دریغ ندارند.

### کشتیرانی ما پیش از انقلاب

سی سال پیش، نه تنها ناوگان دریایی ما ظرفیت چشم گیری نداشتند، بلکه بنادر ما هم فاقد توانمندی هایی بودند که اقتصاد روبه رشد ما بدان نیاز داشت. در نتیجه صاف طولانی از کشتی های منتظر پهلوگیری برای تخلیه محمولات در بنادر اصلی کشورمان به وجود آمده بود که هزینه حمل کالا را بیشتر می کرد و صدها میلیون دلار از ارز ما را که می بایستی صرف نوسازی کشور و اجرای برنامه های عمرانی و زیربنایی شود از دسترس ما خارج می ساخت. به همین خاطر هم بود که دولت های وقت به سرعت نسبت به اجرای طرح هایی اقدام کردند که هم بر ظرفیت های بندری و زیربنایی کشور افزوده شده و هم ظرفیت ناوگان های بازرگانی و نفتی را بهبود می بخشید.

با این مقدمات بود که دولت های وقت متقاعد شدند تا به گسترش نقش و سهم حمل و نقل دریایی و پیش نیازهای آن در اقتصاد کشور توجهی بایسته معمول دارند و نه تنها به اجرای طرح های ظرفیت سازی بندری سرعت بدهند بلکه مقدمات ایجاد و گسترش ناوگان های تجاری و نفتی را فراهم بیاورند. البته بی گمان وقوع جنگ تحمیلی عراق علیه ایران، که موجب به خطر افتادن مسیرهای دریایی عبور محمولات تجاری و نفتی گردید، از یک سو و رفتار شرکت های کشتیرانی بین المللی در مشکل تراشی برای حمل کالا به مقصد ایران و یا متقاعد کردن شرکت های بیمه گر خارجی به ارائه پوشش های بیمه ای به کشتی های عازم بنادر ایران از سوی دیگر، به این

روند کمک شایانی رساند. در عمل هم دیدیم که این توجه تا چه اندازه به سود کشورمان تمام شد و از اتلاف سرمایه های ارزی جلوگیری به عمل آورد.

### وضعیت کشتیرانی امروز ما

سازمان بنادر و دریانوردی سحری سیاست های حاکمیتی دولت در بخش حمل و نقل دریایی است و وزارت بازرگانی حاکمیت دولت بر فعالیت ها بازرگانی و داخلی کشور را پوشش می دهد. بنابراین هم تامین مواد و کالاهای مورد نیاز کشور و هم نحوه حمل آن تا محل مصرف و بازارهای داخلی به عهده دولت است. به همین ترتیب است که در شرایط حساس جنگ تحمیلی و التهاب های ناشی از وقوع انقلاب اسلامی و حضور وسیع و جدی دولت در بخش حمل و نقل دریایی و تملک ناوگان دریایی به همان اندازه اهمیت پیدا می کند که نیرو رسانی به جبهه ها می طلبد. بنابراین گسترش ظرفیت ناوگان های متعلق به شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی و تاسیس شرکت ملی نفتکش را می شود در قالب همان نیازها توجیه کرد. در واقع بدون این دو شرکت دولتی که در آن زمان اهمیت وجودی آن ها بر اهمیت بازده اقتصادی شان چربیده بود، احتمال وجود داشت که هم در مدیریت جبهه ها و هم مدیریت بازرگانی داخلی کمبودهای جدی به وجود آید. بر همین اساس بود که یک شرکت کوچک کشتیرانی، به یک شرکت معظم با ۱۶۵ فروند کشتی اقیانوس پیما با ظرفیت فراتر از ۵ میلیون تن تبدیل شود و هسته تاسیس شرکت کشتیرانی ملی نفتکش گذاشته شود که امروز با بیش از ۷۰ شناور، در فهرست یکی از قوی ترین شرکت های حمل کننده نفت خام و فرآورده های آن در سطح جهان مبدل شود که در عین حال جوانترین ناوگان تخصصی حمل نفت خام را نیز در اختیار دارد.

وجود این دو شرکت بزرگ البته در سایر بخش های مرتبط با فعالیت های دریایی و بندری کشور نیز تاثیرگذار بود و موجب شد که علاوه بر حمل کالا و مواد نفتی که هدف اولیه دولت از مدیریت این شرکت ها بود، هر دو نقش

بازری در توسعه بازار کار و صنایع مرتبط به دریا برعهده گیرند و در مجموع به مجموعه های توانمند و موفق برای ایجاد فرصت های اشتغال و رونق بخشیدن به مجتمع های بندری کشور تبدیل شوند. البته دولت برای کمک به این شرکت ها برای تحقق اهداف خود از ارائه هر نوع حمایت و پشتیبانی دریغ نکرد. منطق نیز چنین اقتضای می کرد که دولت در تاسیس و بهره گیری از این شرکت ها به احتمال سوددهی آن ها توجهی نداشته باشد. بنابراین تمرکز مدیران این شرکت ها بیشتر روی نوسازی و توسعه ناوگان ها و افزودن بر حجم عملیات و بالا بردن سهم در حمل کالاهای نفتی و بازرگانی شد تا آن جا که این سهم به تدریج از ۵۰ درصد هم فراتر رفت و هر دو شرکت نیز موفق شدند برحجم درآمدهای ارزی خود از محل حمل کالای دیگران و یا اجاره دادن بخشی از ظرفیت های استفاده نشده خود به شرکای خارجی بیفزایند و رکورد های چشم گیری در این زمینه بر جای بگذارند.

