



شماره

۵۸

تیر ۱۴۰۱

برای میزان
مالیاتی در آمد
۱۰ یا ۵
درصدی
غیر قابل
تصور است



بایندور

دکتر مسعود پهلوان ماه اعلام کرد:

نشست هیات ایرانی با هدف توسعه خدمات دریایی و بندری کریدور شمال ، جنوب در وزارت راه روسیه

در صفحه ۳ بخوانید



مهرشاد معین انصاری: با توجه به مسائل اقتصادی که بوجود آمد و قرار شد نقش بخش خصوصی پر رنگ شود متاسفانه این در قالب یک شعار باقی ماند یا نخواستند که این امر محقق شود . در صورتی که بخش خصوصی بسیار زیاد می توانست در بحث تحریم الان کمک حال باشد.

در گزارش مرکز پژوهش‌های مجلس بررسی شد:

چالش‌ها و موانع توسعه لجستیک در بخش حمل و نقل ایران (بخش اول)

بررسی تراز تجاری ایران در ماه‌های ابتدایی سال

تراز تجاری ایران در فروردین ماه امسال مثبت و به نفع صادرات است



شماره اختصاصی دانشگاه:
توسعه پایدار، توسعه جامع دریامحور



دانشگاه دریانوردی و
علوم دریایی چابهار

Chabahar Maritime
University

www.cmu.ac.ir



رشته‌های تحصیلی دانشگاه

دانشکده مدیریت و علوم انسانی

کارشناسی

- ۱- مدیریت بازرگانی
- ۲- مترجمی زبان انگلیسی
- ۳- اقتصاد

کارشناسی ارشد

- ۱- مدیریت حمل و نقل دریایی بین قاره‌ای
- ۲- مدیریت بازرگانی دریایی
- ۳- علوم اقتصاد گرایش محیط زیست
- ۴- زبان و ادبیات فارسی
- ۵- آموزش زبان انگلیسی
- ۶- زبان شناسی محض

دکتری

- ۱- آموزش زبان انگلیسی

دانشکده علوم دریایی

کارشناسی

- ۱- علوم و مهندسی شیلات
- ۲- زیست شناسی دریا
- ۳- ریاضیات و کاربردها
- ۴- اقیانوس شناسی
- ۵- شیمی کاربردی

کارشناسی ارشد

- ۱- علوم و مهندسی شیلات گرایش تکثیر و پرورش آبزیان
- ۲- علوم و مهندسی شیلات فراوری محصولات شیلاتی
- ۳- علوم و مهندسی شیلات گرایش صید و بهره برداری آبزیان
- ۴- زیست شناسی دریا گرایش جانوران دریا
- ۵- زیست شناسی دریا گرایش بوم شناسی دریا
- ۶- زیست شناسی دریا گرایش اکودگی دریا
- ۷- شیمی گرایش شیمی دریا
- ۸- محیط زیست دریا

دکتری

- ۱- علوم و مهندسی شیلات فراوری محصولات شیلاتی

دانشکده مهندسی دریا

کارشناسی

- ۱- مهندسی دریانوردی (عرشه)
- ۲- مهندسی کشتی (موتور)
- ۳- مهندسی دریا (کشتی سازی)
- ۴- مهندسی عمران
- ۵- مهندسی برق
- ۶- مهندسی مکانیک

کارشناسی ارشد

- ۱- دریانوردی گرایش بندر و کشتیرانی
- ۲- دریانوردی گرایش حمل و نقل دریایی
- ۳- معماری کشتی گرایش هیدرومکانیک کشتی
- ۴- مهندسی عمران گرایش سواحل، بنادر و سازه‌های دریایی
- ۵- مهندسی برق گرایش مخابرات سیستم
- ۶- مهندسی مکانیک گرایش دریا
- ۷- مهندسی مکانیک گرایش تبدیل انرژی

روابط عمومی دانشگاه دریانوردی و علوم دریایی چابهار

چابهار، بلوار دانشگاه، دانشگاه دریانوردی و علوم دریایی چابهار | کد پستی:

۹۹۷۱۷-۷۸۶۳۱ | تلفن: ۰۳-۳۵۳۲۰۰۲۰-۰۵۴ | نمابر: ۰۵۴۳۵۳۲۱۰۲۵

10000001355 @prcmu1355 @prcmu1355 info@cmu.ac.ir

غلات صادراتی به مقصد خاورمیانه، ترکیه و آفریقا وارد بندر اوکراینی شد

به نقل از خبرگزاری تاس، یک مقام محلی روسیه روز سه شنبه در گفتگو با تاس اعلام کرد که کشاورزان منطقه زاپوروژیه اوکراین تحویل محموله غلات به بندر بردیانسک را که در تصرف نیروهای روسی است برای صادرات به خاورمیانه، ترکیه، آفریقا و همچنین برای بازرگانان در آمریکای شمالی آغاز کرده‌اند.

ولادیمیر روگوف، یکی از اعضای شورای ارشد اداره مدنی-نظامی منطقه زاپوروژیه، گفت: غلات صادراتی در حال تحویل به این بندر است.

وی افزود: هزاران تن غلات مورد نیاز است. خریداران اصلی غلات ما در حال حاضر در خاورمیانه، کشورهای آفریقایی و ترکیه و همچنین بسیاری از بازرگانان از جمله در شمال آمریکا هستند.

پیش از این، اولین قطار حامل غلات از ملیتوپل اوکراین وارد کریمه شد و انتظار می‌رود اولین کشتی‌های غلات به زودی از بندر بردیانسک حرکت کنند.



گالری تصاویر - ۸ تیر ۱۴۰۱
نشست هیات ایرانی با هدف توسعه خدمات دریایی و بندری کریدور شمال، جنوب در وزارت راه روسیه



گالری تصاویر - ۸ تیر ۱۴۰۱
نشست هیات ایرانی با هدف توسعه خدمات دریایی و بندری کریدور شمال، جنوب در وزارت راه روسیه

نشست هیات ایرانی با هدف توسعه خدمات دریایی و بندری کریدور شمال، جنوب در وزارت راه روسیه + عکس

دکتر مسعود پل مه با اعلام خبر برگزاری نشست هیات ایرانی با هدف توسعه خدمات دریایی و بندری کریدور شمال، جنوب در وزارت راه روسیه گفت: در موضوعات حمل و نقل دریایی، تأسیس شرکت مشترک کشتیرانی، سرمایه‌گذاری در بنادر و توسعه فعالیت‌های حمل و نقل کانتینری، فله، سوخت در وزارت راه روسیه نشست مشترکی برگزار شد.

وی افزود: در این نشست ضمن حضور نمایندگان بخش خصوصی، آقای جلالی سفیر ایران در روسیه، آقای افندی زاده معاون حمل و نقل وزارت راه و آقای اسلامی معاون امور اقتصادی و بندری سازمان بنادر و دریانوردی نیز حضور داشتند.

پل مه با اشاره به اینکه این جلسه منتهی به تفاهم‌های ارزشمندی در حوزه دریایی و بندری شد ادامه داد: از سمت هیات روسی جمعی از مدیران حاکمیتی فعالیت‌هایی دریایی و رودخانه‌ای روسیه و دبیرکل انجمن کشتیرانی روسیه در این نشست حضور داشتند.

همچنین روز ۷ تیر ماه دور اول گفتگوهای لجستیکی میان هیات اعزامی جمهوری اسلامی ایران متشکل از سازمان‌های حمل و نقلی وابسته به وزارت راه و انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران با موضوع ترانزیت کالاهای روسی از ایران برگزار شد.



