

به نام خدا

صنعت کشتی داری در پایان خط،

ما از گفتن مشکلات خسته ایم و آنان از شنیدنش!

ظاهراً قرار نیست کسی به مشکلات شناورداران راه حلی بیاندیشد. به همه نهادهای مرتبط و تاثیرگذار در صنعت کشتی داری سر زده ایم! مشکلاتمان را به یک یک مدیران بازگو کرده ایم سیاهه ای از مسایل مبتلابه صاحبان کشتی ها برای بزرگنمایان حکومت فرستاده ایم اما دریغ از یک گام مثبت برای رفع یکی از این مسایل که دریافت سوخت مهم ترین آن است. کشوری که روی دریایی از منابع نفتی نشسته چنان عرصه را برفعالان این حرفه تنگ کرده که بسیاری از اهالی ساحل نشین دست از حرفه آبا و اجدادی خود شسته و عطایش را به لغایش بخشیده اند. ناوگان هایی که با رنج بسیار فراهم آورده ایم انگار که در باتلاق مشکلات به گل نشسته اند. اقتصاد دریامحوری را که قرار بود به همه ساکنان کرانه خلیج فارس و دریایی عمان شوق و شور کار و زندگی ببخشند. با متوقف کردن فعالیت شناورهای خودی به بن بست رسانده ایم. این گفته ها هم بخشی از تکرار دودل هاست می آن که امید داشته باشیم گوشه ای آن را بشنود و برای رها شدن صنعت کشتی داری از داهی که در سرراهش گسترانیده اند تصمیمی بگیرد.

درد بی درمان امروز بخش بزرگی از اعضای اتحادیه مالکان کشتی ایران این است که چگونه باید بدون دریافت سوخت کافی به اقتصاد این فعالیت ها رونق ببخشند. تنگنایی را که از خارج به این صنعت تحمیل شده است با اغوش باز می پذیریم و دم بر نمی آوریم که بالاخره رویارویی با دشمنانی که در بیرون علیه موجودیت ما کمین کرده اند مسئولیت جمعی همه مان است. اما دشواری هایی را که در داخل به این رنج ها می افزاید چه کنیم؟ کجا ببریم این واقعیت محض را که یک شناور فقط برای رفتن به آن سوی آب ها به سوخت نیاز ندارد و هنگام بازگشت هم به همان اندازه اید سوخت مصرف کند که در هنگام عزیمت گرفته است. در حالی که صاحبان شناورها به تدریج خود را با اثرات تحریم ها و رقابت نابرابری که در بازارهای منطقه علیه آنان شکل گرفته تطبیق می دهند. در حالی که می کوشند از هر راه ممکن نابرابری ایجاد شده در تعادل مالی ناشی از افزایش ناگهانی بهای سوخت را جبران کنند و از پا نیفتند. وقتی برای دریافت سوخت مراجعه می کنند سختگیری هایی در مورد آنان روا داشته می شود که با هیچ منطقی همخوانی ندارد.

صفحات همین بولتن پیش رویمان را اگر مجدد نظاره کنید خواهید دید که کمبود سوخت و سختگیری های بی اندازه در تحویل آن چه دشواری هایی را برشناورداران کشورمان تحمیل کرده و تا چه اندازه به رکود بازار و توقف کار افزوده است. ما در چندین بولتن رسمی اتحادیه مرتباً از دیدارهایی سخن به میان آورده ایم که با مقام های نفتی و غیرنفتی انجام گرفته است. در همین ملاقات ها توانسته ایم همه طرف های مذاکره را متقاعد کنیم که مشکل همه ما جدی است اما ظاهراً کاری از دست این مقامات بر نمی آید. به دشواری می توان باور کرد که آنان می توانسته اند تصمیمی بگیرند که نگرفته اند!

ظاهراً هنوز مقام هایی در کشورمان متقاعد نشده اند که برای حفظ اقتصاد کشور در شرایط بحرانی کنونی داخلی و بین المللی. باید دست به دست یكدیگر بدهیم تا دوره خطیر را به سلامت پشت سرگذاریم. طبیعی است که این کار همه ما را درگیر کند و بار بیشتری برروی دوشمان بگذارد. درست مانند بالاترین از کوه یلندی را می ماند که بدون صرف انرژی و قدرت بدنی قادر به تصرف آن نیستیم ما وقتی به بالای کوه رسیدیم متوجه می شویم که کار بزرگی انجام داده ایم که به همه آن زحمت کشیدن ها می آرزید. وقتی صنعت کشتیرانی و کشتی داری ما از درون و بیرون دچار مشکل شده. مساله اصلی این است که چگونه توانمندی خودمان را برای آینده حفظ کنیم. دیگر لازم نیست کسانی چرتکه بیندازند که کدام کار از نظر اقتصادی به سودشان است. نگاه داشتن یک موقعیت ممتاز در شرایطی که اقتصاد حمل و نقل دریایی در همه جا دچار مشکل شده. امروز تبدیل به هدفی شده است که تحقق آن تنها از عهده خود کشتی داران و دست اندرکاران این صنعت بر نمی آید نمی شود که وزارت امور اقتصادی و دارایی فقط در اندیشه افزودن بر حجم مالیات ها باشد و گمرک ارقام درآمدهای خودش را هدف قرار دهد و شرکت ملی پالایش و پخش فراورده های نفتی هم نگران آن باشد که نفت خود را به قیمت واقعبین قوب خلیج فارس یا قیمت های بین المللی می فروشد یا نه گذشتن از یک

مانع نفس گیر قطعاً هزینه دارد و این هزینه بایستی به تناسب میان همه درگیر شود. طبعاً حکومت اصلی ترین وظیفه را در این زمینه دارد.

بهرتر است به وضعیت کارکرد کشتی داران و صنعت کشتی داری نگاه مجددی بیندازیم. ببینیم چه مخاطراتی این صنعت را تهدید می کند و برای کاستن از تهدیدها چه کارهایی می توان انجام داد. در وضعیتی که فشارهای بیرونی هر دم فزونی می گیرد. نوسازی ناوگان های دریایی با هزینه های بالا دیگر تبدیل به رویایی دست نیافتنی شده و دریافت بار برای سرپانگه داشتن آنها به هفت خوان رستم شبیه شده است دیگر نهادهای نیابستی دست در جیب بگذارند و فقط به نظاره اکتفا کنند. مگر این ناوگان ها به این کشور تعلق ندارد؟ مگر کارکرد این ناوگان ها در جهت منافع همه مردم نیست؟ مگر می شود ده ها میلیون تن کالای وارداتی یا صادراتی را روی کول گرفت یا روی کامیون گذاشت. مگر مقام های مسئول نمی دانند که ۹۰ درصد محمولات ما از راه دریا به مقصد می رسد؟ پس چرا این همه خونسردی در برابر وضعیت خطیر کشتی داران نشان می دهند؟ چرا نگران نیستند که همه قدرتی را که طی سه دهه در صنعت کشتیرانی اندوخته ایم ممکن است یکجا از دست بدهیم و تبدیل به کشوری بشویم که برای حمل قوت لایموت خودش هم باید چشم به دست بیگانه بدوزد و به هزار آهنگ آن ها برفسد!

خواست کشتی داران چیزی نیست که کسی در منقطع و درستی آن تردید کند. آن ها نمی خواهند که دولت و نهادهای مربوط به حمل و نقل دریایی کمک بلاعوض در اختیار آنان بگذارند آن ها نمی خواهند که دولت بر حمایت های خود از این صنعت بیفزاید و آنان سود بیشتری به جیب بزنند! آنان نمی خواهند دست از کار بشویند و عطای حمل و نقل دریایی و کشتیرانی را به عطایش ببخشند! آن ها نمی خواهند بازار رقابت را دو دستی تقدیم کسانی کنند که از آن سوی دنیا برای به زانو درآوردن کشورمان برنامه ریزی می کنند! آنها می خواهند فقط این ثروتی را که به زحمتی سی ساله فراهم کرده ایم. ناوگان هایی را که برای حمل نفت و کالاهای بازرگانی تدارک دیده ایم به طرفته العینی از دست ندهیم. آن ها نمی خواهند هرچه را که با رنج بسیار و هزینه ای سنگین بگفته اند یک شبه رسمان کنند. آن ها نمی خواهند به همین سادگی از صحنه کنار بروند تا هرآنچه بیگانه در دل دارد بکند و هر یلابی که می خواهد برسرما بیاورد.

کشتی داران از تحریم های اقتصادی آمریکا و اروپا علیه این صنعت بیش از هر بخش دیگر اقتصاد کشور لطمه دیده اند. از این بابت هم نه گله ای دارند و نه منتی بر سر کسی می گذارند. مگر از دشمن انتظاری جز این می رود که هر جا که توانست پا بر روی منافع ما بگذارد و سنگ در سر راه ما بیندازد؟ اما از دوست در رنجیم که در این وانفاس خود را به بی خیالی می زند و خم به ابرو نمی آورد. انگار که این مشکل فقط به اهالی دریا تعلق دارد و در خشکی نمی شود کاری برای نجات آن ها انجام داد. کشتی داران از این بابت رنجورند که افزایش قیمت سوخت با سختگیری در تحویل آن درست در جهت نیت آنانی تاثیر می گذارد که دشمنان از آن سوی آب ها برای ما تدارک دیده اند. خواست کشتی داران این است که سردمداران این بخش و نهادهایی که حاکمیت بخش دریا را در اختیار دارند مشکل را جدی بگیرند و شرایطی فراهم کنند که دوره وخامت هرچه زودتر به سرآید و روسیاهی به ذغالی بماند که گمان کرده است. سردی زمستان چیزی برقدرت و منزلت او افزوده است!



زیر نظر: شورای سردبیری

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

تلفن: ۸۸۳۲۸۷۹۱ - ۸۸۳۲۸۷۴۹ - ۸۸۸۳۷۷۲۶

دورنگار: ۸۸۸۴۱۰۶۸

Official Bulletin :

IRANIAN SHIPOWNER'S ASSOCIATION

Tel: 88328791 - 88328749 - 88837726 Fax: 88841068

E-mail: info@irsou.com

www.iranemka.com



در عرصه قوانین مالیاتی نصب تر از آئین که تصور می کنیم

گزارش

دبیر کل اتحادیه از

نشست بررسی اصلاحیه

قانون مالیات های

مستقیم

تصویب طرح یک فوریتی اصلاحیه قانون مالیات های مستقیم در مجلس شورای اسلامی موجب شد که اتاق بازرگانی و صنایع و معادن ایران روز یکشنبه ۱۳ آذر ۱۳۹۱، رئیس و اعضای کمیسیون اقتصادی مجلس شورای اسلامی، جمعی از بازرگانان و هم چنین نمایندگان برخی از نهادهای مدنی اقتصادی را به نشستی برای بررسی مفاد آن بخواهند. مطالبی که مطالعه می فرمایید نکاتی از یادداشت های دبیرکل اتحادیه مالکان کشتی ایران از همان نشست است. شاید همین نکات پراکنده که از صحبت های مقام های مهم اقتصادی کشور استخراج شده است اعضای اتحادیه را متقاعد کند که این اصلاحیه از چه اهمیتی برخوردار است و در صورت تصویب ممکن است چه مسایلی و مشکلاتی در کار مدیریت پنگاه های اقتصادی کشور به وجود آید.

