

به نام خدا

## هفته جهانی دریانوردی

### طرح انتظارات فعالان دریایی در محفل دریاییان

هفته جهانی دریانوردی در کشور ما نیز مانند همه کشورهای دریایی جهان جشن گرفته می شود. جشنی که قرار است در طی آن حرفه های دریایی، دریانوردی و فعالیت های بندری و کشتیرانی به مردم شناسانده شود. می خواهیم جوانترهای جامعه را به سمت این فعالیت ها بکشانیم. می خواهیم روحیه ای در جامعه ما پدید آید که حرفه های دریایی را جذاب تر کند. اما یادمان باشد که یک کار دیگر ما سرانگناه داشتن این فعالیت هاست. اگر در مسایل و مشکلاتی گیر کرده باشیم که کل حرفه را در وضعیت خاکستری نگاه داشته باشد طبعاً از این همه پرو و بیای هفته جهانی دریانوردی هم کاری بر نخواهد ماند و در پایان جشن ها دستاورد مناسبی در اختیارمان نخواهد ماند. با این مقدمات است که در شماره مخصوصی بولتن رسمی اتحادیه، کوشیده ایم مسایل و مشکلات کنونی صنعت را هم در جمع فعالان دریایی مطرح کنیم شاید که با این کار همه دست اندرکاران و سیاستگذاران و تصمیم گیرندگان متقاعد شوند که در بحران کنونی اقتصاد جهانی و محدودیت هایی که ناچارماندانه به صنعت کشتیرانی ما تحمیل شده است، تنها وحدت و یکدلی و درست اندیشی برای رفع تنگناها می تواند ما را به ساحل امن برساند.

در جمع دریاییان کمتر کسی است که نداند هفته جهانی دریانوردی امسال اگرچه رکود اقتصاد بین المللی، کل حمل و نقل دریایی جهان را تحت فشاری غیرعادی قرار داده و یافتن بار را به مسابقه ای تمام عیار میان شرکت های کشتیرانی مبدل کرده است، اما در ایران مشکل فراتر از این ها رفته است. در واقع کشتیرانی های کشورمان اکنون از چند جهت در منگنه قرار گرفته اند و مدیران غالب این شرکت ها، انتخاب میان ماندن و رفتن را در برابر خود گذاشته اند.

مشکل اینجاست که کشتیرانی ها هم خود می دانند که از سازمان بندر و دریانوردی و سایر نهادها هم کار کمتری برمی آید تا خیال آنان را از بابت آینده آسوده تر کند. تحریم های یکجانبه اعمال شده علیه ناوگان های تجاری کشورمان، در کنار کاهش تقاضا برای حمل بار هم در بازار داخلی و هم بازارهای بین المللی در کنار مشکل نقل و انتقال ارز از خارج به داخل و بالعکس راه مانوری در برابر شرکت ها باقی نگذاشته است. مدیران این شرکت ها جعلگی می دانند که رفع اغلب مشکلات امروزی صنعت حمل و نقل دریایی در اختیار نهاد سیاستگذار این بخش نیست و حتی سایر سازمان ها نیز نمی توانند نقشی در رفع بحران های اصلی برعهده گیرند. بنابراین تنها آمیدی که باقی مانده است شریک کردن دیگر نهادها در تحمل فشاری است که از هر طرف به این صنعت وارد می شود.

اتحادیه مالکان کشتی ایران با ظهور نخستین نشانه های بحران کوشیده است که سازمان های دیگر را در جریان آن قرار دهد و میان نهادهای تأثیرگذار بر این فعالیت ها توافقی ضمنی در جهت حمایت از کشتیرانی ها به وجود آورد. طبیعی است که مشکلات داخلی را می توان به مدد تفاهم و درک متقابل مسایل و مشکلات از میان برداشت. مثلاً متقاعد کردن وزارت امور اقتصاد و دارایی به رفع مشکل قدیمی کشتیرانی ها در پرداخت عوارض گمرکی و سود بازرگانی بابت خرید کشتی و قطعات و ماشین آلات آن، از منطلق و استدلال محکمی برخوردار است و اگر هنوز تقلاي اتحادیه در این زمینه به جایی نرسیده حکایت از آن دارد که نتوانسته ایم عزمی یکنواخت در جهت موقعیت خطیر ناوگان های دریایی کشور در نهادهای مختلف بوجود آوریم.

گمرک ایران به درستی می گوید که - مأمور است و معذور. از ریاست کل گمرک ایران بپوش می خواهیم که گاه هدف نفعدهای تند ما قرار گرفته اند. می دانیم که این نهاد مجری قانون است. وقتی قانون میان هوایما و کشتی تفاوت قابل شده، لابد باید به سراغ قانون نویسان برویم که چرا چنین جفایی را در حق کشتی داران روا داشته اند؟ مگر کشتی کسلاي

مصرفی یا تجاری است که سود بازرگانی به آن تعلق گیرد؟ مگر نه این که کشتی از نقطه صفر مرزی فراتر نمی آید که اصولاً بتوان آن را ورود به کشور تلقی کرد تا عوارض گمرکی را نیز بتوان بر آن مستولی کرد؟ این حرف منطقی کشتیرانی ها ظاهراً نزد وزارت امور اقتصاد و دارایی اعتباری نیافته است که به جایی نرسیده ایم.

رعایت موقعیت کنونی در جهت محاسبه هزینه سوخت شناورها هم کار دیگری است که از دست ما برمی آید. اتحادیه در این زمینه بارها با شرکت ملی بخش فرآورده های نفتی به بحث نشست و نامه هایی به اتاق بازرگانی، کمیسیون های مجلس، ستاد کنترل و نظارت بر توزیع سوخت و حتی مقام ریاست جمهوری ارسال داشته. جای تعجب است که منطبق های اتحادیه در اغلب دیدارها جا می افتند، اما اقدامی عملی در جهت تحقیق خواست ها اتفاق نمی افتد. در وضعیتی که شناورها کمتر از گذشته بار دریافت می کنند و بیشتر از گذشته معطل می مانند، طبعاً کاستن از هزینه نگاهداری آن ها می تواند گام مهمی در جهت رفع بحران به شمار آید.

اتحادیه حتی با همکاری کارشناسان صدا و سیما ناچار شد از کمک این سازمان نیز در جهت بازگرددن مشکلات خود بهره بگیرد. در یک برنامه یک ساعته که روز جمعه ۲۴ شهریور از رادیو اقتصاد بخش شد دبیر اتحادیه فرصت پیدا کرد که در سطح وسیعی به بازتاب مسایل و مشکلات صنف اقدام کند و از نهادهای مسئول مملکتی برای کمک به حفظ ناوگان های تجاری و نیروی انسانی شاغل بر روی آن ها کمک بطلبید. در واقع طرح مسایل و مشکلات صنف به بهانه هفته جهانی دریانوردی هم کوششی در همین راستاست تا شاید گوش شنوایی پیدا شود که حفظ میلیاردها دلار سرمایه گذاری در ایجاد ناوگانی بزرگ تجاری و نفتی را جدی بگیرد و راهی برای بیرون رفتن از مارپیچ کنونی مشکلات بجوید.

ناوگان های نفتی و تجاری کشور در کنار هزاران شناور کوچک و بزرگ دیگر که در همه سواحل کشورمان به فعالیت اداسه می دهند با زحمات زیادی سازمان داده شده اند. در روز و هفته جهانی دریانوردی، در موقعیتی که مدال برسیته دریانوردان و مدیران برجسته این صنف می نشانیم، فراموش نکنیم که چه آشوب بزرگی در درون آن ها برپاست؟ تا چه اندازه نگران ناوگان هایی هستند که با هزینه بسیار و زحمات طاقت فرسا و صرف دهه ها سرمایه ایستاده اند؟ تا چه اندازه دلمشغولند که میباید بحران کنونی هم ناوگان ها را از پا بیاورد و هم حوصله نیروی انسانی شاغل بر روی آن ها را سر ببرد. روحیه ببازند و حرفه ای دیگر در پیش گیرند.

بر همین اساس است که نگرانی اتحادیه درباره آینده صنعت کشتیرانی و حمل و نقل دریایی بیش از آن می شود که از ظاهر مشکلات برمی خیزد. نگرانی از این که در دوره بعد از بحران اقتصادی جهان و سپری شدن دوره محدودیت ها و محرومیت ها، مانند گذشته وابسته ناوگان های غیر خودی بشویم و کاری را که با زحمت به اینجا رسانده ایم از نقطه صفری دیگر دوباره از سر بگیریم. امید آن که این جملات و کلمات که از دل برمی آید بردل نشینند و سازوکاری مناسب در جهت مصلحت های ملی از درون آن به دست آید.