گالری تصاویر - ۸ تیر ۱۴۰۱
نشست هیات ایرانی با هدف توسعه خدمات دریایی و بندری کریدور شمال، جنوب در وزارت راه روسیه





در نشست بررسی توسعه همکاری‌های دریایی و بندری ایران و روسیه مطرح شد

پل‌مه: برای توسعه حمل و نقل دریایی دریای خزر نیاز است روس‌ها تسهیلاتی برای کشتی‌های با مبدا ایرانی در نظر بگیرند

سهم جمهوری اسلامی ایران بدلیل عدم ارائه تسهیلات لازم به پرچم جمهوری اسلامی ایران همیشه اندک بوده است و با توجه به مذاکرات و علاقه‌مندی‌هایی که صورت گرفته انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران آمادگی دارد ترتیبات لازم برای ایجاد توافق در افزایش ناوگان تحت پرچم جمهوری اسلامی ایران مشروط بر امتیازات مناسب از سوی دولت فدراسیون روسیه را پیگیری نماید

پل مه با اشاره به ضرورت برگزاری جلسات تکمیلی گفت: ما بسیاری از مشکلات این حوزه را شناسایی کرده و در جلسات بعدی به شکل مستند این مشکلات را انتقال خواهیم داد و تقاضا داریم که ارتباطات خوبی بین انجمن کشتیرانی ایران و تشکل‌های خصوصی دریایی روسیه توسط طرف روس برقرار شود.

لازم به ذکر است همچنین در این نشست جلیل اسلامی معاون امور بندری سازمان بنادر و دریانوردی به برخی دیگر از مسائل و مشکلاتی که در مسیر توسعه حمل و نقل دریایی میان ایران و روسیه است پرداخته و درخواست حل و فصل این مشکلات را ارائه داد. همچنین در این نشست اعلام شد که ایران علاقه‌مند است شرکت‌های روسی در بنادر شمالی و جنوبی ایران سرمایه‌گذاری کنند.

مسعود پل مه دبیرکل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران در حاشیه نشست بررسی توسعه همکاری‌های دریایی و بندری ایران و روسیه در نشست صمیمی که با حضور جلیل اسلامی معاون امور بندری و مناطق ویژه و مجید علی نازی معاون امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی و جمعی از مدیران کل بنادر و دریانوردی بنادر شمالی ایران با حضور معاون توسعه بنادر روسیه برگزار شد با اشاره برخی از مسائل و مشکلات موجود برای توسعه حمل و نقل دریایی میان ایران و روسیه گفت: چالش‌ها و مسائل زیادی وجود دارد. برای مثال رانندگانی که قصد دارند به مقصد روسیه بار بزنند تمایل ندارند که به بنادر ایرانی مراجعه کنند تا از کشتی‌های رو رو موجود در این بنادر برای انتقال به روسیه استفاده کنند و از باکو این اقدام را انجام می‌دهند

وی افزود: دلیل این موضوع این است که کشتی‌های با پرچم آذربایجان تسهیلات ویژه‌ای را از طرف روسی دریافت می‌کنند که کشتی‌های ایران فاقد این تسهیلات هستند و درخواست داریم که این تسهیلات به صورت عمومی برای کشتی‌های با مبدا ایران نیز در نظر گرفته شود.

دبیر کل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران ادامه داد: توسعه ناوگان در دریای خزر به صورت نامتوازن شکل گرفته است و در نتیجه



◀ تولید سالانه ال‌ان‌جی در عمان به رکورد ۱۰.۶ میلیون تن رسید

خبرگزاری عمان در گزارشی اعلام کرد که تولید گاز طبیعی مایع (LNG) در این کشور در سال ۲۰۲۱ با ۴ درصد افزایش به رکورد ۱۰.۶ میلیون تن رسیده است و انتظار می‌رود پس از تکمیل پروژه‌های تولیدی به ۱۱ میلیون تن در سال برسد.

در این گزارش آمده است که صنعت ال‌ان‌جی در سال گذشته میلادی حدود ۲.۸۷ میلیارد دلار درآمد برای دولت این کشور سلطان نشین فراهم کرد.

انتظار می‌رود تولید LNG عمان باز هم افزایش یابد چرا که شرکت عمان ال‌ان‌جی که تحت حمایت دولت است، برنامه‌های خود را برای افزایش ظرفیت به ۱۱.۴ میلیون تن در سال در سال ۲۰۲۲ با کاهش گلوگاه‌ها در کارخانه مایع سازی خود در جنوب مسقط اعلام کرده است.

خبرگزاری عمان در گزارش خود نوشت: در طول سال ۲۰۲۱، شرکت عمان ال‌ان‌جی در اجرای چندین پروژه استراتژیک که در حال تکمیل برای افزایش بهره‌وری هستند، مانند پروژه نوسازی نیروگاه... و پروژه انرژی مدرن که از فناوری موتورهای گازی برای افزایش بهره‌وری استفاده می‌کند، به پیشرفت‌هایی دست پیدا کرد. ال‌ان‌جی یک گاز طبیعی است که وقتی تا دمای منفی ۱۶۲ درجه سانتیگراد سرد شود به مایعی بی‌رنگ و غیر سمی تبدیل می‌شود. می‌توان از آن برای پخت و پز و گرمایش، به عنوان سوخت وسایل نقلیه تجاری، تولید برق، و برای تولید محصولاتی مانند کود، رنگ و دارو استفاده کرد. انتظار می‌رود که تقاضا برای ال‌ان‌جی در سال جاری میلادی افزایش یابد چرا که کشورهای اروپایی پس از ممنوعیت واردات انرژی از روسیه به دلیل جنگ اوکراین، به دنبال منابع جایگزین این گاز هستند.

برای همیزان مالیاتی درآمدها یا ۱۰ درصدی غیر قابل تصور است

به من ندارد و چون سودی به حساب شرکت واریز نمی شود، پس آن را ثبت هم نمی کنم، مشکل ایجاد خواهد شد.»

وقتی از مرادی خواستیم که بیشتر در این خصوص توضیح دهد، او گفت: «ببینید! سازمان بنادر برای نماینده کشتیرانی صورتحساب THC صادر می کند، اما آن شرکت که خود را بعنوان نماینده صورتحساب را متعلق به صاحب کالا دانسته و بدون آن که مبلغ صورتحساب را در حساب های خود منعکس نماید، آن را تحویل شرکت خدمات گیرنده یا صاحب کالا می دهد. این در حالی است که سازمان بنادر در معاملات فصلی نماینده کشتیرانی و یا بهتر بگوییم نماینده کشتیرانی را به عنوان شرکتی که به او خدمات ارائه داده است، ثبت مینماید اما نماینده کشتیرانی صورتحساب سازمان را ثبت نکرده است. از طرف دیگر، صاحب کالا صورتحساب سازمان بنادر را در معاملات فصلی افشا میکند، در حالی که سازمان بنادر و دریانوردی اطلاعاتی از صاحبین کالا در سیستم های مالی خود ندارد. همین ناهماهنگی و نکات است که باعث می شود برای شرکت های کشتیرانی کتمان درآمد و مالیات سنگین وضع می شود.»

رئیس کمیته مالیاتی افزود: «با وجود اینکه کمیته مالیاتی انجمن کشتیرانی از سازمان بنادر درخواست کرده که وقتی نماینده کشتیرانی از THC منتفع نیست و درآمد ندارد، پس صورتحساب را در وجه صاحب کالا صادر کند، اما هنوز پاسخی از جانب سازمان دریافت نکرده است.»

مرادی تصریح کرد: «به این ترتیب، در بحث مالیات نداشتن زبان مشترک و استاندارد حداقلی برای این که ما بدانیم روش و شیوه های را تدوین کنیم و از آن تبعیت کنیم، وجود ندارد و همین تناقض، در قالب جریمه مالیاتی برای شرکت ها خود را نشان می دهد.»

او درباره مالیات بر ارزش افزوده نیز اظهار کرد: «از

خط کشتیرانی واریز می کند البته شرکت نماینده کشتیرانی قبلاً تمام هزینه را به حساب سازمان بنادر واریز کرده است؛ اما همین عملیات دریافت و واریز، برای شرکت گردش مالی ایجاد می کند و از همین جا مشکل آغاز می شود، زیرا برای این گردش مالی دو نوع شیوه ثبت وجود دارد.»