دانش جعفری: تجدید نظر لازم داریم

سوال کردند آیا براساس این قانون: میزان مالیات دریافتی افزایش می یابد؟ از فرار مالیاتی ممانعت می شود؟ فضای مناسب برای جمع آوری مالیات ها به وجود می آید؟

نتیجه ای که گرفته شده اینکه با این قانون مبلغ دریافت مالیات بیشتر نمی شود برای تضمین این هدف. بایستی به سمت اصلاح قانون مالیات مستقیم بر مصرف کالاها واردات و خدمات برویم. فعلاً بخش مالیات بر مصرف می تواند مالیات بیشتری عاید کند.

از کل بودجه سالانه کشور نزدیک ۳۳ درصد از محل مالیات مستقیم به دست می آید در حالی که در دیگر کشورها متوسط دریافت مالیات مستقیم ۳۲ درصد است و لذا کشور ما زیاد عقب

نیست. ظاهراً این قانون به دنبال آن است که هر سازمانی که در آندزایی مالیاتی دارد موظف شود که با سازمان مالیات همکاری کند. درمختن مزبور آمده که پرداخت مالیات مقدم بر وجوه شرعی است. با این مقدمات آقای دانش جعفری پیشنهاد کرد که قانون به طور کامل مورد تجدید نظر قرار گیرد.

دکتر هشی: بهتر است مسکوت بماند!

طرح تحول اقتصادی کشور در بخش دولت به ۲ مورد می پردازد که شامل: ۱-نظام مالیات ۲-نظام پاره ها ۳-نظام گمرکی است.

براساس این قانون در مورد ارباب قبلاً کم درآمد مالیات کم می پرداخت و برادر آمدها مبلغ مالیات بیشتری پرداخت می نمودند که اکنون بر عکس شده است.

* نرخها عادلانه نیست ۲۵٪ از درآمد شرکتها هیچ جا وجود ندارد فقط در ایران و چند کشور مثل عمان، تونس، مالت اینگونه دریافت می شود.

* شیوه ای که این قانون دارد بیشتر مبتنی بروصله پینه است نه جامع تگری. برای اطلاع بهتر است بروند بیوگرافی نگارنده های قانون مالیات های سال ۱۳۴۵ را بخوانند و به بینند چه آمدهائی با چه تجربه در این کار دخیل بوده اند.

* اصولاً با اجرای قانون مالیات مستقیم بایستی اقتصاد زیر زمینی، چک پول و قتلچاقی از بین برود که با این قانون چنین اتفاقی نخواهد افتاد. آقای دکتر هشی نیز با طرح این مقدمات پیشنهاد کرد که لایحه مزبور برای مدتی مسکوت بماند و در قالب نظام طرح تحول اقتصادی و با یک زمان ضرب العجل به تدوین مجدد آن اقدام شود.

نهانولیدیان: تقدم حمایت از تولید!

* ضرورت "زمان آگاهی" اینست که بینیم اقتصاد کشور درچه شرایطی هست. الان درحال رکود هستیم. لذا برای اجرای اینگونه قوانین ابتدا بایستی اقتصاد را راه بیندازیم تا بعد بتوانیم مالیات بگیریم بنابراین تاکید ما اینست که طرح حمایت از تولید درمجلس مقدم براین قانون باشد.

* خود جنس این قانون از قوانین مادر کشوراست لذا هرگونه شتاب زدگی در تدوین و تصویب آن کته است.

* یکی از ام البلاهای اقتصادی اتکای بودجه دولت به در آمد نفت است لذا اولین چیزی که به نظر می رسد ممکن است این بلا را مرتفع کند، دریافت مالیات است که می تواند جایگزین شود اما آیا مفاد این قانون قابل اجرا است؟ آقای دکتر نهانولیدیان تاکید کرد که در حال حاضر بسیاری از فعالیتهای درکشور مشمول مالیات نیستند، اما تمزیراتی کردن بعضی از موارد در مملکت کمک به شفافیت اقتصاد نمی کند بنابراین بایستی با

دقت جلو رفت.

دکتر فتیحی پور: همه نظر بدهند!

این قانون بایک فوریت به مجلس ناده شده و تصویب هم شده. ما از همه تشکلهای اتحادیه ها دعوت خواهیم کرد تا نظرات کارشناسی خود را اعلام کنند لذا اینگونه نیست که به این سرعت به تصویب برسد. درنظر داریم که یک قانون کامل رابه تصویب برسانیم. مهم اکنون اقتصاد مقاومتی را درمستور کارقرار ناده ایم پس اگر که این قانون را با شتاب به تصویب برسانیم فرها موجب می شود که همین قانون اقتصاد ضعیف موجود را هم از ما بگیرد. البته ما در جهت رفع مسائل اقتصادی کشور گام برمی داریم. یکی از محورهای قانون امور گمرکی بود که تصویب کرده ایم. نظام بانکی هم فرسوده است و مشکل داریم. اینکه در قانون آمده کسانیکه در بانکها حساب دارند بپایند ۲٪ مالیات بدهند که صحیح نیست.

دکتر سلطانی نایب رئیس اتاق ایران:

یکی از بحث هاییکه در بخش دریافت مالیات است ضعف نظام مالیاتی در شناسائی مودیان مالیاتی است توجه دلشته باشیم که در کل دنیا کشور ما در بحث دریافت مالیات و قانون مربوط به آن در رتبه ۱۴۰ بین ۱۸۵ کشور قرار دارد که با تصویب و اجرای این قانون و شرایطی که برهمین روند ایجاد خواهد شد، در ردیف عقب تری نیز قرار خواهیم گرفت آقای دکتر سلطانی می پرسد، آیا روش رویکرد این قانون: جرم زدائی است یا جرم زائی؟ هدف بهتر کردن فضای کسب و کار است و یا مغل کردن کسب و کار؟

فاضلی: فهرست بلند آبراهه!

آقای فاضلی رئیس مجمع سنئی استان تهران فهرستی طولانی از ایرادهای را در مورد لایحه اصلاحی جدید مطرح می کند و می گوید من عرایض خود را در صحبتهای آقای دانش جعفری دیده ام. به نظرم این قانون بدون کار کارشناسی تهیه شده است گله من اینست که چرا از کارشناسان متخصص استفاده نموده اند. بیشتر مفاد در اجرای این قانون موارد قوه قهریه در آن منظور شده است. ۶۹ ایراد داریم که در صورت دعوت درکمیسیون مطرح خواهیم کرد.

رواقی: کار از اصلاح گذشته است!

آقای رواقی مشاور اتاق در ارتباط با لایحه اصلاح قانون مالیات ها می گوید: کار این قانون از اصلاح گذشته و بهتر است برای مدتی مسکوت بماند. این قانون می بایستی از ابتدا با در نظر گرفتن مجموعه قوانین مالیاتی تهیه می شد. با

اجرای این قانون مودی بازی هر موضوع بایستی یکبار به اداره مالیات مراجعه کند.

معروف: این قانون پاسخگو نیست!

آقای معروف رئیس سابق اتاق بازرگانی بوشهر محققت است که در بحث بازرگاری قانون مالیات مستقیم تاکنون هر ۱۰ سال یکبار انجام شده که آخرین بار در سال ۸۰ بود سوال اینکه چه اتفاقی افتاده و قبلاً چه توفیقی در بازرگاریا دیده شده است و در بحث اصلاح تضمین دریافت مالیات چه بررسیها انجام ناده است دولت قبلاً هرکاری که می خواست با مودی انجام می داد و مالیات دریافت می دلشت. پاسخگو هم به مردم و هم به مجلس نبود. در بحث تحول اقتصادی کشور ۷ محور را تعیین کرده بودند. در بخش دولت که شامل پارهها، گمرک و مالیات بود دولت آنها را در اولویت قرار ناده در بخش تولید که ۴ محور بود و قرار بود به پنگاههای اقتصادی کمک نماید هیچ اقدامی نشد از جمله اصلاح نظام بانکی. لذا این لایحه به هیچ وجه پاسخگو نخواهد بود.

آقای زارع: فرایند طولانی مالیات!

فرایند دریافت مالیات در حال حاضر در کشور ۲ سال طول می کشد بایستی در قانون مدت زمان فرایند را کمتر نمود که اینگونه در قانون دیده نشده است آقای علی اکبر سمعی متخصص امور مالیات و مشاور اتاق گفت: حادثه یعنی این قانون آمده حال اگر در مجلس تصویب شود فاجعه می شود معاملات غیر قانونی، وجه تجارت محسوب نمی شود. اصل ۵۱ اساسی می گوید مالیات را قانون تهیه نماید. مطالب بسیاری گفتند و نهایتاً درخواست کردند که قانون جدیدی تهیه شود.

آقای شگری

آقای شگری نماینده مجلس و مسئول بررسی قانون مزبور گفت که برای تهیه این قانون سه سال کارشده ولی وقتی بیرون آمده چیز مطلوبی نیست. بایستی بسیاری از قوانین دیگر با این قانون همخوانی داشته باشد لذا این قانون کافی نیست. باید بدانیم که دولت شریک فعالان اقتصادی است با توجه به اهمیت قانون ضرورت یک فوریت آوردند اما بایستی مجدداً کارکرد. یادآور می شوم که ما ۵ سال پیش یعنی بودجه کشور را تهیه کردیم و بدون هرگونه مشکل به اجرا درآمد لذا اینگونه قوانین را به صورت مسکن نباید دید و نیاز است که کشور در جهت طرح جامع کشور گام بردارد.

