



بایندور

قصه ی THC و صندوق داران بی جیره واجب؛
شرکت های نمایندگی کشتیرانی در حصار ناهماهنگی سه نهاد دولتی!

قصه ی نافرجام



دستگاه قضایی لبنان:

صدور قرار بازداشت
برای ۲۸ نفر در ارتباط
با انفجار بندر بیروت

محمد نیک پی:

شرکتهای نمایندگی کشتیرانی عملاً
در مقام صندوق دار بی جیره و
موجب سازمان بندر هستند!



داستان جلد.....

نزدیک به ۴۵ سال است در کشتیرانی فعالیت دارد جزء
معدود افرادیست که در حوزه رشته تحصیلی اش وارد
عرصه کسب و کار شده. پس از اخذ دیپلم مستقیماً
بعنوان راهنمای کشتی مشغول به کار شد و سپس برای
فوق لیسانس در رشته مدیریت حمل و نقل به آمریکا
رفت و پس از اخذ مدرک اوایل انقلاب بود که به ایران
بازگشت و فعالیتش را در حیطه کشتیرانی ادامه داد...



فرهاد منتصر کوهساری | معاون امور بندری و اقتصادی سازمان بنادر و دریانوردی

بیش از ۴۹۵ هزار تن انواع روغن خام در بنادر حال تخلیه است و در زمینه کالاهای اساسی موجود در بنادر هیچ مشکلی نداریم.



تحول در ترانزیت کالا به افغانستان



بهروز آقایی، مدیر کل بنادر و دریانوردی استان سیستان و بلوچستان با اشاره به اهمیت افتتاح خط ریلی خواف - هرات اظهار کرد: پروژه خط راه آهن خواف-هرات، متصل کننده خواف در ایران به شهر هرات در غرب افغانستان است که طول این پروژه ریلی ۲۱۸ کیلومتر و از چهار قطعه تشکیل شده است. وی ادامه داد: قطعات اول و دوم از ایستگاه خواف تا شمتیغ به طول ۷۶ کیلومتر در خاک ایران و قطعه سوم و چهارم از شمتیغ تا روزنک و از روزنک تا هرات هر کدام به طول ۶۳ کیلومتر داخل خاک افغانستان است. قطعه چهارم نیز از روزنک تا هرات نیز قرار است توسط دولت افغانستان ساخته شود که هم اکنون، دو بخش مربوط به داخل خاک ایران و نیمی از بخش ریل در داخل خاک افغانستان تکمیل شده است. وی افزود: راه آهن زاهدان - چابهار به طول ۶۲۸ کیلومتر نیز در حال حاضر با پیشرفت مناسبی در حال اجرا بوده و یکی از مهمترین شریان ارتباطی در توسعه ترانزیت و تبادل کالا میان ایران با افغانستان و کشورهای آسیای میانه در آینده خواهد بود. آقایی تاکید کرد: با اتمام ساخت پروژه خواف - هرات و اتصال آن به بندر چابهار از طریق راه آهن سراسری به بندر چابهار مسیر به صرفه و اقتصادی برای ترانزیت کالاهای افغانستان ایجاد خواهد شد و تحول شگرفی در حمل و نقل را رقم خواهد زد و سرعت و کاهش هزینه جابجایی کالاهای ترانزیتی را در پی خواهد داشت. آقایی خاطر نشان کرد: در افغانستان زمینه‌های قابل توجهی برای صادرات، واردات و ترانزیت کالاها وجود دارد. در این راستا وجود منابع غنی از جمله وجود ۱۴۰۰ معدن و مواد معدنی و نفت و گاز به ارزش ۱۰۰۰ میلیارد دلار و فرصت‌های مناسب در زمینه کشاورزی که هم اکنون ۱۶ درصد تولید ناخالصی این کشور تشکیل داده و زمینه اشتغال ۶۱ درصد از مردم این کشور را فراهم کرده، روی هم رفته فرصت‌های صادراتی ویژه‌ای را برای افغانستان از طریق بندر چابهار بوجود آورده است.



محمد نیکو پی نایب رئیس هیئت مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران:

شرکتهای نمایندگی کشتیرانی عملا در مقام صندوق دار بی جیره و مواجب سازمان بنادر هستند!

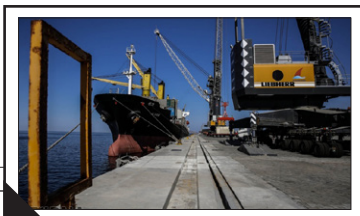
ضروری است: اولاً طبق تعریف فوق و صراحت کتابچه تعرفه، مبلغ THC به هیچ وجه در آمد شرکتهای نیست و قید "عینا" همه شبهات را بر طرف می کند. لذا منطقی است که سازمان تامین اجتماعی نمی تواند از مبلغی که متعلق به شرکت نمایندگی کشتیرانی نیست مطالبه کسورات و واریز به حساب سازمان نماید. توجه داشته باشید که شرکتهای نمایندگی کشتیرانی در عمل در مقام صندوق دار بی جیره و مواجب سازمان بنادر هستند!

