

به نام خدا

مشکل کشتیرانی ها بزرگ است،

همه نهادهای سیاستگذار باید به حمایت برخیزند!

اتحادیه مالکان کشتی ایران، سیاه بزرگی از مسایل و مشکلاتی را که می تواند اعضای این صنف را از نفس بیناندازد در دست گرفته و برای از میان برداشتن آن ها به هر نهاد و موسسه ای روی می آورد. مدیران اتحادیه به بحث های رساله ای و رادپولتویز یونی هیچ نکته ای را از بیان مخاطرات ادامه وضع موجود نپوشانده اند. بحران اقتصاد جهانی و برخی محدودیت هایی که به حمل و نقل دریایی کشورمان تحمیل شده اثراتی به سبب آورده است که تحمل آن به تنهایی از عهده کشتی داران ساخته نیست و قطعا نیاز به همکاری و مساعدت نهادهای متعددی دارد. البته سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان متولی اصلی صنعت حمل و نقل دریایی همواره در کنار این صنف بوده و در ملاقات با آقای مهندس عظامه صدر معاون محترم وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل سازمان، ایشان همواره پرمطمینی بدون دیدگاه ها و واقعی بودن انتظارات این صنف اذعان داشته اند، اما در عمل مشکلات همچنان برجا مانده و به تدریج نفس شرکت ها را تنگ کرده است.

برای رهایی از این معضلات تاکنون اتحادیه به مکاتبه و مذاکره با نهادهای مرتبط با حمل و نقل دریایی اقدام کرده و کوشیده است برای مثال مشکل تامین سوخت شناورها را از طریق شرکت تولید و پخش فراورده های نفتی مرتفع کرده و احتیاجا از پادرمیانی سازمان بنادر و دریانوردی نیز در این زمینه بهره بگیرد. برای رفع مشکل مالیاتی کشتی داران با وزارت امور اقتصادی و دارایی مکاتباتی انجام گرفته که به جایی نرسیده است. راجع به مسایلهای بیمه ای شرکت های کشتیرانی، رقم در حد کسب نتیجه است و میان اتحادیه و شرکت های دولتی و خصوصی و نفت از آن انجام است و عملا به دلیل دوری صنعت بیمه کشور از مقوله دریا امید نسبی رود که در آینده هم به نتیجه ملموسی دست یابد. نامه های هم به سایر برقیاسات و حتی ریاست محترم جمهوری ارسال شده است. اما همه این تلاش ها بی ثمر مانده و به دلایل مختلف از دست هیچ یک از این نهادهای به سود صنعت کشتی داری و درک و خجاست وضع شرکت های صاحب کشتی کاری برنیامده است.

این مقدمات به همین خاطر درک شد که مخاطبان این بوئتن با منطق ارباب دوستانه به دو کمیسیون مجلس شورای اسلامی آشنا شوند. وقتی صنعت مان از همه جا کوتاه است و متولی اصلی صنعت حمل و نقل دریایی هم نمی تواند برای مثال مشکل تامین سوخت شناورها را از طریق ریزینی یا سایر نهادهای مسربط ملکیتی، تعدیل کند و یا وزارت امور اقتصادی و دارایی را به این باور متقاعد کند که کشتی کالای وارداتی نیست و دریافت سود و عوارض گمرکی از کشتی ها و تحمیل ارقام سنگین مالیاتی به شرکت های که عرضه کار و فعالیت آن ها عمدتا آب های بین المللی است به هیچ عنوان قابل دفاع نیست، لازم می شود که دامنه بحث ها به جاهایی کشیده شود که تصمیم گیر اصلی هستند و چه جایدهی بهتر از کمیسیون های مختلف مجلس شورای اسلامی که بیش از هر نهاد دیگری به چه کم و مسایل و مشکلات این صنف واقف دارد و در جایگاهی رفیع دارند چه می توانند با این تصمیم قانونی همه نهادهای ملکیتی رابریاری قرار معضل کشتی داران برس مهر و اقدام آورند.

اکنون فهرست مسایل و مشکلات ما روی میز همه مقام های مملکتی قرار دارد. خوشبختانه هیچ یک از مسایل اعلام شده از سوی اتحادیه به مربوط به عملکرد خود صنف نیست و از بیرون به اعضای اتحادیه تحمیل شده است. حتی برخی از این مشکلات در کمتر کشور دیگری از جهان قابل مشاهده است. برای نمونه تقریبا در هیچ کشوری کشتی ها مشمول عوارض و حقوق گمرکی نمی شوند، چرا که کشتی اصولا از همان زمان که به آب انداخته می شود یک وسیله حمل و نقل بین المللی است و راهی جز آبراههای بین المللی را نمی یابد. درست به همین خاطر هم هست

که حتی ثبت کشتی در کشوری که مالکیت آن را دارد اجباری نیست. هر کشتی را می شود در هر جایی به ثبت رساند و مشاهده می کنیم که غالب کشتی های فعال در مسیرهای بین المللی بدون توجه به کشور یا شرکت مالک آن در لیبریا یا مالتا یا هرجای دیگری که کمترین هزینه را برای کشتی داران به وجود می آورد به ثبت می رسند.

موضوع روشن تر این که این کار در سال های پیش از انقلاب در ایران نیز سابقه دارد و شرکت های کشتیرانی طبق هیچ مقرراتی ملزم به پرداخت عوارض برای خرید کشتی یا متعلقات آن نبوده اند. جای تعجب اینجاست که هیچ یک از نهادهای ملکیتی این خواست ساده و منطقی را است متضمن گسترش شوق سرمایه گذاری برای خرید کشتی های بیشتر است جدی نمی گیرند و وقتی به برآوردهای کارشناسی اهل صنعت نمی گذارند.

ما حتی در رابطه با خرید بیمه نامه برای فعالیت های مختلف این بخش (یاوجود وضع نامناسبی با شرکت سهامی بیمه البرز) دچار مشکل هستیم. لابد باید سازمان بیمه مرکزی پاردمیانی کند تا صنعت بیمه کشور قبول کند که حرفه کشتیرانی هم جایگاه بزرگی را بازارهای بیمه ای جهان دارد و بالا یا پایین رفتن نرخ بیمه نامه ها و یا تقاضای بازار موجبات تحولات پولی بزرگی را در کشورهای مقصد این بیمه نامه ها فراهم می کند. انگلستان یک جزیره کوچک در غرب قاره اروپا امروز بخش بزرگی از اقتصاد خود را با پول ناشی از صدور بیمه نامه های دریایی می گرداند، اما ما امروز حتی بصحت یا سیستم بانکی خود برای دریافت تسهیلاتی محدود، باید ابتدا خود کشتی را معرفی کنیم. صفتک است که بانک ها با یک سبک خودروری ارزش قیمت وطنی را هم به عنوان وثیقه برای دادن تسهیلات قبول می کنند اما همین سیستم نگران تعهداتی است که روی یک کشتی بین المللی منتقل می شود. مدیران نهادی ما هنوز متقاعد نشده اند که کشتی را می شود به دلیل بدنامی در هرجای جهان متوقف کرد و دشواری این بخش را به سایر کارهای در سراسر جهان ارائه داد.

با برادری از دست اندرکاران سیاستگذار و تصمیم ساز ملکیتی که هر کدام دستي برصنعت کشتی داری دارند هنوز منبوض توجه نشده اند که کشتیرانی های ما مانند سایر بخش های به محاسبات هزینه و فایده ای پند است و اگر مدتی طولانی به این اصل نپردازد، نه تنها سودی حاصل نمی شود که موجودیت شرکت های کشتیرانی هم به تحلیل می رود. امروز در یک بازار غیرقابل رقابتی - اثرات تحریم های بین المللی - اثرات رکود جهانی و کاهش تقاضای برای حمل بار دریایی و چندین عامل دیگر، کشتیرانی های ما درمانده اند که عدم توجه دولتی ناشی از افزایش بهای سوخت را در کدام بخش از کارنامه خود بگنجانند که نتیجه کار سود مناسبی را برای سهامداران این شرکت ها تأمین کند. قبول نمی کنند که زیان مداوم همه را از شوق ادامه کار با می و درد آن وقت ما در پایان دوره بحرانی کنونی بیش از همیشه محتاج ناوگان های سایر کشورها خواهیم شد که کالای صادراتی ما را به سایر نقاط دنیا ببرند و یا قوت لایموت مورد نیاز کشورمان را به پندار داخلی برسانند.