این زمینه به یادآوری است که دهها شرکت خصوصی دیگر نیز در قلمرو حمل کالا و مسافر در آبراههای کشور سرگرم فعالیت هستند که بیشتر آن ها نیز به عضویت اتحادیه مالکان کشتی ایران درآمده اند تا از حمایت های قانونی نهاد مدنی خودشان برخوردار شوند که باید هزاران شناور تک مالکی یا خرده مالکی را نیز باید به آن ها افزود. اگرچه ظرفیت هر یک از این شناورها محدود است و طول و عرض آن ها نیز در برابر کشتی های اقیانوس پیما رنگ می بازد، اما سرجمع خدمت رسانی آنان نیز کمتر از شرکت های بزرگ منطقه ای و بین المللی نیست. به طور طبیعی هرکود و وضعیت نامالامی که بیش آید صاحبان این شناورها یا شدت بیشتری در معرض

### اطلاعیه

عنوان رسمی شرکت کشتیرانی پیششار بندر و دریا با شماره عضویت ۲۸ در اتحادیه مالکان به نام شرکت ماهان مارین کوش تغییر نام یافت.

تلفن:

۸۸۶۹۲۰۷۷-۸

فکس: ۸۸۶۹۲۰۷۹

### جناب آقای شهرام ناظمی

### مدیرعامل محترم شرکت خدمات دریایی گلوبال

باتهايات تأثر و تأسّف درگذشت ابوی گرامیتان را تسلیت عرض نموده و از ایزد منان برای آن عزیز از دست رفته رحمت واسعه و برای شما و سایر پلزماندگان و همکاران صبر و شکیبایی از درگاه ایزد منان مسئلت داریم.

اتحادیه مالکان کشتی ایران

## حقوق و عوارض کشتی داری

یک موضوع مهم و دل آزار دیگر، پرداخت حقوق و عوارض و سود بازرگانی برای شناورهای است که شرکت های مختلف خریداری می کنند. ما بارها به مقام ها و نهادهای زیربط اطلاع داده ایم که این کار در هیچ کشوری از جهان معمول نیست. یعنی کشتی اصولاً وارد کشور نمی شود که گمرک موظف باشد حقوقی از این بابت انتظار داشته باشد. این معافیت در قانون امور گمرکی جدید نیز گنجانده شده بود تا هواپیما و کشتی از پرداخت حقوق و عوارض گمرکی معاف شوند، اما معلوم نیست چه شد که واژه هواپیما در ماده مرتبط با معافیت از حقوق و عوارض گمرکی باقی ماند و واژه کشتی خط خورد. تقاضای اتحادیه این است که حالا که تغییر قانون جدید امور گمرکی به سادگی میسر نیست و این کار ممکن است ماه ها و سال ها طول بکشد، لاقبل با توجه به بحران جدی موجود، در آیین نامه اجرایی قانون مطلب مناسبی برای معافیت کشتی ها از پرداخت حقوق و عوارض گمرکی درج شود.

سومین مشکل مهم کشتی داران تغییرات بهای سوخت تحویلی به شناورهاست که به طور کامل دخل و خرج شناورداری را به هم ریخته است. ما صراحتاً اعلام کرده ایم که مخالف با حذف یارانه ها (به طور کلی) و افزایش بهای سوخت شناورها (به طور اخص) نیستیم، اما دولت نمی بایستی و نباید از تاثیر سنگین این کار در بخشی از فعالیت ها غافل بماند. امیدواریم که هم دولت به این صرافت برسد که مشکل کشتیرانی ها را رفع کند و هم شرکت ملی تولید و پخش فرآورده های نفتی متقاعد شود که نابه سامانی در تحویل سوخت و بخصوص رفتارهای متنوع در مبادی گوناگون رنجوری هایی را به شناورداران تحمیل کرده است که در نهایت ممکن است به بی علاقهی آنان به ادامه فعالیت منجر شود.

ما هیچ منطقی نمی بینیم که سوخت یدک کش ها با نرخ متفاوت از شناورها تحویل صاحبان آن ها بشود و مصلحت این است که هم کشتی هاو هم یدک کش ها به یک اندازه از نرخ های ترجیحی برخوردار باشند. در واقع مهم ترین خواسته کشتی داران و صاحبان شناورها برای رفع مشکل این است که شرکت ملی تولید و پخش فرآورده های نفتی از طریق رایزنی با سایر نهادهای مملکتی، ترتیباتی فراهم آورد که ضمن تحقق اهداف دولت از اجرای این برنامه، لطمه ای به برنامه ریزی و سرمایه گذاری های این بخش وارد نشود و تدابیر مرتبط به تحویل

آزاد کشور تمهیداتی که در قانون تاسیس این مناطق به نفع کشتی داران پیش بینی شده است جدی گرفته شود و مستولان محترم این مناطق قبول کنند که ثبت کشتی در این مناطق از مزیت های مزبور برخوردار گردند و از این طریق مقدماتی فراهم آورند که کشتی داران بتوانند بخشی از افزایش هزینه های جاری شرکت ها را جبران کنند.