ماده ۳۸ تامین اجتماعی ناظر به قراردادهای پیمان و مقاطعه کاری می باشد در حالیکه بر حسب وظایف محوله از طرف سازمان بنادر به شرکتهای نمایندگی کشتیرانی که در کتابچه تعرفه این سازمان، سالیان متمادی است که به صراحت قید شده شرکتهای به نیابت از سازمان یا اپراتور سازمان موظف هستند که به شکل واسطه ای مبالغ مربوط به THC را از صاحبان کالا مطابق با تعرفه دریافت و عینا به سازمان پرداخت کنند. توجه به دو نکته



یک کارشناس اقتصادی: بنادر؛ محل گذر کالا است نه رسوب آن!

محمد رضا احدوند، دبیر انجمن صنفی دریانوردان درباره رسوب کالا در بنادر، تصریح کرد: اخیراً بنادر کشور به محل دپوی کالا تبدیل شده، این امر به شدت بر فعالیت بنادر تأثیر منفی می گذارد و افزایش به هیچ عنوان محوطه بندری نباید در اشغال کالا باشد چرا که این امر، عملیات تخلیه و بارگیری را مختل می کند.



معاون بازرگانی داخلی وزارت صمت اعلام کرد: کالاهای اساسی در گمرک نمی ماند

عباس قبادی، معاون بازرگانی داخلی وزارت صمت با اشاره به تسریع ترخیص کالاهای اساسی از بنادر و گمرکات گفت: ۳۰۷ میلیون تن کالای اساسی در گمرکات بوده است، ۴ میلیون تن هم دیگر کالاها بوده و الباقی نیز کالاهای کانتینری که در مجموع ۸۰۳ میلیون تن کالا بوده است.





ماریا اسپیراکی
عضو پارلمان اروپا

اتحادیه اروپا تلاش خود را برای کربن زدایی صنعت دریایی به پایان رسانده است.

خبر ویژه

کنفرانس تجارت و توسعه سازمان ملل:

تجارت دریایی جهانی در سال ۲۰۲۰ به میزان ۴.۱ درصد کاهش پیدا می کند!



گزارش های آنکتاد، کنفرانس تجارت و توسعه سازمان ملل؛ حاکی از آن است که تجارت نفت در سال ۲۰۱۹ تحت تاثیر توافق کاهش تولید اوپک و تحریمهای آمریکا علیه صادرات نفت ایران و ونزوئلا ۱.۱ درصد کاهش پیدا کرده است. بر اساس این گزارش رشد صادرات آمریکا و برزیل به توسعه سفرهای طولانی از آتلانتیک به آسیا کمک کرده. مجموع تجارت نفتکش در سال ۲۰۱۹ به میزان یک درصد کاهش داشت. پاناما، لیبریا و جزایر مارشال از نظر ظرفیت حمل و ارزش ناوگان ثبت شده، سه پرچم اول در ثبت پرچم کشتی بودند و تا اول ژانویه سال میلادی جاری ۴۲ درصد از ظرفیت حمل و ۳۳.۶ درصد از ارزش ناوگان را به خود اختصاص دادند اما پرچمهای ایران، تایوان و تایلند از نظر وزن قابل بارگیری، بالاترین افزایش را داشتند. طبق این گزارش، کشتی های تحت پرچم ایران در سال ۲۰۲۰ به مقایسه با سال ۲۰۱۹ بیش از سه برابر رشد کردند. چند برابر شدن کشتیهای تحت پرچم ایران متاثر از تحریمهای آمریکا بود که باعث حذف رجیستر پرچم های دیگر برای کشتیهای مرتبط با تجارت ایران شد. طبق نمودار آنکتاد، ایران با ۲۳۸ کشتی تحت پرچم ایران و هشت کشتی تحت پرچم خارجی، از نظر ناوگان کشتیها بر اساس ظرفیت حمل وزن قابل بارگیری، در رتبه بیست و دوم جهان قرار دارد. همچنین ایران در نمودار پرچمهای اصلی به ثبت رسیده از نظر وزن قابل بارگیری در سال ۲۰۲۰، در رتبه هفدهم قرار گرفته است. آنکتاد در گزارش مرور حمل و نقل دریایی ۲۰۲۰ پیش بینی کرد تجارت دریایی جهانی در سال ۲۰۲۰ به میزان ۴.۱ درصد کاهش پیدا می کند که تحت تاثیر اختلالات کم سابقه ناشی از شیوع کووید ۱۹ است.



دستگاه قضایی لبنان اعلام کرد:

صدور قرار بازداشت برای ۲۸ نفر در ارتباط با انفجار بندر بیروت

همچنین صحبت های ۵۱ شاهد در این پرونده شنیده شده است. چهاردهم مرداد گذشته، انفجار مهیبی در بندر بیروت باعث ویرانی این بندر و وارد آمدن خسارت های زیادی به پایتخت لبنان شد. بر اثر انفجار در انبار نیترات آمونیوم بندر بیروت بیش از ۲۰۰ نفر کشته و هزاران تن دیگر زخمی شدند. این انفجار بحران سیاسی و اقتصادی در لبنان را عمیق تر کرد و دولت «حسان دیاب»، نخست وزیر وقت را مجبور به استعفا کرد.