زیر نظر : شورای سردبیری

نشانی: تهران، خیابان کریم خان زند، ابتدای ایرانشهر، شماره ۲۲۷، طبقه سوم

تلفن: ۸۸۳۲۸۷۹۱ - ۸۸۳۲۸۷۴۹ - ۸۸۴۳۷۷۶۶

دورنگار: ۸۸۴۱۰۶۸

Official Bulletin :

IRANIAN SHIPOWENERS' ASSOCIATION

Tel: 88328791 - 88328749 - 88837726 Fax: 88841068

E-mail: info@irsou.com

www.iranemka.com

نامه اتحادیه

به رئیس کمیسیون انرژی مجلس

موضوع :

مشکل سوخت مالکان شناور

در ادامه تلاش ها برای رفع مشکلات مربوط به تامین سوخت شناورها، اتحادیه طی نامه ای از رئیس کمیسیون انرژی مجلس خواست که انتظارات اتحادیه را مورد توجه قرار داده و قبل از آن که بحران های جاری مسائلی جدی برای صنعت کشتیرانی به وجود آورد نسبت به رفع مشکل شناورها اقدام کند. در نامه مزبور آمده است:

پس از اجرائی قرار اول همدند سازی یارانه ها به اطلاع می رسد که این اتحادیه-با طرحهای دولت و نگرانیهای مصوب ابلاغی برای شناورهای فعال با پرچم و مالکیت ایرانی به منظور تردد در آبهای داخلی به ازای هر لیتر ۱۵۰۰ ریال و آبهای آبی سوسی خلج فارس و دریای عمان و دریای مازندران به ازای هر لیتر ۳۵۰۰ ریال حمایت می نماید. بیکر در طول زمان اجراء متأسفانه مالکان شناور به هنگام پرداخت تعرفه های سوخت با عملکرد متفاوت از سوسی مجریان در میانه بندری سوسی مواجه شده اند و در موارد بسیاری خلاف دستورالعملهای صادره عمل می نمودند، که به لحاظ طولانی شدن از ارائه مطالب گزارش شده به این اتحادیه اجتناب می ورزد.

اتحادیه انتظار دارد به منظور جلوگیری از اجماع و هر گونه تصمیم به مالکان شناورها با پرچم و مالکیت ایرانی برابر میزان مصرفی به استناد دفاتر سوخت شناورها که از سوسی فرماندهی مرزهای دریایی کشور صادر و مجوز خروجی که از سوسی متولی امور دریایی سازمان بنادر دریا نوردی که مسیر حرکت شناور را دقیقاً روشن نموده است داده می شود و طبق دستورالعملهای صادره ایستای محاسبه و تحویل گردد که متأسفانه به استناد دستورالعملهای اجرایی داخلی شرکت پخش فرآورده های نفتی به شعبات خود در بنادر با نامهای مختلفی مواجهه و در نتیجه مالکیت شناورها سمت زدن زیاد می را جهت دریافت سوخت از نام داده و یا در برخی مواقع با پرداخت تعرفه های بالاتری مواجه می گردند.

جهت اطلاع حضرتعالی در زمان مدیریت قبلی شرکت پخش فرآورده های نفتی مقرر شده بود که کلیه دستورالعملهای صادره به مناطق که از سوسی این شرکت صادر می شود به اطلاع ذینفان یعنی اتحادیه مالکان

کشتی ایران رسانده شود ضمن اینکه مقرر شده بود هنگام پخش دستورالعملها با نظرات کارشناسی این اتحادیه نیز بهره مند گردند، که در زمان مدیریت جدید اینگونه انجام نمی شود.

محاسبه سوخت شناور از سوسی مسئولین شرکت پخش فرآورده های نفتی در بنادر بر اساس "کاربری" شناور انجام می گردد که کاربری شناور که بر اساس سلاقی مختلف نبوده بلکه نوع کاربری در گواهینامه ثبت شناورها از سوسی سازمان بنادر و دریانوردی نوشته شده و مجریان ایستای به سه فاکتور پرچم و مالکیت ایرانی و نوع تردد در آبهای داخلی ، آبهای آبی سوسی و آبهای بین المللی توجه نمایند که بدین شیوه عمل نی نمایند.

این اتحادیه همواره اعلام نموده که به منظور اجرائی دقیق دستورالعملهای صادره توسط مسئولین شرکت پخش فرآورده های نفتی و بمنظور ارائه راهکارهای تخصصی در زمینه ناوگان تجاری جمهوری اسلامی ایران و شناورهای ایرانی در دریا (تجاری، صیادی، حملاتی) همواره خود و کنار شرکت پخش فرآورده های نفتی دانسته و حاضر به همه گونه همکاری در جلسات مشترک در این زمینه می باشد چه اجرائی صحیح دستورالعمل ها موجب ابراه عدالت و جلوگیری از نارضایتی بین ائتشار فعال در صنایع دریایی خواهد شد.

برابر آمارها ۹۲ درصد کل تجارت خارجی کشور توسط بخش حمل و نقل دریایی انجام می شود که اینگونه اختلالات در امر حمل و نقل دریایی موجب بروز نارضایتی قشر بزرگی از خانواده دریاییان شده که از این طریق ضمن خدمت به نظام مقدس جمهوری اسلامی ایران اضرار معاش می نمایند. حال که دولت در آستانه اجرائی است

دوم حذف یارانه می باشد و با عنایت اینکه مالکان کشتیهای ایرانی با سونامی بزرگ بحران اقتصادی با مشکلات فراوانی دست و پنجه نرم می کنند، نیاز است که حداقل در داخل کشور در جهت دستاورد ها و اجرائی اینگونه موارد از نقطه نظرات کارشناسان ذیعنف در این وادی (اتحادیه مالکان کشتی ایران) بهره مند گردند تا مشکلات پیشین دیده نشود که در غیر اینصورت نه فقط مالکان شناور دست از این صنعت بر میارند و حتی شاید سرمایه گذاران در این صنعت جذب دیگر کشورها شوند چه اینکه فعالیت خود را در آنجا شکوفا می بیند که مطمئناً این مهم به ضرر کشور خواهد بود. لذا از جنابعالی درخواست می شود که در راستای برنامه ریزی حذف یارانه و مشکلاتی که مالکان کشتی در حال حاضر در فاز اول مالکیت شرکت پخش فرآورده های نفتی دارند تزییاتی فراهم گردد تا با درک درست وضعیت بحرانی این صنعت و از طریق رایزنی با سایر نهادهای حملگی و خصوصاً سازمان همدندی یارانه ها ضمن تحقق اهداف دولت محترم از اجرائی این برنامه ، لطفه ای به برنانه ریزی، سرمایه گذاری و فعالیت این صنعت وارد نیاید پرا واضح است که برای اجرائی صحیح این لازم است تا در تمام مراحل تصمیم گیری از مشاورت نمایندگان (کارشناسان حائقی) این اتحادیه بهره مند گردند.

در خاتمه به منظور رفع ابهامات اتحادیه درخواست دارد تا نسبتاً با جنبههایی برگزاشد شود تا آذیندیک مسائل مالکان کشتی را در رابطه با مشکلات سوخت مطرح و ضمن ارائه راهکارهای اجرایی از رانمایی آبهای حضرتعالی نیز بهره مند شویم.

مهندسین فاجیر رئیس اتحادیه

تقاضای تخلیه از منیر گل اموری دریایی سلمان بقیار دریاوردی

صورت تفتیر و محاسبه مشخصی برای محاسبه سوخت شناورها به فرمول قانون

اتحادیه طی نامه ای در کل اموری دریایی سازمان بنادر و دریانوردی تقاضا کرد که برای اصلاح روش تعیین میزان سوخت شناورها از سوسی شرکت پخش فرآورده های نفتی اقدام کند. در نامه یادآوری شده است که تحریم اقتصادی و حذف یارانه های انرژی ، قیمت سوخت را به سه برابر افزایش داده، ضمن آنکه امکان بالا بردن نرخ حمل هم وجود ندارد. با توجه به این که هزینه سوخت ۴۰ درصد هزینه هر شناور را می پوشاند، ادامه چنین وضعی در آینده عملاً تزییاتی ها را از حاکمیت اقتصادی دور می نماید. این در حالی است که شرکت پخش در مناطق "فاصله مستقیم" نقاط A تا B را در فرمول قانو محاسبه می کند که این کار مالکان کشتی را به دلایل زیر با کمبود سوخت مواجه می کند.

