

مقررات ارزی پرداخت هزینه دموارژ کشتی‌ها اصلاح شد



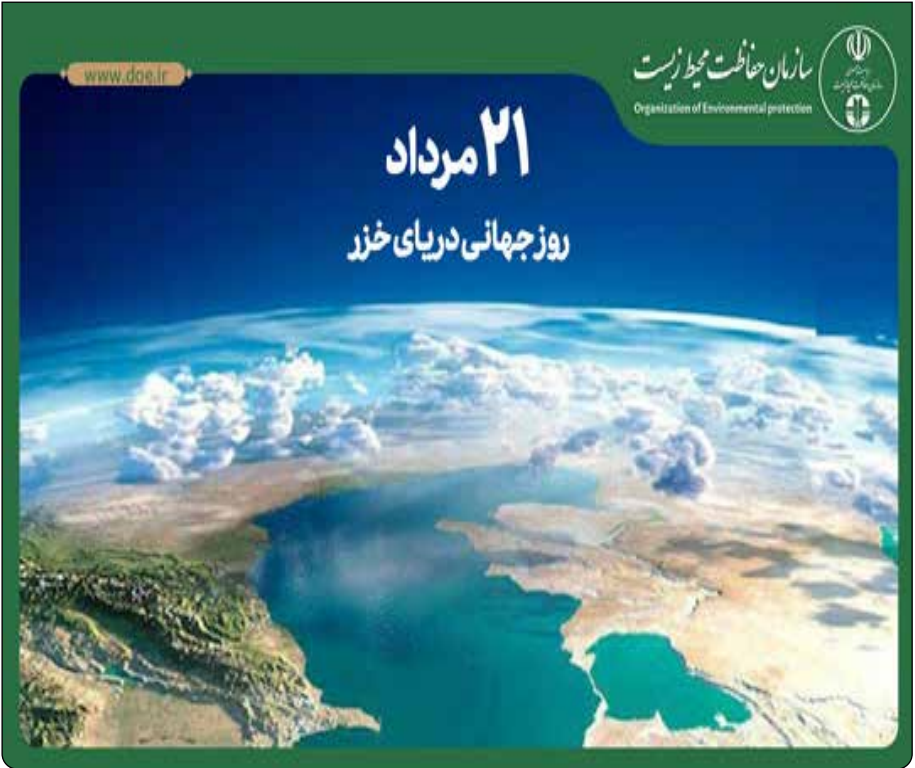
مجموعه مقررات ارزی در راستای حل چالش پرداخت هزینه دموارژ کشتی از سوی بانک مرکزی اصلاح شد. به گزارش اقتصادسراسر، لغالان اقتصادی در حوزه تجارت خارجی برای حمل کالا قراردادهای اجاره کشتی، کانتینر و... منعقد می‌کنند. در ایسن قرار دادهای بندلی با عنوان زمان مجاز بارگیری و تخلیه تعیین می‌شود و در مواردی که مدت بارگیری یا تخلیه از حد معین، تجاوز کند، اجاره‌کننده که ممکن است خریدار یا فروشنده کالا هم باشد، به ازای هر روز توقف اضافی، مبلغی مشخص به صورت ارزی به عنوان هزینه دموارژ، بابت خسارت عدم انجام تعهد به مالک کشتی و کانتینر می‌پردازد.

در سال ۱۳۹۷ و به دنبال محدودیت‌های ارزی، بانک مرکزی بخشنامه‌ای را ابلاغ کرد مبنی بر اینکه امکان تأمین و تخصیص ارز برای پرداخت هزینه دموارژ از سوی بانک مرکزی وجود دارد. به دنبال آن سسازمان امور مالیاتی هم بخشنامه‌ای درباره پذیرش این مبلغ به عنوان هزینه مؤدیان صادر کرد تا مالیات اضافه‌ای از این افراد دریافت نشود.

با این وجود برای تأمین ارز این بخش، سرفصل مشخصی در سامانه جامع تجارت تعریف نشد و چون اسناد لازم برای احراز پرداخت هزینه دموارژ وجود نداشت، سازمان امور مالیاتی هم نتوانست این مبلغ را به عنوان هزینه در نظر بگیرد. بنابراین افالان بخش خصوصی با چالش مواجه شدند.

در ادامه، امکان تهیه ارز نیماي برای هزینه دموارژ دیرکرد کشتی با کد تعرفه ۹۹۴۲۰۰۰ در سامانه فراهم شد؛ اما همچنان به دلیل شفاف نبودن فرایند تخصیص ارز و عدم قبول سسازمان بنادر و دریانوردی برای تأیید وقوع و همچنین مبلغ دموارژ، واردکنندگان مجبور به حواله ارز مربوطه خارج از شبکه بانکی و صرافی‌ها شدند و این اقدام موجب شد تا پرداخت این ارقام در حوزه مالیاتی مورد پذیرش قرار نگیرد.