بام اتحادیه مالکان کشتی ایران

زیر نظر: شورای سردبیری

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

تلفن: ۸۸۳۲۸۷۹۱ - ۸۸۳۲۸۷۴۹ - ۸۸۸۳۷۷۲۶

دورنگار: ۸۸۸۴۱۰۶۸

Official Bulletin :

IRANIAN SHIPOWNERS' ASSOCIATION

Tel: 88328791 - 88328749 - 88837726 Fax: 88841068

E-mail: info@irsou.com

www.iranemka.com



## دبیر کل اتحادیه

## مالکان کشتی ایران

## به مناسبت هفته جهانی

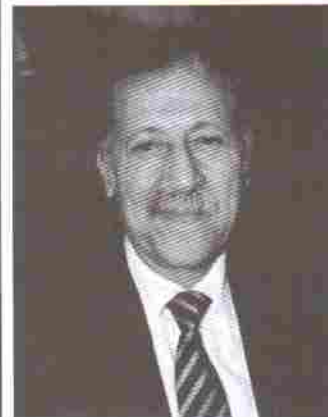
## دریاوردی سال ۱۳۹۱

به مناسبت هفته جهانی دریاوردی که در نیمه اول مهرماه برگزار می شود، پیامی از سوی کاپیتان محمد سمعی خطاب به دریابانان کشورمان فرستاده شده است که در آن ضمن بزرگداشت این هفته، بخشی از مسایل مبتلابه شرکت های کشتیرانی و بخش دریایی کشور نیز به منظور جلب توجه و حمایت نهادهای سیاستگذار و متولی این صنعت نیز مطرح شده است. متن پیام که همزمان در برخی از نشریات ادواری تخصصی نیز به چاپ رسیده است به شرح زیر است:

انتخاب شمار (ناوگان ملی و تحولات بین المللی) برای روز جهانی دریاوردی امسال از سوی جمهوری اسلامی ایران، نشاندهنده این واقعیت آشکار است که دولت ایران و نهادهای سیاستگذار حمل و نقل دریایی کشورمان، به شرایط بسیار خطیری که شرکت های کشتیرانی و ناوگان های بازرگانی ما در حال حاضر با آن مواجه هستند وقوف دارند. در حقیقت با این شمار سازمان بنادر و دریاوردی کوشیده است براهمیت حمایت از این ناوگان ها تا رفع شرایط بحرانی اقتصاد جهانی و مسایلی که قدرت های بزرگ جهانی برای آسیب زدن به اقتصاد کشورمان، برای مالکان شناورها به وجود آورده اند تاکید بگذارد.

کشتی داران و کلیه صاحبان حرفه های دریایی در همه رده های فرماندهی، مهندسی و ملوانی امروز با پوست و استخوانشان احساس می کنند که برای رساندن سالم ناوگان هایمان به سواحل امن، تا چه اندازه باید یرتوان و مقاومت خودشان بیفزایند و هیچ امکان و فرصتی را برای جلوگیری از وارد شدن صدمه و زیان به ناوگان ها و شرکت هایی که مالکیت و مدیریت این ناوگان ها را برعهده دارند به غفلت نگذرانند. طبیعی است که این کوشش ها باید از یک پشتیبانی قوی و جمعی برخوردار باشد تا به ثمر برسد و شرکت های کشتیرانی زبانی نبینند که گمرشان در زیر بار آن خم شود. در سال های گذشته در چنین روزهایی همواره بیشترین کوشش همه نهادهای دریایی کشورمان به فرهنگ

سازی دریایی و دعوت عمومی از مردم برای شرکت در مراسم و بزرگداشت های گوناگون می گذشت و گرچه امسال نیز بخشی از برنامه های هفته جهانی دریاوردی به همین هدف اختصاص یافته، اما نباید فراموش کنیم که در کنار همه تقدیر ها و تهنیت ها، مخاطراتی در کمین صنعت دریاوردی کشورمان نشست است که اگر با سهل انگاری با آن مواجه بشویم چه بسا که بسیاری از دستاوردهای این بخش را هم از دست بدهیم. ما در طول سه دهه گذشته، هم صاحب ناوگان های بزرگ نفتی و بازرگانی شده ایم و هم شاهد حضور فعال بسیاری از مالکان و شرکت های خصوصی شده ایم و برای بهره برداری از این ناوگان های بزرگ نیروی انسانی کارآمدی تربیت کرده ایم که سهل گرفتن مسایل و مشکلات جاری می تواند نظم آنان را به هم بریزد. هم ناوگان هایمان صدمه ببینند و هم نیروی انسانی گرانبایمان پراکنده شود. با همین مقدمات است که باید جشن هفته دریاوردی امسال را به فرصتی برای ارزیابی توان بالقوه



خودمان و شرایط دشوار اقتصاد جهانی، کاهش عمومی تقاضا برای حمل یار دریایی و اعمال اختصاصی محدودیت ها و محرومیت های ناعادلانه و غیرقانونی از سوی دولت های بزرگ در جهت کاستن از بهره وری ناوگان هایمان مبدل کنیم و به دریادلان کشورمان روحیه تازه ای ببخشیم تا عزم خود را جزم کنند تا دوره بحرانی را پشت سر بگذاریم و سینه هایمان را بار دیگر به دریاهای پهن تکیه بدهیم. با همین انتظار هفته جهانی دریاوردی را به همه دریابان عزیز و کلیه نیروهای که در سازمان های مختلف به جریان آرام، مطمئن و دایمی حمل و نقل دریایی کشورمان یاری می رسانند تبریک می گوئیم و آرزو می کنیم که مردم کشورمان بیش از پیش با مزیت های دریا آشنا شده و از دستاوردهای بزرگ توسعه دریامحور بهره مند گردند.

## نامه اتحادیه به مدیر

## امور تشکل های اتاق بازرگانی

## پیشنهاد اتحادیه

## در زمینه تجدید نظر

## در آیین نامه اجرایی

## قانون جدید امور

## گمرکی

اتحادیه مالکان کشتی ایران به منظور تغییر بخشی از آیین نامه اجرایی قانون جدید امور گمرکی که بخشی از حقوق مسلم کشتی داران را مورد غفلت قرار داده است، نامه ای به مدیریت امور تشکل های اتاق بازرگانی و صنایع و ایران فرستاد تا بتواند از حمایت این نهاد مدنی مهم نیز در بهتر کردن شرایط کار شرکت های کشتیرانی در وضعیت خطیری کنونی بهره مند شود. متن نامه به شرح زیر است:

## جناب آقای حاجی پور مدیر محترم امور تشکلیا

باعنایت به اینکه اتاق بازرگانی و صنایع و معادن ایران به عنوان پارلمان بخش خصوصی در ارتباط با قانون و آیین نامه گمرکی همواره همراهی نموده است. علیهذا خواهشمند است مقرر فرمایند تا در نشست رؤسای محترم اتاقها که در مورخه ۹۱۱/۰۶/۲۶ با حضور جناب آقای دکتر معمارنژاد رئیس کل محترم گمرک ایران تشکیل می گردد نظرات این اتحادیه که به شرح زیر تقدیم حضور می گردد، را مطرح و امید است که مشارالیه با پیشنهادات تصحیحی این اتحادیه در آیین نامه گمرکی موافقت لازم را معمول دارند.

پیشنهادات:

الف: ماده ۶۳ آیین نامه اجرایی (پیوست ۲) اشعار می دارد:

" ماده ۶۳- به گمرک جمهوری اسلامی ایران اجازه داده می شود در اجرای تبصره ماده ۳۸ قانون در خصوص شرایط، چگونگی تشریفات اظهار و ارزیابی و اسناد لازم دستورالعمل مربوطه را تهیه و پس از تایید وزیر امور اقتصادی و دارایی اجرا نماید." که برخلاف تبصره ذیل ماده ۳۸ قانون است که می گوید:

تشریفات گمرکی کشتی، هواپیما و یا ناوگان ریلی اعم از لوکوموتیو و واگن خریداری شده یا اجاره شده از خارج بر اساس آیین نامه اجرایی این قانون تعیین می شود. " لذا می بایستی شرایط گمرکی موارد مذکور در این آیین

نامه قید گردد و احاله آن به دستورعمل دیگری که توسط گمرک تعیین می شود صحیح نیست لذا پیشنهاد اتحادیه بر آنست که ماده ۶۳ آیین نامه حذف و متن ذیل در ارتباط با کشتیها جایگزین ماده ۶۳ گردد:

پیشنهادات اتحادیه در بخش دریا:

" ماده ۶۳- کشتی ها و شناور های خریداری شده یا ارائه ثبت شناور ( گل شناور ) صادره توسط سازمان بنادر و دریاوردی مجاز به ورود و خروج از قلمرو گمرکی بوده و نیاز به ارائه پروانه سبز گمرکی ندارد.

ب- در راستای حمایت از ناوگان هوایی و دریایی کشور و بهره مندی از امتیاز قائل شده به ناوگان مشابه خارجی در ماده ۸۰ که اشعار می دارد " لوازم و قطعات یدکی هواپیما ها یا کشتی های خارجی که شرکت های مربوطه به منظور تعویض یا رفع نقص هواپیما یا کشتیها موقتاً وارد می کنند باید صورت ریز مشروح آنها را به اظهارنامه ضمیمه نمایند. "

پیشنهاد اتحادیه اینست که کلمه خارجی حذف و همچنین در بند الف ماده ۸۲ نیز که اشعار می دارد:

ماده ۸۲ بند الف: ورود موقت لوازم و قطعات یدکی هواپیما ها و کشتی های خارجی موضوع ماده ۸۰ آیین نامه، " کلمه خارجی حذف گردد و به تبع آن بند الف ماده ۱۳۴ و تبصره ماده ۱۳۷ نیز تصحیح گردد.

## کاهش مدت واگذاری پلاک

## به شناورها در هرمزگان

مدیرکل بنادر و دریاوردی استان هرمزگان از کاهش مدت زمان واگذاری پلاک به شناورها از ۲۰ به یک روز و کاهش هزینه های ساخت پلاک خبر داد. علی اکبر صفایی صبح امروز در کمیسیون مبارزه با قاچاق کالا و ارز با اعلام این خبر تصریح کرد: تا هفتم مهرماه هر شناوری که اقدام به اخذ پلاک نکرده و بدون پلاک باشد حق تردد ندارد. مدیرکل بنادر و دریاوردی استان هرمزگان با بیان اینکه با متخلفین در این مسئله برخورد قانونی صورت خواهد شد خاطر نشان کرد: یک تیپ جدید استاندارد از قایق های صیادی جدید در مرحله تولید انبوه قرار دارد تا تمامی شناورهای کوچک صیادی از دیگر شناورها متمایز شده و درصد سوءاستفاده کاهش یابد. وی همچنین با اشاره به اهمیت پلاک گذاری شناورها بیان کرد: به منظور تسریع در این امر با تمهیدات اندیشیده شده مدت زمان ساخت و واگذاری پلاک مخصوص شناورها از ۲۰ روز به یک روز کاهش یافته است.



