

پیام انجمن

نوروزتان پیروز، هر روزتان نوروز
سال نوزدهم، شماره ۱۳۴، ویژه نوروز ۱۳۹۴

گمرک و اداره مالیات توجهی به معافیت‌های دریایی ندارند



ایران باید به سمت دریایی شدن حرکت کند ▲



ن توانستیم سیادت در دریا را خیلی حفظ کنیم ▲

آموزش هزینه نیست سرمایه گذاری است ▼



دولت و بخش خصوصی احتیاج به زبان مشترک دارند ▼



بازگشت باتوان

پس از وقفه‌ای چند ماهه در چاپ نشریه پیام انجمن، بازگشتیم تا بتوانیم تر از گذشته موضوع اطلاع‌رسانی را که از اهم مطالبات اعضای انجمن و مخاطبان نشریه است، جامه عمل بپوشانیم. اما علت این وقفه چند ماهه در انتشار پیام انجمن چه بود، موضوعی است که در این یادداشت به آن می‌پردازیم.

با توجه به نگاه هیات‌مدیره کنونی و مطالبات اعضا، مجله پیام انجمن که منتشر می‌شد انتظارات را برآورده نمی‌کرد و در نظرسنجی‌های صورت گرفته و بررسی‌های انجام شده، هیات‌مدیره به این نتیجه رسید که باید تغییراتی اساسی در طراحی و محتوای آن ایجاد شود. بر همین اساس کار چاپ این نشریه را متوقف کرد تا بر اساس یک برنامه مدون که تمامی خواسته‌ها و انتظارات اعضا و هیات‌مدیره را برآورده کند. در حقیقت نگاه انجمن به نشریه، یک اطلاع‌رسانی پویا و بر پایه اهداف انجمن و مطالبات اعضای آن است که علاوه بر اینکه آخرین اطلاعات را در اختیار مخاطبان قرار می‌دهد صدای دریایی‌ها را هم به گوش مسوولان می‌رساند.

نشریه‌ای که پیش روی شماست حاصل همکاری انجمن و کارشناسان ارتباطات و رسانه است و بر اساس نیازها و خواست‌های انجمن و فعالیت بخش دریایی کشور طرح‌ریزی شده و پس از بررسی‌های اولیه با طراحی کنونی در اختیار شما مخاطبان قرار گرفته‌است. مانند هر طرح و برنامه‌ای، این نشریه هم از ایراد به دور نیست و به طور حتم اشکالاتی دارد که می‌توان آنها را با همفکری شما مخاطبان عزیز و همراه مرتفع کرد. چراکه ما معتقدیم هر کاری با همفکری و مشورت زودتر به موفقیت می‌رسد. پس برای رسیدن به این مهم، ما نیاز به یاری شما اعضا و مخاطبان داریم تا به کمک شما نشریه‌ای پربارتر و پویاتر از گذشته بر اساس مطالبات و خواست فعالان دریایی ارائه کنیم.

هیات تحریریه نشریه پیام انجمن این آمادگی را دارد تا انتقالات و پیشنهادات شما مخاطبان دوست را به دیده منت پذیرفته، و آنرا در جهت پویایی بیشتر و پرمخاطب شدن نشریه به کار بندد.

همچنین این نشریه متعلق به شما دوستان فعال در حوزه دریاست و می‌تواند تریبوتی برای اطلاع‌رسانی اخبار و مطالب شما باشد. پس ما را در پرباری نشریه یاری کنید.



Sea Breeze
Shipping Services Co.

شرکت خدمات کشتیرانی

نسیم دریا

(با مسئولیت محدود)

نام مدیر عامل: رامین نیکپور بدر

زمینه فعالیت: نمایندگی خط کشتیرانی Trans Asian Line Ltd

شعبات و نمایندگی: بندر عباس، بندر امام، بندر بوشهر و بندر خرمشهر

نشانی: تهران، خیابان ملاصدرا، پلاک ۲۱۴، طبقه ۴، واحد ۷

تلفن: ۸۸۶۱۲۱۱۴ فاکس: ۸۸۶۱۲۱۲۹

info@seabreezeco.com

۲۰۰ هکتار ترمنال کانتینر خالی جهت بارش

خدمات تخلیه و بارگیری، اسلوب، اسنایفینگ

۸ هکتار ترمنال ریلی با امکانات تخلیه و بارگیری از به واکن

سرویس فیدرینگ و ترانزیت در حوزه خلیج فارس

حمل دریایی به صورت فورواردری

ترانزیت و حمل و نقل زمینی

حمل ریلی توسط واکن های ملکی

ارائه دهنده خدمات لجستیک



خبرگزاری سی نیوز

نخستین پایگاه خبری مستقل بندری و دریایی ایران

www.seanews.ir

info@seanews.ir

تلفن: ۸۸۹۴۷۶۴۶

فکس: ۸۸۹۰۵۶۰۴

فهرست	پیام انجمن
۱ سرمقاله	صاحب امتیاز:
۲ ایران باید به سمت دریایی شدن حرکت کند	انجمن کشتیرانی خدمات وابسته
۵ دولت و بخش خصوصی احتیاج به زبان مشترک دارند	شورای سیاستگذاری:
۶ گمرک و اداره مالیات توجهی به معافیت‌های دریایی ندارند	حمزه کشاورز، مسعود پل‌مه، امید ملک، مهرشاد
۸ خطوط کشتیرانی بزرگ دنیا پشت مرزهای ماصف کشیده اند	معین انصاری، حسین ناجی پور، روزبه مختاری،
۱۰ نتوانستیم سیادت در دریا را خیلی حفظ کنیم	علیرضا چشم جهان
۱۲ آموزش هزینه نیست، سرمایه‌گذاری است	سر دبیر: یحیی ضیائی مهر جردی
۱۳ آموزش راندمان کار را ارتقا می‌دهد	دبیر تحریریه و اجرایی: فرهاد اسماعیلی
	عکس: نعیمه عارفی زاده
	با تشکر از: رعنا عامری، الهام بن فیری، منصوره
	سالاروند،

رئیس هیات مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته :

ایران باید به سمت دریایی شدن حرکت کند

سرزمین ما ایران با بیش از پنج هزار و ۷۰۰ کیلومتر مرز دریایی باید از ظرفیت های موجود نهایت استفاده را داشته باشد. چراکه کشورهای اطراف ایران مانند کشورهای مشترک المنافع CIS که محصور در خشکی هستند اقتصادی ترین و مناسبترین راه ارتباطیشان با دریاهای آزاد از طریق ایران است و این فرصتی بسیار استثنایی و موهبتی خدادادی برای همه ماست. این سخنان را کاپیتان حمزه کشاورز، رئیس هیات مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته در گفت و گو با سی نیوز بیان کرده است که حاصل این گفت و گو را در زیر می خوانید:

فعالیت هیات مدیره کنونی انجمن را چگونه ارزیابی می کنید؟

هیاتمدیره فعلی از آغاز به کار خود تاکنون به طور میانگین هر هفته یک جلسه داشته و تاکنون ۴۹ جلسه هیات مدیره تشکیل شده است.

علاوه بر آن شرکت در محافل و مجامع مرتبط با صنف بین اعضای هیاتمدیره تقسیم شده و در تمامی این جلسات حداقل یکی از اعضای هیاتمدیره حضور فعال دارند. بر اساس این فعالیت ها شاید بتوان گفت که این هیاتمدیره در زمره پرکارترین هیاتمدیره های انجمن بوده است. اصولا انجمن های دریایی مانند انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته تلاش می کنند بهترین تصمیم را برای اعضاء و فعالان صنف خود بگیرند و این هیاتمدیره هم تمام تلاش خود را بر همین مبنا پایهریزی کرده است. همچنین این انجمن با مدیران عالی سازمان بنادر بیشترین جلسات را داشته و در بین تشکلهای موجود دریایی بیشترین وقت از سوی مدیران سازمان بنادر به این انجمن اختصاص داده شده است.