متأسفانه همواره در کار امور مالیاتی موضوعات مهمی مورد توجه قرار نمی گیرد: ۱-جبری خوب ندارند ۲-بحث انتزاع سازمان مالیاتی از وزارت اقتصاد از بحث های اصلی است به جایگاه نیروی انسانی بایستی توجه شود. ۳-آقای دکتر فتیحی پور مقرر نمودند جلسات کارشناسی بگذاریم که ایشان برای حضور در این جلسات اعلام آمادگی کردند.

آقای دکتر فتیحی پور:

آقای شگری که متخصص این امور هستند این موضوع را به ایشان محول کردیم. گفتیم از کلیه افراد متخصص مثل آقای دکتر سمعی، دانش جعفری استفاده شود تا یک طرح تهیه کنیم و ارکه کنیم این قانون را ما و شما باهم خواهیم نوشت البته بایستی بگویم که ما در مجلس اجازه داریم و قانون هم به ما این مسئولیت را ناده است که اینگونه رفتار کنیم

۵ عضو جدید در خانواده مالکان کشتی

اتحادیه مالکان کشتی ایران ۴ موسسه و یک شخص حقیقی را به جمع اعضای خود اضافه کرد. ورود همه این عزیزان را به نهاد صنفی خودشان خیرمقدم می گوئیم و امیدواریم که ضمن بهره مند شدن از امکانات و حمایت های اتحادیه، در تصمیم گیری ها و سیاستگذاری های اتحادیه نیز سهم مناسبی برعهده گیرند. فهرست اعضای جدید اتحادیه به شرح زیر است:

تعاونی صیادی کشتی داران یال اسپس بوشهر (شماره عضویت ۱۲۴) مدیرعامل: آقای اکبر آبخو

حمل و نقل و خدمات بندری دریایی فارسسیان آسیا (شماره عضویت ۱۲۵) مدیرعامل: آقای سعید ایزدیان

اوعاج سفید خلیج فارس (شماره عضویت ۱۲۶) رئیس هیات مدیره: آقای سید مهدی امیرامجدی

خدمات دریایی نگین پارآوران دریا (شماره عضویت ۱۲۷) مدیرعامل: آقای محمدعلی صالحی

آقای ایمان گرمسیری (شماره عضویت ۱۲۸)



نگاهی به گفتگوهای مدیران اتحادیه در پنجمین نشست سال جاری

مشکل

تامین سوخت شناورها

نشست هیات مدیره،

بیشتر نفتی شد!

هشتمین نشست دوره سوم هیات مدیره اتحادیه و پنجمین جلسه در سال جاری در روز یکشنبه سوم دی ۱۳۹۱ در محل شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی برگزار شد. بخش عمده ای از مباحث این نشست اختصاص به رفع مشکلات و مسایل مربوط به تامین سوخت شناورها داشت که در سال جاری به یکی از معضلات اصلی اعضای اتحادیه مبدل شده است.

دستور جلسه :

الف: گزارش کوتاهی از اقدامات انجام شده از جلسه گذشته تاکنون ؛
ب: بررسی راه کار درآمد زائی برای اتحادیه

ج: سایر موارد

۱- با توجه به مشکلات برخی از مالکان شناورها در بخش فراساحل با شرکت نفت فلات قاره بخصوص در رابطه با مسائل مالی در مورخ ۹۱/۰۸/۱۷ نشست با حضور اعضاء فعال در این زمینه و جناب آقای زیرکچیان مدیرعامل محترم شرکت نفت فلات قاره انجام و راه کارهایی نیز در ارتباط با حل و فصل مسائل مالی مطرح گردید.

۲- پیش نویس آئین نامه صدور مجوز کشتیرانیها در سازمان بنادر و دریانوردی در حال آماده شدن می باشد در مورخ ۹۱/۰۸/۱۷ نیز بمنظور نهائی نمودن پیش نویس نشستی در اداره کل امور بندری سازمان با حضور اعضای اتحادیه مالکان کشتی ایران تشکیل ، ولی تاکنون با بند پیشنهادی اتحادیه در رابطه با صلاحیت کاری : " اخذ تأییدیه از اتحادیه مالکان کشتی ایران " علی رغم نگارش آن در پیش نویس اولیه از طرف سازمان مخالفت شده است .

مقرر شد : در جلسه شورای عالی ترابری بهنگام بررسمی آئین نامه بمنظور تصویب آن ، جناب آقای دکتر گل پرور که عضو کمیسیون فرضی شورای مذکور میباشد مساله را پیگیری و نماینده اتحادیه نیز مجدداً نقطه نظرات خود را در اتجا مطرح نماید .

۳- با توجه به پیگیریهای انجام شده از طرف دبیرخانه فراکسیون دریائی مجلس ، نتایج حاصل از نشست اتحادیه ، با مسئولین شرکت پالایش و پخش فرآورده های نفتی ایران در دفتر جناب آقای ضیغمی برای جناب آقای دکتر میر کاظمی ریاست محترم کمیسیون اقتصادی مجلس شورای اسلامی ارسال شد . ضمن آنکه پیگیریهای لازم در ارتباط با مصوبات جلسه د ۱۴ بند در حال انجام می باشد .

۴- اخیراً در بوشهر برای سفرهای خارجی شناورها ، فقط یکبار در ماه سوخت نیمه یارانه ای تحویل می گردد که این موضوع جزو مصوبه کمیته هدفمندی یارانه ها نبوده و گویا تصمیم شورای تامین استان بوشهر می باشد . که مورد اعتراض اعضاء اتحادیه بوده و با توجه به بعد مسافت و سرعت شناورهای فلهزی (بدون یدک) و زمان تخلیه و بارگیری و توقف در لنگرگاهها ، حداقل اینگونه شناورها می توانند ۲ الی ۳ سفر خارجی انجام دهند که مورد تقاضای مالکان شناورها بوده است .

مقرر شد: در این مورد با استناداری بوشهر مکاتبه و بصورت کارشناسی شده دلایل مطرح گردد و بازرگانی نیز انتقالی اقتاده با آن برخورد شود .

۵- اخیراً شرکت پخش در مناطق جنوب برای تحویل سوخت یارانه ای آنرا مستلزم حمل بیش از ۲/۳ گنجایش بار شناور کرده اند . که این موضوع نه تنها قبلاً به اتحادیه و مالکان شناورها

اطلاع رسانی نشده ، بلکه مسئولین مناطق آنرا از سال ۱۳۹۰ لازم الاجرا می دانند ، که در صورت اجرائی شدن آن مبالغ زیادی مالکان شناورها باید مابه التفاوت سوخت یارانه ای به بین المللی پرداخت نمایند .

مقرر شد: موضوع از طریق شرکت پخش فرآورده های نفتی پیگیری و درخواست شود این مطلب از تاریخ ۹۱/۰۸/۲۱ ابلاغ مجدد استناداری بوشهر اجرا در آید و شامل زمان قبل از آن نگردد .

۶- اخیراً زیر نظر اتاق گیلان ، اتحادیه ای بنام اتحادیه مالکان کشتی و خدمات وابسته دریای خزر در حال شکل گیری بوده در حالیکه در نشست سال گذشته مسئولین بنادر در کشور روسیه مقرر شده بود که در مجموعه حاشیه دریای خزر " اتحادیه منطقه ای مالکان شرکتهای کشتیرانی دریای خزر و دریای سیاه " بمنظور بهره برداری از امکانات یکدیگر تشکیل گردد و دبیرخانه آن در بندر انزلی باشد که اتاق ایران نیز به اتاق گیلان اعلام نمود که فقط با " شعبه اتحادیه مالکان کشتی ایران در استان گیلان " و با حضور نماینده اتحادیه و تابعیت اساسنامه تشکیل مرکزی یعنی اتحادیه مالکان کشتی ایران موافقت نموده و تشکیل یاد شده نیز فاقد وجه قانونی می باشد ضمن آنکه اتاق ایران از اتحادیه نظر خواهی نموده که این اتحادیه نیز مراتب مخالفت خود را رسماً به اتاق اعلام نموده است .

مقرر شد : مراتب مخالفت اتحادیه از

طریق اتاق ایران تا حصول نتیجه پیگیری شود

۷- در مورخ ۹۱/۰۹/۱۲ نشستی در اتاق ایران با حضور تعدادی از وکلای محترم مجلس و جناب آقای دکتر فتحی پور ریاست کمیسیون اقتصادی در مجلس شورا و با حضور جناب آقای ناهوندیان در رابطه با " اصلاح قانون مالیاتها " برگزار گردید که پیشنهاد اتحادیه در رابطه با جایگزینی مالیات بر تناژ بجای مالیات بر درآمد برای مالکان کشتی بود در این نشست همگی با این قانون مخالفت نمودند و در نهایت جناب آقای دکتر فتحی پور هم اعلام کردند که ما از تشکیله و اتاق مجدداً نظر خواهی می نمایم و سعی می شود تا این قانون با دقت مورد بررسی قرار گرفته و تصویب گردد .

۸- از آنجاییکه مقرر شد درخواست های اتحادیه یک به یک به فراکسیون دریایی منعکس گردد لذا در رابطه با مالیات بر تناژ ضمن هماهنگی با آقای اشتیاردی ، مشارالیه زحمت بحث مالیات بر تناژ را بعهده گرفته و مدارک مربوطه در حال آماده شدن می باشد تا به محض تکمیل به دبیرخانه فراکسیون دریائی جناب آقای ابولفضل ارسال گردد .

مقرر شد: در رابطه با قانون مالیات در منطقه آزاد کابیتان عزتی و آقای سادات رسول در دفتر حقوقی کشتیرانی هماهنگی لازم انجام و آن را نیز جداگانه ارسال داریم .

۹- به منظور تشکیل جلسه با مدیر عامل سازمان بنادر و دریانوردی نشستی با آقای استیری برگزار شد و موارد درخواستی اتحادیه بخصوص در رابطه با افزایش ضریب فرمول فلو ، واگذاری تصدی گری به بخش خصوصی و تشکیله ، درج " اخذ تأییدیه از اتحادیه مالکان کشتی ایران " در پیش نویس آئین نامه صدور مجوز برای کشتیرانیها با ایشان مطرح گردید که در این موارد حسن نظر داشتند .

مقرر شد : جلسات با آقای استیری ادامه داشته و مسائل در نشستهای مشترک با حضور آقای امیران و آقای مرادی پیگیری گردد که پشتیبانی لازم انجام یابد و در صورت نیاز به پشتیبانی در برخی از موارد مراتب تلفنی به ریاست محترم اتحادیه اطلاع داده شود تا ایشان نیز هماهنگی های لازم را انجام دهند .