۱. فرسودگی موتورهای اصلی و فرعی. ۲. شرایط آب و هوایی و خرابی ای ها را از انحراف احتمالی از مسیر اصلی به دلیل قوا و ۳. عمق قاع در بنادر و به منظور نوبت دهی جهت پهلو گیری و روشن بودن ژنراتورها، شکل بنده هر کشتی و رانندگی سیستم رانشی. ۴. به همین دلیل درخواست گردید که لا اقل خود تحریمی از سوسی عمود خودی ایجاد شود و با حسن نظر فیزیکی برای انواع مختلف شناورها و با توجه به دلایل فوق در نظر گرفته شود، که این مهم در جلسه هیأت مدیره این اتحادیه با مدیر عامل محترم سازمان بنادر و دریا نوردی و با حضور دیگر مدیران و جنابعالی در یک سال و اندی پیش مورد موافقت قرار گرفت. حال پس از گذشت این مدت طولانی مطرح می فرمایند که مدیران مشخصات فنی شناورها را به شرکت پخش پالایش اعلام و شرکت بر اساس اطلاعات دریافتی و مطابق فرمول قانو نسبت به تحویل سوخت اقدام می نمایند. بنابراین اتحادیه معتقد است که با توجه به مشکلات موجود نیاز به فیزیکی برای پوشش موارد قدیم بالا وجود دارد. لذا خواهشمند است با توجه به دلایل و عرایض یاد شده ضمن کارشناسی دقیق فریب یاد شده به فرمول قانو برای انواع مختلف شناورها (باری و صیادی) مشخص و مراتب را به شرکت پخش فرآورده های نفتی ابلاغ فرمایید.

استاد تئسی ساختمان دیرخانه میان مالک و اتحادیه میدانه شد

پس از چند ماه رفت و آمد و پیگیری مداوم، بالاخره استاد مالکیت ساختمان جدید به نام اتحادیه مالکان کشتی ایران صادر شد و صنف کشتی داران هم صلب حقه اختصاصی خود ضمن صیانت گذاری از تک تک اجزای اتحادیه که با کمک های مالی خود نهاد صنفی خویشان را اصلاحخانه کردند نشانی و شماره تلفن های ساختمان جدید بار دیگر به آگاهی همه مخاطبان این نهاد می رسد امید آن که در فضایی جدید با شوق و نوق بیشتری در رفق و اقل امور و رفع معضلات مشکلات داران همت کنیم و در نهایت کرانمه مطلوبتری از عملکرد خودمان را در برابر جامعه بگذاریم.

نشانی دیرخانه اتحادیه مالکان کشتی ایران

تهران - بالاتر از میدان ولیعصر، نرسیده به تقاطع زرتشت خیابان رحمتی پهلری، شماره ۶ طبقه پنجم

تلفن: ۸۸۹۳۹۰۵ - ۸۸۹۳۹۰۶ - ۸۸۹۳۹۰۷ - ۸۸۹۳۹۰۸

خلاصه نامه اتحادیه به رییس سازمان توسعه تجارت ایران

کشتی نیاید

مانند کالا از گمرک

تورخیصی شود!

مالکان کشتی مدهاست پس از انقلاب اسلامی با مشکل ترخیص کشتی و دریافت گمرک سبز مواجه هستند. این در حالی است که کشتی در سبز سفر کشور قرار می گیرد و از سبز گمرکی خارج نمی شود و بنابراین اسلوانی نمی بایستی کشتی همانند کالا محسوب و ترخیص گردد. این موضوع بار دیگر طی نامه ای از سوی اتحادیه به رییس سازمان توسعه تجارت ایران که صاحب نظر در امر تدوین آیین نامه قانون

جدید امور گمرکی است اعلام شده است. در نامه آمده است که تحریر قانون جدید گمرکی اتحادیه مالکان کشتی ایران درخواست نموده بود که کشتی همانند هواپیما در پرداخت حقوق و عوارض گمرکی مصاف باشد که در پیش نویس قانون در ماده ۱۱۹، ا، این خواسته درج گردیده بود که متأسفانه به هنگام تصویب قانون جدید در ماده مذکور تعویبات قانونی در معافیت پسره گرفت و کلمه کشتی حذف شد

طبق ماده ۱۳۴ در قانون جدید، گمرک موظف شده تا آیین نامه اجرایی را در طول ۶ ماه تهیه و به تصویب هیات وزیران برساند و بر همین اساس گمرک شروع به تهیه آیین نامه اجرایی نمود و پیش نویس آن به اتاق بازرگانی ایران و تهران ارائه شد تا نظر شکل ها جمع و روی به گمرک منگن شود. اما این ارتباط جلسات متعددی در اتاق ایران، اتاق تهران، اتحادیه مالکان کشتی و انجمن کشتیرانی وابسته

برقرار شد که نهایتاً نظرات اتحادیه در آن ملحوظ و متن نهایی به اتاق های بازرگانی، صنایع و معادن و کشاورزی ایران و تهران منگن گردید در حالی که براساس اطلاع واصله در پیش نویس گمرک که به هیات دولت تقدیم شد، به نظرات اتحادیه وقتی نشده است.

علیهذا تقاضای اتحادیه اینست که: الف- ماده ۲۴ آیین نامه اجرایی اشعار می دارد:

"ماده ۲۴- به گمرک جمهوری اسلامی ایران اجازه داده می شود در اجرای تبصره ماده ۳۸ قانون در خصوص شرایط، چگونگی تسهیلات اظهار و ارزیابی و استناد از دستورالعمل مربوطه را تهیه و پس از تأیید وزیر امور اقتصادی و دارایی اجرا نماید." که برخلاف تبصره یاد شده 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 براساس آیین نامه اجرایی این قانون

تعیین می شود." لذا می بایستی شرایط گمرکی موارد مذکور در این آیین نامه قید گردد و اصلاح آن به ضوابط دیگر تعیین شده کشتی گمرک و تأیید وزیر اقتصاد بصورت لیست پیشنهادی اتحادیه بر آیین ماده ۶۴ آیین نامه حذف و علاوه بر درج مواردی مربوط به مسائل هواپیما و لوکوموتیو مستثنی ذیل در ارتباط با کشتی ها جایگزین ماده ۶۴ مندرج در آیین نامه

پیوستی گردد: "ماده ۶۴- کشتی های و شناورهای خریداری شده یا ارائه برگ ثبت شناور (کل شناور) صادره توسط سازمان بنادر و ناوبری مجاز به ورود و خروج ازلمر و گمرکی بوده و نیازی به ارائه پروانه سبز گمرک ندارند.

ب- در راستای حمایت از ناوگان کشتی و دریایی و بهره مندی از امتیاز قائل شده به ناوگان مشابه خارجی در "ماده ۸۲ که اشعار می دارد: " لوازم و قطعات یدکی هواپیماها یا کشتی های خارجی که شرکت های مربوطه به منظور تمویح یا رفع نقص هواپیماها یا کشتی ها موقتاً وارد می کنند باید صورت ریز مشروح آنها را به اظهار نامه ضمیمه نمایند."

لذا پیشنهاد اتحادیه اینست که کلمه خارجی حذف و همچنین در بند الف ماده ۸۲ که اشعار می دارد: "ماده ۸۲ بند الف: مورد توقف لوازم و قطعات یدکی هواپیماها و کشتی های خارجی موضوع ماده ۸۰ آیین نامه."

