

رصد

- « کسب و کار در فضای مج گیری
- « دیوارها... و سوراخ‌ها!
- « ظرافت حضور
- « هزار توی عظام
- « قله ۲۳۲ هزار میلیاردی!
- « وضعیت عینی یک عقب‌مانده
- « پوشش راداری کامل نداریم
- « جدال جان و مال و دوده

نگارخانه

۱۷۱

۲۵۰۰۰ تومان

آبان و نیمه آذر ۱۳۹۸ / ۱۶۴ صفحه

ماهنامه اقتصاد ترابری

ویژه نمایشگاه حمل و نقل





CARRIER - FORWARDER

شرکت کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی آریا فرین جام با بیش از ۷ سال سابقه درخشان

- ◀ ارائه سرویس های LTL / FTL با کامیون های معمولی و یخچالی از کشور های اروپایی، CIS، افغانستان، عراق به ایران و بالعکس به صورت کریری و فورواردری
- ◀ ارائه سرویس های ترانزیت داخلی و خارجی



+98 21 41 48 2000 +98 21 88 48 15 32
www.ariafarin.com transit@ariafarin.com
Unit 3, No.259, Motahari Ave, Tehran, Iran.



TDSL^{INE}

Torang Darya Shipping Line

WE WON'T LET YOU DOWN

+98 21 420 34 000
+98 21 88 48 15 32
www.torangdarya.com
info@torangdarya.com
Unit 4, No.259, Motahari Ave, Tehran, Iran.