۱۰- در مورخ ۹۱/۰۹/۰۷ جلسه ای در شورای عالی صنایع دریائی برگزار و آقایان اشتیاردی ، کابیتان عزتی و مهندس نبی پور هم حضور داشتند و اولین بحث نیز مالیات بر تناژ بود که توسط ایشان در حضور آقای محمودیان ادامه در صفحه ۴

حضور محترم جناب آقای مهندس گشویی

اتحادیه مالکان کشتی ایران
در حال حرکت پیش فرآورده های نفتی ایران
تربیک و تنبیت عرض نموده و توفیق روز افزون حضرتعالی را در راستای خدمتگزاری
به نظام مقدس جمهوری اسلامی ایران ، از این بزمین خواستاریم .
اتحادیه مالکان کشتی ایران

حضور محترم سرکار خانم دکتر علیمحمدی

اتحادیه مالکان کشتی ایران
در حال حرکت جل و جل ایران و دیدار در بزمین
تربیک و تنبیت عرض نموده و توفیق روز افزون حضرتعالی را در راستای خدمتگزاری
به نظام مقدس جمهوری اسلامی ایران ، از این بزمین خواستاریم .
اتحادیه مالکان کشتی ایران

مصاحبه ویژه نامه نمایندگان دریایی
با دبیرکل اتحادیه مالکان کشتی ایران

مسئولان کشور

از مواهب دریا غافلند

اتحادیه مالکان کشتی ایران، به رهبری نوبلوی، با تلاشی آهسته اما پیوسته، به طور منظم پیش می‌رود و می‌کوشد چالش‌های صنعت دریایی را از پیش پای اعضای خود بردارد. این اتحادیه که در سال ۸۴ کار خود را آغاز کرده، روی شناساندن مزایای صنعت دریا و توسعه ناوگان دریایی آغاز کرده است. کاپیتان محمد سمعی، دبیرکل اتحادیه مالکان کشتی ایران که تا سه ماه دیگر ۷۰ ساله می‌شود بیشتر عمر پرپرکت خود را روی آب بوده و صنایع وابسته دریا را مثل کف دستش می‌شناسد. او ۳۰ سال در نیروی دریایی خدمت کرده، ۷ سال و نیم در جنگ بوده، ۱۴ سال فرماندهی شناورهای نیروی دریایی را عهده‌دار بوده و ۱۸ سال از عمرش را روی واحدهای شناور گذرانده است. بعد از بازنشستگی هم، ۲۱ سال است که در بخش خصوصی مشغول فعالیت است. کاپیتان اهل دل است؛ سننور و دف را خوب می‌نوازد و در دفتر کارش موسیقی سنتی مترینم است. وی لیسانس را از دانشکده اکول نوال فرانسه و فوق‌لیسانس را از دانشکده دریایی آلمان اخذ کرده است. به مناسبت برگزاری چهاردهمین نمایشگاه صنایع دریایی و صنایع وابسته با کاپیتان محمد سمعی، دربار بازنشسته نیروی دریایی و دبیرکل اتحادیه مالکان کشتی ایران گفت‌گویی انجام داده ایم که پیش روی شماست.

اهداف تشکیل اتحادیه مالکان کشتی و فایده‌های آن برای اعضا را برای خوانندگان نشریه توضیح دهید.

در بخش دریایی مملکت حلقه مفقوده‌ای وجود داشت. ما انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته را داریم که تمام شرکت‌هایی که نمایندگی خطوط بین‌المللی دریایی را عهده‌دار هستند زیرمجموعه آن محسوب می‌شوند. خدمات وابسته آن هم شامل شرکت‌های بارشماری، شرکت‌های تخلیه و بارگیری است. انجمن صنایع دریایی هم تمام شرکت‌هایی را که قطعات یدکی کشتی را تأمین و یا کشتی‌سازان را پشتیبانی می‌کنند زیر پوشش خود داشت. آن سو تعاونی نینج‌داران را داشتیم که در ارتباط با دفعه‌های نینج‌داران پیگیری بود. در کنار این سندیکاهای اتحادیه یا سندیکایی برای شناورهای فلزی و مالکان کشتی وجود نداشت تا مالکان کشتی‌ها از طریق این اتحادیه چالش‌های خود را پیگیری باشند. در این شرایط بود که حلقه مفقوده تشکیل اتحادیه پاسخی به این حلقه مفقوده است. بنابراین تعدادی از شرکت‌های بزرگ فعال از جمله کشتیرانی جمهوری اسلامی، شرکت ملی نفتکش ایران و تعدادی از شرکت‌های بخش خصوصی دور هم جمع شدند

اساسنامه‌های اتحادیه‌های مالکان کشتی کشورهای دیگر را مطالعه کردند و از آن‌ها الگو گرفتند اما این الگو کافی نبود زیرا باید با قوانین کشوری تطابق داشته باشند. بنابراین تصمیم گرفتند این اتحادیه را ابتدا در وزارت کشور به ثبت برسانند که ثبت این‌گونه NGOها در وزارت کشور در قالب



ماده ده کمیسیون کار آسانی نبود. ثبت در وزارت کار هم آن چیزی نبود که ما می‌خواستیم. سرانجام تصمیم بر این شد که اتحادیه زیر نظر اتاق بازرگانی و صنایع معدن ایران ثبت شود در همین راستا مذاکره‌ها را از سال ۸۲ شروع کردیم و در نهایت در سال ۸۴ مجمع موسسان اتحادیه با حضور ۲۵ شرکت تشکیل شد.

نحوه انتخاب هیات مدیره چگونه است؟
هیات مدیره برای مدت سه سال انتخاب می‌شود. طبق اساسنامه اتحادیه هیات مدیره با رأی‌گیری اعضا انتخاب می‌شوند. حسن اتحادیه این است که از لحاظ حقوقی فرقی بین شرکت‌های بزرگ و مالک کشتی وجود ندارد و همه از نظر رأی برابرند. یعنی کشتیرانی جمهوری اسلامی با حجم و ظرفیت‌بالاتر از رأی دارد و مالک یک کشتی کوچک هم یک رأی. این مسئله نوعی تعادل و تاملی است که بین اعضا ایجاد شده است. ناگفته نماند که در اساسنامه گفته شده که دو عضو اصلی اتحادیه یعنی کشتیرانی جمهوری اسلامی و شرکت ملی نفتکش ایران که بالاتر از یک میلیون GT شناور دارند خود به خود عضو هیات مدیره اتحادیه هستند و بقیه براساس رأی انتخاب می‌شوند.

با این توصیف به نوعی می‌توان گفت که به این دو عضو حق و تو داده‌اید!

حق و تو ندارند فقط بدون انتخابات عضو هیات مدیره هستند این دو شرکت جزو شرکت‌های بزرگ جهان هستند و ما از توان آنان استفاده می‌کنیم چرا که این شرکت‌های بزرگ هستند که می‌توانند به اصطلاح زیربنای اتحادیه را بگیرند و در موارد اضطرار به ما کمک کنند. مسئولان این دو شرکت بزرگ با نفوذی که دارند به نوعی می‌توانند به راه‌یابی ما به مجلس یا هیات وزیران کمک کنند. ضمن اینکه در جلسه‌ها ترکیب هیات مدیره باید از آدم‌های قوی، محکم و شناخته‌شده تشکیل شده باشد. ما خواهان آن هستیم که شرکت‌های بزرگی مثل نفت پارس، نفت ایران، نفت شمال و... که فعالیت فراساحلی انجام می‌دهند هم به عضویت اتحادیه درآیند.

در حال حاضر چه منافع صنعتی را از طریق اتحادیه پیگیری هستید؟

توسعه ناوگان دریایی یکی از اهداف اصلی ماست. دیگر اینکه پیگیری منافع جمعی و فردی اعضا هستیم. مشارکت گروهی با دستگاه‌های قانون‌گذاری، اجرایی و قضایی از دیگر اهدافی است که به جد در دست پیگیری داریم. ارتباط با بانک‌ها هم برای ما مهم است. یکی از مسائلی که برای ما چالش ایجاد کرده این است که بانک‌ها نمی‌پذیرند برای اعطای تسهیلات، کشتی را در رهن نگه دارند بلکه از مالک کشتی می‌خواهند که سند ملکی را در رهن بانک قرار دهند. خود کشتی را قبول ندارند.

چرا؟

زیرا مسئولان و تصمیم‌گیران بانک‌ها فکر دریایی ندارند. بانک‌ها به دنبال درآمدهای زودبازده هستند. در صورتی که اشتباه می‌کنند، اگر در صنعت دریایی سرمایه‌گذاری کنند درست است که دیرتر به سوددهی می‌رسند اما درآمدی که از بخش دریا وارد بانک‌ها می‌شود قابل مقایسه با درآمدهای زودبازده نیست. البته ما در پی این هستیم که تعداد اعضای اتحادیه را افزایش دهیم.

چند درصد مالکان عضو اتحادیه اند؟

مالکان ۹ میلیون GT عضو اتحادیه مالکان کشتی هستند. این اتحادیه بزرگترین اتحادیه مالکان کشتی در منطقه است.

اتحادیه مالکان کشتی بالغ بر ۱۰۰ عضو دارد که در مجموع ۸۰۰ شناور را زیرپوشش قرار می‌دهند. این ۸۰۰ شناور از شناورهای اقیانوس‌پیما تا شناورهای کوچک را شامل می‌شود. ویژگی مشترک شناورهای عضو اتحادیه این است که شناورهای فلزی هستند. نه شناور فایبرگلاس داریم نه چوبی. این شناورها طبق اساسنامه عضو اتحادیه مالکان کشتی نیستند نکته دیگری که در اساسنامه قید شده اینکه حداقل شناور باید GT100 باشد. GT واحدی برای شناور است و مالکان شناورهای کمتر از GT100 نمی‌توانند عضو اتحادیه باشند. البته هستند مالکاتی که چندین شناور دارند اما هنوز به عضویت اتحادیه درنیامده‌اند اینها معمولاً تا زمانی که به مشکلی برخورد نکرده باشند یا مطمئن نباشند که از حضور در اتحادیه منفعتی عایدشان می‌شود به عضویت در نمی‌آیند. یکی از همین دوستان، اخیراً در آب‌های کیش به مشکلی برخورد که فقط از کشتال اتحادیه می‌توانست مشکلش را مرتفع سازد، این بود که به عضویت اتحادیه درآمد روحیه کار تیمی در ایران وجود ندارد این طور نیست که فعالان این حوزه جمع شوند و صدایشان را بلندتر به گوش مسئولان برسانند. مالکان کشتی در پی منافع فردی و شخصی خود هستند. البته ناگفته نماند که هر مجموعه صنعتی به دنبال این است که انتفاع داشته باشد اما یک مجمع جوان و نوپا در مقابل انجمن کشتیرانی که سابقه ۶۰-۵۰ ساله دارد نیاز به حمایت بیشتری دارد.