کلمه خارج حذف گردد و به تبع آن بند الف ماده ۱۳۴ و تبصره ماده ۱۳۷ نیز تصحیح گردد که اشعار می دارد: "ماده ۱۳۴- در موارد زیر برای کالای صدور موقت به جای تضمین اخذ تمهد کتبی اکتفا می شود:

بند الف: لوازم و قطعات یدکی هواپیماها و کشتی ها. " "ماده ۱۳۷- کالای که برای صادرات موقت اظهار می گردد پس از مطابقت مشخصات کالا به مندرجات اظهارنامه، به بسته یا حسب صورت مهر و موم گمرک یا فرودگاه عملد دیگری که برای تشخیص کالا در موانع بازرگنت و قیمت مشاور مربوط به شاور می شود و برای تأیید قرار دهد و بلافاصله پس از اینکه بروی کاک رفت ۵۰٪ هزینه پیش بینی شده را پرداخت و در صورتیکه ناظر آن صندوق تأیید کند که تعمیرات به اجرا درآمده است ۵۰٪ بروی را پرداخت می نماید. البته سوال اتحادیه اینست که حال اگر صندوق یا تأخیر پول را پرداخت نماید و هزینه های بیرونی دست مالک بزند چه کسی پاسخگو است؟

با عنایت به روش فوق اتحادیه روی زش را پیشنهاد می نماید تا براساس یک تقاضنامه به اجرا درآید: مالک باری که معرفی می نماید که مورد تأیید کارگروه فنی اتحادیه آترا بررسی و در صورتیکه آترا مورد تأیید قرار داد به صندوق معرفی کرده که اوتوماتیک صندوق آترا قبول نماید.

هزینه های آراورد شده نیز توسط اتحادیه انجام و ضمن تأیید به صندوق اعلام گردد. ۲- در صورتیکه مالک معرفی می نماید که مورد تأیید آن صندوق است بدینوسیله مورد تأیید این اتحادیه نیز بایستی قرار گیرد که می شود یا یک بازبند انجام پذیرد.

۳- بازبندهایگمرک نظر آن صندوق محترم می باشد، با حضور ناظرین اتحادیه و صندوق هم زمان انجام و مرسوم می شود. به اضای هر دو ناظر برسد. تا پرداخت بخش اول و دوم اجرایی گردد. شفتن اتحادیه اینست که در قبال پرداخت نام و شاور را و وثیقه قرار دهند.

اتحادیه پس از نشست با مدیرعامل صندوق صنایع دریایی، نظرات جدیدی را مطرح کرده است

ادامه بحث درباره همکاری اتحادیه

با صندوق صنایع دریایی مدیرعامل صندوق صنایع دریایی

پیرو نشست که در روز سوم مهر ۱۳۹۱ در دفتر مدیرعامل صندوق صنایع دریایی آقای دکتر فاضل و با حضور آقای دکتر محمدرضا دبیر شورای عالی صنایع دریایی برگزار شد، اتحادیه پس از نامه ای پیشنهادی خود را مطرح کرد. در این نامه - در ارتباط با موضوع ۲۰۰ میلیون تومانی برای تعمیرات (داک باره کشتی) با بازپرداخت ۱۴٪ و مدت حداکثر ۱۸ ماه و در اختیار گرفتن وثیقه خود کشتی و در صورتیکه کشتی در رهن بانک باشد ملکی را می بایستی در وثیقه گذاشت- این اتحادیه سوالات و پیشنهاداتی را به شرح زیر مطرح کرده است:

۱- کدام داک بارها در جنوب و شمال کشور مورد تأیید آن صندوق می باشد. ۲- نرخ خدماتی که این داک بارها برای شاورها ارائه می نماید طبق لیستی برای این اتحادیه ارسال گردد (بدینوسیله است هرشناری که پس از ۲/۵ سال به داک باره می رود طبق قوانین، برخی از تعمیرات استاندارد را بایستی انجام دهند لذا داک باره می بایست قادر باشد که نرخ این گونه خدمات را از پیش تعیین و ارائه نماید) ۳- بروایست که نرخ های ارائه شده بایستی قابل رقابت با داک باره های موجود در منطقه باشد در غیر اینصورت بدینوسیله است که مشتری را نمی تواند جذب نماید.

۴- چنانچه داک بارها در طول مدت زمان تمهد شده نتوانند خدمات خواسته شده از سوی مالک کشتی را انجام دهند پرداخت خسارت مربوطه به داک باری که مورد تأیید آن صندوق می باشد منظور از خسارت شامل هزینه های اضافی است که بیرونی دست مشتری می گذارد چه اینکه احتمال دارد در خاتمه داک باره اجرای آترا در بعهده داشته باشد و همچنین هزینه های اضافی مربوط به داک باره که ادعا می کند از مشتری دریافت دارد) بعهده کیست؟ ۵- مشاورانیکه در لابلای گفته های جنابمالی دریافت نمود، صندوق می خواهد ناظرانی داشته باشد که لیست تعمیرات و قیمت مشاور مربوط به شاور می شود که بیرونی می رود یا مورد تأیید قرار دهد و بلافاصله پس از اینکه بروی کاک رفت ۵۰٪ هزینه پیش بینی شده را پرداخت و در صورتیکه ناظر آن صندوق تأیید کند که تعمیرات به اجرا درآمده است ۵۰٪ بروی را پرداخت می نماید. البته سوال اتحادیه اینست که حال اگر صندوق یا تأخیر پول را پرداخت نماید و هزینه های بیرونی دست مالک بزند چه کسی پاسخگو است؟

با عنایت به روش فوق اتحادیه روی زش را پیشنهاد می نماید تا براساس یک تقاضنامه به اجرا درآید: مالک باری که معرفی می نماید که مورد تأیید کارگروه فنی اتحادیه آترا بررسی و در صورتیکه آترا مورد تأیید قرار داد به صندوق معرفی کرده که اوتوماتیک صندوق آترا قبول نماید.

هزینه های آراورد شده نیز توسط اتحادیه انجام و ضمن تأیید به صندوق اعلام گردد. ۲- در صورتیکه مالک معرفی می نماید که مورد تأیید آن صندوق است بدینوسیله مورد تأیید این اتحادیه نیز بایستی قرار گیرد که می شود یا یک بازبند انجام پذیرد.

۳- بازبندهایگمرک نظر آن صندوق محترم می باشد، با حضور ناظرین اتحادیه و صندوق هم زمان انجام و مرسوم می شود. به اضای هر دو ناظر برسد. تا پرداخت بخش اول و دوم اجرایی گردد. شفتن اتحادیه اینست که در قبال پرداخت نام و شاور را و وثیقه قرار دهند.

سخن دبير گل اتحاديه در مصاحبه راديويي برنامه خطوط تجاري

طرح دیدگاه های اتحادیه از شبکه سراسری راديو اقتصاد

شبکه راديويي اقتصاد که صدای آن به صورت سراسری در کشور پخش می شود در سلسله برنامه های خود تحت عنوان - خطوط تجاري - که ساعت ۱۷ روزهای جمعه هر هفته پخش می شود طی چند نشست با کارشناسان مختلف در بررسی مسائل و مشکلات صنف کشتی داری و کشتیرانی پرداخته که از مدیران مالکان کشتی به سهم خود اظهار و مچریان این برنامه که صدای دست اندرکاران کشتی رانی و حمل و نقل دریایی کشور را به گوش مردم و مسئولان می رسانند سیاستگذاران و برای همه این عزیزان آرزوی توفیق و کامیابی دارد. جای سیاسی است که مچریان این برنامه ا اتحادیه مالکان کشتی ایران را نیز از این موهبت برخوردار ساخته و یکی از قسمت های این برنامه را به پای صحبت دبير گل اتحاديه در نشست اند تا فهرست مسائل و مشکلات و هم چنین راهکارهای پیشنهادی و انتظارات این صنف را در سطح وسیع تری به سمع مجامع برسانند. در این بخش از بولتن ماهانه اتحاديه به نظر اعضای محترم ما به پخش هایی از این مصاحبه راديويي جلب می کنیم.

مجری برنامه: آقای سمیعی ما در خصوص مسائل کشتیرانی و مشکلات و چالشهایی که سر راه این ناوگان هست صحبت می کنیم. می خواهیم نظر شما در این مورد سهم زیادی که کشتیرانی در حمل و نقل دارد و مسائل پیرامون بحث کشتیرانی بشنویم.

