



دستور جلسه شماره (۱)
عنوان: بررسی مشکلات حاصل از دریافت واسطه ای وجوه دولتی در صنعت کشتیرانی ایران
مرجع طرح موضوع: انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران
زمان برگزاری جلسه: ۱۴۰۳/۱۱/۰۳
تعداد صفحات دستور جلسه: ۲
شرح موضوع: با توجه به اینکه بنادر جنوبی ایران همیشه از مهم‌ترین بنادر منطقه بوده‌اند، با گسترش تجارت جهانی و مطرح شدن خلیج فارس به عنوان یکی از مهمترین شاهراه‌های تجارت انرژی جهان، شاهد ترافیک بسیار بالای بنادر هستیم، حسب نیاز به هماهنگی بهتر جهت نوبت‌دهی پهلوگیری کشتی‌ها، در سال ۱۳۳۲ سندیکای نمایندگان خطوط کشتیرانی به عنوان اولین انجمن صنفی کشتیرانی مدرن در ایران شروع به فعالیت نمود. این سندیکا در ابتدا با ساماندهی روند نوبت‌دهی به کشتی‌ها به رشد چرخه فعالیت‌های بندری در بندر خرمشهر کمک نمود. یک سال بعد این سندیکا با تکیه بر موفقیت خود در بندر خرمشهر، فعالیت‌های خود را در سایر بنادر کشور از جمله بندر بوشهر، بندر امام خمینی و بندرعباس نیز گسترش داد و عملاً به عنوان هماهنگ‌کننده بین خطوط کشتیرانی اقدام می‌نمود. در سال ۱۳۴۹ سندیکای نمایندگان خطوط کشتیرانی با توجه به وسعت فعالیت‌هایش در بنادر مختلف کشور و به لحاظ ایجاد تحولات ساختاری در اقتصاد کشور، به سندیکای صاحبان کشتی و نمایندگان خطوط کشتیرانی تغییر کرد. پس از پیروزی انقلاب اسلامی نام این سندیکا به انجمن صاحبان کشتی و نمایندگان کشتیرانی و خدمات جانبی تغییر کرد و متعاقباً از سال ۱۳۷۳ با نام انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته به فعالیت خود برای ارتقاء سطح کمی و کیفی حمل و نقل دریایی و نیز خدمات بندری و لجستیکی در کشور تاکنون ادامه فعالیت داده است. (وبسایت انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران). سازمان بنادر و دریانوردی به استناد تبصره ماده ۱۴ آئین نامه اجرایی قانون تشکیل و اداره مناطق ویژه اقتصادی جمهوری اسلامی ایران مصوب ۱۳۸۵/۰۳/۰۱ صاحب کالا را شخصی حقیقی و یا حقوقی و یا قائم مقام قانونی او و یا متصدی حمل می‌داند که مانیفست کالا یا قبض انبار تفکیکی و یا ظهر نویس شده به نام او صادر شده است. شرکت‌های کشتیرانی و نمایندگی کشتیرانی صاحب کالا تلقی و اقدام به صدور صورت حساب و اخذ وجوه دولتی بابت خدمات تخلیه و بارگیری کانتینرها توسط اپراتورهای بندری وفق قرارداد منعقد با آن‌ها به جای دریافت از صاحبان اصلی کالای داخل کانتینر می‌نماید. همچنین در خصوص صورتحساب‌های صادره توسط اپراتورهای بندری و دریایی وفق مقررات منعقد با آن‌ها مرتبط با خدمات مربوط به شناورها، وجوه درآمدی در این خصوص را همانند وجوه درآمدی کانتینر از نمایندگان شناورها در بنادر مطالبه و اخذ می‌نماید. این موضوع باعث ایجاد مشکلات فراوانی برای شرکت‌های کشتیرانی شده است. ایرادات و مشکلات مطروحه: ۱. حجم نقدینگی به وجود آمده از ورود این مبالغ به حساب‌های شرکت‌های کشتیرانی منجر به دریافت مالیات غیرواقعی از سوی سازمان امور مالیاتی شده است. (در واقع انجمن کشتیرانی حکم واسطه را در زمان دریافت صورت حساب‌ها دارند و در آمد آنها به حساب نمی‌آید). ۲. سازمان تأمین اجتماعی با در نظر گرفتن انجام خدمات از سوی شرکت‌های کشتیرانی آن‌ها را مشمول پرداخت بیمه قراردادی مطابق ماده ۳۸ می‌نماید.



۳. این حجم از گردش مالی باعث ایجاد تورم برای شرکت های کشتیرانی شده و مشکلاتی در حوزه مقررات پولشویی به وجود آورده است. (در واقع انجمن کشتیرانی حکم چتر حمایتی خارج از وظایف خود را دارد).
۴. عدم رعایت ماده ۲ و ۳ قانون بهبود مستمر محیط کسب و کار (و عدم دریافت نظرات تخصصی بخش خصوصی در این رویه اجرایی).
۵. سازمان بنادر و دریانوردی به دلیل منافع خود این وظایف را برون سپاری کرده است.