کارگروه‌های اتحادیه چه می‌کنند؟

طبق اساسنامه کارشناسی که وارد اتحادیه می‌شوند باید صاحب نظر باشند و بتوانند برای حل مشکلات راه‌کار ارائه دهند هم اکنون ۶ کارگروه در بخش‌های عملیات دریایی، حقوقی

و بیمه مالی و اقتصادی، وجوه اداره شده، گردشگری دریایی، فراساحلی در اتحادیه مشغول فعالیت هستند که هر یک بخشی از مشکلات اعضا را پیگیری و رفع می‌کند. تمام مشکلات و مسایل دریافتی قبل از رجوع به کارگروه مربوطه توسط دبیرکل اتحادیه بررسی می‌شود. زیرا نیاز نیست برخی از این مشکلات به کارگروه‌ها رجوع داده شوند و قابل رفع در بخش دبیرخانه هست. در غیر این صورت مساله یا مشکل به کارگروه مربوطه رجوع داده می‌شود. بر اساس راه‌کار ارائه شده مصوبه هیات مدیره اخذ می‌شود و راه‌کار به مرحله اجرا درمی‌آید.

اساسنامه اتحادیه بر مبنای چه اهدافی تدوین یافته است؟

اولین هدف ما توسعه ناوگان دریایی کشور است. با وجود اینکه کشوری دریایی هستیم و ۵۱۰۰ کیلومتر مرز دریایی داریم و مثلاً انتظار داریم در مقایسه با کشوری با مختصات جغرافیایی سنگاپور خیلی موفقیت دست‌آورد دریایی داشته باشیم اما این‌گونه نیست زیرا دید دریایی در مسئولان وجود ندارد. تا آنجا که صنایع دریایی در رده‌های پنج‌م به بعد آمار مملکتی جای گرفتند به عبارت بهتر آمار استراتژیکی که بتوان روی آن بودجه‌بندی کرد در ارتباط با صنایع دریایی وجود ندارد. بنابراین از مجابوت با دریا آنگونه که باید نمی‌توانیم بهره ببریم. در کشور ما دید دریایی وجود ندارد. مثلاً شیلات ما فقط ۴ ماه و نیم در سال می‌تواند صید کند. این ضعف است.

چقدر موفق بودید؟

برخی گوش‌ها حوصله شنیدن حرف‌های ما را ندارند. ما آن‌ها را توغیب می‌کنیم که به اهمیت دریا در اقتصاد کشور توجه بیشتری معطوف کنند. در خصوص میزان تأثیرگذاری اتحادیه برای فرهنگ‌سازی هم نمی‌توان آماری را ارائه داد. کار فرهنگ‌سازی کار آسانی نیست. رسانه‌های گروهی مهم‌ترین بخش فرهنگ‌سازی را به عهده دارند. این رسانه‌ها چه میزان درباره صنایع دریایی صحبت می‌کنند یا روزانه چند دقیقه درباره فواید دریا و صنایع دریایی برنامہ پخش می‌شود؟ تقریباً هیچ. هر موقع برای این کار اقدام شود مفید است. اما فرهنگ‌سازی به گونه‌ای نباشد که مخاطب را از دریا بترساند. کتاب‌های آموزشی ما چقدر درباره دریا به کودکان و نوجوانان می‌آموزد؟ حتی دانشکده‌های دریایی هم پرورنده درخشانی در زمینه فرهنگ‌سازی دریایی ندارند. این دانشکده‌ها دریانورد تحویل نمی‌دهند. فرهنگ‌سازی پایه، یکی از دغدغه‌های اصلی ما است.

مهم‌ترین مزیت مرز دریایی چیست؟

داشتن مرز دریایی یعنی اینکه شما به آب‌های دنیا دسترسی دارید. یکی از مزایای حمل و نقل آبی این است که حمل کالا ارزان‌تر تمام می‌شود. حمل و نقل دریایی ارزان‌ترین شیوه حمل است. در حال حاضر ۷۸ هزار کشتی اقیانوس‌پیما در دنیا فعالیت می‌کنند و در حدود ۹ میلیارد تن کالا را جابه‌جا می‌کنند. مقدار کالایی که از طریق زمینی یا هوایی جابه‌جا می‌شود اصلاً قابل مقایسه با ظرفیت حمل دریایی نیست.

داستان هلنگ کننده مگانیه و مذاکره بر سر مشکلی که هیچ کس در صورت حل آن نترسید ندارد

آنچه البته به جایی نرسد فریاد است!

مکاتبات و مذاکرات اتحادیه مالکان کشتی ایران بر سر نحوه تامین سوخت شناورهای ایرانی در آبهای خلیج فارس و دریای عمان، به تدریج به داستانی تکراری و ملال آور تبدیل شده است که هر کسی رنجور می شود از نوشتنش و هر زبانی عاجز می ماند از گفتنش. گویی که با همه روشنی صورت مسأله کسی عزم حل آن را ندارد. شاید هم برنامه این است که شناورهای خودی را از صحنه فعالیت و رقابت بیرون بگذاریم و همه بازرگان منطقه را بدهیم دست شناورداران خارجی که آمدن و رفتن آن ها نه این همه دنگ و فنگ دارند و نه این همه بحث و فحص راه می اندازد. آن ها بهتر می دانند که هزینه سوخت شان را اگر به ارز یا ریال هم که بپردازند چگونه از صاحبان محموله بستانند و از یک دینار مطالبات خود نگذرند. در ادامه گزارش نظر شما را به دو نامه جدید در زمینه همین مشکل جلب می کنیم. اولی خطاب به مدیرعامل محترم شرکت ملی تولید و پخش فرآورده های نفتی و دیگری مدیر عملیات همین شرکت. هر دو نامه هم فعلاً بی جواب مانده است و جوابی هم اگر برسد محتملاً پاسخگویی انتظاری که در صاحبان شناورها وجود دارد نخواهد بود.

نامه اول

جناب آقای کشکولی
مدیرعامل محترم شرکت ملی تولید و پخش فرآورده های نفتی ایران

موضوع:

سوخت شناورها در منطقه بوشهر

پیرو نامه ۱۳/۹۶۷۲-۹۱/۵ مورخ ۹۱/۹/۸

باسلام

احتراماً، پیرو نامه یادشده بالا، در منطقه بوشهر کامکان در عرض ماه برای سفرهای خارجی فقط یکبار سوخت به شناورهای ایرانی تحویل می گردد که ضمن تماس با معاون محترم مدیر امور بازرگانی ایشان فرمودند که: این مطلب در شورای تأمین استان تصمیم گیری شده و اصولاً لنجهای در عرض یکماه بیش از یکبار با توجه به شرایط تخلیه و بارگیری و سرعت آنها نمی توانند رفت و آمد داشته باشند که

به عرض رسید لنجهای شناورهای سنتی و چوبی بوده و در زمره اعضای اتحادیه نیستند و منظور ما شناورهای فلزی و بالاخص لنجینگ کرافت می باشد که سرعت تخلیه و بارگیری بسیار بالایی را دارند که با احتساب حداکثر ۳۶۰ مایل فاصله تا امارات و سرعت حداقل اینگونه شناورها بین ۸ تا ۱۰ مایل و حداکثر محاسبه زمان به مدت ۴۸ ساعت برای تخلیه و بارگیری، مدت رفت و برگشت به امارات که بیشترین فاصله را دارد با توقف های لنجراکی و غیرو بیشتر از ۱۰ روز به طول نمی انجامد، لذا اینگونه شناورها در طول ماه می توانند حداقل سه سفر انجام دهند و باتوجه به نامه شماره ۱۸۶۱۵۶-۲۰۰ مورخه ۹۱/۹/۱۶ مدیریت محترم عملیات آن شرکت جناب آقای اقدم که در نامه بحث سوء استفاده های احتمالی توسط مالکان کشتی را مطرح فرموده اند، در حالیکه قبلاً کلیه این موضوعات در نشست مورخه ۹۱/۸/۱۱ به استحضار مسئولین محترم آن شرکت رسانده شده بود و به نظر می رسید که مسئولین محترم کاملاً آگاه شده اند و حتی جناب آقای ضیفی نیز در تصمیمات ۱۴ بندی گرفته شده در آن نشست برای اینگونه موارد نیز راهکار ارائه فرمودند لیکن به نظر می رسد که مدیران محترم آن شرکت توجه خاصی مینویسند.

بااستحضار می رساند همانگونه که در جلسه مشترک مورخ ۹۱/۸/۱۱ مسئولان آن شرکت و اعضاء هیات مدیره اتحادیه در حضور جناب آقای ضیفی معاون وزیر نفت به عرض رسید، اعضاء اتحادیه برابر اساسنامه، مالکان شناورهای فلزی بوده که اینگونه شناورها ضمن تابعیت قوانین کشوری اکثراً تابع قوانین و مقررات بین المللی نیز بوده که اصطلاحاً آنها را کشتی های کنوانسیون نیز می گویند و در بنادر ایران و سایر کشورهای جهان همواره باید پاسخگویی بازرسی کشور تحت پرچم (FLAG STATE) و بازرسی کشور صاحب بندر (PORT STATE) بوده و از هر حیث باید تابع استانداردهای تجهیزات، نفرات، گواهینامه های مختلف و غیرو باشند و کوچکترین تخلف و یا منقusi شدن اعتبار گواهینامه ها باعث توقف و بازداشت شناور و طی مراحل قانونی خود شده و در نتیجه زیانهای سنگینی برای مالکان شناورها بیاز خواهد آورد، که طبعاً صاحبان اینگونه کشتی ها از آن احتراز می کنند.