آقای سمیعی: کشتیرانی سهم اساسی در اقتصاد کشور دارد. تقریباً ۹۲ درصد کالای وارداتی به وسیله بخش کشتیرانی و مشارکت مالکان کشتی وارد می شود و ۸۵ درصد کالای صادراتی کشور نیز از همین طریق به دست مشتریان خارجی ایران می رسد. با این درجه از اهمیت، کشتیرانی با مسایل متعددی روبه روست. بحران اقتصادی جهانی به این بخش صدمه زده

و هنوز هم فریاد آن به پیکر مالکان کشتی خورده و ادامه هم دارد. علاوه بر آن تحریمهایی هست که کشورهای غرب به ما تحمیل کردند که طبیعتاً صدمات بالایی را دارد. در این ارتباط ما خیلی تلاش کردیم که حداقل در رفع این مشکلات، نهادهای داخلی کشور به ما کمک کنند. چرا که ما در اقتصاد کشور رل مهمی را بازی می کنیم. البته مسئولان و تصمیم گیران کشور هم تا حدودی به ما کمک می کنند ولی این کمک ها کمتر از آن چیزی است که انتظارات را داشتیم و می توانست ما را از بحران هایی که ما با آن دست به گریبان شده ایم براند.

مجری: به هر حال عدم این کمک رسایی نتیجه اش اینی حفظ کشتی ها هم تأثیر خواهد داشت.

آقای سمیعی: دقیقاً بنیاید این تحریمها باعث شده به ما کالا ندهند البته ناگفته نماند که در کل دنیا اصولاً کالا برای کشی ها کم شده و مالکان کشتی واقعاً به رحمت کالا را بندست می آورند به اضافه اینکه هزینه های کشتی یکی از بزرگترین هزینه های بالاست یعنی چیزی در حدود ۲۵٪ هزینه کشتی را در حال حاضر بابت سوخت کشتی بایستی پرداخت. طبیعتاً ما انتظار داشتیم که برای مالکان کشتی به نوعی با توجه به اینک حذف بارها ها انجام شده از ما پشتیبانی شود چه این که در تمام دنیا به این شوه عمل می شود موفقی که بحران اقتصادی در تمام دنیا ایجاد شد پشتیبانی های اجتنابی این مالکان کشتی انجام دادند ما هم انتظار این را داشتیم البته با کامیون داران این پشتیبانی را انجام دادند اما در بخش کشتیرانی نه اینکه حذف سوخت نماند بلکه اجازه ندادند که هزینه حمل بیشتر شود در ارتباط با تعویب سوخت عرض کنم که متأسفانه مسئولینشان در بخشها و در بنادر مختلف بدجوری ما مالکان کشتی را فقاری می کنند. ما مکاتبات بسیاری در این ارتباط با شرکت پخش فرآورده های نفتی کردیم و متأسفانه پاسخی هم نشدید. انتظار داشتیم که کمته سوخت حداقل در این ارتباط از ما پشتیبانی کند.

کارشناسی برنامه: به هر حال بحث کشتیرانی بدون در نظر گرفتن انجمن های صنفی این بخش کامل نمی شود می دانسم یکی از نقائصهای بزرگ نهادهای صنفی از دولت و سازمان بنادر و دریانوردی اینجست که در تصمیم گیری ها مشارکت بیشتری داشته باشند اگر نمایندگان شما در جلسات تصمیم گیری بودند طبعاً راحت تر می توانستید که خود را در حقیقت منطق های خودتان را به مقامات تصمیم گیری ارائه دهید و آنها تصمیماتی بگیرند که

شعاً کمتر صدمه ببینید به هر حال ما می دانم که شما مکاتبات زیادی انجام می دهید و جلساتتان مرتباً تشکیل می شود. در مجمع تان من شاهد بودم که همین بحث ها اتفاق افتاد بنابراین من به طور خلاصه یکی یکی می پرسم که مثلاً پیشنهادتان برای رفع مشکل قیمت سوخت چیست؟

آقای سمیعی: ما از دو جا در بحث سوخت مشکل داریم یکی در ارتباط با سازمان بنادر و دریانوردی که می خواهد شناورها نوسازی بشوند و سن شناورها بالا نرود این بسیار عالی و دنبال این هم هستیم ولی به علت گرفتاریهای مختلفی که وجود دارد طبیعتاً هنوز شناورهای زیادی قدیمی هستند و استهلاکشان هم بسیار زیاد است. در رابطه با سوخت، ما مکاتبات و مذاکراتی با مسئولین شرکت پخش فرآورده های نفتی داشتیم و اتفاق قبول کردند به اینکه به فرمول قلوئید که مسئولین در پایگاهها و بنادر سوخت آن محاسبه می کنند و به ما محاسبه میکنند البته آن فرمول قلوئید سازمان بنادر به دلیل استهلاک شناورها باید بررسی را اضافه کند. ما از سازمان بنادر شاید بیش از یک سال است که درخواست کرده ایم که این کار انجام بشود که این را محول کردند به شرکت پخش و شرکت پخش هم پاسخگو نیست.

کارشناسی برنامه: جناب آقایان در سالیهای اخیر دولت یک تصمیم قطعی را اعلام کرده که می خواهد به سمت انرژی ی پارانته بیرون بنشارد این شما خودتان مستحضرد این که شرکت ملی پخش فرآورده های نفتی ناگزیر از ادامه این سیاستها هم پارانته های سوخت و انرژی کم شود که متوقف شود که ما در شرایط کاملاً واقعی با شرکتهای نفتی اعلی قرار بگیریم و یا شرکتهای

شرکت خط دریاکنار

وارد عرضه خدمت رسائی به حوزه های نفتی شد

به گزارش روابط عمومی شرکت خدمات دریایی و کشتیرانی دریاکنار، یک فروتن شناور خدمتانی چند منظوره به نام دریاندر ۵ که در سال ۲۰۱۲ ساخته شده و به منظور خدمت رسائی همه جانبه به سکوهای نفتی از کشور مازنی خریداری شده است و فاز عملیاتی شد. این بهره برداری از این شناور شرکت خط دریاندر رسماً وارد فعالیت های بازرگانی خدمت رسان در بخش فعالیت های نفتی کشور می شود. شناور خریداری شده که از نوع (Utility Supply Vessel) است به موتورهایی با قدرت ۳۲۰۰ اسب بخار مجهز است و ایماه آن شامل ۲۷ متر طول، ۱۰ نیم متر عرض و ۴ نیم متر ایماه ساخته شده است. هزینه خرید این شناور بربرونه مبلغ ۴ و نیم میلیون دلار شده و شناور طی عملیاتی قراردادی با شرکت نفت فلات قاره ایران به مدت سه سال در اختیار این شرکت قرار گرفته و در جزایر و مناطق نفتی خلیج فارس مورد بهره برداری قرار خواهد گرفت.



داخلی ایتمهای تمام شده کالاها و خدمات ارائه شده را بتوانند به راحتی بر آورد کنند و بتوانند از مشتریانان وصول کنند. خوب وقتی که دولت تصمیم دارد که پارانه ها حذف کند نمی توانست بخشهایی را از پارانه بر خوردار کند و درست مثل پرکشت به عقب می شود.

آقای سمیعی: ما اصلاً مخالف حذف پارانه ها نیستیم اتفاق یک نوعی کردن قیمت سوخت از نظر کلی به نفع همه است هیچ صحبتی در آن نیست اما ما توجه به وضعیت فعلی طبیعتاً مالکان کشتی که حمایت هایی نیاز دارند که فعلاً از آنان دریغ می شود.

کارشناسی برنامه: کاپیتان یک سوال هست. آیا نرخ حمل کالا بوسیله این شناورها از طرف دولت تعیین می شود یا اینکه نه ازادانه نرخ خودشان را تعیین می کنند.

آقای سمیعی: در تعیین نرخ حمل کالا طبیعتاً توسط خود مالک است.

گزارشی برفانه: چرا افزایش نرخ قیمت فرسایش فراروده‌های نفتی را محاسبه نمی‌کنند که به قیمت خمنشان بکشد؟

آقای سمعی: ما در قیامت با شرکت های کشتیرانی خارجی مشکل داریم. ما الان برای شناور داریم حقوق و عوارض گرمی می پردازیم که اصلاً شناور نباید حقوق و عوارض گرمی که شناوری در مرز صفر هست بپردازد و به سبب میگرد یعنی مالک کشتی نباید به هیچ وجه من الوجوه مثل کالا محسوب شود.

گزارشی برفانه: خوب پترو که شما فشارتان را روی این پیشین بگذارید که دولت منافعش بشود که از راه های دیگری به مالکان کمک برساند.