رئیس کمیته مالیاتی انجمن افزود: «برخی از نماینده این دریافت و پرداخت را به عنوان درآمد و هزینه ثبت می کنند و چون این عدد چشمگیر است ممیزان مالیاتی نمی پذیرند که برای آن سودی گرفته نشده باشد و به همین دلیل برایش مالیات تعیین می کنند؛ در مقابل، برخی شرکت ها با توجه به اینکه این مبلغ هیچ گونه تاثیری در درآمد آنها ندارد، این مبلغ را به جای درآمد و هزینه به عنوان حساب دریافتی و پرداختی ثبت می کنند که اگر خوش شانس باشند برای این گردش مالی، مالیاتی محاسبه نمی شود؛ در غیر این صورت ممکن است در بررسی حساب های مشتریان و یا سازمان بنادر، برای ممیز مالیات این شبه را به وجود آورد که مبلغ مذکور برای شرکت کشتیرانی نماینده درآمد داشته است، پس فرض را بر کتمان درآمد می گذارد و به این ترتیب مبلغ هنگفتی مالیات وضع می کند.»

او با بیان اینکه علت به وجود آمدن چنین معضلی نداشتن ساختار متحدالشکل و یکسان است، خاطرنشان کرد: «اگر همه اعضای انجمن برای چنین مقولاتی یکسان سند بزنند، نماینده انجمن در هیئت های مالیاتی می تواند ممیزان مالیاتی و ممیزان مالی هیئت ها را مجاب کند و بر اساس ارتباطی که با آنها دارد روش اصلح و بهتر را برای بررسی مالیاتی اسناد به آنها پیشنهاد دهد تا از این پس برای آنها در بخش THC مالیات محاسبه نشود.»

مرادی یادآور شد: «انجمن کشتیرانی بیش از ۲ سال است که چند دوره آموزشی برگزار کرده تا که تغییرات کدینگ حسابداری را به شرکت های زیرمجموعه ابلاغ و به آنها اعلام کند که با توجه به رایزنی هایی که با ممیزان مالیاتی انجام شده، چنانچه نمایندگان کشتیرانی از سرفصل هایی که بر اساس ساختار قوانین و مقررات مالیاتی تبیین شده، استفاده کنند، حتی اگر ممیزان برگه تشخیص مالیات صادر کنند، نماینده انجمن می تواند در جلسات هیئت ها از او دفاع کرده و نتیجه مثبت بگیرد.»

او خاطرنشان کرد: «با این حال، زمانی شما می توانید به فردی کمک کنید که او هم به خودش کمک کند و باید و سندی را صادر کند که شما بتوانید از آن دفاع کنید. اگر من نماینده هیئت باشم و ممیز هیئت به من بگوید شما باید این مبلغ را به صورت ناخالص ثبت کنید و آن وقت صورتحساب درآمد و هزینه دقیقاً یکی باشد، ممیز مالیاتی می بیند و از آن رد می شود؛ اما وقتی که من می گویم این صورتحساب ارتباطی

زمانی که از آقای علیرضا مرادی، مدیر مالی اسبق شرکت بتا و رئیس کمیته مالیاتی انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران درباره تناقض های موجود در قانون مالیات های مستقیم و همچنین قانون مالیات بر ارزش افزوده پرسیدیم، او با بیان اینکه در نص قانون تناقض وجود ندارد، گفت: «تصمیم یک ممیز مالیاتی بیانگر نگاهی است که به اسناد و مدارک دارد؛ بنابراین اگر مؤدیان مالیاتی مستندات خود را کامل و بدون نقص ارائه دهند، ممیز مالیاتی هم براساس معیارها آنها را بررسی و نتیجه گیری می کند. این در حالی است که در حوزه کشتیرانی با توجه به تنوع فعالیت اعم از کشتیرانی، فورواردری، تخلیه و بارگیری و ... ثبت اسناد هماهنگ و بی نقص دشوار است.»

او اظهار کرد: «همچنین گردش مالی بالای این نوع فعالیت ها همه ممیزان مالیاتی را تحریک می کند که نسبت به این نوع درآمدها نگاه دقیق تر داشته باشند و حتی اگر به آنها گفته شود این شرکت ها یک فعالیت را با ۵ درصد یا ۱۰ درصد سود انجام می دهند، برای آنها غیر قابل تصور است. علاوه بر آن در بحث مالیات نگاه های متفاوت است و همین موجب می شود که این نگاه های متفاوت به تناقض در قانون تعبیر شود.»

کمیته مالیاتی انجمن کشتیرانی درخواست کرده که نماینده کشتیرانی از THC منتفع نیست و درآمد ندارد اما پاسخی از جانب سازمان بنادر دریافت نکرده است.

مرادی با بیان اینکه انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران تلاش کرده و تدابیری سنجیده است که نماینده انجمن کشتیرانی در همه هیئت های مالیاتی حضور یابد، اظهار کرد: «چنانچه هیئت مالیاتی تشکیل شود از ۳ نفر شخص حاضر در هیئت، یک نفر نماینده آگاه و متخصص صنف است که به ساختار کلی خط کشتیرانی و مباحث و قوانین آنها آگاه بوده و اگر یک ممیز مالیاتی ناآگاهانه نسبت به موضوعی، مالیاتی را تشخیص دهد و محاسبه کند، می تواند از شرکت های کشتیرانی دفاع کرده و نگذارد حقوق اعضا انجمن ضایع شود.»

او با تأکید بر اهمیت شیوه ثبت صورتحساب ها تصریح کرد: «در برخی از آیتم های مالی مانند هزینه THC شرکت کشتیرانی هیچ گونه درآمد و سودی ندارد، بلکه به عنوان امین سازمان بنادر و دریانوردی عیناً صورتحساب صادره از سازمان بنادر را به مشتری ارائه می دهد و مشتری هم معادل همان مبلغ را به حساب



دولت را می‌بیند و اصلاً برایش مهم نیست که نماینده کشتیرانی و مشتری دچار چه مشکلات و معضلاتی می‌شوند. سازمان امور مالیاتی هم در این قضایا به‌صورت بی‌رحمانه دنبال تناقض می‌گردد. برخی از شرکت‌های عضو انجمن بر اساس روال مورد پذیرش هیات‌های مالیاتی اقدام به ثبت می‌نمایند و مورد تایید سازمان امور مالیاتی باشد، لیکن سایر شرکت‌ها با نگاه و اعمال سلیقه متفاوت اقدام به ثبت اسناد می‌نمایند که مغایر با تاییدیه‌های دریافتی قبل می‌باشد و مضمون مالیات سنگینی می‌کند و می‌گوید اگر روال آن است، شما غیرروال انجام دادید که در این باره نمایندگان حاضر ما در هیات‌های مالیاتی تلاش کردند با ممیزان مالیاتی ارتباط برقرار کنند و راهکاری پیدا کنند تا این مشکلات حل شود.»

او درباره پیامدهای تسری اخیر مالیات بر ارزش افزوده بر همه خدمات بندری و دریایی گفت: «برای شرکت‌های کشتیرانی مشکلی ایجاد نمی‌کند، زیر آنها از مشتری می‌گیرند و به سازمان می‌دهند. با این حال مهم‌ترین عوارض این بخشنامه، افزایش قیمت تمام‌شده کالا و خدمات است.»

مرادی گفت: «قانون را دولت وضع و ابلاغ می‌نماید و زمانی که دولت مجبور باشد کسری بودجه را بغير فروش نفت و صادرات محصولات مانند فرش، پسته و زعفران تامین کند، برای کمبود بودجه خودش از مسیرهای قابل استناد همانند مالیات و بیمه استفاده می‌کند. البته این مانور مالیاتی غیرقانونی نیست، در عین حال شایسته است که مشوق‌هایی برای فعالان خوشنام و خوش حساب در نظر گرفته شود.»

او با بیان اینکه گاهی کاربران اسنادشان را با شفافیت و دقت کافی ثبت نمی‌کنند و مالیات هنگفت و جریمه مالیاتی را ناشی از اشتباه ممیز مالیاتی می‌دانند و توپ را به زمین آنها می‌اندازند، گفت: «اولین اقدام برای داشتن یک شرکت موفق، کمک گرفتن از یک تیم قدرتمند مالی و مالیاتی است که به قوانین و مقررات آشنا باشند، بنابراین اگر یک فعال اقتصادی و یا یک خط کشتیرانی به‌خاطر کاهش هزینه‌های خودش از فرد بی‌تجربه در امور مالی استفاده می‌کند، در زمان حساسی مالیاتی باید منتظر مالیات سنگین و هنگفت باشد؛ زیرا خودش برای به‌کارگیری نیروی انسانی ماهر هزینه نکرده است و به خیال خود با هزینه کمتر به دنبال سود بیشتر بوده است.»