به استحضار می رساند این اتحادیه در حال حاضر متشکل از ۱۱۰ عضو حقوقی و حقیقی شامل کشتیرانها و مالکان کشتی دولتی و خصوصی با پروانه ثبت از اقل ایران و همچنین از وزارت کار و تامین اجتماعی با مالکیت بیش از ۸۰۰ فرورد شناور خدماتی فلزی با بیش از ۹ میلیون تن GRT، یکی از بزرگترین اتحادیه های مالکین شناورها در سطح منطقه به شمار می رود و مسلماً نگاه مثبت مسئولین محترم به این نلوگان تجاری بزرگ به

خصوص در بخش خصوصی و اهمیت غیرقابل انکار آن در پیشبرد اهداف مقدس نظام جمهوری اسلامی ایران باعث رونق و آبادانی هرچه بیشتر سواحل و جزایر، اشتغال زائی و تحکیم حاکمیت کشور از منابع مهم و استراتژیک زیرآبی کشور و امنیت آبراههای مربوطه در حمل کالا و خدمات بوده و از فرار سرمایه ها و ثبت شناورها در کشورهای حاشیه جنوبی خلیج فارس جلوگیری به عمل خواهد آورد. دشمن اهمیت نلوگان تجاری ایران را خوب می داند و بهمین دلیل یکی از اهداف اصلی آنها از تحریم، جلوگیری از فعالیت نلوگان تجاری ایران در دریا می باشد و مستقیماً نیز در قطعنامه ها از آن نام می برد.

در حال حاضر مالکین شناورها ضمن مقابله با تحریمها و مسائل رکود اقتصادی در بعد جهانی با بندی های سنگین بانکی و هزینه های مربوط به تعمیر و نگهداری و حقوق درینوردان و پرداخت ترفه های مختلف بندری مواجه بوده که با یکبار سفر دریایی در ماه منجر یادشده جبران نمی گردد ضمن آنکه یادآور می شود بیش از ۳۰ درصد هزینه های یک کشتی مربوط به سوخت آن می باشد.

به استحضار می رساند که ارائه یکبار سوخت درماه به شناورهای ایرانی مستقر در بوشهر، به معنای تعطیلی فعالیت شناورهای فلزی ایرانی در آن استان خواهد بود. لذا خواهشمند است با توجه به مصوبات کمیته هدفمندسازی یارانه ها در رابطه با واگذاری سوخت یارانه ای و نیمه یارانه ای به شناورهای تحت پرچم ایران اقدام مقتضی معمول گردد خاطر عالی را مستحضر می سازد که این اتحادیه به منظور حفظ و نگهداری از سرمایه های کشور همواره همراه با مسئولین کشور بوده و در جهت مواجهه مسئولین مذکور با خلافکاران پشتیبانی کامل را دارد لیکن نمی بایستی به همه مالکان شناورها با همین برداشت نگریست.

نامه دوم

جناب آقای نپالمنذ اقدم
مدیریت محترم عملیات شرکت ملی تولید و پخش فرآورده های نفتی ایران

موضوع:

تأمین سوخت شناورهای عضو اتحادیه

مالکان کشتی ایران

بازگشت به نامه ۱۸۶۱۵۶-۲۰۰/۹۱/۲۶

پیرو نامه شماره ۱۳/۹۶۷۲-۹۱/۵-۹۱/۹/۸

با سلام و احترام،

متأسفانه حضرتعالی در نشست مورخه ۹۱/۸/۱۱ که در حضور جناب آقای مهندس ضیفی معاون محترم وزیر نفت و مدیرعامل شرکت پخش و پالایش فرآورده های نفتی ایران و با حضور جناب آقای سجادی قائم مقام محترم مدیرعامل شرکت پخش فرآورده های نفتی ایران و دیگر عزیزان برگزار گردید حضور نداشتید که

بسیاری از موارد ذکر شده در پاراگراف دوم نامه بازگشتی فوق دریافتی به اعضاء این اتحادیه وارد نیست و یکی از دلسوزان این کشور جهت صیانت از سرمایه ملی همانا اتحادیه مالکان کشتی ایران می باشد و برای جلوگیری از سوء استفاده راه کار این نیست که دیگر فعالیتی انجام نشود که با این اقدام به معنای تعطیلی بندر بوشهر خواهد بود.

۱. بهر واضح است که این اتحادیه کاملاً آگاه است که میزان سوخت تخصیصی به هر شناور بر اساس فرمول فائو محاسبه می گردد.

۲. برای این اتحادیه روشن نیست که کمیسیون محترم مبارزه با قاچاق کالا و ارز از استان بوشهر چگونه توانسته است برای انواع شناورهای آنها با توتاهای مختلف موتور از منطقه بوشهر به امارات متحده عربی زغان را بنحوی محاسبه نماید که همه شناورها فقط در ماه یکبار سفر انجام می دهند.

۳. آیا این شناورها به جزیره خارک، خرمشهر، آبادان، بندر عباس، قطر، کویت سفر نمی نمایند که فقط تا امارات را محاسبه نموده اند و نتیجه گیری شده است که به کلیه شناورها در بوشهر فقط یکبار در ماه می بایستی سوخت تحویل گردد.

۴. در ارتباط با رفع مشکلات دریافت سوخت مقرر گردیده بود که در نشست هایی با مسئولین این اتحادیه نسبت به رفع آنها اقدام شود چه اینکه با ارسال یک نامه همچون نامه بازگشتی فوق که یکطرفه و قاطعانه تصمیم گیری میشود نمی توان به نتیجه صحیحی دست یافت.

شمستدائاتی که ستاد مبارزه با قاچاق کالا و ارز بوشهر در نشستاتی که چنین تصمیم گیری شده و مسئولین محترم شرکت پخش منطقه هم در آن نشست حضور داشته اند و این تصمیمات را تأیید نموده اند را در صورت امکان لطف فرموده به این دبیرخانه ارسال بفرمایید.

تقاضا دارد که از اداره کل امنیتی و انتظامی جناب آقای نوذری در خواست نمایید تا نشستاتی هم با اعضاء این اتحادیه برگزار نمایند و نمایندگان آن شرکت محترم هم که در منطقه هستند حضور یابند، تا نسبت به تصمیمی که گرفته شده و موجب ضرر و زیان های بسیاری به کشور و این صنعت وارد می گردد آگاه شوند.

درخاتمه تقاضا دارد حضرتعالی نامه شماره ۹۱/۱۳-۵/۹۵۹ مورخ ۹۱/۸/۲۱ ارسالی اتحادیه به جناب آقای ضیفی معاون محترم وزیر نفت و مدیرعامل وقت شرکت پخش و فرآورده های نفتی ایران را که حاوی مطالب سازنده ای می باشد مطالعه فرمایید



جلسه کارگروه تخصصی امور حقوقی و برنامه ریزی شورایی صنایع دریایی

تأکید کشتیران‌ها بر تصویب لایحه «مالیات بر تناژ»

جلسه کارگروه تخصصی امور حقوقی و برنامه ریزی شورایی صنایع دریایی به ریاست کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران برگزار شد. در این جلسه که به ریاست کاپیتان علی عزتی، معاون فنی بازرگانی کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، و با حضور نمایندگان ارگان‌های عضوین کارگروه برگزار شد؛ موارد مختلفی از جمله بررسی لایحه پیشنهادی «تدوین قانون مالیات تناژ برای شرکت‌های کشتیرانی و مالکان کشتی»، مورد بررسی قرار گرفت.

در این ارتباط معاون فنی و بازرگانی کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران از موضوع مالیات بر تناژ کشتی بعنوان یک متعارف در صنعت حمل‌ونقل دریایی نام برد و گفت: جایجایی سالانه ۹.۵ میلیارد تن بار توسط کشتی‌های اقیانوس‌پیما و تردد ۶۰ هزار فروند کشتی اقیانوس‌پیما در آب‌های جهان این صنعت را به بزرگترین صنعت بین‌المللی جهان تبدیل کرده است.

کاپیتان علی عزتی گفت: از آنجا که این صنعت بزرگترین صنعت بین‌المللی دنیا است، آزادی عمل آن نیز براساس کنوانسیون‌های بین‌المللی دیده شده، چراکه اگر این آزادی عمل وجود نداشت و این صنعت فعال نبود؛ به گفته دبیرکل سازمان بین‌المللی دریانوردی، نیمی از مردم جهان از سرما و نیعی دیگر از گرسنگی تلف می‌شدند.

وی یکی از این آزادی‌ها را آزادی سرمایه و مشخصاً کشتی بعنوان سرمایه متحرک عنوان کرد و گفت براین اساس کسی که صاحب این سرمایه است زمانی که تحت یک پرچم با مشکلات مالیاتی، گمرکی و پرسنلی مواجه شود می‌تواند این سرمایه را تحت پرچم دیگر کشورها ببرد معاون فنی و بازرگانی کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در این ارتباط به کشور انگلیس اشاره کرد و گفت: انگلستان زمانی بزرگترین کشور در زمینه آموزش دریانوردان و دارا بودن تناژ ملی بود اما به مرور زمان مالکان کشتی‌های خود را از اروپا به پرچم‌های مصلحت به مانند پاناما، مالتا، لیبیریا، جزایر قمر، فوولستان و... منتقل کرده‌اند. وی دلیل این اتفاق را مشکلات مالیاتی در اینگونه کشورها عنوان کرد و گفت:

سرانجام انگلیس و کشورهای غربی برای حل این مشکل مالیات بر تناژ را وضع کردند که با این اقدام و با پایین آوردن میزان آن به یک رقم قابل رقابت، کشتی‌های بیشتری تحت پرچم انگلیس و آلمان و... قرار گرفت؛ به طوری که درحال حاضر میزان تناژ کشتی‌های تحت پرچم برخی از کشورهای اروپایی از جمله آلمان و انگلستان روبه افزایش است.

عزتی با بیان اینکه «این تسهیلات باید در اختیار کشتیرانی‌ها قرار گیرد»، افزود: صنعت کشتیرانی یک صنعت استراتژیک است و قرار گرفتن آن در نوک پیکان تحریم‌ها از اهمیت این صنعت حکایت دارد در اهمیت این صنعت همین نکته بس که اگر کشور ما فاقد ناوگان ملی بود، غلبه بر مشکلات ناشی از تحریم‌ها می‌توانست برای اقتصاد کشور مشکلات بیشتری را بوجود آورد.