دستگاه قضایی لبنان اعلام کرد، تعداد کل کسانی که برای آنها در ارتباط با حادثه انفجار بندر بیروت، قرار بازداشت صادر شده ۲۸ نفر است. شورای عالی قضایی لبنان در بیانیه ای به نقل از قاضی «فادی صوان» باز پرس قضایی پرونده انفجار بندر بیروت تاکید کرد: «تحقیقات با هدف دستیابی به شناسایی علل انفجار بزرگ در ۴ آگوست در اسرع وقت انجام می شود آن هم با توجه و مشورتی که لازم است در این تحقیقات لحاظ شود».



حداکثر دوره عادی دریانوردی که می تواند در کشتی بدون مرخصی خدمت کند، ۱۱ ماه است

سازمان ایمنی دریانوردی استرالیا (AMSA) گفت: ترتیبات و مصوبات موقت کووید ۱۹ که به دریانوردان اجازه می دهد کمتر از ۱۱ ماه در کشتی ها خدمت کنند، از ۲۸ فوریه ۲۰۲۱ پایان می یابد. بر اساس کنوانسیون کار دریایی، حداکثر دوره عادی دریانوردی که می تواند در کشتی بدون مرخصی خدمت کند، ۱۱ ماه است.



مجوزهای موجود بونکر در بندر روتردام برای حل مشکلات کافی نیست

پیتر گرونوالد معاون رئیس جمهور و رئیس هیئت مدیره بونکر در شرکت حمل و نقل نفت کش هافنی گفت: بندر روتردام قصد دارد به واسطه ی این مجوز ها، کیفیت ضعیف موجود در این را صنعت بهبود بخشد. دو شرکت بزرگ حمل و نقل در این خصوص با مسئولان بندر روتردام صحبت کرده اند و این ابتکارات را ناکافی می دانند.



مطمئناً زندگی و کسب و کار بویژه حوزه کشتیرانی بدون چالش نخواهد بود. چالش‌های کم نیستند موارد مختلف را داریم. شاید اگر در بعضی بر خورد ها آگاهانه تر بود با دانش و درایت و البته انصاف بیشتری صورت می گرفت خیلی بهتر بود و راه فعالیت بخش خصوصی را در این عرصه هموار تر می کرد.



گفت و گوی بایندر با محمد تقی روشنایی پیشکسوت عرصه حمل و نقل دریایی و مدیرعامل مجموعه ماروسی ترابر با محوریت مشکلات ماده ۳۸ تامین اجتماعی

در تامین اجتماعی؛ قوانینی وضع می کنند که خودشان هم به آن پایبند نیستند!

نزدیک به ۴۵ سال است در کشتیرانی فعالیت دارد جزء معدود افرادیست که در حوزه رشته تحصیلی اش وارد عرصه کسب و کار شده. پس از اخذ دیپلم مستقیماً بعنوان راهنمای کشتی مشغول به کار شد و سپس برای فوق لیسانس در رشته مدیریت حمل و نقل به آمریکا رفت و پس از اخذ مدرک اوایل انقلاب بود که به ایران بازگشت و فعالیتش را در حیطه کشتیرانی ادامه داد...



به دفعات پیش آمده و پیش خواهد آمد که شرکت‌ها بخاطر مسئله THC یا عوارض بندری با درخواست ناصواب تامین اجتماعی مواجه می‌شوند و به بحران می‌رسند اما در تامین اجتماعی مسئولان امر نمی‌خواهد ببینند که انرژی و زمانی که برای این مسئله به هدر می‌رود را می‌توان برای کار آفرینی و ارتقا مسائل اقتصادی کشور صرف کرد. به جای سازندگی شرکت‌ها باید به فکر احقاق حق پامال شده‌شان باشند!



پیشنهاد لطفاً مجموعه و خودتان را معرفی کنید و بفرمایید چه شد که وارد عرصه کشتیرانی شدید؟

نزدیک به ۴۵ سال است در کشتیرانی فعالیت دارم و باتوجه به شرایطی که خیلی‌ها دارند و در رشته خودشان فعال نیستند فکر می‌کنم جزء معدود گروه‌هایی باشم که در رشته تحصیلی‌ام باقی مانده‌ام و در این حوزه وارد عرصه کسب و کار شده‌ام. پس از اخذ دیپلم و دوره ۳ ساله نیروی دریایی، مستقیماً بعنوان راهنمای کشتی مشغول به کار شدم و سپس برای فوق لیسانس در رشته مدیریت حمل و نقل به آمریکا رفتم و پس از اخذ مدرک اوایل انقلاب بود که به ایران بازگشتم و فعالیت‌م را در حیطه کشتیرانی ادامه دادم. همواره علاقمند به فعالیت اقتصادی در کشور خودم بودم و هنگامی که شرایط بازگشت مهیا شد با علاقه خاصی به کشور خودم برگشتم تا بتوانم کارم را شروع کنم. هنوز هم با وجود تمام موارد بابت این بازگشت نگرانی‌ای ندارم. سال ۷۴ هم ماروس تراپ را تأسیس کردم و در حال حاضر ماروس تراپ بعنوان یک شرکت مادر چندین زیرشاخه در حوزه‌های مربوطه دارد.