پیشنهادهای:

۱. ایجاد سامانه ای با هدف آنکه صاحبان کالا بتوانند مقدار و نوع بار خود را مشخص کرده و به صورت آنلاین صورتحساب را صادر و پرداخت نمایند.
 ۲. با رعایت قانون بهبود محیط کسب و کار به خصوص مواد ۲ و ۳ جلسات تخصصی بین انجمن کشتیرانی و سازمان بنادر و دریانوردی با حضور نماینده دبیرخانه کمیته حمایت از کسب و کار جهت رفع مشکلات مذکور، برگزار گردد.
- با توجه به اهمیت موضوع و درخواست انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران، بررسی این موضوع مورخ ۱۴۰۳/۱۰/۰۲ در کارگروه تخصصی کمیته حمایت از کسب و کار با حضور نمایندگان از اتاق بازرگانی ایران، اتاق اصناف، سازمان امور مالیاتی، وزارت امور اقتصادی و دارایی، بانک مرکزی، سازمان بنادر و دریانوردی، سازمان تامین اجتماعی، بازرسی کل کشور، قوه قضائیه، مرکز پژوهش های مجلس شورای اسلامی، گمرک جمهوری اسلامی و تعدادی از شرکت های کشتیرانی برگزار گردید.
- در نهایت در این نشست مطرح شد، با توجه به اهمیت و گستردگی موضوع و همچنین مشکل اعلام شده از سوی بخش خصوصی که از دو جنبه وجوه واسطه ای و موضوع تامین اجتماعی، قابل بررسی است، مقرر گردید در قالب یک کارگروه تخصصی تر و با حضور نمایندگان از کمیسیون حمل و نقل و گمرک اتاق ایران، سازمان بنادر و دریانوردی، سازمان تامین اجتماعی، گمرک جمهوری اسلامی، سازمان امور مالیاتی، شرکت های کشتیرانی، در گام اول علت پرداخت وجوهی به شرکت های کشتیرانی بصورت واسطه ای که در ازای آن خدمتی ارائه نمی دهند و اختیاری روی آن ندارند و سازوکار توقف این روند، بررسی و جمع بندی شود. بعد از آن درخصوص مشکل دوم که مربوط به سازمان تامین اجتماعی در خصوص ماده ۳۸ است، در نشست دیگری مورد بررسی قرار گیرد.
- طبق آخرین اطلاعات ارائه شده از سوی انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران، درخصوص THC تا سال ۱۳۸۲ به صورت ریالی توسط سازمان بنادر و دریانوردی از صاحبان کالا دریافت می گردید. اما با تصمیم سازمان بنادر و دریانوردی و با توجه به درآمدی که از رشد پی در پی نرخ ارز حاصل می شد، هزینه^۱ THC بر مبنای دلار تعیین شد. این تغییر تعرفه ریالی به دلاری در حالی انجام شد که هیچ یک از طرفین یعنی خدمات دهندگان و خدمات گیرندگان و حتی محل ارائه خدمات نیز تغییر نکرده است. این عدم تناسب در صدور صورتحساب و دریافت THC مشکلات زیادی را به وجود آورده است. دریافت تعرفه می تواند در بستر وب در سامانه جامع تجارت صورت گیرد و دستگاه های نظارتی دولت و حتی بانک مرکزی به صورت مستقیم می توانند نظارت داشته باشند. این امر موجب جلوگیری از افراد سود جو از جمله کارت فروشان نیز خواهد شد.

^۱ ماده ۲- دولت مکلف است در مراحل بررسی موضوعات مربوط به محیط کسب و کار برای اصلاح و تدوین مقررات و آیین نامه ها، نظر کتبی اتاقها و آن دسته از تشکلهای ذی ربطی که عضو اتاقها نیستند، اعم از کارفرمایی و کارگری را درخواست و بررسی کند و هرگاه لازم دید آنان را به جلسات تصمیم گیری دعوت نماید. تبصره - مهلت اجرای حکم بند (ب) ماده (۹۱) قانون اصل (۴۴) درمورد شرکت دادن اتاقها در شوراهای تصمیم گیری برای دولت، شش ماه پس از لازم الاجراء شدن این قانون است. ماده ۳- دستگاههای اجرایی مکلفند هنگام تدوین یا اصلاح مقررات، بخشنامه ها و رویه های اجرایی، نظر تشکلهای اقتصادی ذی ربط را استعلام کنند و مورد توجه قرار دهند.

^۲ THC در حمل دریایی به هزینه های حمل و نقل ترمینال یا **Terminal Handling Charges (THC)** به هزینه هایی اطلاق می شود که برای خدماتی مانند بارگیری، تخلیه، جابه جایی و انبار کردن کالاها در پایانه های بندری دریافت می شود. این هزینه ها توسط سازمان بنادر و دریانوردی هر کشور تعیین می شود و بسته به نوع کالا و امکانات هر ترمینال متفاوت است.



دستور جلسه دوم کارگروه تخصصی کمیته حمایت از کسب و کار

براساس بررسی های کارشناسی که از سوی دبیرخانه کمیته حمایت از کسب و کار صورت گرفت، درخصوص رویه های ثبت اسناد مالی و حسابداری، مقرر گردید که از سازمان حسابرسی نیز در کارگروه تخصصی کمیته حمایت از کسب و کار دعوت به عمل آید.