دبیرکل اتحادیه مالکان کشتی نیز با بیان اینکه «در قوانین و مقررات با کشتیرانی‌ها همانند کارخانه‌داران رفتار می‌شود»، گفت: دریافت مالیات بر درآمد از کشتیرانی‌ها باعث خروج کشتی‌ها از پرچم کشور و قرار گرفتن آنها تحت پرچم کشورهای دیگر شده است. کاپیتان محمد سمیعی خواستار تغییر نگاه‌ها به این بخش به سود کشور خواهد بود و باعث رقابت خواهد شد. پناهی، قائم مقام سازمان امور مالیاتی، نیز با تأکید بر لزوم لحاظ اسناد بالادستی، خواستار مشخص شدن کلیات و چارچوب‌های موردنظر بخش دریایی کشور در بحث جایگزینی مالیات بر تناژ به جای مالیات بر درآمد و تعیین تأثیر این جایگزینی در توسعه صنایع دریایی و دریانوردی شد. در این ارتباط و در راستای دستور معاون اول رئیس‌جمهوری مقرر شد جلسه‌ای سه جانبه بین معاونت برنامه‌ریزی و نظارت راهبردی ریاست جمهوری، سازمان امور مالیاتی و دبیرخانه شورایی صنایع دریایی به منظور تصمیم‌گیری درباره نحوه اعمال مالیات بر تناژ تشکیل شود. همچنین در این جلسه موضوع برخورداری فعالیت‌های سرمایه‌گذاری در نوار ساحلی کشور از معافیت‌های مالیاتی که در دستور کار شورا قرار گرفته، نیز مطرح شد. در این ارتباط قرار شد مکاتیبیم برخورداری از این تسهیلات از طریق سازمان امور مالیاتی مشخص شود. درحال حاضر سرمایه‌گذاری که درجزیره ابوموسی سرمایه‌گذاری کنند از معافیت‌های مالیاتی برخوردار خواهند شد.

آقای امید مرادی مدیرعامل

شرکت امیدان ساحل پارسین

مالکان کشتی

در برابر تحریم‌ها

رها شده‌اند!

مدیرعامل شرکت امیدان ساحل پارسین براین باور است که هیچ یک از مراجع دولتی مشخصاً بعنوان متولی امور دریایی و دریانوردی مسئولیت موانع و مشکلات موجود را به عهده نگرفته‌اند. آقای امید مرادی می‌گوید که نبود ساختار مشخص کارشناسی و مدیریتی از چالش‌های اصلی صنعت دریایی کشور است. بسیاری از ارگان‌های دولتی از جمله وزارت صنایع، سازمان بنادر و دریانوردی و تشکیلات مهندسی و مالی، کم و بیش در این قلمرو فعالیت اما متأسفانه هیچکدام مشخصاً بعنوان متولی امور دریایی و دریانوردی مسئولیت موانع و مشکلات موجود را به عهده نگرفته و همگی از احساس مسئولیت در رفع ناهماهنگی‌ها و نابسامانی‌ها شانه خالی می‌کنند.

وی که در هیات مدیره اتحادیه مالکان کشتی ایران نیز عضویت دارد؛ افزود: این در حالی است که کماکان بخش دولتی در مقابل ورود بخش خصوصی و اتحادیه‌های دریایی متشکله در تصمیم‌سازی‌ها مقاومت کرده و نقش قابل قبولی را مدنظر ندارند.

مرادی همچنین با انتقاد از عدم تفکیک صنایع دریایی از دیگر صنایع توضیح داد: مجموعه صنایع دریایی کشور را با توجه به خصوصیات متحصربه‌فرد آن باید از دیگر صنایع تفکیک کرد و بصورت مستقل و انحصاری مورد بررسی کارشناسی قرارداد تا ضمن شناسایی و معرفی افرهای توسعه و پیشرفت در این صنعت که قطعا باعث پویایی و توسعه در دیگر صنایع خواهد شد، به بر طرف کردن نقاط ضعف و موانع موجود در سطح کلان اقدام کرد.

وی گفت: با در نظر گرفتن معایب فراوانی که در سیاست‌گذاری و

برنامه‌ریزی متولیان امور دریایی در زمینه کنترل بحران تحریم‌های مؤثر بر صنایع دریایی وجود دارد؛ متأسفانه تاکنون فشار زیادی بر بخش خصوصی و دولتی فعال در این صنعت اعم از کشتی‌سازی‌ها، شرکت‌های حمل‌ونقل دریایی، مالکان شناور و غیره وارد شده و آنها را با بحران مضاعفی مواجه کرده است. لذا چنین به نظر می‌رسد که مسئولین محترم ضروری است هرچه سریعتر چاره‌اندیشی کنند و این صنعت را مورد حمایت قرار دهند.

وی همچنین به «گریز مؤسسات مالی از اعطای تسهیلات به بخش دریایی» اشاره کرد و توضیح داد: مؤسسات مالی از اعطای تسهیلات به مجموعه‌های دریایی به علت درک و شناخت ناصحیح بانکی و مؤسسات مالی از صنایع دریایی اجتناب می‌کنند. بطوری که تمایل آنها به اعطای وام به زیرمجموعه‌های این صنعت بسیار کم شده و مراحل اخذ تسهیلات را بسیار دشوار و دست نیافتنی کرده است.

مرادی در ادامه درباره تبعات تحریم‌ها بر صنعت دریایی کشور گفت: تحریم وقتی به فرصت تبدیل می‌شود که مسئولین و مجریان بتوانند با درایت آن را مدیریت کنند که در بخش دریایی تاکنون این موضوع با جدیت پیگیری نشده و صرفاً در حد یک فرصت به آن نگاه شده است. به‌خصوص مالکان شناورها در این فرصت رها شده‌اند و هیچگونه راهکار و تسهیلاتی جهت کاستن تبعات آن در نظر گرفته نشده است.

مدیرعامل شرکت امیدان ساحل پارسین درعین‌حال گفت: این شرکت علیرغم این مشکلات، راساً اقدام به اجرای یک مدل اقتصادی و عملیاتی خاص کرده و بدون حمایت‌های مورد انتظار از ارگان‌های مربوطه تبعات تحریم را به حداقل رسانده است. بطوری که علیرغم بالا رفتن هزینه‌ها و بروز موانع مختلف در رابطه با تأمین قطعات و ماشین‌آلات، تأثیرات نامطلوب وضعیت اقتصادی موجود را به‌شدت کاهش داده و نه تنها فعالیت و حضور خود در مجموعه دریایی را کاهش نداده؛ بلکه با افزایش ناوگان شناورهای خود و عقد قرارداد ساخت دو فروند شناور دیگر در داخل، به اشتغالزایی و توسعه اقتصادی یاری رسانده است.

جناب آقای سعید ایزدیان

مدیرعامل محترم شرکت فارسیان آسا

باتهنیت نثر و تأسف درگذشت اخوی گرامیتان را تسلیت عرض نموده و از ایزدستان برای آن عزیز از دست رفته رحمت واسعه و براد شمای سیر یازمانگان صبر و شکیبایی از درگاه ایزدستان مستطت نارید.

اتحادیه مالکان کشتی ایران

مکاتبات اتحادیه با اتاق بازرگانی و نهادهای مرتبط با سیاستگذاری نهادهای مدنی

هر مجموعه صنفی مالکان کشتی،

شعبه ای از اتحادیه می تواند باشد نه یک اتحادیه مستقل!

در پی ارسال نامه به رییس اتاق بازرگانی و صنایع و معادن ایران در اعتراض به تاسیس اتحادیه ای محلی از مالکان کشتی در استان گیلان که متن آن در شماره قبلی بوئنن به استحضار اعضای محترم رسید، اینک توجه عزیزان را به متن نامه دیگری جلب می کنیم که از سوی اتحادیه به معاون امور تشکلات های اتاق مزبور ارسال شده است. منحصلاً همه نامه های ارسالی این است که هر مجموعه جدید صنفی متشکل از صاحبان کشتی در همه استان های ساحلی کشور فقط می تواند شعبه ای از اتحادیه مرکزی مالکان کشتی ایران باشد و نه اتحادیه ای مستقل. به عقیده اتحادیه ظهور نهادهای مدنی من درآوردی می تواند به موجودیت نهادهای سراسری کفونی موجود در این عرصه مانند اتحادیه مالکان کشتی ایران - انجمن کشتیرانی و خدمت وابسته و انجمن پایتبه داران بندری ایران که چنگی به صورت سراسری فعالیت می کنند صدمه زند. متن نامه ارسالی را مطالعه می فرمایید:

جناب آقای جمعه ای

معاون محترم امور تشکلات در اتاق بازرگانی صنایع معادن و کشاورزی ایران

موضوع: تاسیس شعبه اتحادیه مالکان کشتی ایران در استان گیلان

بزرگشت به نامه شماره ۳۲۷/۲۲۷۵ ص مورخ ۹۱/۸/۰۳

بسلام

احتراماً بازگشت به نامه یاد شده بالا همطوریکه اشاره شد پیرو نامه شماره ۱۰۳/۳۲۷۲ مورخ ۹۱/۰۴/۲۴ با تاسیس " شعبه اتحادیه مالکان کشتی ایران در استان گیلان " موافقت اصولی شده است و مقرر گردیده بود که مجمع عمومی موسسین شعبه مزبور با حضور نماینده اتحادیه مرکزی انجام شود و شعبه یاد شده تابع اسامنامه تشکلات مرکزی یعنی " اتحادیه مالکان کشتی ایران " باشد.

این درحالی است که نه تنها نماینده اتحادیه در مجمع دعوت نشده است بلکه علاوه بر ارسال اسامنامه جداگانه همانگونه که قید شده است در صورتجلسه ارسالی به " اتحادیه منطقه ای مالکان شرکت های کشتیرانی و خدمات وابسته در دریای خزر و دریایی سوا " اشاره شده است. و قید شده که اعضای میبایست شامل مالکان کشتی ها، شرکت های وابسته به خدمات دریایی و بندری، ترمینال دارها و انجمن های صنفی مرتبط در حاشیه دریای خزر باشند.

قابل ذکر است که اتحادیه مالکان کشتی ایران و انجمن ترمینال داران، انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته نیز بصورت کشوری در اتاق بازرگانی و صنایع و معادن ایران و وزارت کشور به ثبت رسیده است ثبت مجموعه ای دیگر بصورت منطقه ای صلاح کشور نبوده و با خط مشی آن اتاق و بحثی که همواره جنابعالی و جناب آقای دکتر نهاروندیان می فرمودید که تشکلات را بایستی تقویت نمود مغایرت داشته و با تشکیل این اتحادیه بخش عظیمی از اعضای مالکان کشتی، نمایندگان و خدمت وابسته و پایتبه داران را از این مجموعه ها جدا خواهد نمود از سوی دیگر با توجه به گفته جناب آقای اختری تشکیل اتحادیه منطقه ای دریای خزر و دریای سیاه که مدیران بنادر کشورهای حاشیه دریای خزر در سال گذشته آنرا مصوب کرده بودند بر این بود که اتحادیه ای از مجموعه اتحادیه های مالکان کشتی کشورهای حاشیه دریای خزر تشکیل گردید یعنی بنوعی فراسبون منطقه ای مالکان کشتی تشکیل گردد تا بتواند اعضای اتحادیه های هرکشور از امکانات متقابل در بنادر یکدیگر بهره ببرند که برای این مهم می تواند شعبه اتحادیه مالکان کشتی ایران در این مجموعه باشد تا از حضور شعبه، اعضای آن بتوانند استفاده های اقتصادی خود را از آن داشته باشند.