با توجه به اینکه ایران کشوری دریایی است وضع کنونی ایران را در بخش دریایی چگونه می بینید؟ نقش انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته در این میان چیست؟

با توجه به وظیفه صیانت از منافع ملی - که رسالت و محور مشترک اقدامات همه است و تمامی ایرانیان روی آن متفق القول هستند - سرزمین ما با بیش از پنج هزار و ۷۰۰ کیلومتر مرز دریایی باید از ظرفیت های موجود نهایت استفاده را داشته باشد. کشورهای اطراف ایران مانند کشورهای مشترک المنافع CIS که محصور در خشکی هستند اقتصادی ترین و مناسبترین راه ارتباطیشان با دریاهای آزاد از طریق ایران است و این فرصتی بسیار استثنایی و موهبتی خدادادی برای همه ماست. حدود

در هر صورت ما وظیفه داریم تا بنادرمان را توسعه دهیم و به لحاظ نرم افزاری، سخت افزاری و زیرساخت آن را تقویت کنیم

۳۵۰ میلیون نفر از کشورهای همسایه ایران با جمعیت ۷۵ میلیونی ایران، ۶ تا ۷ درصد جمعیت جهان را شامل می شود اما عملکرد ما در بخش کانتینری شاید نیم درصد مراودات دنیا را هم شامل نشود. باید در انجمن به این موضوعات بیشتر ورود پیدا کنیم چراکه توسعه کار و منافع ملی همگی ما را در پی دارد. انجمن باید بتواند مشاوره های تخصصی به نهادهای دولتی و خصوصی بدهد. همچنین باید تسهیل کننده روابط بین سازمان های دولتی و بخش خصوصی باشد. اقتصاد کلان کشور همانند دیگر مناطق دنیا به دریا اتصال دارد و انجمن باید از این فرصت، خوب استفاده کند. چراکه از طریق دریا مرزی با کشورهای دنیا وجود ندارد و مرزهای دریایی تا دورترین نقاط دنیا توسعه پیدا می کند. باید در نظر داشت که دریا ظرفیت بسیار بالایی دارد و ما باید با ارائه راه و روش های پیشنهادی از سوی جامعه دریایی، به سمت دریایی شدن به معنی کامل خود حرکت کنیم.

نقش انجمن در فعالیت های اقتصادی باید چگونه باشد؟

به اعتقاد من انجمن کشتیرانی فی نفسه اگر خودش در کارهای اقتصادی وارد نشود بهتر



است چراکه حساسیت هایی را ایجاد کرده و ممکن است قداست انجمن را به عنوان امین الصنف بودن از بین ببرد. به علاوه اینکه ممکن است انجمن را در معرض ریسک هایی هم قرار دهد. تضاد منافی هم ممکن است در بین اعضاء انجمن و حتی هدایت انجمن ایجاد شود. به نظر من ما باید اهداف صنف را ببینیم و به عنوان یک تشکل عام المنفعه و غیرانتفاعی کارهای مشاوره ای انجام دهیم.

اما حتما باید در بخش آموزش فعال باشیم چراکه سطح علمی همکاران دریایی بالا می رود؛ هر چند برای آموزش هزینه می گیریم اما مقدار آن در حد سود بردن نباید باشد که نیست، بلکه فقط باید هزینه های خود را پوشش دهد.

در حال حاضر بیشترین ضعف موجود در انجمن مربوط به مباحث فنی است که مسوولیت دبیرخانه است اما با توجه به مشغله دبیرخانه، فرصت کارهای فنی، آماری و مطالعاتی و تحقیقاتی کم است. باید این بخش دبیرخانه تقویت شود تا در صورت نیاز تحلیل، اطلاعات و آمار مختلف به راحتی در دسترس باشد. با توجه به اینکه در هیاتمدیره انجمن دید شرکتی و شخصی وجود ندارد، باید دبیرخانه هم علاوه بر کارهای روزمره به سمت فعالیت های تحقیقی و پژوهشی حرکت کند.

در حال حاضر ارتباط انجمن با دولت در چه سطحی است؟

اگر ارتباط با دولت را در وهله اول با سازمان بنادر و دریانوردی تعریف کنیم که مراوده خوبی وجود دارد و دوستان در سازمان بنادر خوشبختانه به سخنان ما توجه می کنند و به عنوان یکی از کرسی های طرف مشورت این سازمان هستیم. ارتباط با گمرک و سازمان راهداری هم مناسب است. با دارایی هم مسائل را دنبال می کنیم؛ همچنین دیگر دستگاه های دولتی.

با توجه به اینکه انجمن از تشکلهای زیر مجموعه وزارت کشور است با وجود عضویت در اتاق بازرگانی

ایران و تهران، همچنان این ارتباط با وزارت کشور حفظ شده است و به نوعی تلاش شده تا توازن بین وزارت کشور و اتاق بازرگانی ایجاد شود. انجمن در این میان حلقه موفق ارتباطی بین وزارت کشور و پارلمان

ترکیب اعضای انجمن چگونه است؟ آیا از دولتی ها هم در این انجمن وجود دارند؟

در حال حاضر بیش از ۲۰۰ شرکت عضو انجمن هستند که خصوصی ها و نیمه خصوصی ها را شامل می شوند. اینکه در برخی موارد بعضی از دوستان شرکت های نفتکش و کشتیرانی را دولتی می دانند و در مواردی حتی زمزمه حذف آنها را سر می دهند، به نظر بنده اشتباه است چراکه در صورت حذف اینها سهم زیادی از جامعه دریایی کشور حذف می شود. انجمن باید طوری عمل کند که برخی شبهات اینچنینی رفع شود و تمامی شرکت ها اعم از خصوصی و نیمه خصوصی (دارای سهام دولتی) با یکدیگر در ارتباط و تعامل باشند. در حقیقت انجمن باید طوری عمل کند که برای رسیدن به اهداف صنفی، با در نظر گرفتن مصلحت دریایی کشور، تمامی شرکت ها را کنار هم و در تعامل با هم نگه دارد. بر این اساس جلسات خوبی با کشتیرانی جمهوری اسلامی و شرکت ملی نفتکش داشته ایم.

ارتباط کنونی انجمن کشتیرانی با قوه مقننه و مجلس چگونه است؟

با توجه به اینکه در حال حاضر فراکسیون دریایی در مجلس وجود دارد، باید از تمام ظرفیت این فراکسیون برای رسیدن به اهداف دریایی و نزدیکی بیشتر قوانین با مصلحت های دریایی استفاده کنیم.



البته ارتباطها و تماس هایی برقرار شده اما باید در این زمینه بیشتر کار کنیم و از ظرفیت های قانونگذاری کشور به نفع بخش دریایی نهایت استفاده را ببریم به خصوص که قانون برنامه ششم توسعه نیز در حال تدوین است.

به نظر شما قوانین کنونی تا چه حد منافع کشتی ها را تامین می کند؟

در حال حاضر هر محموله ای که وارد ایران می شود اگر با کشتی پرچم غیرایرانی باشد باید ۱۰ درصد کرایه حمل به عنوان عوارض پرچم بدهد اما این درآمد که بر اساس قانون مقررات تردد وسایط نقلیه خارجی است، طبق عرف های موجود خرج راه های زمینی! کشور می شود. ما انتظار داریم که درآمد هر صنف در همان صنف هزینه شود؛ به این ترتیب ۱۰ درصد عوارض دریایی باید در بنادر کشور هزینه شود. اگر این اتفاق بیافتد و این عوارض در توسعه بنادر هزینه شود باعث می شود که کالا با سرعت بیشتری ترخیص و تخلیه شود در نتیجه هزینه های حمل صاحب کالا به دلیل کاهش خواب کشتی در بندر، کاهش پیدا می کند. به واسطه آن، خطوط ادامه در صفحه بعد

ما انتظار داریم که درآمد هر صنف در همان صنف هزینه شود؛ به این ترتیب ۱۰ درصد عوارض دریایی باید در بنادر کشور هزینه شود

نماینده انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته:

دولت و بخش خصوصی احتیاج به زبان مشترک دارند

اگر ما به عنوان
بخش خصوصی
بدانیم دولت
در کدام
حوزه‌ها نیاز به
سرمایه‌گذاری
دارد و
سرمایه‌های
ما را تضمین
می‌کند قطعا
بخش زیادی از
اهداف در نظر
گرفته شده به
راحتی عملیاتی
می‌شود



خصوصی به حمایت از سوی نهادهای مالی کشور تصریح کرد: هر چند ما در این زمینه نشست‌ها و جلسات مختلفی برگزار کرده‌ایم، اما هنوز تا رسیدن به همکاری‌های بزرگ فاصله زیادی داریم و این مساله باعث شده بسیاری از سرمایه‌گذاران حضور در این عرصه را به طور کلی فراموش کنند. معین انصاری با اشاره به سیاست‌های نادرست بانک‌های کشور در برخورد با بخش خصوصی گفت: ما وقتی برای راه اندازی یک پروژه از بانک دو میلیارد تومان وام می‌گیریم نه تنها برای سال‌های متوالی درگیر بازپرداخت آن هستیم. حتی در برخی از شرایط باید تا پنج برابر سرمایه را نیز بازگردانیم. این مساله برای بسیاری از سرمایه‌گذاران بخش خصوصی غیر قابل تحمل و اجرایی شدن است.