یا این مقدمات بهتر است وقت عزیزان را نگیریم و یکرکاست به سراغ راهکارهایی برویم که شاید بتواند در این وضعیت بحرانی تسکینی برود. بزرگ فعالان دریایی کشورمان باشد. در وهله نخست اعمال معافیت های مالیاتی برای اهالی این صنعت حداقل تا خاتمه دوره بحران و دریافت مالیات کشتی ها براساس تناژ. این خواست بزرگی نیست و نه تنها در همه کشورهای جهان معمول است بلکه در کشور خود ما هم تا پیش از پیروزی انقلاب اسلامی معافیت ۱۵ ساله ای برای فعالان دریایی پیش بینی شده بود (ماده ۱۱۵ قانون سابق مالیاتی کشور) که متأسفانه مغفول ماند و به تدریج از یادها رفت.

ما این موضوع را به صورت کتبی هم به مجلس شورای اسلامی، هم به وزارت امور اقتصادی و دارایی و حتی اتاق بازرگانی و صنایع و معادن ایران به عنوان نماینده بخش خصوصی و سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان متولی دولتی بخش دریایی هم منعکس کرده ایم. خواست حداقلی اتحادیه این است که اگر با لغو مالیات یا در نظر گرفتن امتیازهای مالیاتی موافقت نمی شود لاقبل مالیات کشتی ها براساس ظرفیت ناخالص کشتی ها محاسبه شود.

آگاهی همه شرکت کنندگان در همایش می رسانیم که حتی بدون افزودن سایر مشکلات، بیشتر اعضای این اتحادیه برسر دو راهی - ماندن و رفتن - قرار گرفته اند. اما ما مسایل و مشکلات دیگری نیز داریم که سایر شرکت های منطقه ای و بین المللی ندارند. اجرای طرح هدفمند کردن یارانه ها یکی از آن هاست.

شرکت های کشتیرانی دیگر بخشی از بدنه خود دولت نیستند که بتوانند مشکل عدم توازن هزینه و درآمد خودشان را نادیده بگیرند. آنان اکنون در برابر سهامدارانشان مسئولند و شرکت های کوچکتر نیز نگران حفظ سرمایه هایشان هستند.

اکنون صورتحساب سوخت دریایی شناورها، به اندازه ای درشت شده که از درآمد حمل یار چیزی باقی نمی گذارد که این مساله برای صاحبان شناورهای کوچک غیرقابل تحمل است. برای مقابله با این عدم توازن در پرداخت ها، بسیاری از شناورهای عضو اتحادیه کرایه های خود را به اندازه ای پایین آورده اند که حداقل هزینه های سفر را تأمین کند. تازه همه مبادی خروجی دریایی هم رفتار یکنواختی در تأمین سوخت شناورها ندارند و تفاوت این رفتارها گامها ادامه فعالیت شناورها را به کلی ناممکن می کند. صاحبان کشتی ها امیدوار بودند که با انتقال فعالیت به مناطق آراه بتوانند تا حدودی برمسایل فوق فائق بیایند اما در عمل تجربه کردیم که برخلاف انتظار ثبت شناورها در جزایر و مناطق آزاد کمکی به کاهش هزینه های مالیاتی آن ها نمی کند و از سوی دیگر هزینه عملیاتی بنادر آزاد کشور عملاً بالاتر از همان ارقامی است که کشتی داران در بنادر عادی متحمل می شوند. بنابراین تقاضای کشتی داران این است که حداقل در مناطق و جزایر

لطعات آن قرار می گیرند که این که اکنون هم گرانی سوخت و هم دیگر مشکلات دامنگیر صنعت حمل و نقل دریایی بسیاری از این شناورها را از خدمت رسانی محروم نگاه داشته است. از این روست که اتحادیه مالکان کشتی ایران با استفاده از فرصت بیستمین همایش ارگان های دریایی کشور می کوشد مخاطرات پیش رو را بدون رودربایستی در معرض داوری و تصمیم مقام ها و نهادهای سیاستگذار کشورمان قرار بدهد و از آن ها بخواهد که حداقل در زمینه هایی که از دستشان برمی آید به یاری اعضای کوچک و بزرگ این اتحادیه برخیزند و اجازه ندهند که طوفانی تر شدن دوره رکود و وسیع تر شدن شکاف هزینه - درآمد صاحبان کشتی ها، همه آن دستاوردهایی را که در بخش های پیشین این مقاله بدان اشاره کردیم از دست ما بگیرد.

## اما آن کارهای مقدور چیست؟

روشن است که برای کاستن از بحران اقتصاد بین المللی کاری از دست ما برنمی آید و همه بنگاه های ایرانی که حضوری در صحنه های بین المللی دارند به ناچار باید به پیامدهای آن تن بدهند تا زمانی که دوره بحرانی به سر آید، یعنی همین کاری که شرکت های کشتیرانی متعلق به کشورهای دیگر نیز انجام می دهند. از آن روشنتر و محتمل تر، تن دادن شرکت های کشتیرانی به تحولات اقتصاد داخلی است. وقتی نرخ ارز بالا می رود و دستمزدها فزونی می گیرد و همزمان از تقاضای یار کاسته می شود، طبیعتاً شرکت های کشتیرانی راهی در برابر نمی یابند که تراز مالی خود را متوازن کنند. به عنوان دبیر کل اتحادیه مالکان کشتی ایران و با تأسف بسیار به

### جناب آقای دکتر علی شفانی

انتصاب شایسته جنابعالی را به عنوان سرپرست اداره کل سازمانهای تخصصی و بین المللی سازمان بنادر و دریانوردی تبریک عرض نموده و توفیق روز افزون حضرتعالی را در راستای خدمتگزاری به نظام مقدس جمهوری اسلامی ایران، از ایزد منان خواستار است.