با ارسال نامه ای که

رونوس مسایل مبتلابه شرکت های  
کشتیرانی در آن تشریح شده است

## اتحادیه

## مالکان کشتی ایران

## برای حل مشکل کشتی

## داران دست به دامن

## ریاست جمهوری شد!

اتحادیه بر این اعتقاد است که  
ادامه وضعیت کنونی، هم به ناوگان  
های بازرگانی کشور آسیب جدی  
وارد خواهد کرد و هم موجب  
پراکندگی کارکنان دریایی  
و اشتغال آنان در دیگر بخش های  
اقتصادی خواهد شد.

اتحادیه مالکان کشتی ایران در ادامه  
فعالیت ها برای جلب نظر نهادهای  
مختلف مملکتی و ترغیب آن ها به  
حمایت بیشتر از شرکت های کشتیرانی  
تا رفع بحران کنونی اقتصاد جهانی و  
محدودیت های اعمال شده علیه  
ناوگان های تجاری کشورمان، نامه ای  
به دفتر ریاست جمهوری فرستاد که در  
آن فهرست مسایل و مشکلات مبتلابه  
شرکت های کشتیرانی تشریح شده و از  
مقام ریاست جمهوری خواسته شده  
است که در اسرع وقت و پیش از فوت  
فرصت ها، به تدوین و تبیین شرایط  
جدیدی در جهت ماندگاری شرکت های  
کشتیرانی، حفظ موجودیت ناوگان  
تجاری و جلوگیری از پراکندگی نیروی  
انسانی شاغل در آن ها اقدام شود.

در نامه ارسالی خطاب به ریاست  
جمهوری محترم آمده است که:  
از آنجائیکه کشور عزیزمان ایران  
دارای ۳۱۰۰ کیلومتر مرز دریایی است  
می توان کشور را در زمره کشورهای  
دریایی منظور نمود لذا مسئولین محترم  
کشور نیز می بایستی به دریا توجه  
خاصی نموده و در حمایت فعالان بخش  
دریا بیش از پیش گام بردارند. مقوله  
حمل و نقل دریایی که در حال حاضر  
دشمنان بین المللی معمم هستند با  
تحریمها از مند حیات محروم نمایند  
نیاز است که علاوه بر توجیه و صنعت  
حمل و نقل دریایی در دنیا وضعیت  
کنونی این فعالیت در کشور و خواسته  
فعالان در این امر را به عرض آن مقام  
برساند تا شاید از آن طریق نگاهی ژرف

به دریا انداخته و فرجی شود تا بخشی از  
مشکلات آنان برطرف گردد.  
به استحضار می رساند که استفاده از  
بخش حمل و نقل دریایی برای جابجایی  
کالا، یکی از ارزاترین روش  
های حمل کالا در جهان محسوب می  
شود، به طوریکه هزینه تمام شده کالا،  
حداکثر ۶ درصد ارزش کالا را شامل می  
گردد. در حال حاضر بیش از ۹۰ درصد  
از تجارت جهانی از طریق دریا و با  
استفاده از ناوگان تجاری انجام می  
پذیرد. با توجه به وابستگی و پیش  
نیازی اقتصاد داخلی و تجارت خارجی  
کشور به سیستم حمل و نقل دریایی به  
خوبی نمایان است که رشد و توسعه  
کشور و شکوفایی اقتصاد ملی نیازمند  
بهره گیری بیشتر از خدمات حمل و نقل  
دریایی می باشد، از آنجا که اقتصاد و  
تجارت داخلی کشور از یک طرف کاملاً  
به واردات مواد اولیه، ماشین آلات و  
محصولات صنعتی و مصرفی وابسته  
است و از طرف دیگر نیازمند صادرات  
به موقع نفت خام و فرآورده های آن و  
نیز مواد اولیه و معدنی و محصولات  
صادراتی است نقش حیاتی حمل و نقل  
دریایی را دو چندان می کند.

در راستای سیاست های بیش از ۲۵  
کشور اول حمل و نقل دریایی جهان در  
خصوص حمایت از ناوگان ملی به منظور  
افزایش توان رقابتی کشتی داران، عدم  
وابستگی به ناوگان خارجی، جلوگیری  
از کاهش تعداد کشتی داران و پرسنل  
متخصص دریایی، ممانعت از افزایش  
هزینه های عملیاتی به دلیل وابستگی  
به شرکت های خارجی، همچنین بوجود  
آوردن جذابیت بیشتر برای کشتی  
داران ایرانی جهت افزایش  
سرمایه گذاری در صنعت کشتیرانی و  
حمل و نقل دریایی، سیستم "مالیات  
بر تناژ" به جای قانون "مالیات بر  
درآمد" پیشنهاد می گردد.

حمل و نقل دریایی هر کشور ارتباط  
مستقیمی با ابعاد و ساختار اقتصادی  
همان کشور و تا حد زیادی با منطقه آن  
کشور دارد. جمهوری اسلامی ایران به  
نحاظ برخورداری از ۳۱۰۰ کیلومتر  
سواحل دریایی در جنوب و شمال کشور  
و دارا بودن بزرگترین ناوگان تجاری  
ملکی در خاورمیانه و یکی از بزرگترین  
ناوگان های نفتی در سطح دنیا، در کنار  
هزینه های بسیار پایین حمل و نقل  
دریایی در مقایسه با سایر روش های  
حمل و امکان جابجایی ایمن و انبوه  
انواع محصولات در ابعاد و ظرفیت های  
مختلف، در این شیوه از حمل و نقل  
توانسته است نقش اساسی، مؤثر و غیر  
قابل جایگزینی را در تجارت خارجی،  
منطقه ای و محلی کشور ایفا نماید. به  
طوری که در حال حاضر بالغ بر ۹۰٪  
کالاهای تجارت خارجی کشور توسط  
حمل و نقل دریایی جابجا می شود؛ از

طرفی وجود رقبای قدرتمند در منطقه و  
جهان، اعمال فشارها و تحریم های  
قدرت های جهانی بر علیه ناوگان حمل و  
نقل دریایی کشور و کمبود شدید منابع  
مالی جهت جایگزینی و به روزرسانی  
شناورهای فرسوده ضرورت حمایت  
دولت از ناوگان حمل و نقل دریایی  
کشور را هرچه بیشتر مورد تأکید قرار  
می دهد. همچنین پرداخت ۲۵  
درصدی مالیات برآمد کشتی داران  
ایران باعث تضعیف بنیه مالی، کاهش  
نقدینگی و سرمایه گذاری در صنعت  
حمل و نقل دریایی شده و موجب  
گردید تا شرکت های کشتیرانی و یا  
مالکان شناورهای ایرانی در سطح بین  
المللی از قدرت رقابتی کمتری  
برخوردار باشند و این در حالی است که  
با اعمال قانونی حمایتی "مالیات بر  
تناژ" در بسیاری از کشورهای جهان  
نظیر هندوستان، ژاپن، یونان، آلمان،  
انگلیس، پاکستان، آسیاتیا و غیره  
رقبای شرکت های کشتیرانی ایرانی  
مبلغی ثابت و در حدود ۵ درصد مالیات  
کشتی داران ایرانی پرداخت می نمایند

### مشکل تر شدن رقابت

من یاب مثال در بخش فراساحل ایران  
در داخل خلیج فارس به دلایل هزینه  
های تمام شده برای شناورهای ایرانی از  
نظر مالیات و پرداخت ها به سازمان  
تأمین اجتماعی، شرکت های کشتیرانی  
خارجی ارزاتر تمام شده و اکثر بازار  
کار در بخش فراساحل را به دست خود  
گرفته اند و می توان گفت که  
شرکت های کشتیرانی ایرانی عملاً از  
دور رقابت های در فراساحل خارج شده  
و ادامه این وضع از نظر منافع ملی  
غیرقابل جبران می باشد. با توجه به  
ثابت بودن درآمد کشتی داران در بازار  
بین المللی و همچنین مشابه بودن  
هزینه ها، طبیعتاً می توان نتیجه گرفت  
که کشتی داران ایرانی با پرداخت  
هزینه اضافی مالیات، از درآمد کمتری  
برخوردار و در شرایط سخت به خصوص  
بحران جهانی کنونی و تحریم های  
دشمنان دچار زیان و اضمحلال تدریجی  
و در شرایط مطلوب بازار حمل و نقل  
دریایی نیز نتوانند سرمایه گذاری  
مناسب جهت حفظ توان رقابتی خود  
انجام دهند و از سهم بازار متناسب با  
ظرفیت بالقوه و بالفعل تجارت و حمل و  
نقل دریایی جمهوری اسلامی ایران  
برخوردار شوند. لذا در کلیه کشورهای  
جهان دولت ها برای حمایت از ناوگان  
دریایی خود از سیاست های معافیت  
مالیاتی و یا مالیات کنترل شده تحت  
عنوان "مالیات بر تناژ" به عنوان یکی  
از مهمترین ابزارها برای تقویت صنعت  
کشتیرانی کشور استفاده می نمایند.

در این راستا از مهمترین حمایت های  
دولت برای توسعه و رونق صنعت  
کشتیرانی ابتدا معافیت مالیاتی برای  
شناورهای مورد نیاز فراساحل و دیگری  
استقرار سیستم "مالیات بر تناژ"  
برای سایر شناورها می باشد که در  
مقایسه با قانون مالیات بر درآمد از  
روش محاسبه ثابت و بسیار ساده تر  
برخوردار بوده و یا در نظر گرفتن مبلغ  
بسیار کم مالیات در مقایسه با سیستم  
مالیات بر درآمد موجب افزایش قدرت  
رقابت کشتی داران کشور،  
افزایش منابع مالی و گردش نقدینگی،  
سرمایه گذاری بیشتر در صنعت  
کشتیرانی و نهایتاً خودکفایی در صنعت  
حمل و نقل دریایی و حاکمیت قوی تر  
کشور با برافراشتن پرچم بیشتر بر  
دریاهای می شود (در حال حاضر بیش از  
نصف بیشتر بار ایران با ناوگان خارجی  
وارد می گردد که موجب خروج مبلغ  
هنگفتی ارز نیز می گردد).