پیشنهاد از بازگشت و فعالیت‌تان در ایران پشتیبان نیستید؟

قطعاً پشتیبان نیستیم؛ اگر این گونه بود که دیگر فعالیتی نداشتیم. اما وقتی فعالیت در ایران را انتخاب می‌کنیم موظفیم برای تک‌تک چالش‌های پیش‌رو راهکاری مناسب و درخور پیدا کنیم تا بتوانیم شرایط را مدیریت کنیم. متأسفانه شرایط هم به گونه‌ایست که گاهی وضعیت ویژه‌ای پیش می‌آید و از کنترل خارج است. در این ۴۰ سال فعالیت مستقیم بنده در بخش خصوصی باتوجه به اینکه یک صنعت ۲۴ ساعته و شبانه‌روزی است بارها برای رسیدگی به امور و مدیریت بحران‌ها از ساعات شخصی و خانوادگی گذشته‌ایم تا این شخصیت حقوقی که توسط ما ایجاد شده شکل بگیرد و همواره رو به رشد و البته ماندگار باشد.

پیشنهاد به طور کلی چند پرسنل در مجموعه شما فعال هستند؟

می‌توان گفت در ماروس تراپ و شرکت‌های وابسته، مجموعاً برای ۲۰۰ نفر بصورت مستقیم و یا غیر مستقیم اشتغال‌زایی شده.

پیشنهاد از چالش‌هایی که با آن‌ها روبه‌رو هستید بفرمایید؟

مطمئناً زندگی و کسب و کار بویژه حوزه کشتیرانی بدون چالش نخواهد بود. چالش‌های کم نیستند موارد مختلف را داریم. شاید اگر در بعضی بر خورد با آگاهانه تر بود با دانش و درایت و البته انصاف بیشتری صورت می‌گرفت خیلی بهتر بود و راه فعالیت بخش خصوصی را در این عرصه هموار تر می‌کرد.

پیشنهاد اشاره می‌فرمایید که چه بر خورد‌ها و کدام موارد مدنظر تان است؟

از داری و مالیات گرفته تا تامین اجتماعی که فکر می‌کنم اسم تامین اجتماعی برانده اقدامات اخیر این سازمان نباشد چرا که اگر به قصد تامین وارد امور شرکت‌ها می‌شود نباید با مصوبه‌هایی به بدنه بخش خصوصی آسیب و خسارت وارد کند امروزه مشاهده می‌شود عملاً تخریب می‌کنند تا تامین!

اجتماعی پرداخت کنیم. ولی اینکه قوانینی وضع می‌کنند که خودشان هم به آن پایبند نیستند جای سوال است! این کار هم وقت خودشان و شرکت‌ها را می‌گیرند هم دادگاه‌های دیوان عدالت را درگیر این ماجرا می‌کنند. علاوه بر آن برای شرکت‌ها مشکل ایجاد می‌کنند.

پیشنهاد چه مشکلاتی برای شرکت‌ها بوجود آمده؟

به دفعات پیش آمده و پیش خواهد آمد که شرکت‌ها بخاطر مسئله THC یا عوارض بندری با درخواست ناصواب تامین اجتماعی مواجه می‌شوند و به بحران می‌رسند اما در تامین اجتماعی مسئولان امر نمی‌خواهد ببینند که انرژی و زمانی که برای این مسئله به هدر می‌رود را می‌توان برای کار آفرینی و ارتقا مسائل اقتصادی کشور صرف کرد. به جای سازندگی شرکت‌ها باید به فکر احقاق حق پامال شده‌شان باشند! اصلاً خود ماده ۳۸ گویا و شفاف است بصورت صریح اعلام شده که قرارداد باید موجود باشد و می‌بایست پیمانکار و کارفرمایی وجود داشته باشد تا با یکدیگر قرارداد ببندند.

پیشنهاد پس در حال حاضر معضل شما ماده ۳۸ تامین اجتماعی است؟

این موضوع با کج سلیقه و رفتار غیر تخصصی به چالشی عجیب برای ما تبدیل شده در حالی که روح ماده ۳۸ برای حمایت از کارکنان و کارگران است تا پیمانکار موظف به پرداخت حق و حقوق کارکنانش شود. و بسیار هم منطقی است، اما در جایی که قراردادی وجود داشته باشد ولی در موارد اخیر، عملاً شرکت‌های کشتیرانی کارفرما نیستند ما در واقع از سازمان بنادر و دریانوردی سرویس گیرنده هستیم، هزینه سرویس و عوارض را هم پرداخت می‌کنیم. درست مانند این است که به شما بگویند برای عبور از اتوبان و پرداخت عوارض بین راهی که ترخی مصوب و مشخص دارد، باید با راهداری قرارداد ببندید!

پیشنهاد در طرح این مسئله از انجمن کشتیرانی و

در این ۴۰ سال فعالیت مستقیم بنده در بخش خصوصی باتوجه به اینکه یک صنعت ۲۴ ساعته و شبانه‌روزی است بارها برای رسیدگی به امور و مدیریت بحران‌ها از ساعات شخصی و خانوادگی گذشته‌ایم تا این شخصیت حقوقی که توسط ما ایجاد شده شکل بگیرد و همواره رو به رشد و البته ماندگار باشد

در این رابطه باید حرفی زده شود تا راهکاری تخصصی اعمال شود. عملاً یک سری از طرح‌ها در سطح شعار باقی مانده و کمتر به اجرایی شدن آن بها داده‌اند. قاعدتاً توقع عینی است اگر بخواهیم عدالت مطلق بوجود آید اما عدالت نسبی هم گاهی اجرا نمی‌شود و این امر مشکل ساز خواهد بود.