اتحادیه مالکان کشتی ایران

### جناب آقای مهندس سیدعلی استبری

انتصاب شایسته جنابعالی را به عنوان معاونت محترم امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی تبریک عرض نموده و توفیق روز افزون حضرتعالی را در راستای خدمتگزاری به نظام مقدس جمهوری اسلامی ایران، از ایزد منان خواستار است.

اتحادیه مالکان کشتی ایران

### جناب آقای مهندس سیدعلی استبری

انتصاب شایسته جنابعالی را به عنوان معاونت محترم امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی تبریک عرض نموده و توفیق روز افزون حضرتعالی را در راستای خدمتگزاری به نظام مقدس جمهوری اسلامی ایران، از ایزد منان خواستار است.

اتحادیه مالکان کشتی ایران

## قدر دانی رییس اتحادیه مالکان کشتی ایران از نداجا

خبرگزاری مانا

رییس هیات مدیره اتحادیه مالکان کشتی ایران در پیامی و از طرف کلیه مالکان کشتی در کشور، از فرمانده نیروی دریایی ارتش و دلاورمردی های این نیرو در پشتیبانی و حفاظت از ناوگان تجاری کشور در آبهای بین المللی تشکر و قدر دانی کرد. محمد حسین داجمردر این پیام که صبح امروز در مراسم استقبال از ناوگروه هجدهم نیروی دریایی ارتش و پهلوگیری کشتی رپوده شده در بندرعباس قرائت شد؛ ممارست، عزم وافر، همت والا و حضور مقتدرانه نیروی دریایی ارتش در حفاظت از مرزهای آبی و تامین امنیت خطوط مواصلاتی کشور در آبهای بین المللی را حاکی از برنامه ریزی و توانمندی این نیرو عنوان کرد.

وی اظهار داشت: اقدام شجاعانه دریادلان نیروی دریایی ارتش در آزادسازی این کشتی تجاری و دریانوردان آن در کیلومترها دورتر از سواحل ایران اسلامی، مایه سرفرازی و غرور ملی است. رییس هیات مدیره اتحادیه مالکان کشتی ایران در پایان این پیام مراتب تقدیر و سپاس این اتحادیه را از فرماندهی نیروی دریایی ارتش و پرسنل نداجا اعلام کرد این کشتی تجاری که هفتم فروردین ماه توسط دزدان دریایی سومالی رپوده شد ظرف مدت کوتاهی توسط دریادلان نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران آزاد شد. این کشتی صبح امروز با همراهی ناو جماران و ناوگروه هجدهم نیروی دریایی ارتش در مراسمی با حضور جانشین فرمانده نیروی دریایی ارتش، استاندار هرمزگان فرمانده قرارگاه جنوب نداجا، اعضای شورای تامین استان هرمزگان جمعی از اعضای اتحادیه مالکان کشتی ایران و تعدادی از مسئولان محلی وارد آبهای بندرعباس شد.

## درخواست مالکان کشتی ها برای وام ۴ درصدی

دبیرکل اتحادیه مالکان کشتی خواهان کمک های مالی به صنایع کشتی سازی و کشتی رانی کشور شد. محمد سمعی دبیرکل اتحادیه مالکان کشتی در ایران گفت: صنعت کشتیرانی و کشتی سازی در کنار عواید و راهگشای ایش، صنعتی است به غایت هزینه بر که سرمایه گذاران هیچ یک به تنهایی از پس هزینه های آن بر نمی آیند و برای تامین مالی اینگونه پروژه ها وابسته و نیازمند نظام بانکی هستند. اما بانک ها آمادگی تامین مالی اینگونه پروژه ها را ندارند و گاه چنانچه در شرایطی با طی مراحل متعدد و با صرف وقت پرداخت تسهیلات مورد موافقت قرار گیرد سود ۲۴ درصد برای آن مطالبه می کنند. بازپرداخت این رقم تسهیلات برای صنایع دریایی به هیچ عنوان قابل انجام نیست.

وی ادامه داد: این رقم یا سود تسهیلات برای بازسازی کشتی ها در دیگر کشورها قابل قیاس نیست. میانگین نرخ بهره برای وام به کشتی سازها در دیگر کشورها ۴ درصد است و در تمامی کشورهای صاحب صنایع دریایی، شناور خود به عنوان ضمانت پذیرفته می شود. اما در ایران همچنان ضمانت ملکی مورد تایید و نیاز است ولی نمی توان به سادگی ملکی را برابر وامی که دریافت می شود، پیدا کرد. سمعی افزود: در خارج از کشور زمان بازپرداخت وام های بانکی که به صنایع کشتی سازی پرداخت می شود بسیار طولانی است ولی در ایران این زمان را به شدت کوتاه کرده اند. در حال حاضر با رایزنی های بسیار زمان بازپرداخت وام از محل وجوه اداره شده به هفت سال رسیده است.