وی همچنین تاکید کرد: با آمدن دولت یازدهم امید سرمایه‌گذاران برای ورود به عرصه‌های مختلف دریایی و بندری افزایش پیدا کرده و امید داریم همان طور که دولت با یک زبان مشترک مذاکرات هسته‌ای در حد جهانی پیش می‌برد از سرمایه‌گذاران داخلی برای ورود به عرصه‌های مختلف اقتصادی نیز حمایت‌های لازم را انجام بدهد.

نماینده انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته گفت: برای بالا بردن نقش بخش خصوصی در توسعه دریایی کشور سرمایه‌گذاران و دولت نیاز به زبان مشترک دارند.

به گزارش سی نیوز، مهرشاد معین انصاری در مراسم گرامیداشت روز حمل و نقل که در هتل همای تهران به همت سازمان بنادر برگزار شد، با بیان این‌که دولت برای طرح‌های توسعه‌ای خود به سرمایه‌های بخش خصوصی نیاز جدی دارد، افزود: فعالان زیادی در این عرصه حضور دارند و بسیاری از آنان سال‌ها در این حوزه حضور دارند و در تمام این سال‌ها علاقه خود را برای ورود و سرمایه‌گذاری در بنادر کشور اعلام کرده‌اند، اما فراهم کردن این مساله نیاز به زیرساخت‌ها و مقدماتی دارد که تاکنون به دشواری مهیا شده است. وی ادامه داد: اگر در این سال‌ها دولت و بخش خصوصی به واسطه نبود زبان مشترک از هم دور نشده بودند مشکلات بسیاری حل شده بود. اگر ما به عنوان بخش خصوصی بدانیم دولت در کدام حوزه‌ها نیاز به سرمایه‌گذاری دارد و سرمایه‌های ما را تضمین می‌کند قطعا بخش زیادی از اهداف در نظر گرفته شده به راحتی عملیاتی می‌شود.

نماینده انجمن کشتیرانی با اشاره به نیاز بخش

در آیین گرامیداشت
روز حمل و نقل،
پنج قرارداد
سرمایه‌گذاری
بخش خصوصی به
ارزش بیش از ۳۲۲

میلیارد تومان در
منطقه ویژه اقتصادی
بندر امام خمینی(ره)

به امضار رسید.
این قراردادها
سرمایه‌گذاری
در زمینه احداث

کارخانه بزرگ تصفیه

و بسته‌بندی روغن
خوراکی، احداث و

بهره‌برداری از مرکز
لجستیک و کانتینر،

احداث و بهره‌برداری

از مخازن نگهداری

فرآورده‌های نفتی

منعقد شد که با

فعالیت این شرکت‌ها

پیش‌بینی می‌شود

بیش از ۵۷۰ فرصت

اشتغال‌زایی مستقیم

و غیرمستقیم

ایجاد شود. منطقه

ویژه اقتصادی

بندر امام خمینی(ره)

با انعقاد ۹ قرارداد

و جذب بیش از

۱۴۷ میلیارد تومان

سرمایه‌گذاری

بخش خصوصی از

بنادر پیشرو در

جذب سرمایه‌گذاری

بخش خصوصی به

شمار می‌آید.

کانتینری قرار بود وارد شود صاحب آن قبل از ورود به گمرک می‌رفت و مشخصات کالا را اعلام می‌کرد و پس از پرداخت گمرکی، یک توکن برای تحویل کالا می‌گرفت. سپس هنگام خروج کالای خود آن را به درب اتوماتیک بندر وارد می‌کرد و درب بصورت خودکار باز می‌شد. البته کنترل مخفی خود را داشتند و در برخی موارد کالا را پس از خروج تعقیب و در انبار صاحب کالا بازدید می‌کردند. اگر اظهارات ارایه شده خلاف واقع بود علاوه بر جریمه روی بار، برای کانتینرهایی هم که قبل از آن وارد کرده بود جریمه بسیار سنگینی می‌بردند!

هدف انجمن رسیدن به
تشکل های بالاتر هم هست؟

آنچه انجمن در بحث صنفی دنبال می‌کند رسیدن به کنفدراسیون از طریق انجمن و فدراسیون است تا منافع صنف را در مراجع سه‌گانه حکومتی نمایندگی و حفظ کند. در حال حاضر اتاق ایران به عنوان پارلمان بخش خصوصی این موضوع را پیگیری می‌کند. چرا که قداست انجمن در مباحث صنفی باید در تشکلی بزرگتر مانند کنفدراسیون و فدراسیون تجلی پیدا کند تا یک نقطه اتکا و مامن امن برای شرکت‌های صنف خود باشد.

حرف آخر:

از اعضاء محترم هیات‌مدیره که با وجود مشغله‌ها و مشکلات شخصی خود در تمامی جلسات وقت گذاشته و حضور موثر دارند و تلاش بی‌دریغی را برای پیشبرد اهداف صنفی و اعضا معمول می‌کنند، تشکر می‌کنم. از اعضاء محترم انجمن هم تقاضا می‌کنم تا در تمامی مسائل مربوط به صنف مشارکت عمومی داشته و با راهنمایی و هدایت هیات‌مدیره، مباحث، نقطه نظرات، پیشنهادات و انتقادات خود را با صراحت و به هر وسیله‌ای که خود صلاح می‌دانند به اطلاع هیات‌مدیره جهت پیگیری لازم ارسال کنند و مطمئن باشند که انشاالله پیگیری می‌شود.

جزایر و نقاطی برای ثبت کشتی، کشتی‌داری در ایران را نهادینه کند. اگر ما می‌گوییم در منطقه آزاد سرمایه‌گذاران از مالیات معاف هستند، آیا نمی‌توان این موضوع را به کشتیرانی بسط داد و کشتی را هم مانند جزیره‌ای با اهمیت دید؟ چرا ما نمی‌خواهیم از کشورهای غربی



الگو بگیریم! در آن کشورها کشتیرانی موضوعی امنیتی و استراتژیک است. در آمریکا هزینه جنگ افغانستان را از مالیات کشاورزان تامین کردند اما کشتیرانی معاف از مالیات است!

مشکلات کار کجاست؟

یکی از بزرگترین مشکلات نهادهای موازی تصمیم‌گیری هستند. در کشور ما سوخت ارزانتر از بسیاری کشورهاست اما چرا ما در ترانزیت موفق نبوده‌ایم؟ در حال حاضر ۱۷ سازمان و مرکز در مقوله ترانزیت تصمیم‌گیری می‌کنند از سازمان بنادر، راهداری و گمرک گرفته تا وزارت اطلاعات و ستاد مبارزه با قاچاق و دیگر سازمان‌های سیاسی، نظامی و امنیتی درباره ترانزیت حرف می‌زنند. اما چرا ما یک ستاد تصمیم‌گیر متولی ترانزیت نداریم که به تنهایی با در نظر گرفتن منافع و مصالح کشور تصمیم‌گیرنده باشد.