پیشنهاد در مورد سازمان تامین اجتماعی با چه مشکلاتی مواجه بوده‌اید؟

تامین اجتماعی یکی از سازمان‌هایی است که به طور غیر مستقیم یک اثر کاملاً مستقیم در فعالیت‌های کارآفرینان دارد و همواره با پرچم حمایت از کارگران و کارکنان وارد میدان شده و به شرکت‌ها اجحاف می‌کند، اما با توجه به موارد اخیر گویی در تلاش است تا به نوعی امتیازی از فعالیت شرکت‌ها را برای کسب نماید. بسیار بهتر است که این مسئله از ابتدا برای شرکت‌ها شفاف شود که همه بدانیم از روز اول باید بابت فعالیت‌هایمان چه سهمی را به تامین

نامه ای از سازمان بنادر داریم که به تامین اجتماعی نوشته و درخواست جلسه کرده و مبحث ترینال های وابسته به سازمان بنادر را بطور کامل توضیح داده و صریحا اعلام کرده که شرکت های کشتیرانی شامل ماده ۳۸ نمی شوند. فشاری که تامین اجتماعی به کشتیرانی وارد می کند غیر معقول و غیر قانونی و غیر کارشناسی است



که تامین اجتماعی به کشتیرانی وارد می کند غیر معقول و غیر قانونی و غیر کارشناسی است.

پیشنهاد از دیدگاه شما این یک زور آزمایی میان نهادهای دولتی است؟

این زور گویی و اجحاف کاملا از سوی تامین اجتماعی به ما تحمیل می شود چرا که سازمان بنادر می گوید ما یک ارگان دولتی هستیم هزینه و تعرفه های سرویس دولتی کاملا واضح و روشن است چطور می توان برای دریافت یک سرویس مبلغ کمتری پرداخت کرد. قطعاً در صورت عدم پرداخت از آن سرویس نمی توان استفاده کرد. باز هم می گویم تامین اجتماعی علم و تخصص کافی در این مسئله را ندارد و گویا فقط به این فکر است که جای حمایت از کارکنان چگونه درآمدی از این فرآیند کسب کند. این کمک به کارفرما و کارگر نیست بنده اگر شرکت را تعطیل کنم که تمام این کارکنان دچار مشکل خواهند شد تقاضا دارم انجمن کشتیرانی حتما تمام قد جلوی بی بی قانونی بیايستد و از اعضای خود حمایت کند.



پیشنهاد فکر می کنید پس از رسانه ای شدن این اتفاقات کدام نهاد باید مستقیما پیگیر و پاسخگو باشد؟

بطور مستقیم وزارت راه و شهرسازی و شخص وزیر راه و شهرسازی باید بعنوان عالی ترین مقام و معاونت ایشان در سازمان بنادر باید با وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی، بتوانند به توافقی برسند که قابل اجرا باشد تا جایی که اطلاع دارم جلساتی هم بوده صحبت هایی شده اما نتیجه مثبتی حاصل نشده است. شاید ما برای احقاق حقوقمان باید به مجلس برویم! امروز می بینیم که بخاطر تصمیمات عجولانه و غیر کارشناسی و عدم هماهنگی درون ساختار نهاد های دولتی، شرکت های کشتیرانی درگیر مشکلات به وجود آمده هستند.

پیشنهاد نظر تان در خصوص داوری تخصصی بارو بکرد تبدیل به دادگاه تخصصی در انجمن چیست؟

امروزه علوم در تمامی زوایای زندگی، فعالیت های اجتماعی و اقتصادی و ارتباطات بین المللی نقش سازنده و بی بدیلی یافته است و توسعه امور حمل و نقل دریایی، زمینی، هوایی در تجارت داخلی و بین المللی از این فرآیند با بهره نبوده است.

همواره توسعه دانش امور حمل و نقل در بخش های مختلف سخت افزاری و نرم افزاری تابع تخصص های عالییه قسمت های مختلف این امور بوده و می باشد. یکی از قسمت های پیرو در بقای صنعت حمل و نقل تخصص داوران و دادگاه های ذربط در رفع اختلافات بین فعالین و ذینفعان حوزه حمل و نقل داخلی و خارجی تمام کشورها می باشد. در این مورد کمبودهایی در کشور عزیزمان ایران مشاهده می شود که امید است هسته های اصلی مسئولین امور حمل و لجستیک مثل دادگاه ها، وزارت راه، انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته، سندیکا حمل و نقل، اتحادیه مالکین کشتی و به داوران متخصص مجهز شوند و در آینده نزدیک با همت تمامی مسئولان بتوانیم دادگاه های تخصصی و آگاه به امور حمل و نقل داشته باشیم.

پیشنهاد از خدمات وابسته ایران چه انتظاراتی دارید؟
انجمن بعنوان نماینده بخش خصوصی همواره زحمات زیادی کشیده تا صدای اعضا را به گوش مسئولان برساند. تلاش می کنیم. فکر می کنیم باید همه ی اعضا برای رساندن صدایمان به گوش مسئولین یکصدا شویم و هسته ی این اتحاد قطعاً انجمن کشتیرانی است.