تا آنجاییکه اینجانب مطلع است و پیگیر ثبت اتحادیه مالکان کشتی ایران در اتاق بود حداقل حضور ۲۲ مالک کشتی جهت تشکیل این تشکلات نیاز داشت در حالیکه در لیست ارسالی که در تاریخ ۹۱/۰۷/۰۲ تکمیل گردیده و به آن اتاق ارسال شده است ۴ نفر از اعضای اتاق هستند و به غیر از ۵ شرکت که ۲ شرکت از آنان برای این اتحادیه شناخته شده نیست بقیه مالک کشتی نیستند و برخی مثل شرکت سدید بار نمایندگی کشتیرانی دارند و دو شرکت هم مدیر شعبه هستند که امور فورواردری را انجام می دهند.

فر سویی یکی از بزرگترین مالک کشتی در دریای مازندران شرکت کشتیرانی دریای خزر است که از اعضای این اتحادیه است و دارای ۲۰ فروند شناور بوده و در سال گذشته ۷۰۰/۰۰۰ تن کالا جابجا نموده و در زمره اعضای فوق الذکر نیست و بنا به گفته خود جناب آقای اختری از ۲۸ شناور فعال ایرانی در دریای خزر فقط ۸ شناور باقی می ماند که فکر نمی کنم مالکان شناور همگی در لیست مزبور باشند.

علاوه با توضیح این مطلب مجدداً تاکید می شود، تشکیل چنین اتحادیه ای مطمئناً موجب تضعیف هر سه مجموعه بخصوص اتحادیه مالکان کشتی ایران خواهد شد و این اتحادیه با تشکیل چنین مجموعه ای کاملاً مخالف است، تقاضا دارد این اتحادیه را از نتایج حاصل از تصمیمات متخذه مطلع فرمایند.

با سپاس - محمد سمیعی دبیر کل

بقیه از صفحه ۴

معاون محترم اداره مالیاتی کشور مطرح و مزایا آن نیز ارائه شد پس از اعلام نظر اعضای حاضر در نشست مقرر شد موضوع مورد بررسی قرار گیرد.

۱۱- در رابطه با آموزش دریانوردان زیر ۳۰۰۰ بخصوص در رابطه با فرمانده، افسردوم عرشه و افسر اول مهندس نشستی با آقای قربان مدیرعامل مرکز آموزش کشتیرانی برگزار شد و نیازمندیهای مربوطه بصورت پیش بینی متون آموزشی و برنامه تفصیلی در دوره های مستقل برای دریانوردان یاد شده مطرح شد.

مقرر شد: با توجه به نیاز میرم به راه اندازی مراکز آموزشی مستقل برای دریانوردان زیر ۳۰۰۰ مراتب از طریق اداره کل آموزش سازمان بنادر و دریانوردی و مراکز آموزشی کشتیرانی و شرکت مانی نفتکش پیگیری شود ضمن اینکه آقای امیران دلوطلب شدند که در خرمشهر جهت مسافت مرکز آموزش با هم راه دو شرکت بزرگ کشتیرانی سرمایه گذاری نمایند.

۱۲- در مورخ ۹۱/۹/۱۴ بمنظور بررسی مسائل و مشکلات مالکان شناورها و اتحادیه، نشستی با حضور جناب آقای فروغی مدیرکل امور دریایی و جناب آقای مرادی برگزار شد که ایشان با نظر مثبت مولود مطرحه را یادداشت و بخصوص در رابطه با حمایت از تشکلات ها و اتحادیه مالکان کشتی ایران و برخی از مشکلات اعلام شده اقدام به مکاتباتی در همین زمینه ها نموده اند که اتحادیه منتظر نتایج این نامه نگاریها می باشد.

۱۳- در رابطه با شناسنامه ملی، ضمن تماس با اتاق ایران، اتحادیه نیاز به ثبت تغییرات در روزنامه رسمی با نام آقای دکتر بهبهانی دارد. لذا در صورت موافقت بمنظور دریافت شناسنامه ملی، فعلاً با اسامی حیات مدیره قبلی بدون تغییرات درخواست کد شود.

مقرر شد: بر این ثبت تغییرات قبلی در روزنامه رسمی اقدام و تغییرات جدید نیز برای ثبت در روزنامه رسمی مراحل قانونی خود را طی نمایند.

۱۴- در پیگیری مصوبات جلسه مورخه ۹۱/۹/۳۰ با اعضاء محترم فراکسیون دریایی مجلس، صورت مذاکرات ارسال و موضوع پیشنهادی اتحادیه در رابطه با معافیت کشتی و قطعات مصرفی شناورها از عوارض گمرکی نیز بصورت جداگانه تقدیم گردید و بحث مالیات بر تناژ و باقی موارد نیز در حال تدوین و پیگیری میباشد که با فاصله زمانی و در اسرع وقت ارسال خواهد شد.

۱۵- در مورخ ۹۱/۹/۲۲ جلسه از گروه های دریایی تشکیل و کشتیرانی دریای خزر بعنوان متولی همایش بیست و یکم در سال آینده تعیین و قرار شد از گروه های لیست نفقات خود را جهت شرکت در همایش منعکس و در رابطه با شمار حسابش و شرایط تغییر از دریانوردان پیشنهادات خود را ارسال نمایند در این جلسه حدود ۴۰ نفر از نمایندگان از گروه های مختلف دریایی حضور داشتند.

۱۶- در اتاق ایران " انجمن ملی اخلاق کسب و کار " در شرف تاسیس است که تا کنون یک جلسه نیز برگزار شده است که قرار است اسامنامه آن برای شرکت کنندگان ارسال گردد.

۱۷- آقای ایمان گرمسیری مالک شناور درخواست عضویت کرده و مبارک نیز بیبوست میباشد. ضمناً شرکت طلوسوس بهشتی کیش تاکنون حق عضویت ۸۹، ۹۰ و ۹۱ را پرداخت نکرده است.

مقرر شد: آقای گرمسیری به عضویت اتحادیه منظور و عضویت شرکت طلوسوس بهشتی کیش نیز تطبیق شود.

۱۸- گزارش مختصری در رابطه با وضع عالی اتحادیه از نظر حق عضویتها، بیمه، روادید و دفاتر و موجودی فعلی و کمبود مالی ارائه شد.

مقرر شد: با توجه به توافقنامه اتحادیه با بیمه البرز و همچنین بیمه متقابل کیش که اتحادیه یکی تاسیس آن بوده است اقدامات زیر انجام پذیرد:

الف- در رابطه با حق فرانشیز لریفتی توسط بیمه البرز با مسئولین بیمه البرز و آقای نصری صحبت شود و مبلغ آن تثبیت یابد. بعد در رابطه با بیمه متقابل کیش اعضاء اتحادیه حداقل یک شناور خود را به موسسه بیمه کیش معرفی نمایند. ج- موسس بیمه متقابل کیش اتحادیه مالکان کشتی ایران بوده و اعضاء هیئت مدیره آن نیز از اعضاء اتحادیه میباشند و هرگونه تغییر در اسامنامه مصوبه نیز با نظر اعضاء اتحادیه در آن صلی خواهد شد.

۱۹- آقای کاویس محسینی رفقانی کارشناس حقوق که در حال حاضر مشاور حقوقی اتاق ایران نیز میباشد و در مواردی منجمله پیش نویس آیین نامه صدور مجوز کشتیرانی از اتاق ایران به اتحادیه کمک نموده است تقاضای عضویت افتخاری اتحادیه را دارند.

مقرر شد: فعلاً از همکاری ایشان استفاده شود و اقدامات مؤثر مشارکانه دیده شود تا در نشستهای بعدی تصمیم گیری گردد.

۲۰- شرکت کیش یکی از اعضای اتحادیه به دلائل مسائل موجود در بخش فراساحلی تقاضای تشکیل کارگروه فراساحلی را نموده است.

مقرر شد: در صورتی که آقای دکتر طاهری ریاست آن را بپذیرند این کارگروه تشکیل شود.

جناب آقای امیران مدیرعامل محترم شرکت بهرگان

پناهت تأثر و تأسف درگذشت عمومی گرامی " مرحوم حاج جاسم امیران " را تسلیت عرض نموده و از ایزد منان برای آن عزیز از دست رفته رحمت واسعه و برای جنابعالی و سایر بازماندگان صبر و شکیبایی از درگاه ایزد منان مسئلت داریم.

اتحادیه مالکان کشتی ایران



دریا ، محور توسعه

دریای خزر
Caspian Sea

جمهوری اسلامی ایران

نمایشگاه بین المللی دریایی

I.R.IRAN

۸ الی ۱۱ بهمن ماه ۱۳۹۱

2013
IMEX
IRAN

محل دائمی نمایشگاه‌های بین المللی تهران

International Maritime Exhibition
Of Islamic Republic Of I R A N

27-30 January 2013

Tehran-IRAN

• صنایع دریایی و دریانوردی

• کشتی سازی و صنایع وابسته

• خدمات بندری و دریایی

• صنایع نظامی دریایی

• صنایع فراساحل

• مناطق آزاد و ویژه اقتصادی

• حمل و نقل دریایی

• تجهیزات بندری و دریانوردی

• دانشگاه ها، مؤسسات و مراکز آموزش دریایی

• محیط زیست دریایی

• شیلات و آبزیان

• تجسس و نجات دریایی

• گردشگری دریایی

• ورزش ها و تفریحات آبی

• کتب و نشریات دریایی

• غذاهای دریایی (sea food)

• فرصت های سرمایه گذاری (بنادر، شیلات و مناطق آزاد)



برنامه های جانبی:

- برگزاری کارگاههای آموزشی تخصصی

- تخصصی منطقه طرح سبز در دریای ایران

- تخصصی جستجو و نجات دریایی

- تخصصی مسابقه شناخت دقیق کاغذی



تلفن: ۰۲۱-۸۸۳۲۰۰۰

www.irimf.ir

مکان برگزاری: محل دائمی نمایشگاه‌های بین المللی تهران، تهران
تاریخ برگزاری: ۲۷ تا ۳۰ بهمن ماه ۱۳۹۱