### مالیات بر تناژ

همانگونه که به استحضار رسید مالیات  
بر تناژ، سیستم مالیاتی است که در  
بسیاری از کشورهای جایگزین سیستم  
مالیات بر درآمد گردیده و هدف آن  
حمایت دولت ها از شرکت های کشتی  
دار و مالکان کشتی به منظور فراهم  
آوردن شرایط بهتر رقابتی با سایر  
شرکت های حمل و نقل دریایی بین  
الملل و همچنین افزایش تعداد پرسنل  
متخصص دریایی و کشتی داری است  
که به صورت استراتژیک و با بازرگانی  
در کشورهای متبوعه خود فعالیت می  
نمایند. در این سیستم مالیاتی کشتی  
داران بر اساس در آمد و سود حاصل از  
فعالیت شرکت، مالیات پرداخت نمی  
کنند، بلکه محاسبات مالیات بر مبنای  
تناژ خالص و یا ناخالص شناور می باشد  
که بدون در نظر گرفتن سود و زیان  
شرکت محاسبه و قابل پرداخت است.  
برای مثال در کشور هندوستان قبل از  
اعمال این سیستم مالیاتی کشتی داران  
پس از کسر کلیه کسورات و تخفیفات  
حدود ۱۴ درصد مالیات بر درآمد  
پرداخت می کردند که با اعمال این  
روش میزان مالیات به کمتر از ۲ درصد  
کاهش یافته است. با این تفاوت که  
کشتی دارانی که این روش محاسبه  
مالیات را انتخاب می کنند مکلفند که  
سالانه حدود ۲۰ درصد از سود شرکت  
را برای خرید کشتی در حساب "ذخیره  
بر مالیات تناژ" نگهداری و طبق  
فرمولی خاص برنامه های اجرایی برای  
تربیت پرسنل متخصص دریایی ارائه  
نمایند، منظور این است که این سیستم  
"مالیات بر تناژ" به همراهی شرایطی  
به اجرا درمی آید تا به اهداف مورد  
نیاز صنعت کشتی داری کمک کند.





گزارشی از ششمین اجلاس هیات مدیره در شهریور ۱۳۹۱

## مشکل سوخت مهم ترین موضوع آخرین نشست هیات مدیره اتحادیه

سومین نشست هیات مدیره در سال جاری که روز سه شنبه ۱۴ شهریور ۱۳۹۱ در ساختمان کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران برگزار شد بیشترین اوقات خود را به بررسی مسایل اعضای اتحادیه در زمینه تامین سوخت شناورها اختصاص داد. مشکلی که تاکنون با همه مذاکراتی که اتحادیه با نهادهای مختلف مملکتی انجام داده به جایی نرسیده است.

در ابتدای جلسه کاپیتان سمعی دبیرکل اتحادیه به تشریح اقداماتی پرداخت که در فاصله دو نشست هیات مدیره انجام گرفته و عبارتند از:

### گزارشی اقدامات انجام شده

۱. در ارتباط با آئین نامه گمرکی و درج موارد مورد نظر اتحادیه در آن بیش از ۱۵ جلسه در اتاق های ایران، تهران و انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته و اتحادیه مالکان کشتی ایران برگزار و نهایتاً اتاق ایران تقبل نمود که پیشنهادات اتحادیه را در زمره تغییرات در پیش نویس آئین نامه گمرکی بگنجانند و به گمرک اعلام دارد لیکن در نهایت گمرک بدون درج نکات مورد نظر اتحادیه آئین نامه را حدود ۱۰ روز است که برای هیات محترم دولت ارسال نموده است. از آنجائی که جناب آقای دکتر بهبهانی آمادگی خود را برای کمک در ارتباط با این گونه موارد اعلام نموده بودند موضوع به ایشان منعکس و دستوراتی را ایشان نیز از وزیر محترم راه و شهرسازی دریافت نمودند که در شرف پیگیری است.

آقای داجمر مطرح کردند که در این مورد نامه ای نیز با جناب آقای صافدل ریاست سازمان توسعه تجارت انجام پذیرد چه اینکه در این ارتباط این سازمان می تواند مؤثرتر باشد ضمن اینکه در ارتباط با قطعات کشتی مفادی در قانون مقررات صادرات و واردات در جهت تسهیل جابجائی به منظور تعمیرات وجود دارد که می توانید با کارشناس حقوقی کشتیرانی مذاکره تا مواد قانونی این موضوع را به انجمن اعلام دارند.

بیش از مذاکرات مفصل مقرر شد:  
دبیرخانه موضوع را بصورت مکتوب به سازمان توسعه تجارت اعلام و در صورت نیاز کشتیرانی، ج.ا.ا هم پیگیری نماید.  
ضمناً موضوع از طریق آقای دکتر بهبهانی، نیز پیگیری گردد.

۲. اتاق بازرگانی و صنایع و معادن و کشاورزی ایران با اداره ثبت کل کشور به تعامل نهائی رسیده است و لذا جهت دریافت کد اقتصادی نیاز به ارائه شناسنامه و کارت ملی اعضای هیات مدیره است که در شرف پیگیری است.  
۳. با جناب سردار سلامی فرماندهی دریاباتی کشور در رابطه با مشکلات موجود در اروندرود و بندرعباس مکاتبه و درخواست نشست شد و ایشان در مجلس افطاری که حضور داشتند قول دادند که این نشست انجام لاکن تاکنون به علت مشغله فراوان انجام نپذیرفته است. البته در طول این مدت مشکلی نیز از اعضاء به دبیرخانه اعلام نگردیده است لیکن موضوع کماکان پیگیری می شود.

۴. در ارتباط با مشکلاتی که مالکان شناور در ارتباط با سوخت دارند نامه مفصلی با امضاء جناب آقای داجمر برای جناب آقای ضیغمی معاون وزیر نفت و مدیرعامل شرکت پخش و پالایش فرآورده های نفتی ایران تحریر و ارسال شد و درخواست گردید هیات مدیره نشست با ایشان در ارتباط با مشکلات موجود داشته باشند که متأسفانه با پیگیری های مکرر نتیجه ای حاصل نگردیده است.

آقای امیران: اعلام کردند در بخش سوخت مشکلاتی وجود دارد چه از آنجائی که بار کمی در بازار است مالکان بمنظور تامین هزینه های جاری کشتی چشم به سهمیه سوخت خود دارند و از طرفی هم مسئولین اعلام می کنند که ۵۰٪ فعالان دریایی قاچاق سوخت می نمایند. علیهذا اگر چنانچه به سمت تک نرخ برویم این به سود همه است دستاوردهایی که بدست می آید بیش از آن چیزی است که اکنون وجود دارد.

مثل:  
• هزینه هائیکه ستاد مبارزه با قاچاق کالا در مورد سوخت انجام می دهد دیگر نخواهد داد و به نفع کشور است.  
• معطلی هائیکه مالکان کشتی برای دریافت سوخت دارند از بین می رود.  
• دیگر نیازی نیست تا بخش های بازرسی کشور در ارتباط با سوخت وقت گذارند و هزینه های جانبی پرداخت شود که به نفع کشور و فعالان دریایی است.

آقای گلپور: بله در تأیید صحبت های آقای امیران فروش سوخت به نرخ روز و حذف یارانه جای رقابت را برای همه باز می نماید که موضوع کلان اقتصادی کشور است و البته هم بایستی در این

راستا با دولت همکاری نمود. اما مطالبی که ایشان می گویند اگر این چنین باشد بایستی در ارتباط با سوخت اتحادیه سکوت نماید.  
آقای قائم مقامی: بنظرم می رسد ورود اتحادیه به این بحث ما را به بیراهه می برد چه اینکه می گویند سهمیه سوخت بنوعی درآمد برای مالکان کشتی است. آقای روشنائی: اصولاً اگر سوخت تک نرخ شود به نفع همه است لیکن برای اجرائی شدن این امر بایستی در زمان درست آن انجام شود اما برای دریافت سوخت مشکلاتی وجود دارد چه اینکه شرکت ما، یک شناور خارجی را چارتر کرده بود و بار آن شناور هم صادراتی بود ۱۰ روز تمام کشتی برای قفل ۱۰ تن سوخت در بندر امام توقف کرد و حتی با شرکت پخش فرآورده های نفتی در این مورد مذاکره شد که گفتند اجازه نداریم. سازمان بنادر گفت ما سوخت داریم. مبارزه با قاچاق کالا به ما اعلام دارد، ستاد هم رسماً " به سازمان بنادر اعلام نمود. ولی تهاتر " نتوانستیم از کشور سوخت تأمین کنیم و مجبور شدیم سوخت را از آن سوی خلیج فارس بگیریم معتقدم که در رابطه با سوخت مشکلات زیادی وجود دارد که بایستی حل شود.

آقای مرادی: خواهش می کنم از این موضوع به راحتی گذر نکنیم چه اینکه شخصاً " در طول روز حداقل یکی از مالکین شناور به اینجانب تلفنی در همین رابطه زنگ می زند و مشکل سوخت خود را اعلام می دارد. هم اکنون شرکت پخش به مالکان شناور در بندرعباس برابر سهمیه سوخت نمی دهد و سوخت آنان را بنا به گفته مالکان به نصف تقلیل داده ضمن اینکه با حرف آقای امیران موافق نیستیم چه اینکه اگر ۵۰٪ مالکان امید به سهمیه سوخت دارند و قاچاق می کنند می بایستی این مهم بگوش همه اعضاء می رسد و آن هم به علت توقیف هائی که انجام می شد که چنین نیست. علیهذا بایستی روی این موضوع با صبر و حوصله تفکر و راه چاره پیدا کرد. هرچند که با تک نرخ کاملاً " موافقم لیکن اکنون زمان آن نرسیده است.