پیشنهاد از چالش های مالیاتی هم بفرمایید؟
 دریافت و پرداخت این تعرفه ها برای شرکت ها گردش حساب بالایی ایجاد می کند، مالیات هم فقط گردش می بیند و ممیزین طبق علم خودشان بر اساس گردش بالای شرکت ها مالیات های زیادی را درخواست می کنند و می گویند وقتی این حجم از دریافتی و پرداختی وجود دارد چطور درآمدی از آن ندارید. در صورتی که اگر وقت می گذاشتند و این صنعت را می شناختند حتما می دانستند که شرکت های کشتیرانی از این گردش حساب بالا فقط ضرر می دهند و درآمدی ندارند. البته ایراد اصلی بر سازمان بنادر وارد است که دریافت این تعرفه ها را به شرکت های کشتیرانی عملاً تحمیل کرده همه می دانند دریافت سرویس از بنادر انحصاری است.

پیشنهاد اگر سیاست انجمن بر دریافت THC توسط خود سازمان باشد شما حمایت میکنید؟
 حتما صد درصد حمایت خواهیم کرد و از سایر همکاران هم دعوت به همراهی در این موضوع خواهیم داشت. باید تمام فعالین این حوزه چه آنها که درگیر شده اند چه آنها که هنوز مشکلی ندارند در این زمینه به اتفاق متحد شوند تا مشکلات گریبانگیرشان نشود. بحث اساسی این است که این عملیات دریافت و پرداخت هیچ نفعی برای شرکت ها نداشته بلکه با به میان آمدن تامین اجتماعی و احتمالاً اداره مالیات شرکت ها متضرر خواهند شد. در این میان بخش خصوصی تبدیل شده به کیسه بوکس نهاد های دولتی هر گونه که می توانند ضربه های سخت و سهمگین را به این بخش وارد می کنند. چقدر باید

وقت بگذاریم تا اثبات کنیم؟ پرداخت عوارض بندری و THC شامل ماده ۳۸ نمی باشد و هیچ گونه نفع مالی برای شرکت ها ندارد. ساده بگویم این شتر نیست که در خانه هر کسی می خواهد اگر خودمان به فکر نباشیم دیر بازود در این جدال نابرابر ضربه فنی می شویم. یا محکوم هستیم که تعدیل نیرو یا اینکه باید تمام درآمد ها را به این سه نهاد تقدیم کنیم و طبق همین ماده ۳۸ بابت تمام سرویس ها باید از سایر شرکت ها و همکاران شکایت کنیم و این زنجیره ممکن است تا مرز تعطیلی و تعدیل نیروی شرکت ها پیش روی کند.

پیشنهاد اقدامات سازمان بنادر را در خصوص مواردی که گفتید تا کنون چگونه دیده اید؟

نامه ای از سازمان بنادر داریم که به تامین اجتماعی نوشته و درخواست جلسه کرده و مبحث ترینال های وابسته به سازمان بنادر را بطور کامل توضیح داده و صریحا اعلام کرده که شرکت های کشتیرانی شامل ماده ۳۸ نمی شوند. فشاری

کرونا هم اتفاقی بود که گریبانگیر تمام جهان شد و افراد ضمن اینکه به فکر سلامتی‌شان هستند باید به فکر کسب درآمد هم باشند بنده از صمیم قلب آرزوی کنم این مشکلات رفع شود و مردم این کشور روی آرامش را ببینند. امروزه ایرانیان همچون یک ماهی در تنگ هستند که با کمبود آب مواجه هستند، نفس‌هایشان به شماره افتاده و آن بی‌قراری که برای ماهی در کمبود آب بوجود می‌آید برای انسان‌ها بوجود آمده



گذر زمان و رشد و تکامل انسان چیزی که درمان ندارد مرگ است لذا با فکر زیاد چیزی عوض نمی‌شود باید ضمن تحمل، عمل کرد و با درایت به جریانات رسیدگی کرد. دعا می‌کنم مردم به آرامش و امکانات رفاه عمومی قابل قبولی برسند.

باید مجموعه شما با مشکلات ناشی از کرونا چطور کنار آمد؟

واقعیت این است که بنده خودم ناراحت‌م و افسوس می‌خورم از حقوقی که به کارکنان پرداخت می‌شود وقتی خط فقر را ده میلیون تومان اعلام می‌کنند با توجه به تورم و فشار اقتصادی ناشی از کرونا بنده نگران همکارانم هستم چرا که بسیار تلاشگر هستند از طرفی باید امکانات باشد که بتوان افزایش حقوق داد.

وقتی از فشار تحریم‌ها هنوز راهایی نیافته‌ایم و موانع زیادی را در راه توسعه کسب و کارمان داریم و حالا هم تجربه تحریم همه گیر و جهانی کرونا وجود دارد؛ چطور می‌توان راه را برای ارتقا سطح حقوق دریافتی کارکنان افزایش داد، هر چند سعی خودمان را می‌کنیم و در این راه از هیچ تلاشی دریغ نکرده‌ایم.