## درخواست دریانوردان، راه اندازی دادگاه دریایی

یکی از مشکلات دریانوردان در حال حاضر موضوع رسیدگی تخصصی به مشکلات دریایی در قوه قضاییه است. داریوش میریلوکی مدیرعامل انجمن دریا معور، با بیان این مطلب گفت: متأسفانه قوه قضاییه بخش ویژه دادگاه های دریایی را در اختیار ندارد. بنابراین دریانوردان در بسیاری از موارد برای رسیدگی به شکایات های دریایی وادار می شوند که به دادگاه های بین المللی رجوع کنند که این موضوع در موارد بسیاری موجب سرخوردگی دریانوردان شده است.

وی ادامه داد: انجمن تلاش دارد تا موضوع رسیدگی به شکایات های دریایی را در دادگاهی ویژه مطرح کند. در صورتی که قوه قضاییه بخش تخصصی را برای دریا راه اندازی کند به طور حتم بخشی از بارمشکلات صنایع دریایی برداشته می شود. میریلوکی بیان کرد: دریا می تواند محور توسعه در کشور باشد. با تمرکز امکانات در تهران دیگر نمی توان به سمت توسعه رفت. شهرهای ساحلی کشور امکانات ویژه ای برای توسعه دارند. در صورتی که از پتانسیل ها استفاده شود به طور حتم حرکت به سمت توسعه بر محور دریا شتاب می گیرد. پیش از این رئیس سازمان بنادر و دریانوردی هم از رایزنی های گسترده با قوه قضاییه، برای راه اندازی دادگاه ویژه بخش دریا خبر داده بود.

بقیه از صفحه ۵

سوخت با شناورها به گونه ای اندیشیده شود که هزینه کشتی داری نیز در محدوده قابل تحمیلی تثبیت شود. مشخص است که این کار به انجام نمی رسد مگر آن که در همه مراحل تصمیم گیری نمایندگان اتحادیه نیز به مشورت خوانده شوند.

مشکل دیگر، تامین مالی

شرکت ها برای حفظ ظرفیت های ناوگانی و هم چنین ایجاد پوشش بیمه ای مناسب برای ادامه فعالیت هاست. متأسفانه سیستم بانکی، توجهی به مقوله سرمایه گذاری در کارهای دریایی ندارد. اتحادیه مالکان کشتی راسا، و بسیاری از شرکت های کشتیرانی به صورت مستقل در سال های اخیر مذاکرات مفصلی را با مقام های بانکی کشور به انجام رسانده اما به توفیقی دست نیافته اند. این برخورد دریافت سرمایه از سیستم بانکی را به کابوسی تبدیل کرده است. در گذشته شرکت ملی نفتکش ایران بارها در این زمینه تقلا کرده و با جواب منفی روبه رو شده و در نهایت پیشنهاد تاسیس بانکی مختص فعالیت های دریایی مطرح شد. من می خواهم یار دیگر اهمیت این راهکار را مورد تاکید قرار بدهم و از هفتابش نیز بخواهم که توجهی جدی به آن معمول دارد، چرا که من نیز حقیقتاً از متقاعد کردن سیستم بانکی به سرمایه گذاری در این عرصه سرخورده شده ام.

در زمینه بیمه نیز صاحبان شناورها با مسائلی مشابهی روبه رو هستند. اتحادیه برای رسیدن به تفاهمی با شرکت های بیمه تاکنون مذاکرات مفصلی را هم با شرکت های بیمه انجام داده که به نتیجه ملموسی نرسیده است. این در حالی است که بازار حمل و نقل دریایی و کشتیرانی بازار پرخطری نیست.

بالا بودن عوارض بندری برای پهلوگیری کشتی ها در بنادر ایران نیز هزینه بالادستی زیادی در مقایسه با سایرینادر خلیج فارس برای شرکت های کشتیرانی و مالکان کشتی به وجود می آورد که دلیل آن هم ناگزیر کردن سازمان بنادر و دریانوردی به افزایش ظرفیت بنادر و اجرای پروژه های بندری از محل عواید خود سازمان است که این سازمان را از حالت یک نهاد حاکمیتی به یک ابزار بازرگانی و پول ساز درآورده است. خواست بعدی اعضای اتحادیه منطقی تر کردن هزینه های بندری مربوط به پهلوگیری کشتی ها و نفتکش ها در بنادر مختلف است.

به نظر اتحادیه این هزینه ها نیز بهتر است با حضور نمایندگان اتحادیه مورد رایزنی و تصویب قرار گیرد. این شکل از تصمیم گیری در واقع به سود سازمان بنادر و دریانوردی هم تمام خواهد شد

چرا که با توجه به واقعیت ها و اقتصاد واقعی شرکت های کشتیرانی نرخ هایی تعیین خواهد شد که قابلیت بیشتری برای اعمال دارند.