در بند (و) قسمت اول بخش دوم بخشنامه مقررات ارزی چنین آمده است که «بابت محمولات وارداتی توسط ناوگان خارجی در صورت درخواست واردکننده پرداخت هزینه معطلی (Demurrage Clause) بابت کالاهای موضوع اعتبارات اسنادی ثبت وصولی (بروات) اسنادی و حواله‌های ارزی در مقابل ارائه صورت‌حساب و مستندات مربوطه (سند ترخیص یا صورت‌حساب مبادله کانتینر) یا درخواست تأییدیه وقوع و مبلغ دموارژ از سازمان بنادر و دریانوردی وزارت راه و شهرسازی از محل منابع ارزی واردکننده و منابع ارزی دیگران با رعایت مفاد پیوست‌های شماره ۲ و ۳ بخش اول مجموعه مقررات ارزی و از طریق ثبت خدمت مرتبط با ثبت سفارش امکان‌پذیر خواهد بود.» این موضوع در جلسات متعدد کمیته حمایت از کسب‌وکار و شورای گفت‌وگو از سال ۱۳۹۹ بررسی و در صددیست و یکمین نشست شورای گفت‌وگو، مقرر شد ضمن اصلاح بخشنامه بانک مرکزی، سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان دستگاهی که زمان وقوع دموارژ را تأیید می‌کند و شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران به عنوان دستگاهی که نرم‌نرخ دموارژ در دنیا را اعلام می‌کند از سسوی بانک مرکزی پذیرفته و سپس هزینه دموارژ در دفاتر مالیاتی شرکت‌های واردکننده پذیرفته شود.



سرتبه گروه دانش دریا - امید اسماعیلی - دریای کاسپین با دارا بودن منابع غنی نفت و گاز، پتانسیل بالایی در اقتصاد جهانی و منطقه‌ای دارد. این منابع، به همراه تنوع زیستی غنی و موقعیت جغرافیایی استراتژیک، زمینه‌ساز فعالیت‌های اقتصادی متعددی همچون حمل و نقل دریایی، شیلات، آبی‌پروری، و گردشگری ساحلی هستند. استان مازندران به عنوان یکی از استان‌های ساحلی ایران، با داشتن بنادر استراتژیک همچون بندر نوشهر و امیرآباد، می‌تواند نقش محوری در توسعه اقتصادی دریای کاسپین ایفا کند.

روز گذشته در روزنامه دریایی اقتصادسراسر یادداشتی به قلم محسن احمدپور عضو هیات علمی گروه علوم محیط‌زیست دانشکده علوم دریایی و محیطی دانشگاه مازندران، منتشر کردیم که به مناسبت روز ملی دریای کاسپین، به بررسی ابعاد مختلف بزرگ‌ترین دریاچه‌ی جهان پرداخته بود.

اولویت‌های فناوری و نوآوری در صنعت دریایی در بخشی از این یادداشت درباره اولویت‌های فناوری و نوآوری در صنعت دریایی آمده بود: توسعه فناوری و نوآوری در صنعت دریایی یکی از عوامل اصلی در افزایش بهره‌وری و کاهش اثرات محیط‌زیستی است. استفاده

از سامانه‌های مدیریت هوشمند حمل و نقل دریایی، پهپادهای نظارتی، سنسورهای محیط‌زیستی و روش‌های نوین استخراج منابع زیرسطحی، از جمله فناوری‌هایی است که می‌توانند به بهبود مدیریت منابع دریایی و کاهش آسیب‌های محیط‌زیستی کمک کنند.

علاوه بر این، نوآوری در طراحی و ساخت کشتی‌های کم‌مصرف و سازگار با محیط‌زیست، استفاده از انرژی‌های تجدیدپذیر، و توسعه فناوری‌های پیشرفته در آبی‌پروری و شیلات، می‌تواند به تحقق توسعه پایدار در صنعت دریایی منجر شود. این نوآوری‌ها، نه تنها به حفظ محیط‌زیست دریایی کمک می‌کنند، بلکه فرصت‌های اقتصادی جدیدی را برای استان مازندران و سایر مناطق ساحلی ایجاد می‌کنند.

به دنبال جلب مشارکت مردم برای حفاظت از دریای خزر هستیم

به گزارش روزنامه دریایی اقتصادسراسر، مجتبی ذوالجودی معاون محیط زیست دریایی سازمان حفاظت محیط زیست به مناسبت روز دریای خزر با اشاره به اینکه کشوی‌های حاشیه دریای خزر (آذربایجان، ایران، قزاقستان، روسیه و ترکمنستان) جهت حفاظت از محیط زیست این دریا در سال ۱۳۸۲ (۲۰۰۳) «کنوانسیون منطقه‌ای حفاظت از محیط زیست دریای خزر» موسوم به «کنوانسیون تهران» را امضا کردند، افزود: این کنوانسیون با همکاری و حمایت برنامه محیط زیست ملل متحد شکل گرفت و دبیرخانه آن نیز به صورت موقت در ژنو است.