آقای سمعی: اجازه بدهید همین را می خواهم عرض کنم یکی این داستان هست که برای ارتباط با پرداخت مالیات هاست ما قبل از انقلاب برای مدت ۱۵ سال از پرداخت مالیات معاف بودیم. کاری که الان در کشورها بزرگ دنیا می کنند مثل آلمان، ژاپن، هندوستان مثل جاهای دیگر. ما پیشنهاد می‌کردیم مالیات را به صورت GRT به‌رنام

بود که پشتیبانی کنند. یک جلسه فقط در اسفند سال ۸۹ برگزار و فرسایش ادامه یابد که بعد از آن تاکنون ادامه ای مشاهده نشده است.

گزارشی برفانه: کاپیتان من فکر می‌کنم که در چندین همایش از کاپیتان دریایی همیشه بخشی از مواد قطع نامه ما همین موضوع بوده است.

آقای سمعی: در این قطع نامه ما آمده است ولی اقدامی که از طرف مسئولین باید بشود نشده.

گزارشی برفانه: فکر می‌کنید چرا نمی‌شود؟

آقای سمعی: با مدیرکل مالیات های مستقیم یک نشست داشتیم. ایشان ما را (مالکان کشتی) خدمت مثل بقیه فعالان، مثل کارخانجات مثل جاهای دیگر حساب می کنند. دیدم دریایی ندارند. من خدمت شما و شنوندگان عزیز بگویم تصمیم گیری برای دریا متأسفانه چون در خشکی انجام می شود و رو به دریا ناپیوسته میماند دیدم دریایی ندارند. به نظر من باید که فرهنگ سازی دریایی به جای اینکه



متأسفانه این را هم هنوز قبول نکردند.

گزارشی برفانه: براساس GRT یعنی براساس وزن کشتی؟

آقای سمعی: وزن ناخالص کشتی.

گزارشی برفانه: در دنیا اگر معمول هست چرا ایران هم معمول نیست؟

آقای سمعی: اتفاقاً ما نمونه هایش را به وزارت اقتصاد و دارایی دادیم نمونه هایش را به بقیه مسئولین هم دادیم.

گزارشی برفانه: چرا پس سازمان بنادر و دریانوردی اقدام نمی‌کند؟

آقای سمعی: به سازمان بنادر و دریانوردی هم دادیم انتظار من هم این

دریای فکر نمی‌کنیم دوسر تیکه کشور ما کشور دریایی است.

گزارشی برفانه: کاپیتان این مسائل که در حقیقت به رکود اقتصادی و تحریم ها و ... ارتباطی ندارد؟

آقای سمعی: خیر، من گفتم در ارتباط با رکود بخشی است که به ما کالا نمی دهند یا می خواهند با قیمت های پائین ما حمل کنیم که فرما می‌دانید در این منظره در خلیج فارس و دریای عمان ما واقعاً شناورهای بسیار کمی داریم که دارند تلاش می‌کنند که کالا فقط بگیرند و از آن طرف ما چون نمت تحریم هستیم مالک های کالا می خواهند به فروش های بسیار پائین برای حمل را به ما تحویل کنند و سوء استفاده می‌کنند و در حقیقت شناورها به تعداد زیادی در بنادر، اگر تشریف ببرید ملاحظه می‌کنید که نوشته اند به فروش می‌رسد به خاطر اینکه کار دیگر ندارند. اینجاست که من انتظار دارم به عنوان نماینده مالکان کشتی به عنوان عضو اول جبهه، مسئولین مملکتی به بخش دریا برسند. به نظر من در بحث قیمت ها، مالیات، عوارض گرمی و حتی سوخت با توجه به شرایط بحرانی باید به مالکان شناورها کمک شود.

گزارشی برفانه: خوب کاپیتان ما هم انتظار داریم که سازمان بنادر اقدامات جدی در این زمینه بکنند و آن قسمتهایی که مربوط به خودش است خودش رفع کند و آن قسمتهایی که مربوط نیست از شما پشتیبانی کند. خودش جلو بیفتد به خاطر اینکه بهر حال سازمان های دولتی زیاد یکدیگر را سرک می‌کنند و می‌توانند منطق هایشان را درست پیاده کنند. هم وزارت امور اقتصاد و امور دارایی و متقاعد شود که از گرفتن مالیات و عوارض گرمی از کشتی ها صرف نظر کند به هر حال کشتی کالایی نیست که

وارد کشور بشود آن همیشه در ایرانهای بین المللی هست درسته تا حدودی وارد ایراهای ساحلی می‌شود پس کالایی نیست که کسی صادره کند و استفاده کند.

آقای سمعی: من در خاتمه صحبت‌های می‌خواهم عرض کنم یکی از گامهای بسیار شمر نمری که می‌تواند پشتیبان مالکان باشد عوارض بندری است که بارها و بارها مکاتبه کردیم و نشان دادیم که بالاتر از نرخ خرید بنادر خلیج فارس است. یعنی هزینه های بندری ما به نسبت بقیه بنادر منظره بسیار بالاست. انتظار داشتیم که در این وضعیت و این مدت زمان طبیعتاً سازمان بنادر به ما کمک کند البته یک درصدی را کم کردند ولی آن درصد بسیار جزئی است و تأثیرگذار نیست.

گزارشی برفانه: شما این گزارشها را به جاهای دیگر هم داده‌اید به مجلسی به کمیسیونهای اقتصادی مجلسی؟

آقای سمعی: دقیقاً. ما بخصوص در بخش مالیات به کمیسیونهای مجلسی دادیم. به وزارت اقتصاد، ریاست جمهوری فرستادیم، به جاهایی که در نهایت در این زمینه تصمیم گیر هستند. مطالبان را مطرح کردیم و پیگیر هم هستیم. می‌دانید که یک کاری را من پیگیر باشم چقدر به دنبال آن هستم. شاید الان مسئولی هفتاد من شده از بس که دنبال مسائل و مشکلات رفتم.

گزارشی برفانه: من آرزو می‌کنم هر چه زودتر مسائل و مشکلاتتان حل شود. ناوگانهای ما که بسیار بزرگند و پنج شش هزار نفر پرسنل روی آن کار می‌کنند نباید دچار رکود شوند. بنابراین تا زمانی که بتوانیم بحران را پشت سر بگذاریم و دوباره کشتیرانی‌ها را به ساحل امن برسانیم، مورد حمایت قرار گیرند.

به آب اندازی لندنینگ گرفت گوهر دریا ۲

در تاریخ ۹۱۰۷/۱۴ شناور لندنینگ گرفت گوهر دریا ۲ به ظرفیت ۱۰۰۰ تن که توسط بخش خصوصی "شرکت دریای جنوب به مدیریت قاسم احمدپور و عباس شمشیری پور" و بانک ملت استان خرمشهر سرمایه‌گذاری کرده در بندر پشور به آب انداخته شد. این پروژه که دومین شناور ساخته شده شرکت گوهر دریای جنوب می‌باشد طراحی و ساخت آن توسط متخصصان و مهندسان داخلی و بدون هیچگونه نیاز خارجی تحت نظارت اداره مرکزی بازرسی و ثبت شناورهای استان خوزستان و موسسه رده بندی ایرانیان صورت گرفته است.

شناور گوهر دریا ۲ با توان بیش از ۱۹۰۰ اسب بخار و ابعاد ۵۰/۸۰ متر طول و ۱۴/۵ متر عرض و ۳ متر ارتفاع و به منظور حمل بار در حوزه های خلیج فارس، دریای عمان و کلبه بنادر ایران استفاده خواهد شد.



نامه اتحادیه به رییس کمیسیون دریایی مجلس شورای اسلامی

اتحادیه برای

کاستن از مشکلات

به کمیسیون دریایی

مجلس پناه برد!

بی نیر مائین اقدامات اتحادیه در جهت تصاعد کسرتن لیاذهای سیستمگذار صنعت کشتیرانی و حمل و نقل دریایی به پروا در انتظارات کشتی داران از یکسو و بزرگتر شدن دامنه بحران های اقتصاد بین المللی و مسایل و مشکلات داخلی موجب شده که اتحادیه تصمیم گیری مجلس شورای اسلامی را نیز در جریان پیامدهای غیر قابل جبران این بی توجهی ها قرار دهد.