باید در مورد تعامل مجموعه‌های تحت مدیریت شما با انجمن کشتیرانی بفرمایید؟ چه مواردی را قابل ذکر می‌دانید؟

ما همواره با انجمن ارتباط را حفظ کرده‌ایم بویژه در مبحث آموزش، چرا که بنده امر آموزش را یک امر مهم در تجارت و کار می‌دانم به همین سبب هم پرسنل ما از خدمات آموزشی انجمن استفاده می‌کنند تا از بازدهی کیفی و تخصصی مطلوب تری، برخوردار باشند.

باید و کلام آخر؟

صحبتی نیست سپاس از شما و انجمن کشتیرانی و خوانندگان نشریه بایندر، امیدواریم که نهایتاً از این طریق صدایمان به گوش مسئولین برسد و در رفتارشان با بخش خصوصی تجدید نظر کنند.

باید نقش شرکت‌های عضو انجمن را در اقتصاد کشور چطور می‌بینید؟

اقتصاد هر کشور منبع فعالیت‌های دولت و ملت آن کشور می‌باشد و فعالیت عمده ملت در اقتصاد کشورها از طریق فعالیت اشخاص حقوقی خود نمای می‌کند. توسعه فعالیت اقتصادی هر کشور به داد و ستد بین المللی هر کشور وابسته است و از آنجائیکه بیش از ۸۰ درصد جابه‌جایی کالا در دنیا از طریق دریا صورت می‌پذیرد نقش شرکت‌های حمل و نقل دریایی در اقتصاد هر کشور بسیار برجسته می‌باشد. با توجه به وابستگی اقتصاد ایران به حمل و نقل دریایی، شرکت‌های عضو انجمن در توسعه اقتصاد ایران نقش بسیار سازنده و مهمی را دارا می‌باشند و برای توسعه اقتصاد کشور بسیار تاثیر گذارند. لذا لازم است به این فعالین توجه ویژه‌ای شود تا در راستای رفع وابستگی به شرکت‌های خارجی و در رشد اقتصادی کشور فعالیت‌شان بیشتر شود.

باید جایگاه کمیته‌های تخصصی در فرآیندهای صنفی چیست؟

همانگونه که هر سازه‌ای از اجزاء مختلف تجهیزات تکمیل می‌گردد، کمیته‌های تخصصی هر صنف هم جزء اجزاء سازنده هر صنف و فعالین اقتصادی آن صنف می‌باشد، لذا باید به جایگاه کمیته‌های تخصصی برای پیشرو امور اصناف توجه خاص نمود.

باید آیا تحریم بر رفتار کسب و کار تاثیر گذار بوده؟ دیدگاهتان چیست؟

وقتی مقصدی پیش رو داریم بهترین و کوتاهترین راه، مسیر مستقیم است و بدیهی است در شروع و پایان سفر فقط به نتیجه سفر توجه می‌شود ولی وقتی راه‌های منتهی به مقصد به دلایل مختلف مثل تحریم بسته شود عملاً با باید از سفر دست برداشت یا راه کارهای برای رفع انسداد راه و دور زدن مسیر پیدا کرد بدیهی است که هزینه سفر بالا برود و مشکلات عدیده در کسب و کار شرکت‌ها به وجود آید که نهایتاً کندی، ضرر و زیان، خستگی و گرفتاری را برای فعالین اقتصادی در بر خواهد داشت.

باید بعنوان یک پیشکسوت بفرمایید نقش جایگاه پیشکسوتان در فعالیت تجاری را چطور می‌بینید؟

پیشکسوتان همچون پدر و مادر هر خانواده می‌باشند که در صورت بهره‌برداری از تجارب آنها جوانان و فرزندان آنان موفق تر خواهند بود. علم با تجربه خودنمایی می‌کند و پیشکسوتان در مسیر طولانی گذر زمان تجاربی آموخته‌اند که استفاده از آن برای فعالین تجاری بسیار مفید و سازنده خواهد بود.

باید چالش یا موضوع دیگری هست که فکر می‌کنید باید مطرح شود؟

موضوع دیگری هست مجدداً تأمین اجتماعی در خصوص کشتی‌های فراساحلی که در منطقه فعالیت می‌کنند تا اوایل سال ۹۹ نفرت و نیروهای خارجی که در ایران بودند با داشتن بیمه خودشان مشکلی با پرداخت حق بیمه در ایران نداشتند اما اخیراً به این موضوع هم وارد شده‌اند و می‌گویند فرقی ندارد همه کشتی‌ها باید حق بیمه بدهند حتی اگر کشتی‌ها



ما همواره با انجمن ارتباط را حفظ کرده‌ایم بویژه در مبحث آموزش، چرا که بنده امر آموزش را یک امر مهم در تجارت و کار می‌دانم به همین سبب هم پرسنل ما از خدمات آموزشی انجمن استفاده می‌کنند تا از بازدهی کیفی و تخصصی مطلوب تری، برخوردار باشند

خارجی باشند و کارکنانشان هم خارجی باشند و حتی اگر در ایران پیاده نشود و هیچ خدماتی هم از ایران نگیرند. می‌توان گفت باعث نگرانی و بالارفتن هزینه‌های کارفرمایان ایرانی می‌شود. و باز هم غیر مستقیم با تحمیل مواجه هستیم. متأسفانه خدمات تأمین اجتماعی کامل نیست ولی بخش درآمدی آن بسیار فعالند. حتی در مواردی حکم دیوان عدالت را هم درست اجرا نمی‌کنند.