در کشور سنگاپور سازمان بنادر (MPA – PSA) تصمیم‌گیرنده است. از سال ۱۳۷۵ که بنده نماینده کشتیرانی در آن کشور بودم، آنها کانال سبز و قرمز داشتند و زمانی که

کشتیرانی نیز کرایه حمل خود را پایین می‌آوردند و دوباره هزینه ۱۰ درصدی پرداختی صاحب کالا در قالب کاهش کرایه حمل به خودش برمی‌گردد! ما در این باره رایزنی‌هایی را انجام داده‌ایم و اگر سازمان بنادر در این طرح وارد شده و از آن حمایت کند، به طور قطع به نتیجه مطلوب

می‌رسیم. اما به نظر می‌رسد متاسفانه خود سازمان علاقه‌ای به این کار ندارد! همچنین در تمام دنیا یکسری امتیازهای ویژه به کشتی‌های با پرچم خودی داده می‌شود و تسهیلات خاص برای آنها در نظر می‌گیرند برای اینکه سرمایه‌گذاران به کشتی‌داری تشویق شوند. زمانی که ۹۰ درصد تجارت ایران از راه دریاست و اگر این ۹۰ درصد نباشد، آن ۱۰ درصد باقیمانده هم دیگر اقتصادی نیست، داشتن کشتی از نیازهای حیاتی یک کشور دریایی مانند ایران است. در کشورهای دیگر مانند آمریکا، انگلستان و خیلی ممالک دیگر، برای تشویق به کشتی‌داری با پرچم خودی، خدمات ویژه‌ای برای سرمایه‌گذاران در نظر گرفته‌اند. این کشورها در حقیقت سرمایه‌گذاران خود را برای رهایی از مشکلات مالیاتی و یا قوانین کار که رقابت پذیری سرویس‌های حمل و نقل دریایی آنها را تحت الشعاع قرار می‌دهد، به ثبت کشتی‌ها در جزایر آزاد خود هدایت کرده‌اند. این امر از سال ۱۹۲۲ آغاز شده و همچنان ادامه دارد.

ایران هم می‌تواند با ایجاد چنین

ایران
می‌تواند با
ایجاد جزایر
و نقاطی برای
ثبت کشتی،
کشتی‌داری
در ایران را
نهادینه کند

در نشست خبری انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته مطرح شد

گمرک و اداره مالیات توجهی به معافیت‌های دریایی ندارند

نشست خبری اعضای هیات‌مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته با حضور رسانه‌ها در سالن کنفرانس این انجمن با موضوع برنامه ششم توسعه و مطالبات دریایی‌ها برگزار شد و در حاشیه این نشست خبری از سایت سی نیوز، نخستین سایت اطلاع‌رسانی مستقل بندری و دریایی ایران به آدرس www.seanews.ir رونمایی شد.



به گزارش سی نیوز، نائب رئیس انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته در این نشست خبری گفت: با وجود اینکه بر اساس مصوبات صندوق توسعه صنایع دریایی کشتی‌هایی که در ایران ساخته می‌شوند باید از ۱۲ سال معافیت مالیاتی برخوردار شوند متأسفانه این مصوبات توسط سازمان امور مالیاتی و گمرک نادیده گرفته می‌شود. مسعود پل‌مه با بیان اینکه رشد تجارت و اقتصاد جهانی بر پایه دریا متمرکز شده است افزود: در حال حاضر تجارت، صادرات، ترانزیت و اقتصاد ما بر محور دریا استوار بوده و ۹۰ درصد تجارت، ۱۰۰ درصد انتقال نفت و صادرات محصولات پتروشیمی، ۷۰ درصد انتقال گاز، متکی به دریاست اما تاکنون دریا بسیار مورد بی‌مهری و بی‌توجهی سیاستگذاران، برنامه ریزان و مسوولان کشور در ادوار مختلف قرار گرفته و هیچ توجهی به این مهم نمی‌شود. وی با تأکید بر اینکه تاکنون یک ریال هم از دولت و بانک‌ها تسهیلات ریالی و ارزی دریافت نکرده‌ایم ادامه داد: با وجود اینکه ۹۰ درصد تجارت جهانی کشورمان متکی به دریافت و بسترهای قانونی برای اخذ تسهیلات ریالی و ارزی مهیاست تاکنون هیچ حمایتی از سوی دولت نشده‌ایم. پل‌مه به اهمیت دریا و اقتصاد دریامحور اشاره کرد و گفت: دریا و شرکت‌های دریای در دولت‌های مختلف هیچ حمایتی نداشتند؛ در حالیکه تمام سبد کالای مردم از طریق دریا تأمین می‌شود. وی ادامه داد: در حالیکه در قانون به صراحت به حمایت بانک‌ها از صنایع و شرکت‌های دریایی و معافیت‌های مالیاتی این شرکت‌ها اشاره شده است اما در حال حاضر سود بانکی تسهیلاتی که به شرکت‌های فعال در این صنعت اعطا می‌شود با همان نرخ خدمات یعنی ۲۶ درصد محاسبه می‌شود و گمرک و متولیان امور مالیاتی هیچ توجهی به معافیت‌های مالیاتی که در قانون آمده است نمی‌کنند. به گفته نایب رئیس انجمن کشتیرانی، نبود یکپارچگی در قانون و



نقاط اقتصادی - فرهنگی در کنار سواحل شکل می‌گیرد اما در ایران محروم‌ترین نقاط کشورمان مناطق سواحل دریایی هستند. وی با اشاره به برنامه‌های انجمن کشتیرانی برای ارتقا نقش اقتصاد دریامحور در برنامه ششم توسعه ادامه داد: با همکاری سازمان بنادر کارگروه‌هایی تشکیل داده‌ایم و با نمایندگان مجلس هم رایزنی‌هایی در این زمینه کرده‌ایم و امیدواریم در سال‌های آینده تسهیلات مورد توجهی به این صنعت تعلق گیرد. پل‌مه با اشاره به اهمیت اتصال ریل به بنادر شمالی و جنوبی کشورمان گفت: در حال حاضر ۹۷ درصد جابجایی‌ها از طریق جاده انجام می‌شود این در حالی است که ۸۰۰ میلیون تن کالا در سطح راه‌های ارتباطی کشورمان در تردد هستند و متأسفانه سهم ریل در جابجایی این مقدار کالا بیشتر از ۳ درصد نیست. وی با اشاره به مواعی که سهم ریل از جابجایی کالا را کاهش می‌دهد تأکید کرد: بنادر کشور شاهراه‌های ارتباطی برای حمل و نقل کالا هستند اما به ریل متصل نیستند البته کندی سرعت، افزایش مدت زمان سیر بر روی ریل و گران بودن تعرفه‌های ریلی ایران نسبت به تعرفه‌های جاده‌ای باعث شده سهم راه‌آهن از جابجایی بار به حداقل میزان ممکن برسد.

حل مشکل تضمین حق توقف و برگشت کانتینر به زودی

حسین ناجی‌پور، عضو هیات مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته هم با اشاره به اینکه مشکل تضمین‌های حق توقف و برگشت کانتینر به زودی برطرف می‌شود، گفت: خوشبختانه تعرفه‌هایی که انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ارائه کرده مصوب شده است و مشکل صاحبان کالا و شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی در این باره برطرف می‌شود. وی به تعاملات انجمن و کمیسیون فرعی شورای عالی ترابری اشاره کرد و افزود: تاکنون تصمیمات خوبی در این کمیسیون گرفته شده‌است؛ خوشبختانه موارد صنفی که در گذشته انجمن دخالتی در شکل‌گیری آن نداشت در حال حاضر با نظرخواهی از انجمن انجام می‌شود. ناجی‌پور با اشاره به تعاملات با سازمان بنادر و دریانوردی، ادامه داد: در حال حاضر بخشی از

مسئولیت‌های اداره امور شرکت‌های سازمان بنادر و دریانوردی به انجمن محول شده و به این ترتیب مشکلات و مسائل مربوط به شرکت‌ها از طریق انجمن به دفتر امور شرکت‌های سازمان بنادر و دریانوردی منعکس می‌شود. او در ادامه گفت: بر خلاف تمام کشورهای دنیا، در ایران تعرفه ریلی‌ها در مقایسه با جاده بسیار گران است. علاوه بر گرانی، حمل و نقل ریلی با کندی سرعت هم مواجه است. هر چند سعی



شده کندی سرعت کاهش پیدا کند اما هنوز در مقایسه با حمل‌ونقل جاده‌ای ایده‌آل نیست. وی به بخش آموزش انجمن و پیشرفت‌های صورت گرفته در این بخش اشاره کرد و افزود: در این خصوص دوره‌های آموزشی خوبی برای اعضای انجمن ترتیب داده شده است.