## نامه اتحادیه

### به رییس کل گمرک

جناب آقای دکتر عباس معمار نژاد  
معاون محترم وزیر اقتصاد و دارایی و  
ریاست کل گمرکات کشور

موضوع: آیین نامه اجرایی قانون امور  
گمرکی

با سلام و عرض احترام و آرزوی سلامتی برای جنابعالی به استحضار حضرتعالی می رساند که در حال حاضر گروهی در اداره کل گمرکات کشور نسبت به تحریر متون آیین نامه گمرکی اقدام نموده اند. آیین نامه گمرکی تا آنجاییکه این اتحادیه مطلع است هنوز نسبت به تهیه متون اجرایی ماده ۱۱۹ بند ۵ قانون گمرکی اقدامی نگردیده است و از آنجاییکه این اتحادیه معتقد است که نمی بایستی کشتی به منزله کالا منظور گردیده و بایستی از معافیت گمرکی برخوردار بوده چه اینکه کشتی به هیچ وجه از نقطه صفر کشور عبور نمی نماید و نمی تواند به منزله کالا منظور گردد، و در گذشته نیز کشتی از پرداخت حقوق و عوارض گمرکی معاف بوده است همانند رفتاری که اکثر قریب به اتفاق کشورهای دریایی می نمایند و کشور ما نیز با ۵۰۰۰ کیلومتر مرز دریایی از جمله آنان است و در گذشته نیز کشتی از پرداخت حقوق و عوارض گمرکی معاف بوده است، لذا استدعا دارد که دو بند مشروحه زیر با تأکید به اینکه این مهم از نیازهای اولیه جهت بسط فعالیت های دریایی است به کارگروه در گیر در گمرک ابلاغ فرمایند تا مد نظر قرار داده و در آیین نامه درج گردد و در صورت نیاز این دبیرخانه آمادگی دارد تا با حضور کارشناسان اتحادیه در جلسات مربوطه نسبت به تشریح و دفاع از موارد خواسته شده اقدام نماید.

قبلاً با بذل عنایت حضرتعالی سپاسگزاری می گردد.

۱- کشتی های خریداری شده و یا اجاره ای توسط مالکان ایرانی برای ثبت از پرداخت حقوق و عوارض گمرکی و سود بازرگانی معاف هستند.

۲- قطعات کشتی خریداری شده از خارج به منظور تعمیرات جهت ورود به بنادر ایران بدون تشریفات و پرداخت حقوق و عوارض و سود بازرگانی و با حضور و تأیید گمرکی مستقیماً به کشتی مربوطه تحویل می گردد.



## شرکت دریانور افق

**مدیرعامل: آقای رضا دشتی پور**  
**شماره عضویت: ۱۰۴**

**معرفی شرکت:** از جمله فعالیتهای شرکت خدمات دریایی دریانور افق تامین نیروی انسانی جهت شناورهای دریایی - خرید و فروش و مدیریت شناورهای دریایی - خرید اتومبیل از کشورهای حاشیه خلیج فارس و ترخیص از کلبه گمرکات کشور - انجام امورات ارزی و گشایش LC

**شناورها:** رضوان ۱۲ - مهاجرین بندر ۶ - دشتی - ملودی ۲ - ملودی ۱  
**تلفن:** ۰۹۱۷۳۷۷۰۷۴۳ - **نمابر:** ۰۷۷۱-۲۵۴۳۹۵۶

**پست الکترونیکی:** reza\_7840@hotmail.com

**آدرس:** بوشهر - خیابان باسکول قدیم (گمرک جدید) - ساختمان مشفقان - طبقه ۴



## شرکت کیتو اینتر پرائزس

**مدیر دفتر ایران: آقای مهندس داریوش میربلوکی**  
**شماره عضویت: ۱۱۷**

**معرفی شرکت:** دستیابی به خودکفایی فنی، انتقال تکنولوژی، تحقیقات، طراحی و مهندسی و تعمیر نگهداری و نوسازی و بازسازی تاسیسات دریایی اعم از ثابت و متحرک و انواع شناورهای دریایی و تامین نیروی انسانی شناورهای دریایی و کلبه واحدهای خدماتی مربوطه و صادرات و واردات کلبه کالاهای معجز، اخذ تسهیلات مالی و اعتباری از بانکهای ایرانی و خارجی و مشارکت و سرمایه گذاری مشترک با شرکتهای، تامین شعبه یا شعب در داخل یا خارج کشور، اخذ یا اعطای نمایندگی، شرکت در نمایشگاههای بین المللی داخلی یا خارجی

**شناورها:** ابودر ۱۲۰۰ - ابودر ۱۱۴ - بارج Annette - هتل پارچ Reina250 - ابودر ۱۱۰  
**تلفن:** ۸۸۴۷۲۵۰۷ - **نمابر:** ۸۸۴۷۲۴۶۴

**پست الکترونیکی:** mina.hakimjavadi@kitoenterprises.com

**آدرس:** تهران - خیابان گاندی - خیابان چهارم - پلاک ۴ - طبقه ۴



## شرکت کشتیرانی و خدمات دریایی

### مارون آبادان

**مدیرعامل: آقای موسی خلفی**  
**شماره عضویت: ۱۱۴**

**معرفی شرکت:** موضوع فعالیت شرکت خدمات دریایی مارون آبادان شامل حمل و نقل دریایی و ترخیص کالا و نمایندگی کشتیها - واردات و صادرات

**شناورها:** یدک کش عباس خان - شناور موسی خان - بارج مرحمت  
**تلفن:** ۰۶۳۲-۴۲۱۱۴۶۵ و ۰۶۳۲-۴۲۲۸۵۲۹ و ۰۹۱۶۶۳۴۱۴۶۹  
**نمابر:** ۰۶۳۲-۴۲۲۷۷۷۰