باید در خصوص کرونا چطور چه مواردی هست؟

کرونا هم اتفاقی بود که گریبانگیر تمام جهان شد و افراد ضمن اینکه به فکر سلامتی‌شان هستند باید به فکر کسب درآمد هم باشند بنده از صمیم قلب آرزوی کنم این مشکلات رفع شود و مردم این کشور روی آرامش را ببینند. امروزه ایرانیان همچون یک ماهی در تنگ هستند که با کمبود آب مواجه هستند، نفس‌هایشان به شماره افتاده و آن بی‌قراری که برای ماهی در کمبود آب بوجود می‌آید برای انسان‌ها بوجود آمده. البته که باید بدانیم همه‌ی این‌ها نیز می‌گذرد زندگی همواره در گذر است، بنده دیدگاهم این است مشکلی وجود ندارد که حل نشود. همه موارد قابل حل هستند خصوصاً با



خدمات نمایندگی کشتی در کلیه بنادر و جزایر ایران

مدیریت کشتی و خدمات فراساحل

خدمات لجستیک و ترابری بین المللی (دریایی، زمینی، هوایی، ریلی)

سرویسهای خطوط کانتینری و ایزوتانک

ترانزیت داخلی و خارجی



گروه شرکتهای کشتیرانی ماروس

آدرس: تهران، بزرگراه آفریقا، بلوار ستاری،

پلاک ۵۹، ساختمان ماروس، کدپستی ۱۹۶۸۸۱۵۶۱۱

تلفن: ۸۸۷۹۸۸۰۰ (۰۲۱) فکس: ۸۸۷۹۸۴۸۳ (۰۲۱)

هلال
دریا
ایرانیان

HILAL
DARYA
IRANIAN
SHIPPING AGENCY & INT'L TRANSPORT CO.
نماینده‌گی کشتیرانی و حمل و نقل بین‌المللی



تهران میدان آرزاتین، ابتدای خیابان
الوند پلاک ۱۹ ساختمان یونیک طبقه ۹

تلفن: ۸۳۵۶۳

فکس: ۸۶۰۸۲۰۶۴

تلفن بوشهر: ۳۵۳۵۹۹۷ - ۰۷۷۱

فکس بوشهر: ۳۵۳۵۹۰۷ - ۰۷۷۱

تلفن بندرعباس: ۲۲۴۲۳۱۳ - ۰۷۶۱

فکس بندرعباس: ۲۲۴۲۳۱۲ - ۰۷۶۱

دهکده لجستیک کاوه

بانکها مسئول تامین جریان نقدینگی هستند
و لجستیک مسئول جریان کالا



شرکت بر و بحر ایران
Iran Land & Sea co.
خدمات کشتیرانی و لجستیک



رسانه‌های انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران

در گاهی برای معرفی کسب و کار شما

جهت درج آگهی
در نشریه بایندر ویسا سیر
رسانه‌های انجمن
با شماره تماس
+۹۸۲۱۸۸۹۴۷۶۴۶-۹
داخلی ۳۰۲ واحد روابط عمومی
تماس حاصل فرمایید



پایگاه خبری
www.seanews.ir



اینستاگرام
[shipping.iran](https://www.instagram.com/shipping.iran)



سایت
saoi.ir



کانال تلگرام
[seanews.agency](https://t.me/seanews.agency)

آدرس انجمن:

خیابان ولیعصر بالاتر از میدان ولیعصر - نرسیده به زرتشت

کوچه دانش کیان - پلاک ۳۰

شماره فاکس انجمن: ۹۸۲۱+۸۸۹۰۵۶۰۴

شماره تماس انجمن: ۹۸۲۱+۹-۸۸۹۴۷۶۴۶

آدرس ایمیل انجمن: info@saoi.ir

تدبیر از بزرگان امید بر جوانان



Tell: (+9821) 88100701
Fax: (+9821) 88533918
info@lotka-group.com



شورای حل اختلاف تخصصی دریایی و بندری

شعبه ۲۶۰۸

مجمع ۲۷ ویژه اصناف، بازرگانان و بازاریان

« رسیدگی به اختلافات فیما بین از طریق صلح و سازش
یا صدور رای در پرونده های قضایی دریایی و بندری

« تشکیل پرونده در خصوص چک، سفته، تامین
دلیل (کارشناسی) برای فعالان حوزه حمل و نقل

ارتباط با ما

تلفن: ۰۲۱-۸۸۹۴۷۶۴۶

فکس: ۰۲۱-۸۸۹۰۵۶۰۴

کارشناسی

« خدمات کارشناسی (خبره و رسمی) اختلافات دریایی و بندری

خدمات حمایتی

« مشاوره حقوقی و معاضدت قضایی

داوری

« مرکز داوری و حل اختلاف تخصصی دریایی و بندری



SAOI

International Maritime Education Center



با ما دریایی شدن، اعتبار جهانی شماست

مرکز آموزش انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران

☎ 02188937482

☎ 02188947646

🌐 www.saoi.ir

✉ tc@saoi.ir



سازمان آموزش فنی و حرفه‌ای کشور



وزارت علوم، تحقیقات و فناوری
موسسه آموزش عالی آزاد



سازمان بازرگانی دریایی ایران



INSTITUTE OF
CHARTERED
SHIPBROKERS