در نامه اتحادیه به آقای محمدحسن دهنشتی رییس کمیسیون دریایی مجلس می خوانیم:

به استحضار فرستاده می رساند که استفاده از بخش حمل و نقل دریایی برای جابهجایی کالا، یکی از ارزاترین روش های حمل کالا در جهان محسوب می شود، به طوری که هزینه تمام شده کالا، حداکثر ۶ درصد ارزش کالا را شامل می گردد. درحال 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 ویژه نمایان است که رشد و توسعه کشور و شکوفایی اقتصاد ملی نیازمند بهره گیری بیشتر از خدمات حمل و نقل دریایی می باشد، از آنجاکه 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 معدنی و محصولات صادراتی است تقش حیاتی حمل و نقل دریایی را دو چندان می کند.

در راستای سیاست های پیش از ۳۵ کشور اول حمل و نقل دریایی همان 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 متخصصین صنعت کشتیرانی و افزایش هزینه های عملیاتی به دلیل وابستگی به شرکت های خارجی، همچنین بوجود آوردن جذابیت بیشتر برای کشتی داران ایرانی جهت سرمایه گذاری و کسب سود 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 ایجاد و ساختار اقتصادی همان کشور و تا حد زیادی با منطقه آن کشور دارد. در حال حاضر بالغ بر ۹۲٪ کالاهای تجارت خارجی کشور توسط حمل و نقل دریایی جابهجایی می شود؛ از طرفی وجود رفیای در ترمند در منطقه و جهان، اعمال فشارها و تحریم های جهانی برای جهانی بر علیه برتری حمل و نقل دریایی کشور و کمبود شدید منابع مالی جهت جایگزینی و به روز رسانی شناورهای فرسوده ضرورت حمایت دولت از ناوگان حمل و نقل دریایی کشور را هر چه 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 مالکان شناورهای ایرانی در سطح بین المللی از قدرت رقابتی کسرتی برخوردار باشند و این در حالی است که با اعمال قانونی حمایتی "مالیات بر تناژ" توسط "سپاس" از کشورهای جهان نظیر هندوستان، ژاپن، یونان، آلمان، انگلیس، پاکستان، اسپانیا و غیره و رقابتی شرکت های کشتیرانی ایرانی مالیاتی ثابت و حدود ۵ درصد مالیات کشتی داران

ایرانی پرداخت می نمایند. در داخل خلیج فارس به دلیل 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 توانند کفایت کشتیرانی ایرانی عملاً از دور رقابت های در فراساحل خارج شده و ادامه این وضع از نظر منافع ملی غیر قابل 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 می شوند نتوانند سرمایه گذاری مناسب جهت حفظ توان رقابتی خود انجام دهند و از



سهم بازار متناسب با ظرفیت بالقوه و باطلع تجارت و حمل و نقل دریایی جمهوری اسلامی ایران برخوردار شوند. توسعه صنعت کشتیرانی ابتدا مالیاتی برای شناورهای مورد نیاز فراساحل و دیگری استقرار سیستم "مالیات بر تناژ" برای سایر شناورهای ما باشد که در مقایسه با قانون مالیات بر درآمد از روش مضرانه ایلیت و بسیار ساده تر بر خسارت بوده و با 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 خودکفایی در صنعت حمل و نقل دریایی و حاکمیت فوی تر کشور با برافراشتن پرچم بیشتر بر دریاچه می شود (در حال حاضر بیش از نصف بیشتر با 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 است 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 المللی و همچنین افزایش تعداد پرسنل متخصص دریایی و کشتی داری است که به صورت استراتژیک و با بازگویی 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 محاسبه مالیات بر مبنای تناژ خالص و یا ناخالص شناور می باشد.

نامه اتحادیه

دریاره عوارض بندری و

دییمانند کشتی ها

اتحادیه مالکان کشتی ایران با ارسال نامه ای، از سازمان بنادر و دریانوردی تقاضا کرد که با توجه به وضعیت کنونی، تغییر در تعرفه عوارض و سایر هزینه های بندری داده نشود. در نامه مذکور آمده است زمین که یکی از اهداف تحریم ها، زمین کبر کردن ناوگان دریایی و تحمیل هزینه مضاف به مالکان کشتی است، و مسلماً برای گذر از شرایط کنونی، همکاری نهادها و سازمانهای مرتبط با فعالیتهای کشتیرانی بخصوص آن سازمان را می طلبد.

همانگونه که مطلع هستید طی سال گذشته فشارهای ناشی از تحریمها مرتباً افزایش و منابع در کاهش یافته ضمن آنکه با افزایش آمدی مالکان کشتی ایران شدیداً قیمت سوخت و برابر سیاست های ابلاغی دولت محترم نیز قیمت حمل کالا تغییری نکرده است.

خواهشمند است به منظور حمایت از مالکان کشتی و جلوگیری از ورشکستگی آنان مقرر فرمایند، تعرفه مصوب سال ۱۳۸۹ مبنای محاسبه حقوق و عوارض بندری و دییمانند (جدول شماره ۷۰) در وجه کلیه مالکان شناورهای ایرانی در بنادر شمالی و جنوبی به اجرا درآید چه اینکه اجرای دستورالعمل سال ۱۳۹۱ افزایش متوسط ۲۵ درصدی در بر دارد که می تواند کسب مالکان کشتی را بشکند. استخدا در این اتحادیه را از تصمیمات متخذه مطلع نمایند. قبلاً از بذل عنایت حضرتعالی سپاسگزار می گردد.

جناب آقای علی امیر جمعی

انتصاب جنابعالی را به عنوان معاون امور تشکلهای اتاق ایران تبریک و تهنیت 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

پایه از صفحه ۶

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 ۳ درصد کاهش یافته است. با این تفاوت که کشتی دارانی که این روش محاسبه مالیات را انتخاب می کنند کلانتره که سالانه حدود ۲۰ درصد از سود شرکت را برای خرید کشتی در حساب " ذخیره بر مالیات تنزات " نگهداری و همچنین طبق فرمولی خاص براساس هزینه های اجرایی برای تریست پرسنل متخصیص مالیات ارائه نمایند.

مزایای مالیات بر تنزات

۱) روش محاسبه ثابت بوده و بر اساس تنزات خالص نا خالص کشتی قابل محاسبه می باشد و به دلیل مشخص بودن میزان مالیات، نیازی به اختصاص حساب برای ذخیره مالیات موقوف (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 مهمی باعث افزایش EPS شده و به طور کلی گردش نقدینگی و قدرت رقابت شرکت ها را در بازار بین المللی افزایش می دهد. ۵) شانتخاب روش مالیات بر تنزات باعث توسعه بازرگانی شرکت های کشتی دار می شود. ۶) افزایش پرسنل دریایی متخصیص در جهت توسعه کشتیرانی کمک می رساند. ۷) با استفاده از ذخیره مالیات بر تنزات همچنین پرداخت کیم مالیات در مقایسه با روش مالیات بر درآمد باعث افزایش تعداد کشتی ها و صنعت کشتیرانی می شود. ۸) مشخص بودن میزان مالیات قابل جاذبیت بیشتری برای سایر شرکت ها در خصوص سرمایه گذاری و یا فعالیت مشترک فراهم می شود.

موانع مالیات بر تنزات

۱) از آنجا که محاسبه مالیات بر تنزات بر مبنای تنزات 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 ضاعفی قرار می گیرند. ۲) چنانچه کشتی داران روش مالیات بر تنزات را انتخاب نمایند در اکثر کشورهای آسیای باستانی حداقل ۱۰ سال در این سیستم باقی بمانند و نمی توانند در صورت زیان ، به سیستم " مالیات بر درآمد " تغییر روش دهند. ۳) بسیاری از کشورهای سیستم مالیات بر تنزات را به لحاظ میزان اندک مالیات قابل پرداخت ، سیستمی ترجیحی برای کشتی داران در نظر می گیرند ، بنابراین کشتی داران از مزایم می کنند تا نسبت به تریست پرسنل متخصیص دریایی و یا تخصصی مبلغی در حساب " مالیات بر تنزات " اقدام نمایند.