باید نگاه‌ها نسبت به دریا تغییر کند

مهرشاد معین انصاری، دیگر عضو هیات مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته با اشاره به اینکه بیش از ۸۰ درصد اقتصاد کشور در اختیار دولت است، معتقد است که این نگاه دولتی به دریا باید تغییر پیدا کند. اگر این نگاه تغییر کند به طور حتم انجمن‌ها هم جایگاه واقعی خود را پیدا می‌کنند. وی با تأکید به مدیریت نادرست منابع مالی در کشور افزود: کارشناسان و فعالان اقتصادی باید بخش‌هایی از دریا را که صرفه اقتصادی دارد می‌تواند بر اقتصاد جامعه اثر بگذارد، شناسایی کرده و به آن توجه ویژه داشته‌باشند. این عضو هیات مدیره انجمن کشتیرانی با اشاره به اینکه خوشبختانه دولت جدید برای شکل‌ها ارزش قائل شده است، ادامه داد: تبلور این موضوع را در دستگاه‌های دولتی مشاهده می‌کنیم. معین انصاری با بیان اینکه در حال حاضر که ما احتیاج به اشتغال برای جوانان داریم راهی جز درگیر کردن بخش خصوصی و مردم در این باره نداریم، افزود: اگر این رویکرد به درستی در مسیر خود قرار گیرد بسیاری از مشکلات حل می‌شود. وی گفت: ساختار موجود برای توسعه دریامحور ساختار خوبی است اما باید نگاه‌ها نسبت به آن تغییر پیدا کند. تا زمانیکه نگاه‌ها اصلاح



نشود با ایجاد وزارت دریاداری هم کاری از پیش نمی‌بریم. معین انصاری با بیان اینکه تعامل بخش دولتی و خصوصی به توسعه بخش دریایی کمک می‌کند، ادامه داد: دولت و اتاق بازرگانی تاکنون هیچ کمک مالی به شکل‌ها نکرده‌اند و باید بدانیم که بدون سرمایه هیچ کار مثبت و اثرگذاری نمی‌توان انجام داد.

دریا در برنامه پنجم جایگاهی نداشت

در برنامه پنجم هیچ نقشی برای حمل‌ونقل دریایی دیده نشده بود و سهم این بخش در برنامه صفر درصد بود. این جمله را دبیر انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته گفت و در ادامه افزود: به همین دلیل با تدوین احکام حمل‌ونقل دریایی در برنامه ششم، قصد داریم تا نقش این حوزه را در اقتصاد بیشتر کنیم. یحیی ضیایی مهرجودی ادامه داد: احکام برنامه



ششم در چند بخش بهره‌برداری، مسوولیت اجتماعی، فناوری اطلاعات، ایمنی، منابع انسانی و آموزش و نظام آموزشی در حوزه دریا است. به گفته وی، احکام در برنامه ششم در چهار کارگروه امور دریایی، بندری، ناوگان حمل‌ونقل دریایی و مدیریت سواحل بررسی و در حال تدوین است و در نهایت در قالب یک برنامه منسجم و مدون به دولت و مجلس ارائه می‌شود.

بر خلاف تمام کشورهای دنیا، در ایران تعرفه ریلی‌ها در مقایسه با جاده بسیار گران است. علاوه بر گرانی، حمل و نقل ریلی با کندی سرعت هم مواجه است

عضو هیات مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته:

خطوط کشتیرانی بزرگ دنیا پشت مرزهای ما صف کشیده اند

درصد است که از نظر من منطقی به نظر نمی‌رسد. همچنین اگر به آمار نگاهی داشته باشیم درمی‌یابیم که شش ماه اول سال ۲۰۱۴ نسبت به شش ماه دوم، تفاوت‌هایی از نظر آمار وجود دارد به این صورت که در شش ماه اول سال ۲۰۱۴ بعد از شرکت کشتیرانی ج.ا. خطوط کوچکتر (NVOCC) فعالیت می‌کردند اما در شش ماهه دوم به دلیل مذاکرات ایران و ۵+۱ شرکت‌های بزرگ و خطوط بزرگتر، در ایران فعال شدند. ورود خطوط بزرگتر یعنی مسیرهای بزرگتر و اعتبار بیشتر برای بخش دریایی ایران.

کمرنگ‌تر شدن تحریم‌ها چه تحولی در حوزه دریایی ایجاد کرده‌است؟

برداشتن تحریم‌ها یک تحول اساسی در بخش دریایی ایجاد می‌کند. برداشته شدن تحریم‌ها یعنی ورود شرکت‌های کشتیرانی بزرگ به آب‌های ایران. در حال حاضر خطوط کشتیرانی بزرگ مثل دو ۱۰۰ متر پشت خط آماده هستند تا به محض برداشته شدن تحریم‌ها، وارد ایران شوند اما آنچه نگران کننده است اینکه آیا ایران توان پذیرایی از آنها را دارد؟ چراکه در حال حاضر زیرساخت‌های بندری ما توان سرویس دادن به این حجم کشتی را ندارد. بر همین اساس باید دوستان ما در سازمان بنادر و دیگر ارگان‌های متولی فکری برای این موضوع بکنند. ما در دو سالی که تحریم بودیم باید برای زیرساخت‌های این بخش فکری می‌کردیم و از این فرصت استفاده می‌کردیم متأسفانه این اتفاق رخ نداد. حتی ما در انجمن به صورت مکتوب به دوستان در سازمان بنادر اعلام کردیم اما اتفاق خاصی در این باره نیفتاد. در حقیقت در شرایط رکود ما باید بازنگری فرآیند و آموزش را در دستور کار خود قرار می‌دادیم اما ما با شرکت‌های کوچک که ریشه نداشتند درگیر شدیم و بیخود برای خود مشغله درست کردیم.

آیا این مشکلات زیرساختی باعث نمی‌شود که خطوط کشتیرانی بزرگ وارد بنادر ایران نشوند؟

بابت نیامدن خیر. آنها به ایران می‌آیند اما گرانتر. زمانی که کشتی دو روز معطل برای تخلیه بار می‌شود چه انتظاری می‌توان داشت جز اینکه کرایه این توقف را از صاحب کالا بگیرند. در حال حاضر کرایه حمل به بندرعباس حدود دو برابر بندر حبل علی است. البته در بهترین شرایط هم کرایه حمل در این دو بندر یکی نبوده و همیشه ایران گرانتر بوده است. اما این تفاوت باید منطقی باشد و بین ۱۰ تا ۱۵ درصد یعنی ۱۰۰ تا ۱۵۰ دلار بالاتر باشد، آن هم به دلیل مشکلات پس کرانه و معطلی کانتینرها. در حال حاضر کرایه حمل کانتینر ۲۰ فوت در بندرعباس ۱۶۰۰ دلار است اما در بندر جبل علی ۶۰۰ تا ۷۰۰ دلار. در حالیکه قیمت باید در



در حال حاضر خطوط کشتیرانی بزرگ مثل دو ۱۰۰ متر پشت خط آماده هستند تا به محض برداشته شدن تحریم‌ها، وارد ایران شوند



ما در دو سالی که تحریم بودیم باید برای زیرساخت‌های این بخش فکری می‌کردیم و از این فرصت استفاده می‌کردیم متأسفانه این اتفاق رخ نداد. حتی ما در انجمن به صورت مکتوب به دوستان در سازمان بنادر اعلام کردیم اما اتفاق خاصی در این باره نیفتاد. در حقیقت در شرایط رکود ما باید بازنگری فرآیند و آموزش را در دستور کار خود قرار می‌دادیم اما درگیری ما با شرکت‌های کوچک که ریشه نداشتند شد و بیخود برای خود مشغله درست کردیم. این سخنان روزبه مختاری، عضو هیات مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته است که درباره حمل و نقل کانتینری در دریا بیان کرده است. ماحصل گفت‌وگوی ما با وی را در زیر می‌خوانید:

به عنوان سوال آغازین، در حال حاضر وضعیت حمل و نقل کانتینری در بخش دریایی چگونه است؟

پیش از اینکه بخواهیم به این پرسش پاسخ دهیم باید آمار و ارقام درستی از این موضوع داشته باشیم تا بتوانیم درباره وضعیت کانتینری صحبت کنیم. اما این آمار وجود ندارد. آخرین آماری که در این باره وجود دارد برای سال ۲۰۱۳ است که نشان می‌دهد نسبت به سال ۲۰۱۲ ما در بندر شهید رجایی ۲۸ درصد رکود داشتیم. اما بر اساس آمار موجود، سال ۲۰۱۴ نسبت به ۲۰۱۳ ما ۲ درصد رشد داشتیم. البته آقای سعیدنژاد، مدیرعامل سازمان بنادر اعلام کرده که آمار رشد ۸

گفت‌وگو ۸

بندرعباس ۸۰۰ دلار باشد. اکنون اگر ۱۶۰۰ دلار به ۱۰۰۰ دلار کاهش پیدا کند، همه خوشحال می‌شوند اما این کاهش منطقی نیست و نشان از ضعف ما در عملکرد دارد.