آقای سمیعی: از آنجائیکه اینجانب بنا به اقتضای شغل با اعضای محترم در ارتباط هستم می دانم که مالکان شناور مشکلات بسیاری در رابطه با سوخت دارند و اصولاً " مسئولین محترم شرکت پخش فرآورده های نفتی ایران بهیچ وجه به تقاضای منطقی اتحادیه پاسخی نداده اند. ابتدا " اینکه بخشنامه هائیکه در ارتباط با تحویل سوخت به مالکان شناور به مناطق صادر می شود تقاضا شده که به این اتحادیه جهت اطلاع رسانی به اعضاء و شناخت اعضاء از رفتار مسئولین اجرائی در

مناطق ارسال نمایند که پاسخی نداده اند. ضمن اینکه مسئولین اجرائی در مناطق با تعابیر و تفاسیر مختلف برخورد می کنند و با مالکان کشتی رفتاری متفاوت دارند که از نظر این اتحادیه منطقی نیست و بعلت همان تفاسیری که بعضی رسید سوخت مالکان شناور را کسر و با مبالغ اضافی دریافت می نمایند علیهذا نیاز است که در این ارتباط اقداماتی انجام پذیرد.

آقای داجمر: اینکه در این بحث، تخلف زیاد است حرفی نیست، اصولاً " در کل کشور در هرجائی که سوخت استفاده می شود تخلف نیز همراه دارد، ما در شرکت های خودمان چون راهکار صحیحی تهیه کرده ایم و ابزار کنترل را هم داریم مشکلی نداریم لیکن برای هزاران شناور فعال در منطقه راهکار صحیحی برای کنترل وجود ندارد بولی نمی توانیم به این محکمی هم صحبت کنیم که اکثراً " بدنیاال قاچاق سوخت هستند، اینکه تک نرخ می شود صحیح است ولی اکنون زمان آن نیست که چنین مطلبی را اعلان کنیم این مهم در یک بحث کلان کشور می گنجد. لذا حذف کل یارانه و تک نرخ کردن سوخت، پشتیبانی دولت محترم را به این بخش می طلبد. بهرحال نیایم بنوعی رفتار شود که به خودمان صدمه بزنیم. ضمن اینکه حرف های آقای سمیعی هم از نظر من کاملاً " صحیح است و مشکل در ارتباط با خواسته های اتحادیه نمی بینم.

مقرر شد: از نمایندگان دریایی استان ها دعوت بعمل آید تا در نشست، با حضور هیات مدیره اتحادیه مشکلات خود را مطرح نمایند. ضمن اینکه نامه مفصلی و مستندی برای ریاست کمیسیون انرژی مجلس ارسال گردد.

۶. اظهارنامه مالیاتی مدت سه سال است که تحویل اداره کل مالیات ها می گردد لیکن هنوز نتوانسته ایم که مالیاتی دریافت داریم تا مالیات هائی که بعهده اتحادیه است واریز کنیم البته در حسابها مبلغ مالیات ها ذخیره گردیده است تا به محض دریافت کد، مبالغ مربوطه واریز گردد.

در سال جاری بالاخره مأمور مالیاتی به این دبیرخانه مراجعه و دفاتر حساب های سال ۸۹ اتحادیه را مورد بررسی قرار داد و نهایتاً " روز گذشته برگه تشخیص به ما تحویل داده و مبلغ ۳۷ میلیون تومان مالیات برای اتحادیه بریده اند که البته طبق مدارک و اطلاعیه هائی که اداره مالیات در رسانه ها به چاپ رسانده مجامع از پرداخت مالیات معاف هستند و به همین منظور، برگ اعتراض تهیه و تحویل اداره کل مالیات خواهد شد.

۷. از زمان شروع فعالیت بیمه ای دبیرخانه تاکنون به بیمه البرز ۴۲ شناور



نشستی در مورخ ۹۱/۶/۱۶ در موسسه مذکور برگزار گردید. متأسفانه تعدادی از نمایندگان اعضای اتحادیه حاضر در نشست حتی کلمه ای در ارتباط با مسائل بیمه P&I مطرح نکردند و فقط بنظر می رسید که در جلسه حضور دارند که به شرکت خود گزارش نمایند که چه گذشته است. نهایتاً مسئولین محترم موسسه اعلام کردند که در ارتباط با تحت پوشش قرار دادن شناورهای کوچک اقدامات بسیار مثنی انجام پذیرفته که نتیجه در آتیه نزدیک اعلام خواهد شد.

۱۶. طی بخشنامه ای از اعضای محترم درخواست گردید تا نظرات خود را در ارتباط با آئین نامه قانون کار دریایی اعلام دارند که به غیر از کشتیرانی ج.ا.ا از هیچ شرکت دیگری پاسخی دریافت نکرده ایم. لذا نگران آن هستیم که آئین نامه به تصویب برسد و یکبار به بخش خصوصی به خود بیاید که چه مشکلاتی ایجاد شده است.

آقای امیران: اصولاً در این مورد بحث مفصلی است چه اینکه فعالیت پرسنل دریایی با تخصص های مختلف بر روی انواع کشتی ها و شناورهای متفاوت است. ضمن اینکه لنج ها و یا کشتی های محلی با پرسنل دریایی ایرانی. مشکلات و مسائل مختلفی دارند که سخت می توان در آئین نامه گنجانید.

آقای اشکریز: بنظرم می رسد که برخی اوقات نیاز است که اینگونه مسائل به کارشناسان خبره واگذار گردد و از آنها دعوت شود و هزینه هم انجام. تا پاسخ کارشناسی صحیحی دریافت داریم.

آقای روشنائی: معتقدم که اتحادیه یایستی برای این امر مهم وقت بگذارد و نشست هائی را برگزار نماید چه اینکه کشتیرانی ج.ا.ا و شرکت ملی نفتکش ایران همه گونه کارشناس دارند و می توانند پاسخ های لازم را بدهند برای دیگر بخش ها بهتر است براساس روش پیشنهادی آقای اشکریز انجام شود.

آقای داجمر: بله مطمئناً اتحادیه یایستی اینگونه امور را از کارشناسان خبره از جمله بازنشستگان سازمان ها بصورت پروژه ای و یا ساعتی استفاده نماید. ضمن اینکه معتقدم اعضای محترم مسائل و مشکلات کار در بخش خود را هم بصورت مکتوب اعلام دارند.

**مقرر شد:** اعضای محترم، مشکلاتی که برای مالکان کشتی در صورت اجرای قانون پیش می آید را مکتوب به دبیرخانه اعلام و دبیرخانه نیز کارگروه کارشناسی از اعضای اتحادیه برگزار نماید. دبیرخانه می تواند در صورت نیاز در بحث های همانند موضوع قانون کار دریایی از کارشناسان خبره بصورت پروژه ای و یا ساعتی استفاده نماید.

نموده که استفاده از پرسنل خارجی در حد امکان کم شده و از پرسنل ایرانی استفاده گردد. شرکت های عضو حاضر در جلسه ضمن ارائه علت استفاده از پرسنل خارجی اعلام نمودند که در اهداف شرکت ها نهایتاً بهره برداری صد در صد از پرسنل ایرانی است و به همین دلیل آموزش های لازم به پرسنل جمعی نیز داده می شود لیکن زمان لازم دارد تا به این نتیجه برسیم. البته شرکت ارسوتر براساس مسووبات دو کشور ایران و روسیه می بایستی از پرسنل روسی بهره برداری بنماید ضمناً از اعضای اتحادیه درخواست نمودیم که پرسنل مورد نیاز خود را اعلام دارند تا در نشست که مجدداً در ۹۱/۷/۴ در سازمان بنادر و دریانوردی برگزار می گردد مطرح نمائیم که پاسخی تاکنون دریافت نداشتیم.

آقای داجمر یادآور شدند که می بایستی شرکت های حرفه ای تأمین نیرو. در ایران تأسیس گردد تا ضمن جلب اعتماد مالکان به اینگونه شرکت ها، شرکت های تأمین نیرو بتوانند کلیه مشکلات پرسنل از نظر آموزش، بیمه و ... را حل نمایند و به هنگام خسارت به مالک شناور نیز پاسخگو باشند.

آقای امیران مطرح کردند که نظر آقای داجمر را بایستی پیگیری نمائیم و انجام دهیم. ضمن اینکه معتقدم کشور این توان را دارد که حتی پرسنل دریائی صادر نماید.

آقای قائم مقامی اعلام کردند که شرکت ایشان همت کرده و هنرستان فنی در بندرعباس ساخته است و این هنرستان می تواند واحدی برای تأمین نیروی شناورهای منطقه باشد لذا پیشنهاد کردند بمنظور راهبری این هنرستان، مدیریت آن زیر نظر اتحادیه مالکان کشتی ایران باشد که علاوه بر درآمدزائی برای انجمن بخشی از کمبود پرسنل مورد نیاز منطقه نیز تأمین گردد

**مقرر شد:** الف - در ارتباط با پیشنهاد آقای قائم مقامی، سفری به بندرعباس به همراه مسئولین شرکت ایشان انجام پذیرد و نتیجه در رابطه با چگونگی اجرای آن طی گزارشی در نشست بعدی ارائه شود.

ب- برای این گونه درخواست ها بخصوص بحث پرسنل مورد نیاز حتماً دبیرخانه درخواست ها را بصورت فرم برای اعضا تهیه و ارسال نماید. در نتیجه اعضا نیز می توانند باتوجه به مشفله ای که دارند سریعتر و راحتتر پاسخ دهند.