**پست الکترونیکی:** keshty\_maroon@yahoo.com

**آدرس:** خرمشهر - خیابان فردوسی - طبقه فوقانی - عکاسی ساسان

## پیشنادهای اتحادیه مالکان کشتی ایران

### برای درج در قطعنامه همایش ارگان های دریایی

اتحادیه مالکان کشتی ایران، از طریق رایزنی با انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته، سازمان بنادر و دریانوردی و هم چنین کارشناسان شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران پیشنهادهای مشخص خود را برای درج در قطعنامه همایش بیستم ارگان های دریایی ارائه داد. درنامه ای که به معاون دریایی سازمان بنادر و دریانوردی ارسال شده رنوس خواست های مالکان کشتی ها با توجه به مسائلی ناشی از تحریم ها، اجرای طرح هدفمندی یارانه ها و هم چنین رکودهای حاکم بر اقتصاد بین المللی گنجانده شده است.

### پیشنهاد اعضای پائل بخش خصوصی برای درج در قطعنامه

باتوجه به اینکه صنعت حمل و نقل دریایی کشور در طول چند سال گذشته تحت شدیدترین تحریم ها قرار گرفته و رکود اقتصادی، افت نرخ های حمل و حذف یارانه ها ضربات شدیدی به پیکره صنعت حمل و نقل زده، ارگانهای دریایی کشور خواستار تهیه یک بسته حمایتی جدی و ملموس از سوی دولت جهت استمرار فعالیت های مالکان کشتی و شرکت های کشتیرانی می باشند:

الف - معافیت کشتی ها از پرداخت حقوق و عوارض گمرکی و تصویب و درج آن در آئین نامه اجرائی قانون گمرکی

ب - تعلیق دریافت مالیات از مالکان کشتی در دوران تحریم و اعمال قانون مالیات برتناز کشتی جایگزین مالیات بر درآمد پس از مدت زمان مذکور

ج - رقابتی کردن حقوق و عوارض بندری برای کشتی ها و نفتکش ها با مقایسه با کشورهای همجوار با تشکیل کمیته ای بمنظور بررسی و تهیه راهکار های اجرائی

د - اعطای تسهیلات از منابع داخلی جهت اجرای طرح های توسعه و زیر بنایی اسکله، پایانه و خرید کشتی ( در بخش حمل و نقل دریایی

ه - تدوین مقررات و قوانین ویژه جهت اجرا، به هنگام زمان های بحرانی و فورس ماژور برای بخش حمل و نقل دریایی و جایگزینی آنها با قوانین جاری کشور در حداقل زمان ممکن و استمرار آن تا پایان تحریم

و - بانوجه به حذف یارانه ها و اینکه یک سوم هزینه کشتی بابت سوخت دریافتی محاسبه می گردد لذا از کمیته سوخت کشور و مسئولان دست اندرکار می خواهیم تا با مشورت مالکان کشتی تدابیری بیاندیشند که هزینه کشتی داری در محدوده قابل تحمل تثبیت گردد.

ز - باتوجه به محدودیت هائی که برای مالکان کشتی و شرکت های بیمه ایجاد گردیده است و همچنین عدم ارائه خدمات بیمه های بین المللی به ناوگان ملی و کشتی های خارجی عازم بنادر ایران، تامین پوشش بیمه ای مناسب برای ناوگان ملی و کشتی های با پرچم خارجی زودهی به بنادر ایران را خواستار است.

۱- ارگانهای دریایی کشور بمنظور ارتقای سطح آموزش در مراکز آموزشی دریانوردی و همچنین ارتقای سطح دانش و مهارت های دریانوردان خواستار است:

الف - بورسیه محوری از مراکز آموزشی دریانوردی دولتی حذف و نسبت به ارائه حمایت و تسهیلات لازم از طریق مراجع ذیربط بخصوص متولی دریایی کشور ( سازمان بنادر و دریانوردی ) به سایر مراکز آموزشی دریانوردی بمنظور ارتقای سطح آموزش، راه اندازی رشته های مورد نیاز، به روز رسانی کتب و تامین اساتید متخصص در رشته های عرضه و موتور تأکید می نماید.

ب - به لحاظ افزایش اعتبار گواهینامه های صادره و بمنظور ارتقای سطح دانش و پایش دریانوردان در تهیه و تدوین آئین نامه انضباطی برای دریانوردان مستتر بر روی کشتی ها توسط ارگانهای دریایی کشور و ایجاد مرکزی جهت حفظ اطلاعات انضباطی آنان در اتحادیه مالکان کشتی ایران تأکید می نماید.

ج - تدوین آئین نامه ای نوین بمنظور تاسیس کمیته سوانح دریایی را با حضور نمایندگان ذیصلاح سازمان ها و نهاد های صنفی، جهت ارتقاء ایمنی در سطح صنعت حمل و نقل دریایی از طریق اطلاع رسانی نتایج آن به کلیه ارگانها، شناسائی عوامل مؤثر در سانحه و حفظ منافع افراد و شرکت های ذیربط، تأکید می نماید.

۲- با عنایت به ارزش افزوده بالای صنعت سوخت رسانی، ارگان های دریایی خواستار تهیه و اجرای بسته حمایتی از شرکت های سوخت رسانی ایرانی و افزایش سهم کشور از بازار سوخت رسانی در سطح منطقه می باشند.