قوه مقننه در بخش دریایی تاکنون قوی عمل نکرده، علت آنرا در چه می‌بینید؟

مشکل در قوه مقننه در نبود آگاهی و اطلاع کافی از حمل و نقل دریایی است. در قوه مقننه اطلاعات از حمل و نقل دریایی ناقص است و اطلاعات از کانتینری ناقص‌تر. این مشکل در قوه قضاییه هم وجود دارد و بیشتر شرکت‌های خصوصی در فرآیند حمل و نقل دریایی این مشکل را دارند.

شما در ابتدای صحبت‌های خود به فرآیند اشاره کردید، منظور از فرآیند چه بود؟

زمانی که در بندر ما مشکلی پیش می‌آید دوستان در سازمان بنادر باید در حداقل زمان ممکن این مشکل را حل کنند؛ این راه حل پیدا می‌شود اما ریشه یابی نشده و برداشته شدن یک مشکل به بروز مشکلات بیشتر برای شرکت‌های فعال در این حوزه می‌انجامد. در حقیقت سازمان بنادر در این موارد جزیره ای عمل می‌کند. در صورتیکه باید بخش خصوصی را دعوت کند و به عنوان یک بازوی تجربی از این تجربه استفاده کند.

فعالیت کمیته کانتینری انجمن کشتیرانی را در رفع مشکلات چگونه می‌بینید؟

بنده با اینکه جزو هیات‌مدیره انجمن هستم اما بیشتر خود را متعلق به کمیته می‌دانم. کمیته کانتینری از ابتدا خوب عمل کرده و اکنون هم فعالیت آن بیشتر شده است. در

حال حاضر در کمیته از تمامی بخش‌ها یک نماینده وجود دارد و اگر مشکلی پیش آید فرآیند ایجاد شده و تجزیه و تحلیل انجام می‌شود. اما اینکه چقدر این تصمیمات اجرایی می‌شود باید به سراغ بخش حاکمیتی برویم. در حقیقت انجمن یک نیروی مشاوره‌ای و تحلیلگر است که به صورت مجانی در خدمت دولت است اما دولت نمی‌تواند از او استفاده لازم را بکند. این انجمن سال‌ها تجربه را به دوش کشیده و روسای جمهور و وزرای زیادی دیده است که آمده اند و رفته اند. پس استفاده از این نیرو لطف است و کنار گذاشتن آن ظلم.

در حال حاضر انجمن کشتیرانی با شورای عالی هماهنگی ترابری، سازمان بنادر، گمرک، بخش فناوری سازمان، پیمانکاران بندری رابطه نزدیک دارد. همچنین سعی شده که با اتاق رابطه نزدیک داشته باشیم.

اما انجمن چیزی جز یک سیم‌رغ نیست و پره‌ای آنرا اعضا تشکیل می‌دهند. هیات مدیره هم سر سیم‌رغ هستند. اگر اعضا حامی انجمن نباشند انجمن نمی‌تواند پرواز کند. من از تمامی اعضا چه آنها که همیشه کنار هیات مدیره بودند، چه آنها که موردی حضور داشتند و چه اعضای که کمرنگ‌تر بودند تشکر می‌کنم و امیدوارم در سال جدید همه حضور پررنگی در فعالیت‌های انجمن داشته باشیم.

سخن آخر:

همیشه در سازمان بنادر خارجی‌ها پررنگ‌تر از خودی‌ها هستند و زمانی که یک شرکت خصوصی می‌خواهد وقت ملاقات بگیرد باید مدت‌ها انتظار بکشد اما یک نفر که از آن طرف بیاید حتی اگر فعال در حوزه دریایی هم نباشد، به راحتی با مسوولان ملاقات می‌کند. در حالیکه باید این فرش قرمز برای بخش خصوصی پهن شود.



انجمن چیزی جز یک سیم‌رغ نیست و پره‌ای آنرا اعضا تشکیل می‌دهند. هیات مدیره هم سر سیم‌رغ هستند. اگر اعضا حامی انجمن نباشند انجمن نمی‌تواند پرواز کند

۹ اخبار

توانستیم سیادت در دریا را خیلی حفظ کنیم

یکی از مهمترین دغدغه‌های شرکت‌ها به ویژه شرکت‌های دریایی این است که مطالبات آنان توسط انجمن‌هایی که در آنها عضو هستند، پیگیری شود. این مطالبات به دو صورت نمود پیدا می‌کند نوع اول مشکلاتی است که در حین کار شرکت‌ها با آن برخورد می‌کنند و دیگر هم تعرفه‌ها و عوارضی است که هر ساله تعیین می‌شود. شرکت‌ها انتظار دارند انجمن‌ها، در هر دو نوع این مشکلات حامی آنها باشند و از آنان به عنوان عضو یک صنف حمایت‌های لازم صورت گیرد. بر همین اساس به سراغ امید ملک، عضو هیات‌مدیره و خزانه‌دار انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته رفته‌ایم و با وی درباره ارتباطات انجمن و این دغدغه‌های مطالباتی اعضا در حوزه های مختلف به گفت‌وگو نشسته‌ایم که می‌خوانید:

می‌تواند تحصیل شود که شما حضور پررنگ و قدرتمندی در دریا داشته باشید و تنوع فعالیت خود را نیز حفظ کنید. به عنوان نمونه توان حمل فله، نفت خام، کانتینر و ... داشته باشیم. اما در این سال‌ها نتوانستیم سیادت در دریا را خیلی حفظ کنیم.

علت حفظ نشدن سیادت در دریا چیست؟
وقتی بخش‌خصوصی و مردم از این بخش حذف شده‌اند، دیگر انتظار نیست که این صنعت بتواند به موفقیت برسد. در حقیقت این حضور نداشتن در عرصه فعالیتی، امکان هر نوع بیان و ابراز عقیده را از آنها گرفته است.

بخش خصوصی حضور نداشته تا به کشتی‌سازی درباره عملکردشان بگوید؛ دولت هم به فلان



شرکت دولتی گفته که کشتی از این شرکت کشتی‌سازی دولتی بگیر. همچنین تسهیلات بانک‌ها تکلیفی بوده و دولت دستور داده که فلان بانک دولتی به کشتیرانی دولتی وام بدهد. تا آن وام به یک شرکت دولتی دیگر بنام کشتی‌سازی بابت ساخت کشتی هر طوری که ایشان صلاح دانستند پرداخت شود. بر اساس این نوع عملکرد غلط، ما دچار یک عقب افتادگی تاریخی هستیم که باید جبران شود.

به اصل ۴۴ قانون اساسی اشاره کردید؛ وضع کنونی دریایی‌ها در این موضوع چگونه است؟

در حال حاضر با ابلاغیه‌های ذیل اصل ۴۴، از نظر قانونی حرکتی رو به جلو داشته‌ایم اما در برخی قوانین مالیاتی، بانکی به‌ویژه فاینانس مشکل داریم. به عنوان مثال فردی که در ایران فعالیت کرده و امکانات او در ایران است باید برای گرفتن تسهیلات سراغ بانک‌های ایرانی برود؛ نه اینکه به دلیل مشکلات ترجیح دهد از بانک‌های خارجی تسهیلات دریافت کند. اگر قرار باشد این حرکت را هم انجام دهد، بانک‌های خارجی در ایران شعبه ندارند تا بتوانند فعالان اقتصادی را شناسایی کنند و به آنها خدمات ویژه ارائه کنند.

یکی از مهمترین بخش‌هایی که انجمن‌ها می‌توانند در آن تاثیرگذار باشند بخش قانونگذاری یا مجلس است؛ ارتباط انجمن کشتیرانی با مجلس به عنوان قوه مقننه چگونه بوده است؟

انجمن کشتیرانی تاکنون ارتباطی با مجلس نداشته و این یکی از ضعف‌های انجمن است. بیشتر انجمن‌های صنفی این مشکل را دارند و دلیل آن هم بیشتر مشکلات بودجه‌ای است. از سوی دیگر تا پیش از این در سیستم‌های دولتی نقش‌های زیادی به انجمن‌ها واگذار نمی‌شد. اگر حاکمیت تشخیص بدهد که می‌تواند بخشی از نظارت و کنترل‌ها را به انجمن‌ها واگذار کند، باعث الزام شرکت‌ها به عضویت در انجمن‌ها می‌شود؛ در نتیجه مشکلات بودجه‌ای انجمن‌ها هم تا حد زیادی حل می‌شود.