۱۵. در پی درخواست بعضی از اعضا، برای تحت پوشش قرار دادن شناور خود توسط موسسه بیمه متقابل کیش،

۱۰. همانطوریکه مستحضردم مجمع اتحادیه مالکان کشتی ایران و انجمن صنفی کارفرمایان مالکان کشتی ایران هم زمان در تاریخ ۹۱/۵/۴ در مؤسسه خدمات رفاهی کشتیرانی ج.ا.ا با حضور بیش از ۵۵ عضو برگزار گردید که در این راستا اقداماتی که در این زمینه انجام پذیرفته عبارتست از:

- تنظیم صورتجلسات و ارسال کلیه مدارک به اتاق و وزارت کار که درحال حاضر پیگیری دریافت آگهی های مجامع از دو ارگان هستیم.

۱۱. پیشنهاد می گردد با اعضای که در جهت خرید مکان به اتحادیه کمک کرده اند بنوعی از آنان تشکر و سپاسگزاری شود.

**مقرر شد:** لوحی برای هر یک از آنان تهیه و ارسال شود ضمن اینکه لوحی نیز تهیه و نام کلیه اعضایی که با اطمینان مبلغی موجب خرید آن شده اند تهیه و بر دبیرخانه نصب گردد.

۱۲. در دو نشست گذشته اعضای هیأت مدیره با آقای صدر مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی، مطالبی را از سازمان درخواست نمودیم که بسیاری از آنهاستیکه جناب آقای صدر موافقت نموده بودند هنوز اجرائی نشده است. علیهذا پیشنهاد می کنیم که درخواست نشست دیگر برای این منظور گردد.

**مقرر شد:** طی نامه ای از دفتر ضمیمه آقای صدر مدیرعامل محترم سازمان بنادر و دریانوردی درخواست ملاقات گردید.

۱۳. اتحادیه با همکاری مؤسسه رده بندی یک دوره (۸ ساعت) در دو نصفه روز برای اعضا برگزار نمودند که ۱۲ عضو اتحادیه در آن حضور داشتند و گواهینامه صادره با آرم دو سازمان و اعضای مسئولین به شرکت کنندگان در دوره اعطاء گردید. با مدیرعامل محترم مؤسسه رده بندی ایرانیان توافق گردیده که اینگونه کلاس ها جهت آشنائی مالکان و کارشناسان فعال در شرکت های عضو در طول سال جاری ادامه یابد.

هیأت محترم تأیید کرد که این کار ادامه پیدا نماید.

۱۴. در دو نشست، اعضای اتحادیه با مسئولین محترم اداره کل استاندارد، آموزش و گواهینامه های دریانوردی سازمان بنادر و دریانوردی در ارتباط با استفاده از پرسنل خارجی در دریای مازندران و منطقه جنوب و همچنین مسئله تأخیراتی را که در ارتباط با صدور " اندورزمنت " بود مذاکرات مفصلی انجام پذیرفت. سازمان بنادر و دریانوردی در خط مشی خود تحریر

از طریق دبیرخانه معرفی گردیده که فقط ۱۴ شناور بیمه شده اند. متأسفانه اعضا نرخ از اتحادیه دریافت می دارند سپس به بیمه ای که از قبل با آن کار می کرده اند اعلام می دارند و از همان شرکت قبلی بیمه نامه را دریافت می دارند که کار صحیحی بنظر نمی رسد ضمن اینکه خدماتی که اعضای اتحادیه از بیمه البرز در تفاهم نامه درج شده دریافت می دارند، دیگر بیمه ها به مالکان شناور ارائه نمی کنند. انتظار این دبیرخانه بر این بود باتوجه به فعالیت ۱۸ ماهه کارگروه حقوقی و بیمه و به نتیجه رسیدن این تفاهم نامه، اعضای محترم بیشتر استقبال می کردند. مع الوصف مبلغ بیمه ای شناورها تاکنون حدود ۱۱۶ میلیون تومان بوده است.

آقای امیران از آنجائیکه شناورها نیاز به برگ بیمه P&I دارند و بیمه البرز این فعالیت را انجام نمی دهد. لذا برای مالکان گرانتر تمام خواهد شد و به همین دلیل مالکان با بیمه هائیکه بنوعی برگ P&I را صادر می کنند کار می نمایند مثل بیمه ایران و یا بیمه معلم و ...

پیشنهاد این است که بیمه البرز با P&I کیش یک تفاهم نامه امضاء نماید تا این گونه امور یک کاسه شود. با مذاکراتی که دیگر اعضا مطرح کردند مقرر شد فعلاً " پیشنهاد آقای امیران چون ممکن است با مشکلاتی روبرو گردد طرح نشود علیهذا موضوع بیمه با تلاش دبیرخانه به همان نحو پیگیری گردد.

۸. موسسه بیمه متقابل کیش طی نامه ای درخواست کرد تا ۵ میلیون تومان مبلغ پرداختی برخی از اعضای هیأت موسس که در ابتدای تأسیس به حساب های اتحادیه واریز کرده اند به موسسه پرداخت گردد تا به اعضای مذکور عودت داده شود.

مقرر شد چک مربوطه صادر و به موسسه تحویل گردد.

۹. پیام اتحادیه که یکی از وسایل ارتباط جمعی اتحادیه مالکان کشتی با کلیه سازمان ها، ارگاتها، شرکت ها و فعالان بخش دریایی است هر ماهه تحریر و به چاپ رسیده و برای ۵۰۰ فعال دریایی ارسال می گردد. بدیهی است انتظار این است جهت تأمین هزینه های این نشریه حداقل ابتدا " اعضای هیأت مدیره و سپس اعضای قدر اتحادیه به دبیرخانه ابلاغ نمایند تا آگهی آنان در پیام اتحادیه چاپ گردد. آقای روشنائی آمادگی خود را جهت دادن آگهی رنگی برای پیام اتحادیه شماره آتی اعلام نمودند.



## نتایج مذاکرات نخستین نشست کارگروه در سال ۱۳۹۱

### کارگروه

### گردشگری دریایی

### می تواند قوانین و

### مقررات دست و پاگیر

### را از سر راه بردارد!

کارگروه گردشگری دریایی که به پیشنهاد اتحادیه مالکان کشتی ایران و با دو هدف توسعه فرهنگ دریایی و توسعه اقتصادی دریامحور تشکیل شده، به دلایل گوناگون هنوز نتوانسته است به معصوم قابل اعتنایی در این بخش تبدیل شود. اعضای کارگروه مرتباً در حال تغییرند و با وجودی که سازمان میراث فرهنگی و گردشگری نیز از آن استقبال کرده و نمایندگان خود را به جلسات آن اعزام می کنند، نتوانسته است با نخستین گام خود که تعیین و تبیین عیسارت گردشگری دریایی است دست یابد. به همین خاطر هم هست که در نخستین نشست این کارگروه هم ممالکان ادامه بحث هایی راجع به متمایز کردن سفرهای دریایی با گردشگری دریایی یا به هم آمیختن آن ها می شویم. در زیر به خلاصه ای از بحث های همین نشست توجه فرمایید.

اولین نشست کارگروه گردشگری دریایی در سال جاری روز چهارشنبه اول شهریور ۱۳۹۱ در دبیرخانه اتحادیه مالکان کشتی ایران برگزار شد. در ابتدای جلسه آقای سمعی: گزارشی در ارتباط با اقداماتی که از قبل انجام پذیرفته بود باستحضار رساندند و سپس به دستور جلسه به شرح زیر پرداختند:

۱- وضعیت گردشگری دریایی در حال حاضر در کشور از زبان سازمان میراث فرهنگی و گردشگری و اعضای محترم حاضر در جلسه

۲- پیشنهادات لازم جهت رفع معضل در صورتیکه قوانین و آیین نامه های اجرایی موجب این معضلات هستند.

### بتانسیل های گردشگری دریایی

آقای بهمنی عضو هیات مدیره جامعه راهنمایان ایرانگردی و جهانگردی: اظهار داشتند، کشور در شمال و جنوب دلزای پتانسیلهای بسیار در این بخش بوده و مردم نیز تمایل به بهره برداری از دریا را دارند لذا می توان از این عرضه و

تقاضا بهره برد لیکن برای این امر متولی نداریم. ترکیه با توجه به تمایلات گردشگران ایرانی به این مهم کشتیهای کروز را جذب نموده و گردشگران ایرانی به بودروم رفته و از آنجا به سفرهای کروز می پردازند. الحمدالله کشور دارای ۷۶ میلیون جمعیت است و ظرفیت بالایی دارد بایستی بتوانیم این نوع گردشگری را پوشش دهیم لیکن متولی ندارد پیشنهاد من اینست که بایستی بخش خصوصی برای گردشگری دریایی متولی شود.

آقای رفیعی نماینده انجمن تورگردانان مطرح کردند که آژانسهای این جامعه در سالهای گذشته توانستند یکی دو کشتی کروز را به بندرعباس و بوشهر جذب و مسافران را به اصفهان و شیراز ببرند لیکن از سال گذشته کشتیها با مشکل بیمه خود روبرو شدند و نتوانستند وارد کشور گردند. از سویی در کشتی کروز تفریحاتی در آن وجود دارد که با وضعیت جامعه کشور ما و قوانین مربوطه مطابقت نداشته و نمی تواند باجرا در آید. وقتی خواننده ای در کشتی تفریحی آواز می خواند و کشتی توقیف می شود نمی توانیم اقدامی انجام دهیم از سویی گردشگری دریایی هنوز متولی ندارد ضمناً از آنجاییکه بسیاری از ایرانیها به هند سفر می کنند می توان سفر کروز بندرعباس هندوستان را راه اندازی نمود.