مرادی با بیان اینکه در اکثر موارد ما به‌جای اینکه تقصیر را گردن سیستم مالیاتی بیندازیم، باید نوک پیکان را به سمت خودمان بگیریم، گفت: «باید بتوانیم اسناد خود را بدون خدشه و بدون کاستی ثبت کنیم. اگر توقع داشته باشیم که ممیز مالیاتی به هزاران مشاغل مختلف اشراف داشته باشد و مثلاً بداند که هزینه THC چیست، توقع به‌جا و درستی نیست. ما از ممیز مالیاتی، یک فرد آگاه به تمام مشاغل می‌خواهیم که تمام مشکلات مشاغل مختلف و حسابداری را بداند در حالی که چنین چیزی امکان ندارد بلکه ما باید بتوانیم در حرفه خود روش متحدالشکلی برای صدور صورت حساب‌ها داشته باشیم.»



شورای اسلامی، خدمات حمل و نقل اعم از بار و مسافر درون و برون شهری، بین‌المللی، جاده‌ای، ریلی و دریایی از مالیات بر ارزش افزوده معاف شده است.

۱۱ دی ۱۴۰۰ به گزارش سازمان مالیاتی ایران، محمد مسیحی، معاون درآمدهای مالیاتی سازمان امور مالیاتی کشور با بیان اینکه قانون دائمی مالیات بر ارزش افزوده مصوب ۰۲/۰۳/۱۴۰۰، از تاریخ ۱۳/۱۰/۱۴۰۰ لازم‌الاجرا می‌باشد و مضمون این قانون مکلف به اجرای تکالیف قانونی جدید و رعایت مقررات موضوع این قانون هستند، گفت: براساس جزء (۱۳) بند (ب) ماده (۹) قانون دائمی مالیات بر ارزش افزوده، خدمات حمل و نقل (اعم از بار و مسافر) درون و برون شهری و بین‌المللی جاده‌ای، ریلی و دریایی از پرداخت مالیات بر ارزش افزوده معاف است.***

مرادی گفت: «مشکلات ما صرفاً با خود سازمان امور مالیاتی نیست، بلکه گاهی با سازمان بنادر یعنی نهاد حاکمیت دریایی هم دچار چالش هستیم؛ سازمانی که صادرکننده صورت حساب است و صرفاً منافع خودش و

سال ۹۴ فعالیت اقتصادی در مناطق ویژه اقتصادی در ازای شروط مختلف از جمله داشتن مجوز فعالیت از سازمان بنادر در مناطق ویژه اقتصادی و حضور هر دو طرف خدمات‌دهنده و خدمات‌گیرنده، معاف از مالیات بر ارزش افزوده بود و هم سازمان بنادر و هم نماینده خطوط کشتیرانی در منطقه حضور داشتند، فعالیت کشتیرانی از مالیات بر ارزش افزوده معاف بود. با این حال، خطوط کشتیرانی اغلب مشتریانی داشتند که خارج از منطقه ویژه فعالیت می‌کردند و نماینده کشتیرانی باید از آنها مالیات بر ارزش افزوده می‌گرفت؛ در حالی که صورت حسابی که خطوط کشتیرانی برای مشتریان خود صادر می‌کردند، فاقد محاسبه این مالیات بود، بنابراین در زمان حساسی و رسیدگی به اسناد، علاوه بر اخذ آن از شرکت‌ها، جریمه سنگینی هم برای آنها وضع می‌شد که این هم ناشی از نگاه‌های متفاوت درباره ثبت و صدور صورت حساب و اسناد مالی است.»

همچنین در خصوص کسر ۵٪ سپرده بیمه به استناد ماده ۳۸ قانون تامین اجتماعی از صورت حساب پورت اپراتور توسط نماینده کشتیرانی، خاطر نشان ساخت: مواردی مشاهده شده که نماینده کشتیرانی ۵٪ سپرده بیمه از صورت حساب پورت اپراتور را کسر کرده و در حساب سپرده بیمه نگه می‌دارند و در صورت معاملات فصلی افشا نمی‌کنند تا زمانی که مورد حساسی تامین اجتماعی قرار گیرند. حال این سوال مطرح است که آیا شما ۵٪ از هزینه مسلم خود را پس از سال مالی و در پس از رسیدگی بیمه ای می‌خواهید اظهار نمایید؟ اگر چنین است که با اصل تطابق هزینه از درآمد همان دوره تناقض دارد و طبعاً مورد پذیرش ممیزین مالیاتی نخواهد بود.

*** تیر ماه ۱۴۰۰، به گزارش خبرگزاری مهر به نقل از سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای، حجت‌الله فلاح گفت: بر اساس بند ۱۳ از بخش ب ماده ۹ قانون مالیات بر ارزش افزوده مصوب ۲ خرداد ۱۴۰۰ مجلس

دولت برای کمبود بودجه خودش از مالیات و بیمه استفاده می‌کند. البته این مانور مالیاتی غیرقانونی نیست، در عین حال شایسته است که مشوق‌هایی برای فعالان خوشنام و خوش حساب در نظر گرفته شود.



چالش‌ها و موانع توسعه لجستیک در بخش حمل و نقل ایران (بخش اول)

مقدمه

امروزه، توانایی یک کشور در تجارت جهانی به دسترسی بخش تجارت آن به شبکه‌های لجستیکی جابجایی محموله‌های باری در سطح جهانی وابسته است. همچنین کارایی زنجیره‌های تأمین یک کشور (از بُعد هزینه، زمان و قابلیت اطمینان) به ویژگی‌های مشخصی از اقتصاد داخلی آن کشور که با نام عملکرد لجستیکی معرفی می‌شود وابسته است. داشتن عملکرد لجستیکی بهتر و تسهیل‌سازی تجارت به نحو قابل ملاحظه‌ای با شکوفایی تجارت، تنوع صادرات، جذابیت برای سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی و رشد اقتصادی مرتبط است. براساس مطالعات صورت گرفته توسط بانک جهانی، بهبود و ارتقای عملکرد لجستیک به‌عنوان یکی از اهداف مهم توسعه کشورها، طی سالیان اخیر مطرح شده است؛ چرا که لجستیک تأثیر بسزایی بر فعالیت‌های اقتصادی کشورها دارد.

در این گزارش در بخش نخست تعاریف لجستیک و زیرساخت‌های آن و در بخش بعدی جایگاه لجستیک و حمل و نقل در اسناد بالادستی و برنامه‌های توسعه پنج‌ساله مورد ارزیابی قرار گرفته است. در بخش سوم جایگاه لجستیک ایران براساس شاخص جهانی عملکرد لجستیک بررسی شده و در بخش چهارم تجربه کشورهای منتخب در زمینه توسعه لجستیک آورده شده است. در پنجمین بخش گزارش موانع توسعه لجستیک در کشورهای در حال توسعه ذکر شده و در بخش ششم چالش‌های پیش روی لجستیک ایران از منظر مطالعات پژوهشی مورد بررسی واقع شده و در بخش

که در این شماره و شماره‌های آینده بایندر در چند بخش منتشر خواهد شد

زیرساخت‌های لجستیکی

«حوزه لجستیک» یک کشور شامل کلیه فعالیت‌های لجستیکی است که توسط بخش خصوصی و دولتی صورت می‌گیرد. از دیدگاه کلان و حاکمیتی،

هفتم چالش‌های پیش روی لجستیک ایران از دیدگاه فعالان بخش ترانزیت و حمل و نقل بین‌المللی به تفکیک نهادهای ذیربط و در آخرین بخش نتیجه‌گیری و پیشنهادها ارائه شده است. گزارشی که می‌خوانید برداشتی از گزارش جامع معاونت پژوهش‌های زیربنایی و امور تولیدی مرکز پژوهش‌های مجلس است