نکته دیگر که از ورود انجمن به ارتباط با مجلس جلوگیری کرده، کمبود نیروی متخصص است. چراکه دفاع در مجلس نیاز به متخصصانی خبره دارد اما تاکنون توان دبیرخانه انجمن در این باره ضعیف بوده‌است.

نظر شما درباره تشکیل فدراسیون‌ها و سندیکا‌های تخصصی برای تقویت توان انجمن‌ها چیست؟

در تمامی دنیا رسم بر این است که با بروز مشکل تشکل‌های خودجوش به نام انجمن ایجاد می‌شود و این تشکل‌ها با بروز افتراق‌ها و اختلاف‌ها جمع بزرگتری به نام فدراسیون و کنفدراسیون و سندیکا را تشکیل می‌دهند تا اختلاف‌ها با حاکمیت و دیگر بخش‌ها را کاهش داده و اصطکاک میان بخش‌های صنفی را به حداقل برسانند. اما در ایران

اکنون نگاه‌ها عوض شده و اعتمادی به وجود آمده است که با ۲۰ سال پیش قابل مقایسه نیست. این اعتماد که سرمایه اجتماعی بسیار گرانبغری است، فضایی را ایجاد می‌کند تا برخی امور حاکمیتی به انجمن‌های صنفی واگذار شود.

تشکیل فدراسیون‌ها و سندیکاها در بسیاری موارد خودجوش نیست و این تشکل‌ها ممکن است دنبال دریافت بودجه خاص یا اهداف شخصی باشند نه اهداف ملی و کشوری. در حقیقت بیشتر این نوع تشکل‌ها خودجوش نیستند و کسانی که این کرسی‌ها را ایجاد می‌کنند افراد ذی‌نفوذ و موثر هستند که منافع خود را به نام منافع ملی معرفی کرده و حقوق و امکانات بیشتری برای خود تحصیل می‌کنند. بر این اساس باید پالایش‌ها و نظارت‌ها در این مقوله بیشتر شود و حاکمیت از نهادهای خودجوش برای فعالیت‌های خود بهره بگیرد. تشکل خودجوش پول خرج می‌کند ولی تشکل دولت ساخته، بودجه دریافتی را در جهت امیال موثران هزینه می‌کند .

روند فعالیتی انجمن و هیات‌مدیره را چگونه ارزیابی می‌کنید؟
هیات‌مدیره فعلی نسبت به قبل بسیار فعال‌تر است. این موضوع از نظم و تعداد جلسات هیات‌مدیره مشهود است. نمود بسیار عینی و ملموس این فعالیت را در افزایش ۱۰ درصدی اعضا می‌توان جستجو کرد. طرح‌های بسیار خوبی هم برای شرکت‌های عضو با مساعدت فدراسیون حمل و نقل در حوزه ترانزیت جهت تامین تعهدات شرکت‌های عضو نسبت به گمرک در نظر گرفته شده است. طرح دیگر هم در حوزه پوشش ناامنی فعالان اقتصادی به‌دلیل قانون چک در آستانه اجراست که اعضا شهد آنرا در سال آینده می‌چشند .

وضعیت کنونی ارتباط بخش خصوصی و دولتی را چگونه می‌بینید؟

در حال حاضر بخش خصوصی و دولتی شاید به جبر تاریخی یا علت دیگر به صورت اعتقادی به نوعی اعتماد رسیده‌اند. اکنون نگاه‌ها عوض شده و اعتمادی به وجود آمده است که با ۲۰ سال پیش قابل مقایسه نیست. این اعتماد که سرمایه اجتماعی بسیار گرانبغری است، فضایی را ایجاد می‌کند تا برخی امور حاکمیتی به انجمن‌های صنفی واگذار شود.

همچنین این واگذاری‌ها باعث می‌شود شرکت‌ها عضو انجمن شده و به دلیل عضویت اخبار انجمن را پیگیری کرده و در فعالیت‌ها مشارکت کنند؛ چراکه تصمیم‌های انجمن در حال و آینده آنها نفوذ دارد. از سوی دیگر برای شرکت‌ها مهم می‌شود که چه کسانی در هیات‌مدیره حضور دارند و این تلاش و ارتباط یک تعامل دو سویه را ایجاد می‌کند که حاصل آن اعتماد بیشتر است.

وقتی بخش خصوصی و مردم از این بخش حذف شده‌اند، دیگر انتظار نیست که این صنعت بتواند به موفقیت برسد.

در حال حاضر وضعیت ما در دریا چگونه است؟
بر اساس یک جبر تاریخی و مطابق اصل ۴۴ قانون اساسی، کشتیرانی در ایران خصوصی شد. صنعت کشتیرانی به صورت عام – که شامل خیلی از صنایع دریایی حتی کشتی‌سازی می‌شود- پس از خصوصی سازی پیشرفتی نکرده‌است. به همین دلیل ملت بزرگ ایران در یک بزنگاه تاریخی، مغفول یک تصمیم جهانی و استعماری شدند. باید در نظر داشت که سیادت بر دریا زمانی

در حال حاضر با ابلاغیه‌های ذیل اصل ۴۴، از نظر قانونی حرکتی رو به جلو داشته‌ایم اما در برخی قوانین مالیاتی، بانکی به‌ویژه فاینانس مشکل داریم.

دبیر انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته:

آموزش هزینه نیست، سرمایه گذاری است



انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته به عنوان یک نهاد غیردولتی رسمی در حوزه دریایی، بر لزوم ارائه آموزش‌های ضمن خدمت تاکید بسیار دارد بر همین اساس مرکز آموزش انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته را تاسیس کرد. در این مرکز به اعضای انجمن که ذینفعان اصلی هستند خدمات آموزشی ارائه می‌شود. دوره‌های ارائه شده در این مرکز بر اساس استانداردهای سازمان بنادر و دریانوردی دوره‌ها برگزار می‌شود. در آینده‌ای نزدیک هم انجمن قصد دارد که در توافق با دانشگاه علمی و کاربردی آموزش دوره‌های عالی دریایی را در کشور اجرایی کند. برای آشنایی بیشتر با فعالیت‌های مرکز آموزش انجمن با یحیی ضیائی مهرجردی دبیر انجمن به گفت‌وگو نشستیم که می‌خوانید:

لزوم آموزش در صنعت دریایی چیست و چرا انجمن در این مقوله ورود پیدا کرد؟

در صنعت دریانوردی با توجه به اهمیت مسائل و بازتاب بین‌المللی آن، باید از افراد متخصص و آموزش دیده در این زمینه استفاده کرد. در بخش اسنادی شرکت‌های دریانوردی هم به دلیل حجم بالای تبادلات مالی، باید نیروهای انسانی در این بخش آموزش‌های لازم را دیده باشند. چراکه نیروی آموزش ندیده می‌تواند زیان‌های غیر قابل جبران مالی و کاری به شرکت وارد کنند. از نگاه متولیان دریانوردی، آموزش هزینه نیست بلکه سرمایه گذاری برای رونق و گسترش بازار است. بر همین اساس انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته به عنوان نماینده شرکت‌های دریایی بر خود واجب می‌دانست که در این عرصه وارد و با ارائه خدمات استاندارد و شایسته، موجب ارتقا سطح علمی اعضا خود شود. بر همین اساس در توافق با اداره آموزش و گواهینامه‌های شایستگی سازمان بنادر، استانداردهای مورد نظر آنها را در بخش آموزش انجمن پیاده‌سازی کردیم. این استانداردها بر اساس دوره‌های بین‌المللی تدوین شده‌است.

دوره‌های برگزار شده در سال ۹۳ چگونه بوده است؟

از ابتدای سال ۹۳ تاکنون، ۲۳ دوره برگزار شده که مدت آن ۴۰۰ ساعت بوده است. در این دوره‌ها ۴۷۳ نفر شرکت کرده‌اند که همگی از اعضای انجمن و نیروهای زیر مجموعه آنان بوده‌اند. این آموزش‌ها بیشتر در حوزه‌های اسنادی، ایمنی و بهره‌برداری و قوانین و مقررات بوده است.