### برداشت های نامناسب

آقای ایزدی مدیرعامل شرکت آفتاب کیش: مطرح کردند که بحث گردشگری دریایی تکراری شده و همه ما خوب می دانیم که مسافر ایرانی برای چه به ترکیه می رود و یا مسافرانی که به کیش در گذشته می رفتند و در حقیقت برای خرید می روند و بالاچاره هم گردشگری با کشتی و یا شناورهای مستقر در کیش انجام می دادند. کشتیرانی والفجر هم اساساً مسافر جابجا می کند نه اینکه فضای گردشگری برای مسافر ایجاد نماید. آقای یزدان پناه در هنگامیکه در کیش بودند برای این امر بسیار تلاش کردند که عملاً به نتیجه نرسیدند بهرحال این امر با فرهنگ کشور هماهنگ نیست. درخواست دارم ابتدا تعریف گردشگری دریایی ارائه شود که بتوان حول آن محور صحبت نموده و کار نماییم. البته نیاز است که جذابیت های گردشگری دریایی هم شناسایی و سپس بتوانیم تورهای دریایی را باجرا در آوریم.

آقای بهمنی: اصولاً گردشگر و یا گردشگر دریایی به دنبال آن مواردیکه فکر می کنید نیست چه اینکه شخصاً تاکنون ۸۰۰ گردشگر ورودی به کشور داشتیم و هیچکدام به دنبال الکل نبودند در حالیکه برخی تفکرشان بر اینست

که حضور گردشگر خارجی موجب فساد می گردد که اینگونه نیست لذا در کشور هم اگر فرهنگ گردشگری رشد پیدا کند، گردشگر دریایی نیز به همین منوالی که برای گردشگر خارجی توصیف کردم خواهند بود و میتوانند از این امکانات بهره ببرند. آقای ایزدی: بله این حرف صحیح است پس زمینه را بایستی تصحیح کرد و باهدف خاص به جلو رفت.

### تعریف گردشگری دریایی

کایتان سمعی با توجه به پراکندگی بحث ها پیرامون تعریف گردشگر و گردشگری دریایی: تعریف گردشگری دریایی را به شرح زیر خواند و سپس اهداف تشکیل کارگروه گردشگری دریایی را مطرح کردند. تعریف

این کارگروه برای اجرای گردشگری دریایی راهکارها را تهیه و برای اقدام بگوییم که چه امکاناتی لازم است و در نهایت بگوییم چه می خواهیم و بالاخره اینکه دولت را همراه نماییم.

آقای ارکاب نماینده باگسان خزر: اقدامی که این شرکت نمود اینکه در صدد آن بود تا جزیره ابوموسی را نیز یک قطب گردشگری دریایی بنماید و پیشنهاد مکتوب کردیم که مکان اقامتی بسازیم و کشتی هم در اختیار بگذاریم تا پای گردشگران را به روی این جزیره سوق العیسی باز نماییم سفری هم در همین رابطه به آن جزیره کرده و برای دو روز در فرمانداری جزیره اسکان داشتیم بدون هرگونه امکاناتی بهرحال هیچ اقدامی نشد و نامه های این شرکت در استانداری گم شده است و اما پیشنهادم اینست، با



توجه به موسیقی غنی که جنوب کشور دارد در بحث گردشگری از این موسیقی سنتی بهره ببریم ضمن اینکه اقداماتی در دست است که موسیقی سنتی جنوب کشور را با موسیقی هندی تلفیق و برای جذابیت بخشیدن به گردشگری دریایی، موسیقی سنتی و بازیهای مختلف ساحلی و دریایی را، که نقش موثری در گردشگری دریایی دارد به این برنامه ها بیوند بزنیم.

آقای اخوت نماینده تاید واتر شرکت تاید واتر: اعلام کردند که این شرکت برای گردشگری دریایی هیچ برنامه ای ندارد هر چند که در ایام نوروز دو شناور در اختیار داشتیم و اقداماتی هم انجام دادیم. پیشنهاد خاص من این است که به مردم مراجعه کنیم و دیدگاهشان را در مورد گردشگری دریایی بخواهیم که چه می خواهند. البته معتقدم که بخش خصوصی می تواند در این مورد گام های موثری بر دارد.

آقای سلیمانی: حضرات واقفند که کشور فاقد گردشگری دریایی است لذا ما به عنوان بخش خصوصی بایستی دست به کار شویم و دامنه این بحث یعنی گردشگری دریایی که بسیار وسیع است را پیگیری نماییم.

گردشگری دریایی: کلیه فعالیتهای تفریحی، گردشگری، مسافری در محیطهای مربوط با آب شامل رودخانه ها، دریاچه ها، تالابها، دریاها، سواحل مربوطه و فراساحلی و گردشگری دریایی است.

اهداف کارگروه گردشگری دریایی: ۱. پایه گذاری گردشگری دریایی بر مبنای علمی و اصولی ۲. شناساندن و بسط فرهنگ استفاده از دریا در جامعه ۳. ایجاد فرصتهایی برای استفاده بهتر از اوقات فراغت ۴. جذب سرمایه هاییکه با همین هدف در کشور و خارج از کشور منتقل می شود و تشدید حرکت سازمانهای دولتی در ایجاد بسترهای مناسب برای این امر. نزدیک نمودن تفرکات و هماهنگ سازی فی مابین ارگانهای تصمیم گیر در کشور در این زمینه ۵. توسعه امکانات و تجهیزات مرتبط با ورزشها و تفریحاتی آبی ۶. رفع قوانین دست و پاگیر در این زمینه و نیازهای قانونی و دستورالعمل های مربوط در تسریع فعالیتهای گردشگری دریایی

آقای سلیمانی: من معتقدم حال که دولت متولی گری این امر را بعهده نگرفته و گامی نیز آنچنان بر نداشته لذا



## بقیه از صفحه ۳

### مزایای مالیات بر تناژ

- ۱- روش محاسبه ثابت بوده و بر اساس تناژ خالص/نا خالص کشتی قابل محاسبه می باشد و به دلیل مشخص بودن میزان مالیات قابل پرداخت نیازی به اختصاص حساب برای ذخیره مالیات معوقه (در سیستم مالیات بر درآمد در نظر گرفته می شود) نمی باشد.
- ۲- مبلغ قابل پرداخت در مقایسه با روش محاسبه مالیات بر درآمد بسیار کمتر است.
- ۳- روش محاسبه بسیار ساده تر از سیستم مالیات بر درآمد می باشد
- ۴- در شرکت های سهامی باعث افزایش EPS شده و به طور کلی گردش نقدینگی و قدرت رقابت شرکت ها را در بازار بین المللی افزایش می دهد.
- ۵- انتخاب روش مالیات بر تناژ باعث توسعه بازرگانی شرکت های کشتی دار و مالکان کشتی می گردد و از سرمایه گذاری شرکت ها در راستای فرار از مالیات جلوگیری می نماید.
- ۶- با افزایش پرسنل دریایی متخصص موجب توسعه صنعت کشتیرانی و دریا نوردی می گردد.
- ۷- با استفاده از ذخیره مالیات بر تناژ همچنین پرداخت کم مالیات در مقایسه با روش مالیات بر درآمد باعث افزایش تعداد کشتی ها و صنعت کشتیرانی می گردد.
- ۸- با مشخص بودن میزان مالیات قابل جذابیت بیشتری برای سایر شرکت ها در خصوص سرمایه گذاری و با فعالیت مشترک فراهم می شود.

### موانع مالیات بر تناژ

- ۱- از آنجا که محاسبه مالیات بر تناژ بر مبنای تناژ خالص / نا خالص کشتی ها و بدون در نظر گرفتن سود و یا زیان شرکت ها محاسبه می گردد چنانچه بازار حمل و نقل دریایی در وضعیت رکود همانند سال گذشته باشد و احتمالاً افزایش هزینه ها نسبت به درآمد را موجب گردد، کشتی داران تحت فشار مالی مضاعفی قرار می گیرند.
- ۲- چنانچه کشتی داران روش مالیات بر تناژ را انتخاب نمایند در اکثر کشورها می بایستی حداقل ۱۰ سال در این سیستم باقی بمانند و نمی توانند در صورت زیان ۰ به سیستم "مالیات بر درآمد" تغییر روش دهند.
- ۳- بسیاری از کشورها سیستم مالیات بر تناژ را به لحاظ میزان اندک مالیات قابل پرداخت، سیستمی ترجیحی برای کشتی داران در نظر می گیرند، بنابراین کشتی داران را ملزم می کنند تا نسبت به تربیت پرسنل متخصص دریایی و یا تخصیص مبلغی در حساب "مالیات بر تناژ" اقدام نمایند.

پیشنهاد و نحوه محاسبه مالیات بر تناژ در ایران:  
 تعرفه و نحوه محاسبه "سود مالیات بر تناژ" مشابه سایر کشورهایی که این سیستم مالیاتی برقرار است به شرح ذیل پیشنهاد می گردد:  
 برای هر ۱۰۰ واحد تناژ خالص کشتی (NT) تا ۱۰۰۰ تن، ۷۰۰۰ ریال  
 برای هر ۱۰۰ واحد تناژ خالص کشتی از ۱۰۰۱ تا ۱۰۰۰۰ تن، ۵۰۰۰ ریال  
 برای هر ۱۰۰ واحد تناژ خالص کشتی از ۱۰۰۰۱ تا ۲۵۰۰۰ تن، ۲۵۰۰ ریال  
 برای هر ۱۰۰ واحد تناژ خالص کشتی از ۲۵۰۰۰ تن به بالا، ۱۰۰۰ ریال

بنابراین سود مالیات بر تناژ برای یک کشتی با ظرفیت ۴۳۰۰۰ تن (DWT) با ظرفیت خالص ۱۳۲۵۳ تن به شرح ذیل محاسبه می گردد:  

$$NT 1000: 100'7000 = 700,000 \text{ ریال}$$

$$NT (10000-1000): 100'5000 = 450,000 \text{ ریال}$$

$$NT (14253-10000): 100'2500 = 106,225 \text{ ریال}$$
 ریال سود مالیات بر تناژ برای یک روز ۶۲۶/۳۲۵

که با احتساب ۳۵۰ روزهای فعال کشتی در سال سود مالیات بر تناژ برای یک سال ۲۱۹/۲۱۳/۷۵۰ ریال محاسبه می گردد. لذا با احتساب ۲۵٪ مالیات سود شرکت ها، مالیات قابل پرداخت بر اساس روش مالیات بر تناژ برای یک کشتی با ظرفیت خالص ۱۳۲۵۳ تن در سال ۵۴/۸۰۳/۴۳۷ ریال می شود.