شرح	زیرمجموعه
زیرساخت‌های فیزیکی	
جاده‌ها، خطوط ریلی، خطوط هوایی، مسیرهای آبی ناوگان حمل و نقل جاده‌ای، ریلی، هوایی و دریایی	زیرساخت‌های حمل و نقل
بنادر تجاری، گمرکات و فرودگاه‌ها، پایانه‌های کالا	زیرساخت‌های جابجایی
فروشگاه‌های زنجیره‌ای، نمایشگاه‌های عرضه مستقیم کالا، بازارچه‌ها و مجتمع‌های صنفی، واحدهای خرده‌فروشی و عمده‌فروشی	زیرساخت‌های توزیعی
انبارها، سیلوها و سردخانه‌ها	زیرساخت‌های ذخیره‌سازی
هر نوع هاب لجستیکی با رویکرد منطقه‌ای، ملی یا بین‌المللی (شهر لجستیکی، مراکز لجستیکی، بنادر خشک، پایانه‌های کالا)	هاب‌های لجستیکی
زیرساخت‌های غیر فیزیکی	
زیرساخت‌ها و سیستم‌های فناوری اطلاعات در حوزه لجستیکی سایر تکنولوژی‌های مرتبط با فعالیت‌های لجستیکی	زیرساخت‌های تکنولوژیکی
قوانین، مقررات و استانداردهای مرتبط با زیرساخت‌های فیزیکی و غیر فیزیکی لجستیک	زیرساخت‌های قانونی
سیستم‌های بانکی و بیمه‌ای پشتیبانی‌کننده فعالیت‌های لجستیک	زیرساخت‌های مالی
فعالین صنعت لجستیک (شرکت‌های حمل و نقل، پیمانکاران، شرکت‌های لجستیک طرف سوم، شرکت‌های بخش و توزیع، شرکت‌های انبارداری و ذخیره‌سازی، ارائه‌دهندگان راه‌حل‌های نرم‌افزاری لجستیک و زنجیره تأمین، شرکت‌های خدمات مشاوره، شرکت‌های لجستیک درون‌بنگانه‌ای و ...)	بنگاه‌ها و نهادهای لجستیکی
سیستم‌های لجستیک درون‌بنگانه‌ای (بنگاه‌های صنعتی، معدنی و خدماتی بجز فعالین صنعت لجستیک)	سیستم‌های لجستیکی در سطح بنگانه
سیستم‌های لجستیک بین‌بنگانه‌ای (سیستم‌های زنجیره تأمین بین بنگانه‌های مختلف در طول زنجیره)	
نیروی انسانی متخصص حوزه لجستیک در بخش‌های خصوصی و دولتی دانشگاه‌ها و مؤسسات پژوهشی فعال در حوزه لجستیک	منابع انسانی حوزه لجستیکی

فعالیت‌های لجستیکی یک کشور در بستری از زیرساخت‌های لجستیکی تحقق می‌یابد. تصمیم‌سازی و سیاستگذاری دولت در حوزه لجستیک، از طریق تأثیرگذاری مستقیم یا غیرمستقیم در زیرساخت‌های لجستیکی ممکن است. حوزه لجستیک یک کشور را می‌توان شامل دو نوع زیرساخت دانست:

– زیرساخت‌های فیزیکی: شامل کلیه زیرساخت‌های عمومی یا خصوصی که توسط بنگاه‌های دولتی و خصوصی جهت انجام فعالیت‌های لجستیکی خارج از محدوده بنگاه‌ها مورد استفاده قرار می‌گیرد.

– زیرساخت‌های غیرفیزیکی: شامل کلیه زیرساخت‌های نرم‌افزاری و پشتیبانی حوزه لجستیک است.

مؤلفه‌های هر یک از زیرساخت‌های لجستیکی به شرح جدول صفحه قبل است.

سند چشم‌انداز ۱۴۰۴

طبق سند چشم‌انداز ۲۰ ساله کشور، ایران در سال ۱۴۰۴ باید کشوری دارای جایگاه اول اقتصادی، علمی و فناوری در سطح آسیای جنوب غربی (شامل آسیای میانه، قفقاز، خاورمیانه و کشورهای همسایه) با تأکید بر جنبش نرم‌افزاری و تولید علم، رشد پرشتاب و مستمر اقتصادی، ارتقای نسبی سطح درآمد سرانه و رسیدن به اشتغال کامل باشد. تبدیل شدن کشور به هاب لجستیکی منطقه را می‌توان یکی از محورهای تحقق جایگاه اول اقتصادی کشور در سطح منطقه دانست.

سیاست‌های کلی اقتصاد مقاومتی

– محور قرار دادن رشد بهره‌وری در اقتصاد با تقویت عوامل تولید، توانمندسازی نیروی کار، تقویت رقابت‌پذیری اقتصاد، ایجاد بستر رقابت بین مناطق و استان‌ها و به‌کارگیری ظرفیت و قابلیت‌های متنوع در جغرافیای مزیت‌های مناطق کشور. (بند سوم)

– سهم‌بری عادلانه عوامل در زنجیره تولید تا مصرف متناسب با نقش آنها در ایجاد ارزش و... (بند پنجم)

– حمایت همه‌جانبه هدفمند از صادرات کالاها و خدمات به تناسب ارزش‌افزوده و با خالص ارزش‌آوری مثبت از طریق...، گسترش خدمات تجارت خارجی و ترانزیت و زیرساخت‌های مورد نیاز، ... (بند دهم)

– توسعه حوزه عمل مناطق آزاد و ویژه اقتصادی کشور به‌منظور انتقال فناوری‌های پیشرفته، گسترش و تسهیل تولید، صادرات کالا و خدمات

و تأمین نیازهای ضروری و منابع مالی از خارج. (بند یازدهم)

– افزایش قدرت مقاومت و کاهش آسیب‌پذیری اقتصاد کشور از طریق توسعه پیوندهای راهبردی و گسترش همکاری و مشارکت با کشورهای منطقه و جهان به‌ویژه همسایگان. (بند دوازدهم)

– شفاف و روان‌سازی نظام توزیع و قیمتگذاری و روزآمدسازی شیوه‌های نظارت بر بازار.

سیاست‌های کلی نظام در بخش حمل‌ونقل

در سیاست‌های کلی نظام در خصوص حمل‌ونقل، توسعه و اصلاح شبکه حمل‌ونقل در چندین محور بیان شده که از جمله می‌توان به موقعیت ترانزیتی کشور، سودآوری ملی اشاره نمود. بهره‌گیری از موقعیت ترانزیتی کشور یکی از رویکردهای تبدیل کشور به هاب ترانزیتی است. توجه به توسعه ترانزیت و ارتقای نقش کشور به‌عنوان هاب توزیع و تجارت، افزایش سودآوری ملی را به دنبال خواهد داشت. بنابراین می‌توان نتیجه گرفت که با هدف قرار دادن تبدیل کشور به هاب لجستیکی منطقه و دنبال کردن این مسئله در توسعه شبکه حمل‌ونقل، هم بخشی از شرایط لازم برای تبدیل شدن به قدرت اقتصادی منطقه فراهم شده و هم از موقعیت ترانزیتی کشور نهایت بهره‌برداری صورت خواهد گرفت. در نهایت همه موارد فوق سودآوری ملی را به دنبال خواهند داشت.

برنامه‌های توسعه پنج‌ساله اول تا ششم کشور

هرگاه سخن از لجستیک در سطح کلان و ملی به میان می‌آید، ناخودآگاه صور مختلف حمل‌ونقل کالا به ذهن متبادر می‌شوند. در حالی که حوزه

لجستیک ترکیبی از مؤلفه‌های زیرساختی و نرم‌افزاری مختلف بوده و حمل‌ونقل کالا تنها بخشی از این حوزه را شامل می‌شود. به‌گونه‌ای که اکنون در دنیا، برای لجستیک به‌عنوان حوزه‌ای دارای ماهیت مستقل سیاستگذاری می‌شود. اما در برنامه‌های توسعه کشور، مباحث لجستیکی (البته اغلب بیشتر بخش حمل‌ونقل آن) به‌صورت پراکنده و مجزا در طول برنامه‌های مختلف مطرح شده‌اند، اما هیچ‌گاه از دید سیاستگذاری کلان به حوزه لجستیک نگریسته نشده است. در همین راستا، در این بخش بندهای ناظر بر موضوعات لجستیکی و حمل‌ونقل در برنامه‌های توسعه کشور مورد بررسی قرار خواهد گرفت.