۳- در راستای توسعه حمل و نقل مبدأ به مقصد ( Door To Door ) و همچنین افزایش حجم ترانزیت به کشورهای همجوار و کاهش قیمت تمام شده حمل زمینی و باتوجه به اینکه استفاده از ریل یکی از مزیت های انکار ناپذیر در این فرآیند می باشد، ارگانهای دریایی خواستار بازنگری جهت تعدیل تعرفه های ریلی و افزایش رقابت پذیری آن توسط مراجع ذیصلاح می باشد.



*Iranian shipowning  
Employers' Association*

# اتحادیه مالکان کشتی ایران

## انجمن صنفی کارفرمایان مالکان کشتی ایران



*Iranian Shipowners' Union*

### اعضای حقیقی

گروه تیوا صنعت  
کیتو اینترپرایزس  
خدمات دریایی ترو ناویان کیش  
کشتیرانی ماهان اقیانوس

آقای علی رضوانی  
آقای خسرو طاهری  
آقای عادل مرادی  
آقای اسفندیار حاجی زاده  
آقای سید نادر گلخان

آقای عبدالرسول شمس  
آقای احمد نورالدینی  
آقای خلیل مرادی  
آقای عباس حمیدوی  
آقای محمدرضا فروغی

آقای مهدی متین  
آقای کوروش جامی بخش  
آقای محمد سعید آل علی  
آقای مصطفی امیری خمیری پور  
آقای عبدالنسی غافل زاده

آقای علی حق شو جوهرکی  
آقای ثانی حبیبی  
آقای اله کرم بهروزی  
آقای عبدالامیر موهوبیان نژاد  
آقای ساسان محسنی نکو - آقای محمدحسین کریمی  
آقای داریوش توکلی

کشتیرانی فتح المبین  
شرکت عمران خدمات دریایی آسو  
شرکت امیدان ساحل پارسین  
شرکت کشتیرانی آریا  
شرکت کشتیرانی دریای طلایی پارسین  
شرکت کیش آکوئیس  
شرکت دلفین - نماینده کشتیرانی و خدمات دریایی  
شرکت کشتیرانی نوح  
شرکت سی لانتیک  
شرکت صنایع و بنادر آزاد فرا ساحل قشم (افق)  
شرکت بندر و کشتیرانی آفتاب  
شرکت خدمات دریایی تندیس خلیج فارس  
شرکت کشتیرانی کیش  
شرکت بین المللی کیش پارس مارین  
شرکت گلف اجنسی ایران  
شرکت شیبگان  
شرکت عملیات اکتشاف نفت  
شرکت فراساحل ایران  
شرکت کشتیرانی فرادریا  
شرکت نپتون صید  
شرکت گوهر دریای جنوب  
شرکت برهان دریاکیش  
شرکت نفت سازه قشم  
شرکت بادبان اروندرود  
شرکت خدمات کیش مارین  
شرکت کشتیرانی بویه سبز  
شرکت پرشین لگستیک کیش  
شرکت خدمات فراساحلی اروندرود (فرسا)  
دریا نور افق  
مروارید امواج کیش  
مروارید پارسین  
تعاونی حمل و نقل دریایی سیل هرمزگان  
موج سید اطلس  
کشتیرانی و خدمات دریایی مارون آبادان

### اعضای حقوقی

کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران  
شرکت ملی نفتکش ایران  
شرکت کشتیرانی ایران و هند  
شرکت کشتیرانی بنیاد  
شرکت دریاکوش  
شرکت صید صنعتی صدف  
کشتیرانی دریای خزر  
شرکت ایران مارین سرویس  
شرکت فن آوری آبهای عمیق  
شرکت کشتیرانی جنوب - خط ایران

شرکت کشتیرانی و بازرگانی ماروس قشم  
شرکت کشتیرانی والتجر  
شرکت کشتیرانی خط دریا بندر  
شرکت مهندسی و ساخت تأسیسات دریایی ایران  
کشتیرانی طاووس بهشتی کیش  
شرکت خدمات دریایی بحرگان  
شرکت خدماتی و بازرگانی دنج سفر کیش  
شرکت خدمات دریایی پارس  
شرکت خدمات ساحلی ایران  
شرکت آسیای آرام  
شرکت خدمات دریایی و مهندسی کشتیرانی قشم  
شرکت کشتیرانی ماروس ترابری  
شرکت خدمات دریایی تأیید واتر خاورمیانه  
شرکت نفت فلات قاره ایران  
شرکت کشتیرانی و ترابری بین المللی آراباختر  
شرکت کشتیرانی ماهان مارین کیش  
شرکت حمل و نقل ایران و روسیه (ایرسوتر)  
شرکت دزدندیس  
شرکت صنایع دریای فن قشم (صدف)  
شرکت باکسان خزر  
شرکت اقیانوس آرام سبز

آدرس: تهران - میدان ولیعصر - نرسیده به  
زرقشت - خیابان رحمتی - پلاک ۶ - طبقه پنجم  
تلفن: ۸۸۹۳۹۰۹۵ - ۸۸۹۳۹۰۹۷  
دورنگار: ۸۸۸۰۱۹۴۵  
www.iranemka.com  
info@irsou.com