در انتهای نامه ضمن درخواست بررسی موضوع یادآوری شده است که اتحادیه مالکان کشتی ایران آماده است تا در هر مورد که تقاضا شود اطلاعات کافی در اختیار تشکیلات متولی صنعت حمل و نقل دریایی قرار داده و در صورتی هم که به نشست مشترک کارشناسان اتحادیه و مسئولیت های مختلف سازمان نیاز باشد، حضوری فعال در آن ها داشته باشد. لازم به یادآوری است که در حال حاضر اتحادیه در برخی از نشست های سیاستگذاری برای صنعت حمل و نقل دریایی حضوری یابد اما از میزان تاثیرگذاری این حضور در نتیجه تصمیم ها چندان رضایتی ندارد.

## بخش خصوصی و گردشگری دریایی

آقای کثیری نماینده شرکت نفت ساز قشم: اعلام کرده اند در مجموعه خود ۷۰۰ سویت در حد هتل ۴ ستاره در جزیره قشم داریم که بخشی از آن بلااستفاده می باشد البته در جنب آن اسکله ای است که می تواند کشتی مسافری هم به آن پهلو بگیرد بهر حال اصولاً شرکت در بخش گردشگری دریایی گامی بر نداشتن است و هدفی هم در این زمینه ندارد.

آقای آبرون رییس روابط عمومی شرکت کشتیرانی والفجر: ضمن تشریح مسافر دریایی، روی این نکته تاکید گذاشتند که بحث گردشگری دریایی از اهمیت بالایی برخوردار است و چه خوب است که بحث گردشگری همانند بحث فورواردر انجام پذیرد آقای شبیت نماینده شرکت طاووس بهشتی کیش: مطرح کردند که مشکلات در بحث گردشگری دریایی بسیار زیاد است از جمله اینکه خواننده ای در گشت دریایی شعری را خواند و در نتیجه کار متوقف گردید که برای انجام مجدد آن ۵ سال است که هنوز موفق به اجرای آن نشدیم. شناور صیادی که پروانه از شیلات دارد به خاطر قوانین صید و عدم فعالیت شناور تصمیم بر آن شد که مجوز دریافت تغییر کاربری به مسافری دریافت نماییم که ۸ ماه است موفق به اخذ آن نشدیم. وی بر این اعتقاد بود که کارگروه قادر است مشکلات قانونی و آیین نامه های اجرایی که سد راه اجرای این فعالیت پر سود برای کشور می باشد را مطرح و پیگیری تا رفع گردد. ضمن آنکه کارگروه قادر است با همکاری اعضا، سفرهایی با هزینه های متعادل تهیه نماید تا خانواده هایی که وسیع کمتری هم دارند بتوانند از دریاستفاده نمایند.

آقای مهاجر مشاور مطبوعاتی اتحادیه: مطرح نمودند که ما در شمال در سواحل دریایی در بسیاری از بخشها چیزی از دریا و گردشگری دریایی مشاهده نمی نمایم وقتی ما در سفر، در مسیر سرتا سر شمال فقط در چند نقطه محدود می توانیم دریا را مشاهده نمایم و بقیه سواحل توسط بخشهای دولتی و خصوصی پوشیده شده است وقتی چنین امکاناتی را نداریم در مورد چه صحبت می کنیم نمی دانم ضمن اینکه صنعتی که دو هفته فعالیت دارد را که صنعت نامش نمی گذارند. اصولاً ما در ساحل چه خدماتی ارائه می دهیم در جنوب هم که دریا را می توان دید زیر ساختی وجود ندارد ضمن اینکه در مورد جذابیت های دریا چه زمانی تبلیغ کرده ایم که مثل ملت هنگام تفریح گذاری لاک پشتها به جزیره قشم بیایند و یا در فصل میگو آنها را مشاهده کنند. معتقدم که این کمیته بایستی فعال باشد و بحث گردشگری دریایی را نیز داغ نگه دارد. از سوئی مسائل را به کمیسیونهای مجلس هم بکشانیم.

آقای سلیمانی رییس هیات مدیره شرکت کیش پارس مارین: ضمن معرفی شرکت خود مطرح کردند که نا خواسته وارد بحث گردشگری دریایی شدیم و به علت برخورد با مسائل و مشکلات یا قوانین موجود کشور در این زمینه آشنا شدیم و مطلعیم که بسیاری از قوانین به صورت موازی در این زمینه وجود دارد که دست سرمایه گذار رامی بندد. مدیران موجود در بحث گردشگری انجمنی که بایست در بحث گردشگری دریایی آشنایی داشته باشند، ندارند. مقدماتی که در زمینه گردشگری کرده ایم تاکنون یکی از آنها اینکه شرکت ما به دنبال علل غرق شدن افرادی است که از دریای شمال استفاده می نمایند و به نتایج بسیار خوبی دست یافتیم و برای آن هم طرحهایی تهیه و به مسئولین ارائه کردیم.

هنوز سازمان بنادر و دریانوردی برای کشتیهای توریستی هیچگونه مشخصاتی ارائه نکرده. ضمن اینکه سازمان میراث فرهنگی هم در بحث خدمات و غذا نظری نداده است. به سازمان بنادر پیشنهاد کرده ایم که با توجه به هدف سازمان که نوسازی شناورهای کلبه شناورهای کلبه را به ما تحویل دهند تا آنها را در بخش گردشگری دریایی به کار بگیریم. در مورد فروش پلیط هم پیشنهاد کرده ایم که شرکت های گردشگری دریایی مجوز فروش را داشته باشند. بهر حال در بخش گردشگری دریایی گامهایی برداشته شده که هنوز به نتایجی دست نیافته ایم. در خاتمه جلسه سرکار خاتم حمزه ایان از طرف خاتم تهرانی عدم حضورشان در نشست را معذرت خواهی نمود. ضمن اینکه متذکر شدند که شیوه نامه فعالیت گردشگری دریایی در شرف تصویب است که به کلیه اعضا ارسال می گردد. تا یکماه دیگر شبکه گردشگری بر اه خواهد افتاد و می توانیم تبلیغات گردشگری را در آن شبکه را انجام دهیم - برای بررسی سواحل هم اقدامات بسیار مثبتی بعمل آمده که سازمان اقیانوس شناسی با همراهی سازمان میراث فرهنگی در حال اجراء است.

### نتایج حاصل از این نشست:

- ۱- کارگروه گردشگری دریایی اتحادیه با حضور افراد متخصص و آشنا به کار و دلسوز ما باور ما در اتحادیه تشکیل و مشکلات و مسائلی که مانع کار است به سازمان میراث فرهنگی منعکس و پیگیری نماید.
- ۲- در ارتباط با قوانین موازی و آنست از موازی که موجب جلوگیری از سرمایه گذاری در این بخش می گردد را اعضاء به دبیرخانه کتباً اعلام نمایند و تا پیگیری شود.



# MAROOS

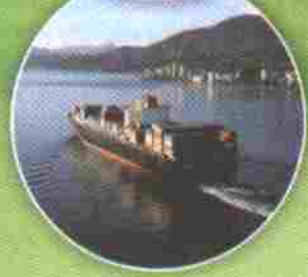
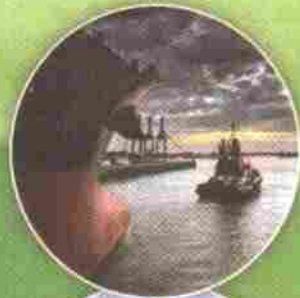
Shipping & Forwarding Co.



# ماروس ترابری

شرکت کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی

## MAROOS



خدمات نمایندگی کشتی در کلیه بنادر و جزایر ایران  
خدمات لجستیک و ترابری بین المللی (دریایی، زمینی، هوایی، ریلی)

ترانزیت داخلی و حمل و نقل بین المللی  
خدمات نمایندگی لویدز و دعاوی بین المللی دریایی  
تامین اذوقه و نیازمندیهای کشتی

ماروس ترابری

شرکت کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی

آدرس: تهران، بزرگراه افریقا، پلوار ستاری، پلاک ۹، ساختمان ماروس کدپستی ۱۹۱۸۸

تلفن: (+۹۸)۸۸۷۹۸۸۰۰ فکس: (+۹۸)۸۸۷۹۸۴۴۲

Website: [www.maroos.net](http://www.maroos.net) Email: [maroos@maroos.net](mailto:maroos@maroos.net)

شرکت کشتیرانی و بازرگانی

# ماروس قشم



خدمات مهندسی و بستیرانی اسکوهای نفتی (قراباخل)

خدمات دریایی، بندری و بازرگانی



مالکیت و مدیریت شناورها  
قین، پرسنل، عملیاتی و لجستیک



تامین پرسنل دریایی شناورها  
اکسیر و علوان



آدرس:

جزیره قشم، مجتمع نخل زرین، واحد ۳۲

تلفن: (+۹۸)۵۲۴۳۱۱۱ فکس: (+۹۸)۵۲۴۳۱۱۰

تلفن شعبه تهران: (+۹۸)۸۸۶۷۲۸۰۹-۱۰ فکس: (+۹۸)۸۸۶۲۸۲۹۹

Website: [www.maroos.net](http://www.maroos.net)

Address:

No. 32, Nakhli-e-Zarfin Complex, Qeshm Island - Iran

Tel: +98 (0)763 5243111 Fax: +98 (0)763 5243110

Tehran Office: +98 (021) 88674809-10 Fax: +98 (021) 88648299

Email: [maroos@maroos.net](mailto:maroos@maroos.net)