بررسی برنامه‌های توسعه، سیر تحول دیدگاه حاکمیتی نسبت به برنامه‌ریزی حمل‌ونقل (و لجستیک) و موضوعات خاص و قابل توجهی را که در دوره‌های زمانی مدنظر بوده‌اند آشکار می‌کند.

جدول ذیل رویکردهای خاص برنامه پنج‌ساله اول تا ششم توسعه را جمع‌بندی نموده است. با توجه به جدول ذیل می‌توان ادعا نمود که دیدگاه کلان در رابطه با حوزه حمل‌ونقل کالا به‌تدریج از برنامه چهارم توسعه، موضوعات مورد توجه به‌صورت پراکنده و براساس اولویت‌های توسعه‌ای هر برنامه مدنظر قرار گرفته‌اند.

به‌طور کلی می‌توان عنوان نمود؛ اگرچه به موضوع حمل‌ونقل و لجستیک در برنامه‌های توسعه کشور به‌ویژه طی سالیان اخیر توجه شده است، اما با توجه به گستردگی و نقشی که این صنعت می‌تواند در اقتصاد ایران داشته باشد، نگاه شایسته‌ای نشده است و همچنان این موضوع به‌صورت گسسته و جدا از هم تقویت می‌شود.

برنامه	جمع‌بندی رویکرد برنامه
اول	- توجه به موقعیت جغرافیایی کشور در زمینه حمل‌ونقل بار - توجه به گسترش حمل‌ونقل ریلی
دوم	- حمایت از ایجاد تسهیلات لجستیکی در پایانه‌های صادراتی - پشتیبانی از ایجاد امکانات و تسهیلات لجستیکی مورد نیاز محصولات کشاورزی
سوم	- ایجاد شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی - ارتقای نقش بخش غیردولتی در توسعه بخش حمل‌ونقل
چهارم	- توجه به تدوین برنامه توسعه حمل‌ونقل - تعیین اهداف کلان برای صور چهارگانه حمل‌ونقل
پنجم	- توجه به ایجاد بانک جامع حمل‌ونقل - توجه به تصویب طرح جامع حمل‌ونقل کشور - ایجاد زیرساخت‌های لجستیکی و حمل‌ونقل چندوجهی
ششم	- تعیین اهداف کلان برای صور چهارگانه حمل‌ونقل - ایجاد زیرساخت‌های لجستیکی و حمل‌ونقل چندوجهی



VICOPMAS 2022



14th Virtual International Conference on Coasts, Ports and Marine Structures

Oct. 31st - Nov. 2nd 2022

Tel: +9821-84932346

Email: icopmas@pmo.ir

Fax: +9821-84932756

Website: icopmas.pmo.ir



مهرشاه متیغ انصاری؟

**طرفدار جدی انجمن
گشیرانی و خدمات وابسته
ایران هشتم**





است. در حالی که ما با توجه به ارتباطاتی که داریم کلیه پروسه های که فرضا یک مدیر بازرگانی به صورت علمی می گذراند را ما در رشته های حمل و نقل عملا تجربه می کنیم و با آن سروکار داریم. معین انصاری اظهار داشت: بنابراین نگاهمان به اقتصاد به لحاظ نوع کاری که داریم خیلی بازتر است و این می تواند کمک بکند اما لازمه آن حمایت از سوی تصمیم گیرندگان نظام است.

وی با اشاره به اینکه سالیان سال است که عضو انجمن هستیم و از طرفداران جدی آن هستیم گفت: بنده به خاطر اینکه هم افزایی را خوب می شناسم و از آن سود می برم به آن اعتقاد ویژه داشته ام پیشنهادم به جوانان و شرکت های تازه تاسیس این است که ارتباط خود را با انجمن بالا ببرند چون انجمن اطلاعات فوق العاده ای را به شما می دهد که برایتان سودمند است.

معین انصاری اظهار داشت: آگاهی از دغدغه های خود و تبادل اطلاعات و تجربیاتی که به درد کارهای سازمانی می خورد از نتایج خوبی است که برای مجموعه ها در انجمن حاصل می شود.



سری رسوبات آن همچنان باقی مانده است. در صورتی که حمل و نقل صنعتی است که باید با شفافیت باشد و با اطلاعات روز جلو برود تا بتوان در ارتباط با مسائل مهم اقتصادی از آن استفاده کرد. معین انصاری با بیان اینکه می توان گفت سایه ای از حالتی که در جنگ بنابر ضرورتها داشتیم همچنان بعد از جنگ با بهانه محرمانه بودن بر کار باقی ماند خاطرنشان کرد: می توان گفت با وقوع تحریم ها این موضوع همچنان وجود دارد هر چند بخشی از آن می تواند درست باشد که اطلاعات همگانی نباشد اما بخشی از آن به این صورت نیست و همین جنگ موجب شد که ما نسبت به وضعیت جهان در برخی موارد عقب بمانیم چون کارهایی بود که باید خیلی زودتر انجام می شد و نشد. مثلا در حدود اواسط دهه هفتاد به این رسیدیم که باید ترمینال کانتینری داشته باشیم و بخش کانتینری ایجاد شود. بخش اعظمی از حمل و نقل از این مسیر انجام می شد و اینها نیازمند نرم افزار و برنامه بود.

وی خاطرنشان کرد: با توجه به مسائل اقتصادی که بوجود آمد و قرار شد نقش بخش خصوصی پر رنگ شود متاسفانه این در قالب یک شعار باقی ماند یا نخواستند که این امر محقق شود. در صورتی که بخش خصوصی بسیار زیاد می توانست در بحث تحریم الان کمک حال باشد. مشکل اساسی که در این زمینه داشتیم این بود که به رغم همه گرفتاری ها که کالا وارد کشور میشد حالا با تحریم های داخلی مواجه بودیم.

معین انصاری گفت: البته در این دوره راهکارهای بسیار زیادی را از طریق انجمن در جلسات مختلف سازمان بنادر و دریانوردی ارائه می دادیم که بخشی از آن مورد توجه قرار گرفت و باعث یک حرکت اساسی در آن قسمت ها شد.

وی افزود: جلسات خوب و تعامل ظاهری عالی با هم دیده می شود اما نتیجه کار همیشه مطلوب نبوده

مهرشاد معین انصاری با بیان اینکه از سال ۵۴ جذب کار دریایی شده ام گفت: دقیقا از همان زمان بود که با دوستان شرکتی را تشکیل دادیم که کلیه امور گمرکی و حمل و نقل زمینی را انجام می داد و در سال ۵۹ هم مجوز کشتیرانی را از سازمان بنادر و کشتیرانی اخذ کردیم و هم اکنون ۴۴ سال است که در این شرکت مشغول هستیم. وی افزود: در این زمینه تجربه های زیادی کسب کردم چون عقیده داشتیم باید در حوزه حمل و نقل در تمام زمینه ها ورود داشت. براین اساس در صنایع لجستیکی و حمل و نقل دریایی زمینی و تا حدودی هوایی تجربیات نسبتا خوبی را بدست آوردیم و از آنجائیکه کارمان خدماتی است سعی کردیم به مشتریان بر اساس نیازمندی شان خدمات ارائه دهیم.

معین انصاری گفت: به خاطر می آورم زمان جنگ، بندر شهید رجایی هنوز افتتاح نشده بود و در بندر عباس هم کشتی های بزرگی نمی توانستند برای پهلوگیری به آنجا بیایند. در آن زمان با توجه به فاصله ای که بندر امام به جبهه ها داشت در تبرس بود. بنابراین همیشه در بندرعباس به صورت مداوم کشتی ها توسط نیروی دریایی پوشش داده می شدند. دشمن کشتی ها را مورد هدف قرار می داد. نکته جالب آن بود که در تمام مدت جنگ شبها خاموشی محض بود و روزها صدای توپ و تانک می آمد ولی کارها انجام می شد و زندگی در جریان بود. در یک سو رزمندگان برای دفاع از میهن در تلاش بودند و از سویی دیگر همکاران ما بودند که با هم افزایی در بنادر به جهادی دیگر مشغول بودند.