پیشنهاد اتحادیه برای حل مشکل

ترتیب و نحوه محاسبه " سود مالیات بر تنزات " مشابه سایر کشورهایی که این سیستم مالیاتی برقرار است به شرح ذیل پیشنهاد می گردد:

برای هر ۱۰۰ واحد تنزات خالص کشتی (NT) تا ۱۰۰۰ تن ، ۷۰۰۰ ریال
برای هر ۱۰۰ واحد تنزات خالص کشتی از ۱۰۰۱ تا ۱۰۰۰۰ تن ، ۵۰۰۰ ریال
برای هر ۱۰۰ واحد تنزات خالص کشتی از ۱۰۰۰۱ تا ۲۵۰۰۰ تن ، ۲۵۰۰ ریال
برای هر ۱۰۰ واحد تنزات خالص کشتی از ۲۵۰۰۰ تن به بالا ، ۱۰۰۰ ریال

بنابراین سود مالیات بر تنزات برای یک کشتی با ظرفیت ۲۴۰۰۰ تن (DWT) با ظرفیت خالص ۱۴۲۴۵ تن به شرح ذیل محاسبه می گردد:

NT 1000: 100/7000
NT (10000-1000): 100/5000
NT (14253- 10000): 100/2500

ریال سود مالیات بر تنزات برای یک روز
که با احتساب ۳۶۰ روزه های قابل کشتی در سال سود مالیات بر تنزات برای یک سال ۲۹۸/۲۱۲/۷۵۰ ریال محاسبه می گردد. لذا با احتساب ۲۵٪ مالیات سود شرکت ها ، مالیات قابل پرداخت بر اساس روش مالیات بر تنزات برای یک کشتی با ظرفیت خالص ۱۴۲۴۵ تن در سال ۵۲۱/۲۰۲۲۷ ریال می شود.

در خامنه به استحضار من می رساند در این ارتباط بین از سه سال است که با مسئولین محترم از جمله ریاست جمهوری اسلامی، وزیر اقتصاد و دارایی، کمیسیون اقتصادی مجلس، وزارت راه و شهرسازی و سازمان بنادر و دریانوردی، مکاتبات مابین ما هیچ هیچگونه اقدامی به عمل نیامده است.

معرفی اعضای اتحادیه مالکان کشتی ایران



آقای فاروق توکی شماره عضویت: ۱۱۹
زمینه فعالیت: کشتی میرزا کوچک خان تنها کشتی مسافری تقریبی کشور در دریای خزر می باشد که با داشتن امکانات هتل ۴ ستاره و همچنین کلیه گواهینامه های بین المللی ، آماده فعالیت برون مرزی گردشگری با کشور آذربایجان است.



شناورهای تحت مالکیت: میرزا کوچک خان
آدرس: اتزلی ، بلوار شهرداری ، اسکله میرزا کوچک خان
تلفن: ۲۲۶۲۰۲۵۸ شماره: ۰۹۱۲۷۹۰۳۱۹۹
فکس: ۲۲۶۱۷۱۰۴

آقای ساسان موهسی نگو - آقای محمدحسین گریسی
شماره عضویت: ۱۱۵
زمینه فعالیت: خدمات بندری و نمایندگی کشتیرانی- کارشناسی و مشاوره دریایی توسط فرمانده سابق کشتیهای اقیانوس پیما- مدیریت فنی شناور
شناورهای تحت مالکیت: دکش دکش تدارکاتی پشیمانگام رویی
شناورهای تحت مدیریت: شناور تدارکاتی
S.G.SWATHY- ایمو ۷۱۱۲۳۲۱
آدرس: تهران -تهرانپارس- مابین خیابان ۱۱۱ و ۱۱۲- خیابان ۱۱۶- پلاک ۵۳ تلفن: ۷۷۲۹۷۴۳۳
همراه: ۰۹۱۲۱۲۰۵۶۱- فکس: ۷۷۴۷۰۸۱۰



پست الکترونیکی: SASANMOHSENI@GMAIL.COM



آقای عبدالملک میرولین ژواد
شماره عضویت: ۱۱۲
شناورهای تحت مالکیت: سیحان ۲- مغتاز ۲-
شریف- شایان ۱-تامدار تلفن: ۰۹۱۲۶۵۷۴۳۴۵- فکس:
۰۹۱۲۶۵۷۵۳۴۴۶

دریای مالکیت قبلی میان اتحادیه و اتاق بازرگانی

فهرست مسایل جاری اتحادیه

به مدیریت امور تشکل های اتاق اعلام شد

از سوی اتحادیه مالکان کشتی ایران نامه ای خطاب به مدیر امور تشکل های اتاق بازرگانی و صنایع و معادن ایران ارسال شده است که در آن برخی از مسایل متجذبه شرکت های کشتیرانی در صورت فهرست وار تکرار شده است. هدف از ارسال این نامه ترغیب مقام های اتاق به موقوف در حل و فصل مسایل اعضای اتحادیه با سایر نهادهای سیاستگذار مرتبط به اتاق بازرگانی اعلام شده است. ۱) پرداخت عوارض گمرکی برای کشتی های خریداری شده. (در بسیاری از کشورهای کشتی کالا محسوب نشده و از پرداخت عوارض گمرکی معاف است). ۲) پرداخت مالیات کشتی ها بر اساس درآمد- در سایر کشورها غالباً مالیات بر اساس مالیات بر تنزات محاسبه و پرداخت می گردد و در شرایط تحریم کنونی پیشنهاد می شود کشتی ها تا ۱۵ سال از پرداخت مالیات معاف باشد. ۳) بیمه تأمین اجتماعی فقط به هنگام سفرهای دریایی افراد کشتی را تحت پوشش قرار می دهد و در کنار اسکله این امر به مورد اجرا در نمی آید. ۴) قطعات یدکی وارداتی برای تعمیر کشتی از پرداخت عوارض گمرکی معاف شوند. ۵) صندوق دریایی غیر از کشتی سازها جهت پرداخت وام به مالکان کشتی نیز پرداخت کند. ۶) توجیه به شرایط کنونی تحریم برای رفاقیی کردن فعالیت کشتی های تحت پرچم ایران با کشتی های تحت پرچم بیگانه سازمان بنادر و دریانوردی تعرفه های بندری را برای شناورهای خودی تعدیل کند. ۷) توجیه به بالا فرض قیمت سوخت و عدم تغییر قیمت حمل کالا همانند کامیون داران دولت از مالکان کشتی های ایرانی حمایت کند.

پیشنهاد

موضوع : تقاضای بیمه بیمه البرز

پرونده نامه شماره ۴۱/۸۲۸۸-۴۱/۲- مورخ ۹۱/۲/۰۵ مورخ ۹۱/۲/۰۵

و ۴۱/۸۲۵۰-۴۱/۲- مورخ ۹۱/۳/۷

باسلام :

احتراماً ، پیرو نامه یاد شده بالا همانطوریکه استحضار دارید ، اتحادیه مالکان کشتی ایران از مورخ ۹۱/۲/۱ موفق به امضای تقاضای نامه با بیمه البرز در رابطه با بیمه بند و ماشین آلات شناورهای عضو اتحادیه با قیمتهای مناسب و حداقل فرانشیز شده به نحوی که علاوه بر رقابت با نرخ های بیمه ای موجود در بازار پاره ای از دیگر مزایا و نکات مثبت را دارا می باشد که اعضای محترم می توانند از آنها بهره مند گردند .

از تاریخ اجرای تقاضای نامه تاکنون نیز تعدادی از اعضا محترم طبق تقاضای نامه شناورهای خود را تحت پوشش بیمه البرز در آورده اند .

بدین وسیله ضمن قدردانی از این عزیزان که موجب ترغیب دست اندرکاران اتحادیه برای بر آورده نمودن دیگر خدمات شده اند به سایر اعضا محترم اتحادیه که تاکنون موفق به مذاکره با بیمه البرز در رابطه با بیمه بند و ماشین آلات شناورهای خود از طریق این دبیرخانه نگردیده اند پیشنهاد می گردد که با گرفتن معرفی نامه از اتحادیه ، ضمن مذاکره با بیمه البرز از تسهیلات و قیمتهای پیشنهادی در رابطه با نرخ بیمه و فرانشیز و خدمات مهاجرت شده با اتحادیه آشنا شده و در جهت پشتیبانی از مجموعه سنی خود کمبرداری نمایند.

با احترام
رئیس اتحادیه مالکان کشتی ایران

اتحادیه مالکان کشتی ایران