وی از تلاش برای جلب مشارکت مردم به منظور حفاظت از دریای خزر خبر داد و گفت: کنوانسیون تهران پیش از دو دهه است که جهت حفظ اکوسیستم منحصر به فرد

«روزنامه دریایی سراسر» گزارش می‌دهد

حفاظت اکوسیستم دریای خزر در گرو همکاری‌های ملی و منطقه‌ای

ذوالجودی: به دنبال جلب مشارکت مردم برای حفاظت از دریای خزر هستیم

دریای خزر با محیط زیست این دریا، کنوانسیون تهران، فرهنگ‌سازی و ایجاد حس مشارکت مردمی در جهت سالم‌سازی و استفاده درست از دریا، ایجاد انگیزه و آگاهی و ارتقای دانش گردشگران و بهره‌برداران، جوامع محلی و مسئولان و همه‌ذی‌نفعان به منظور حفاظت از محیط زیست دریای خزر در سه استان ساحلی گلستان، مازندران و گیلان توسط ادارات کل ساحلی و معاونت محیط زیست دریایی و تالاب‌های سازمان با همکاری شبکه سمن‌های محیط زیستی این استان‌ها برگزار می‌شود.

ذوالجودی با اشاره به آخرین وضعیت پروتکل‌های الحاقی به کنوانسیون تهران اظهار کرد: پروتکل حفاظت از دریای خزر در برابر آلودگی‌های ناشی از منابع و فعالیت‌های مستقر در خشکی - پروتکل مسکو از تاریخ ۱۳ نوامبر ۲۰۲۳ (۲۲ آبان ماه ۱۴۰۲) لازم‌الاجرا شده است. معاون محیط زیست دریایی سازمان حفاظت محیط زیست در ادامه اظهار کرد: از جمله دیگر پروتکل‌های کنوانسیون تهران پروتکل حفاظت تنوع زیستی - پروتکل عشق‌آباد است که همه کشورها به جز آذربایجان این پروتکل را در مجالس خود تصویب کرده‌اند.

وی همچنین تصریح کرد: همکاری در تهیه سند قانونی الزام آور (کنوانسیون) برای پایان دادن به آلودگی پلاستیکی و میکروپلاستیک‌ها و مطالعات پایش و مدیریت زائذات پلاستیکی دریایی و کاهش آلاینده در سواحل جنوبی



دریای خزر از جمله مهمترین برنامه‌ها و اقدامات در این زمینه است.

ذوالجودی تأکید کرد: برنامه‌هایی از جمله پایش جامع محیط زیست دریای خزر (سواحل جنوبی) شامل اندازه‌گیری پارامترهای فیزیک و شیمیایی، نوترینت‌ها، آلودگی‌های فلزات سنگین، نفتی و سموم و میکرو پلاستیک همچنین بررسی وضعیت فیتو و زئوپلانکتون و شانه‌دار خزر شامل ۶۰ ایستگاه، تدوین برنامه اقدام پایش و مدیریت آلودگی‌های پلاستیک و میکرو پلاستیک در محیط زیست دریایی، تدقیق و بروزنمایی استانداردها و ضوابط تخلیه به دریا (خزر) و برگزاری هفتمین اجلاس طرف‌های متعاهد کنوانسیون تهران از جمله اقداماتی است که برای انجام آن برنامه‌ریزی‌های لازم انجام گرفته است.

تنها ایران پروتکل «ارزیابی اثرات زیست‌محیطی فرامرزی» را در مجلس تصویب نکرد

وی افزود: «ارزیابی اثرات زیست‌محیطی فرامرزی» نیز از جمله دیگر پروتکل‌ها است که در جلسه فوق‌العاده اعضای متعاهد به کنوانسیون تهران در خردادماه ۱۳۹۷ در شهر مسکو به امضا رسید و در حال حاضر تحت بررسی جهت تصویب در مجلس شورای اسلامی است. همه کشورها به جز ایران این پروتکل را در مجلس خود تصویب کرده‌اند.

معاون محیط زیست دریایی سازمان حفاظت محیط زیست با اشاره به پروتکل «پایش، ارزیابی، دستیابی و تبادل اطلاعات» گفت: تهیه پیش‌نویس این پروتکل بر اساس

مردم مشکلات واقعی دریای خزر را از نزدیک حس می‌کنند

معاون محیط زیست دریایی سازمان حفاظت محیط زیست اضافه کرد: با توجه به اینکه کشور در منطقه گرم و نیمه گرم قرار دارد، مردم مشکلات واقعی را از نزدیک حس می‌کنند، اولویت برنامه‌ها را شناسخته و راه حل‌های مناسبی ارائه می‌دهند. با جلب مشارکت مردم در تصمیم‌گیری‌ها، جامعه با تعهد بیشتری در کارها دخالت می‌کند.

ذوالجودی با اشاره به اینکه توسعه کشور در گرو حس مسئولیت اجتماعی است و می‌توان رفتار مردم را به منظور توسعه کشور جهت داد، تأکید کرد: موضوع توسعه امری موقتی تلقی نمی‌شود و جزئی از زندگی مردم محلی است. وی تصریح کرد: بر همین اساس، همه ساله در این روز برنامه‌های متنوعی در کشور جهت آشنایی ساکنان بومی

نخستین فانوس دریایی استان گلستان در شهرستان بندرگز

قاب دوربین



عکس: اصغر بشارتی

بدون شرح...



فریبا عزیزی - اقتصاد سراسر