وی افزود: لازم به ذکر است که در زمان جنگ یک سری آیتم ها در سیستم رده بندی قرار می گیرد و طبیعتا قابل پخش کردن و اطلاع رسانی نیست چون ممکن است دشمن از آن سو استفاده کنند. تا آن زمان مشکلی نبود چون کار با هم افزایی بالا جلو می رفت اما متاسفانه بعد از جنگ این فرهنگ به صورت یک موضوع محرمانه باقی ماند و جای تاسف است که یک

بررسی تراز تجاری ایران در ماه‌های ابتدایی سال ۱۴۰۱

در بین سه سال گذشته بالاترین ارزش هر تن کالای صادراتی مربوط به فروردین امسال است. براساس این گزارش صادرات فروردین ماه امسال از نظر وزنی با افت نسبت به مدت مشابه سال قبل روبه‌رو بوده درحالی‌که رشد ارزشی بیش از ۵/۲۴ درصدی را تجربه کرده است. واردات نیز از نظر وزنی نسبت به مدت مشابه سال گذشته رشد بیش از ۱۰ درصدی و از نظر ارزشی رشد نزدیک به یک‌درصدی داشته است.

واردات ایران در فروردین ماه ۱۴۰۱

بر اساس آمارهای اعلام‌شده از سوی گمرک ایران، در فروردین‌ماه امسال ۲ میلیون و ۲۵۲ هزار تن کالا از کشورهای مبدا به ایران وارد شده است که ارزش آن به ۲ میلیارد و ۸۲۴ میلیون دلار می‌رسد. ارزیابی آمارهای واردات سالهای قبل بیانگر آن است که در فروردین امسال نسبت به نخستین‌ماه سه سال گذشته، واردات دارای بیشترین ارزش بوده است. میانگین ارزش فروردین امسال نیز میانگین ارزش هر تن کالای وارداتی ۱۲۵۳ دلار برآورد می‌شود.

کشورهای عمده طرف معامله واردات به ایران

در یک‌ماه نخست سال ۱۴۰۱ کشور امارات با اختصاص سهمی در حدود ۵۷/۲۷ درصد از کل ارزش واردات، در جایگاه نخست کشورهای وارد کننده گرفته است. همچنین کشورهای چین با سهم ۹۵/۲۳ درصد، ترکیه با سهم ۹۶/۶۴ درصد، هند با ۱۴۲ میلیون دلار و سهم ۵/۵۵ درصد و آلمان با سهم ۵۹/۴ درصد از کل ارزش واردات جزو کشورهای عمده طرف معامله ایران بودند.

تراز تجاری فروردین ماه ۱۴۰۱ ایران

تراز تجاری ایران در فروردین‌ماه امسال مثبت و به نفع صادرات است. ارزیابی‌های آمارهای اعلام‌شده از سوی گمرک نشان می‌دهد در نخستین‌ماه امسال تراز تجاری کشور مثبت ۸۷۵ دلار است. ارزیابی تراز تجاری چهار سال مورد بررسی نیز حاکی از آن است که در فروردین امسال رکورد جدیدی در فاصله صادرات و واردات و سبقت صادرکنندگان از واردکنندگان به ثبت رسیده است.

دکتر کامبیز اعتمادی

- عضو هیات علمی و مدیرعامل شرکت رایکا سپهر پارس



در فروردین ماه ۱۴۰۱ تراز تجاری ایران در فروردین ماه ۱۴۰۱ با سبقت ۸۷۵ میلیون دلاری صادرات از واردات، مثبت شد. بررسی‌ها نشان می‌دهد این رقم نسبت به بازه مشابه در سال‌های قبل، رکورد جدیدی را ثبت کرده و به بیشترین میزان رسیده است. صادرات نیز در فروردین امسال نسبت به مدت مشابه سال‌های قبل بیشترین ارزش را ثبت کرده است. رکورد تراز تجاری مثبت در فروردین‌ماه ۱۴۰۱ نسبت به مدت مشابه سال‌های قبلی شکسته شد و صادرات در این ماه فاصله قابل توجهی از واردات گرفت.

صادرات ایران در فروردین ماه ۱۴۰۱

صادرکنندگان در فروردین‌ماه امسال توانسته‌اند ارزش کالاهای صادر شده از سوی تجار ایرانی را به ۳ میلیارد و ۶۳۳ میلیون دلار برسانند. صادرات فروردین امسال، نسبت به صادرات فروردین‌ماه در سال‌های گذشته ارزش بیشتری داشته است. نکته قابل توجه در صادرات فروردین‌ماه امسال، میانگین ارزش هر تن کالای صادراتی است. در فروردین سال ۱۴۰۱ به ازای صادرات یک تن کالا، به‌صورت میانگین، حدود ۵۰۰ دلار دریافت شده است. این موضوع نشان می‌دهد که در نخستین‌ماه امسال کالاهای ارزشمندتری به بازارهای هدف صادر شده است.

عمده مقصد کالاهای صادراتی ایران

در یک‌ماه نخست سال ۱۴۰۱ بیشترین میزان صادرات کشور به مقصدهای چین با رقمی بالغ بر یک میلیارد و ۲۹۱ میلیون دلار و سهم ۹/۳۴ درصد از کل ارزش صادرات، امارات با ۶۶۸ میلیون دلار و سهم ۱۰/۵۱ درصد، عراق با

در مجموع تجارت در فروردین ماه رکوردهای جدیدی را به ثبت رساند. ارزش کالاهای مبادله‌شده در نخستین‌ماه سال، نسبت به اسفندماه سال گذشته افت کرده است، اما در عین حال تراز تجاری در فروردین‌ماه مثبت است. تجارت خارجی کشور در فروردین ۱۴۰۱ نسبت به سه سال گذشته مورد بررسی قرار گرفته است. مقایسه آمار و ارقام تجاری در چهار بازه زمانی مشابه نشان می‌دهد در سال ۱۴۰۱ صادرات نسبت به سه سال ماقبل خود بیشترین رقم را ثبت کرده. بررسی آمارهای تجاری نخستین‌ماه از سال ۹۴ تا سال ۱۴۰۱ بیانگر این ادعاست. همچنین واردات نیز در این بازه زمانی به بیشترین رقم خود رسیده است. بیشترین فاصله صادرات و واردات نیز در فروردین ۱۴۰۱ اتفاق افتاده است. بر این اساس بیشترین تجارت خارجی نیز در بین سال‌های مورد بررسی مربوط به فروردین امسال است. نکته دیگری که در ارزیابی آمارهای تجاری نخستین‌ماه امسال جالب توجه است، میانگین ارزش کالاهای صادراتی است که نشان می‌دهد



تصمیم کانادا برای مصادره دارایی‌های روسیه

وزیر دارایی کانادا اعلام کرد که این کشور در حال تصویب قانونی است که اجازه مصادره دارایی‌های تحریم شده روسیه را می‌دهد.

به نقل از راشاتودی، کریستیا فریلند، وزیر دارایی کانادا روز سه شنبه اعلام کرد که این کشور در حال تصویب قانونی است که اجازه مصادره دارایی‌های تحریم شده روسیه را می‌دهد.

فریلند به خبرنگاران گفت: ما امیدواریم که مصوبه بودجه در روزهای آینده تصویب شود. برای اولین بار در کانادا، این قانون شامل اقداماتی می‌شود که مصادره دارایی‌های مسدود شده و تحریم شده را امکان پذیر می‌کند.

وی افزود که قبلاً درباره این موضوع با ایالات متحده و دیگر متحدانش گفتگو صورت گرفته است.

فریلند همچنین گفت: یافتن بودجه برای بازسازی اوکراین بسیار مهم است؛ و من نمی‌توانم منبعی بهتر از دارایی‌های مصادره شده روسیه برای تأمین این بودجه در ذهنم پیدا کنم.

بر اساس این گزارش، کانادا بیش از ۱۰۰۰ فرد و نهاد روسیه را هدف تحریم‌های خود قرار داده است.

در ماه آوریل، اتاوا اعلام کرد که قوانین خود را تغییر خواهد داد تا به دولت اختیارات جدیدی برای توقیف و فروش دارایی‌های افراد تحریم شده روسیه و عواید آن را به اوکراین بدهد.