استقبال از این نوع آموزش‌ها در چه سطحی است؟

همانطور که در ابتدای مصاحبه هم گفتم، در صنعت دریانوردی گردش مالی بالا و تجهیزات گرانقیمت است و این مهم باعث می‌شود که آموزش یک ضرورت برای پرسنل شرکت‌ها باشد. در تمديد مجوزها هم، گذراندن دوره‌های آموزشی یک ضرورت است و باید مدیران عامل، هیات مدیره، مدیران شعب و پرسنل شرکت‌ها برای ارتقا فعالیت یا تمديد مجوزها، این دوره‌ها را بگذرانند. چراکه این آموزش‌ها به استاندارد شرکت‌ها کمک می‌کند.

تعامل انجمن با دیگر مراکز آموزشی دریایی چگونه است؟

در حال حاضر مراکزی هستند که به صورت آکادمیک آموزش‌های دریایی را ارائه می‌کنند. این مراکز زیرمجموعه وزارت علوم و آموزش عالی هستند. اما موسساتی مانند انجمن کشتیرانی و موسسه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران به عنوان بخش خصوصی نیازهای صنف را در بخش آموزش پاسخگو هستند. که همکاری خوبی فی مابین ما وجود دارد. در ضمن این موسسات باید خود را با شرایط سازمان بنادر و دریانوردی تطبیق بدهند و تمامی مطالب آموزشی پیش از ارائه به تأیید این سازمان برسد.

گواهینامه‌ها از سوی خود انجمن صادر می‌شود؟

پیش از این گواهینامه‌های آموزشی به صورت دو امضا سازمان بنادر و انجمن کشتیرانی ارائه می‌شد اما در حال حاضر انجمن گواهینامه‌ها را با مجوزی که از سازمان بنادر اخذ می‌کند خود امضا کرده و تنها کد آموزشی توسط این سازمان اعلام می‌شود. بخشی از دوره‌های مرکز آموزش انجمن بر اساس کنوانسیون‌های بین‌المللی ILO تنظیم شده‌است که سازمان فنی و حرفه‌ای متصدی آن در ایران است. بر این اساس تفاهمنامه‌ای بین این انجمن با سازمان فنی و حرفه‌ای صورت گرفته که آموزش‌های فنی و حرفه‌ای در بخش دریایی را ارائه می‌کند که گواهینامه‌های آن توسط سازمان فنی و حرفه‌ای به عنوان نماینده سازمان جهانی کار، به افراد آموزش دیده داده می‌شود.

برنامه‌های آینده مرکز آموزش انجمن چیست؟

با دانشگاه جامع علمی و کاربردی درحال مذاکره هستیم تا بتوانیم آموزش‌های علمی و کاربردی در حوزه دریایی را به جوانان این مرز و بوم ارائه کنیم. امیدواریم در سال ۹۴ بتوانیم این تفاهمنامه را با دانشگاه جامع علمی کاربردی به امضا برسانیم و آموزش‌ها در مقاطع کاردانی و کارشناسی را هم به صورت رسمی ارائه کنیم.

هدف از این آموزش‌ها درآمذزایی است؟

انجمن برای ارتقا سطح علمی پرسنل شرکت‌های زیرمجموعه خود، وظیفه دارد تا آموزش‌های مرتبط با صنف دریایی را به اعضا ارائه کند. ما در این بخش نگاه درآمذزایی نداریم چراکه معتقدیم که بالارفتن سطح علمی شرکت‌های دریایی بهترین سرمایه است و به اقتصاد کشور کمک می‌کند.



در حال
مذاکره با
دانشگاه
جامع علمی
و کاربردی
هستیم
تا بتوانیم
آموزش‌های
علمی و
کاربردی در
حوزه دریایی
را به جوانان
ارائه کنیم

امضاء تفاهم همکاری انجمن کشتیرانی با سازمان فنی و حرفه‌ای

آموزش راندمان کار را ارتقا می‌دهد



انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته در راستای افزایش

سطح علمی فعالان حوزه دریایی، تفاهم همکاری آموزشی در این حوزه را با سازمان فنی و حرفه‌ای کشور به امضاء رساند.

به گزارش روابط عمومی انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته، در این تفاهم‌نامه آموزشی که در محل انجمن به امضاء یحیی ضیایی، دبیر انجمن و حمیدرضا خانپور، مدیرکل آموزش فنی و حرفه‌ای استان تهران رسید، مقرر شد دوره‌های آموزش تخصصی در حوزه دریایی در واحد آموزش انجمن کشتیرانی برگزار شود. همچنین اداره کل فنی و حرفه‌ای استان تهران پس از قبولی کار آموزان در آزمون، گواهینامه‌ها و تاییدیه‌های لازم را به آنان ارائه کند. همچنین این اداره کل متعهد شده است که مجوز آموزشگاه فنی و حرفه‌ای آزاد را به انجمن اعطا کند.

مسعود پل‌مه، نائب رئیس انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته در این باره گفت: بر اساس تفاهم‌نامه راه‌اندازی مرکز آموزش فنی انجمن کشتیرانی، دوره‌های آموزشی مختلفی را که مورد تایید سازمان بین‌المللی کار (ILO) است برگزار می‌کند. وی افزود: قرار است آموزش‌های فنی مورد نیاز خدمات بندری شامل ۱۵ رشته آموزشی مانند اپراتور ریج استاکر، اپراتور لیفتراک، راهبری لیفتراک، راننده لیفتراک، راننده مینی لودر، سرپرست کارگاه دستگاه چیدمان کانستینر، مدیر حمل و نقل و ناظر تخلیه و بارگیری را انجام دهیم.

پل‌مه با بیان اینکه در فاز اول، بخش فنی آموزش در بنادر

و بخش تئوری در تهران انجام می‌شود، ادامه داد: هدف از این آموزش‌ها در ابتدا ارتقاء سطح علمی، سپس جوان سازی نیروهای فعال در حوزه بندری و دریایی است. به گفته وی، در این دوره‌های آموزشی، انتقال اطلاعات فقط در قالب آموزش میدانی و دیداری نیست و افراد علاوه بر تجاری که بدست می‌آورند و انتقال می‌دهند دانش روز این رشته‌ها که مورد تایید مراجع آکادمیکی است را نیز بدست می‌آورند. نائب رئیس انجمن کشتیرانی با اشاره به اینکه پس از دوره‌های آموزشی، اشتغالزایی در حوزه کسب‌وکار بندر اتفاق می‌افتد. از سوی دیگر ارتقا کمی و کیفی کار را شاهد هستیم. به این ترتیب انتظارات از افراد آموزش دیده برای انجام مطلوب کارها بسیار بیشتر از زمانی است که افراد فقط بر اساس تجارب و آموخته‌های خود بخواهند این کار را انجام دهند. پل‌مه با تاکید بر اینکه تاکنون آموزش رسمی در حوزه دریایی وجود نداشته‌است، گفت: با تسری این موضوع در بنادر به طور طبیعی، هزینه‌ها و مدت زمان عملیات کاهش می‌یابد و نیروها انگیزه بهتری برای فعالیت پیدا می‌کنند که استفاده بهینه از تجهیزات، نیروی انسانی و زمان عملیات را به دنبال داشته و راندمان کار ارتقا می‌یابد.

به گفته پل‌مه، گواهینامه اعطایی در پایان دوره‌ها، از سوی سازمان آموزش فنی و حرفه‌ای صادر می‌شود. علاقه‌مندان به شرکت در این دوره‌ها می‌توانند با مراجعه حضوری به انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته و یا از طریق سایت این انجمن اطلاعات لازم را اخذ کنند.

دوره‌های
آموزش
تخصصی
در حوزه
دریایی در
واحد آموزش
انجمن
کشتیرانی
برگزار شده
و اداره
کل فنی و
حرفه‌ای
استان تهران،
گواهینامه‌ها
و تاییدیه‌های
لازم را ارائه
می‌کند

خبرگزاری سی نیوز

نخستین پایگاه خبری مستقل بندری و دریایی ایران

www.seanews.ir

info@seanews.ir

تلفن: ۸۸۹۴۷۶۴۶

فکس: ۸۸۹۰۵۶۰۴