تجارت ۱۸ میلیون دلاری ایران و آمریکا در ۴ ماه

دفتر آمار آمریکا در تازه‌ترین گزارش خود اعلام کرد مبادلات تجاری ایران و آمریکا در ۴ ماه نخست سال ۲۰۲۲ میلادی به ۱۸,۲ میلیون دلار رسیده است. این رقم نسبت به مدت مشابه سال قبل از آن ۴۶ درصد افزایش داشته است.

در ماه‌های ژانویه تا آوریل سال ۲۰۲۱ بالغ بر ۱۲,۴ میلیون دلار کالا بین دو کشور مبادله شده بود.

بر اساس این گزارش در ۴ ماه نخست ۲۰۲۲ حجم صادرات آمریکا به ایران رشد ۱۰ درصدی داشته است. در ۴ ماهه نخست سال ۲۰۲۱ بالغ بر ۱۲,۲ میلیون دلار کالا از آمریکا به ایران صادر شده بود که این رقم در مدت مشابه امسال به ۱۳,۵ میلیون دلار افزایش یافته است.

افزایش ۴۶ درصدی تجارت دو کشور در ۴ ماهه نخست ۲۰۲۲ تا حد زیادی ناشی از جهش واردات آمریکا از ایران در این دوره بوده است. واردات این کشور از ایران در ۴ ماهه نخست امسال رشد ۲۳ برابری داشته و به ۴,۷ میلیون دلار رسیده است. آمریکا در ۴ ماهه نخست سال قبل تنها ۰,۲ میلیون دلار کالا از ایران وارد کرده بود.

میزان تجارت ایران و آمریکا در مقایسه با کل مبادلات تجاری دو کشور با جهان رقم قابل توجهی نیست. ایران در بین مقاصد صادراتی آمریکا در ۴ ماهه ۲۰۲۲ رتبه ۱۷۶ و در بین منابع تأمین کالاهای وارداتی این کشور رتبه ۱۶۶ را به خود اختصاص داده است.



توافق ایران و روسیه برای انجام پروژه مشترک کشتی‌سازی

به نقل از شبکه خبری تسنور، ایران و روسیه برای ایجاد شرکت مشترک کشتی‌سازی در منطقه دریای خزر به توافق اولیه دست یافتند.

علیرضا پیمان پاک، رئیس سازمان توسعه تجارت ایران در دیدارهایی که در چارچوب بیست و پنجمین مجمع بین‌المللی اقتصاد سن پترزبورگ (SPIEF) در روسیه برگزار شد، یک تفاهم نامه همکاری در زمینه کشتی‌سازی را با مقامات روسیه امضا کرد.

در این گزارش آمده است: طرف روسی متعهد شده است که به طرف ایرانی در ساخت کشتی به طور مشترک و همچنین تأمین کشتی‌های مورد نیاز جمهوری اسلامی ایران کمک کند. همچنین ایران و روسیه به توافقی دست یافته‌اند که بر اساس آن شرکت‌های ایرانی قطعات خود را به کارخانه‌های کشتی‌سازی در روسیه عرضه خواهند کرد.

این گزارش همچنین تأکید می‌کند که توافقی‌های صورت گرفته در راستای تفاهم گسترده‌تر بین تهران و مسکو برای افزایش روابط تجاری خود در امتداد کریدور حمل‌ونقل بین‌المللی شمال-جنوب (INSTC) است. این کریدور گذرگاه مهمی است که مراکز تجاری منطقه را به هم متصل می‌کند.

در این متن آمده است: حمایت لجستیکی روسیه از ناوگان کشتی‌های تجاری ایران به طرح‌هایی برای افزایش رفت آمد کشتی‌ها در امتداد کریدور شمال-جنوبی کمک خواهد کرد.

در همین راستا، مقامات ایرانی طی روزهای اخیر اعلام کردند که اولین ترانزیت آزمایشی یک محموله باری بین روسیه و هند را از طریق این کریدور انجام داده‌اند.

این توافقات در حالی صورت می‌گیرد که هر دو کشور ایران و روسیه با تحریم‌های شدید آمریکا و متحدانش مواجه هستند.

ایران از زمانی که واشنگتن به طور یکجانبه از توافق هسته‌ای در سال ۲۰۱۸ خارج شد، تحت تحریم‌های آمریکا قرار گرفت و در مورد روسیه نیز تحریم‌ها پس از عملیات نظامی این کشور در اوکراین افزایش یافت.

پایه گزارش انتخابات کمیته‌های تخصصی انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران

در خرداد ماه امسال ۲ انتخابات کمیته‌های تخصصی انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران برگزار شد. انتخابات کمیته تخصصی مشورتی کانتینری صبح هفتم خرداد در محل ساختمان انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران برگزار شد.



براساس نتایج این انتخابات و به ترتیب حروف الفبا آقایان و خانمها کامبیز اعتمادی، بهناز اسدی، سعید عسگری، علیرضا عبدالهی فرد، و غلامرضا موسوی اعضای اصلی و آقایان علیرضا آفرینش و فواد فرهمند اعضای علی البدل این کمیته تخصصی مشورتی شناخته شدند.

همچنین انتخابات کمیته تخصصی مشورتی تانکر، فله، جنرال کارگو و رو- رو صبح نهم خرداد برگزار شد.



براساس نتایج این انتخابات و به ترتیب حروف الفبا آقایان امیرمحمد آشتیانی، اردوان اختری، میرزا علی قربانپور، کامران غلامی، مسعود عابدینی، محمد مجدآرا و علی اکبر دبیران به عنوان اعضای اصلی و خانمها نازنین خاکی و رابعه کناری به عنوان اعضای علی البدل این کمیته تخصصی مشورتی شناخته شدند. در ادامه تصاویری از این انتخاباتها را مشاهده میکنید.



ضمن آنکه انتخابات کمیته امور حقوقی و بیمه در محل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران برگزار شد که جناب آقای آذرخش شهبازی وکیل دادگستری بعنوان رئیس کمیته امور حقوقی و بیمه و جناب آقایان مجید یاری و محمد اکبری ثانی بعنوان نواب رییس کمیته انتخاب گردیدند.



گزارش



IRAN Logistic

GUIDE BOOK

دایرکتوری لجستیک ۲۰۲۲

ناشر:

موسسه نشر ترابر

(ناشر ماهنامه صنعت حمل و نقل و فصلنامه اکسپلور ایران)

صنعت حمل و نقل **IRAN** explore

با پشتیبانی:



- انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی ایران
- انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی خراسان رضوی
- انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته
- انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته



نشانی: خیابان ولیعصر، بالاتر از پارک وی، خیابان خالقی (خیام)، پلاک ۴، واحد ۴

تلفن و فکس: ۰۲۱۲۲۶۶۸۶۵۶

سفارش:



۰۹۱۲۷۳۶۴۲۹۲



thepapers.ir/logistic

در دنیای تبلیغات، به وسعت دریاها

منحصر به فرد باشید



برای تبلیغات ویژه در رسانه‌های انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران
با واحد روابط عمومی تماس حاصل فرمایید.

۸۸۹۴۷۶۴۶-۹ داخلی ۳۰۲

۰۹۰۲۲۰۱۳۸۱۳



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





■ صاحب امتیاز: انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران
 ■ مدیر مسئول: مسعود پل مه
 ■ نثر بره: روابط عمومی انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران
 ■ سردبیر: محمدحسین پرتوهای
 ■ صفحه آرای: نیاک گرافیک
 گفت‌وگوهای مندرج در بایندر نظر شخصی طرف مصاحبه‌شونده است و این نشریه مسئولیتی در قبال این نقل‌قول‌ها ندارد

■ نشانی:

تهران، خیابان ولی عصر (عج)، نرسیده به زرتشت، کوچه دانش‌کیان، پلاک ۳۰
 انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران
 طبقه اول - روابط عمومی
 تلفن: ۹-۸۸۹۴۷۶۴
 شماره: ۴-۸۸۹۰۵۶۰۴
 ایمیل: info@seanews.ir

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



مرکز آموزش دریایی وابسته



مرکز آموزش دریایی وابسته



INSTITUTE OF
 CHARTERED
 SHIPBROKERS