TDSL^{INE}
www.torangdarya.com

TDSL^{INE}
www.torangdarya.com

TDSL^{INE}
www.torangdarya.com

TDSL^{INE}
www.torangdarya.com

TDSL^{INE}
www.torangdarya.com

TDSL^{INE}
www.torangdarya.com

TDSL^{INE}
www.torangdarya.com

TDSL^{INE}
www.torangdarya.com

TDSL^{INE}
www.torangdarya.com

TDSL^{INE}
www.torangdarya.com

VIP

شماره پیامک: ۳۰۰۰۸۹۵۷



ایران پیما

شرکت تعاونی مسافری شماره یک

www.iranpeyma.info

www.t1co.ir

گسترده‌ترین شبکه حمل و نقل جاده‌ای کشور



هدف
ما

جلب

رضایت

شماست

ایران
نقاط

تمام

به

سفر





Abdis Marine Shipping Co

Tel: +98(21)41685000
Sales@abdismarine.com
www.abdismarine.com

آبدیس مارین



Open Top



Reefer



Flexi Tank



Flat Rack

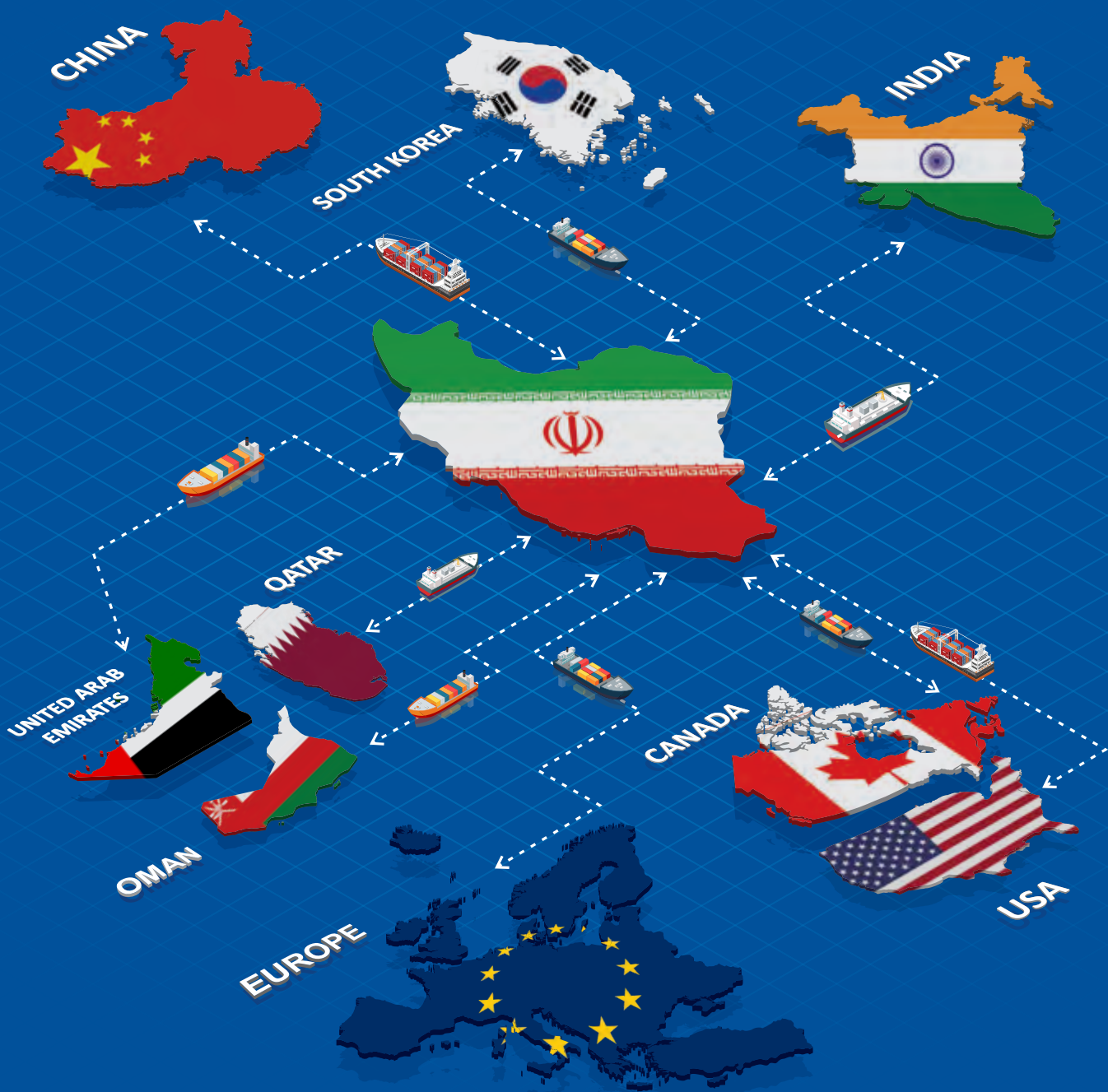


GP



B. S. I.

BLUE STAR LOGISTICS GROUP



تلفن: ۴۲۲۸۷

۰۲۱-۵۷۸۰۶۰۰۰

www.bslshipping.com

« نماینده انحصاری خطوط کشتیرانی BSS و BSL Line در ایران

« ارائه سرویس منظم کانتینری (NVOCC) با ناوگان 2500 TEU

« ارائه سرویس کانتینرهای خاص (فلترک-اپن-تاپ-یخچالی و ...) از چین، کره و تایوان

« ارائه سرویس مستقیم خرده بار (LCL) از چین به ایران

« ارائه سرویس حمل دریایی از کشورهای حاشیه خلیج فارس، آمریکا، کانادا، اروپا،

هند، چین، کره و تایوان و بالعکس



شرکت کشتیرانی فانوس طلای جزیره

Fanus Talae Jazire Shipping LLC (As Agents)



Offices: Tehran . Bandar Abbas . Bandar Imam Khomeini
Bushehr . Chabahar . Khoramshahr . Asaluye

Unit 1. Building 12, Vozara 1st ST . Tehran, Iran

تهران، خیابان خالد اسلامبولی (وزرا)، کوچه یکم، پلاک ۱۲، طبقه اول

۰۲۱-۸۸۷۲۸۳۰۶
+9821-88728306



۰۲۱-۸۸۵۵۱۹۴۰-۳
+9821-88551940-3



info@iglship.com



www.iglshipping.com





شرکت رهیاب رایانه گستر

عرضه کننده راه کارهای نوین اطلاعاتی در صنعت حمل و نقل

راه کار یکپارچه برای ترمینال های کانتینری



پوشش کامل عملیات ترمینال های دریایی، خشک و ریلی

برنامه ریزی خودکار ترمینال کانتینری

تخصیص فضای هوشمند

امکان ثبت آنلاین عملیات به وسیله رانندگان تجهیزات

ابزارهای پر قدرت پایش و کنترل عملیات

امکان رهگیری درخواست های مشتریان و اولویت بندی آنها

راه کار یکپارچه ترمینال کالای متفرقه



راه کارهای مناسب برای شرکت های نمایندگی خطوط کشتیرانی و فورواردرها



۹ سال سابقه تولید و پشتیبانی سامانه های ملی عملیات کالای متفرقه



ارائه روشی نوین و یکپارچه در انبارداری الکترونیک و ارائه خدمات گمرکی در انبارهای عمومی و گمرکی کشور



۰۲۱-۴۳۴۹۴۰۰۰

۰۲۱-۸۸۸۷۱۸۹۲

Consol@rahyab.ir

www.rahyab.ir

تهران - خیابان خالد اسلامبولی (وزرا)

خیابان ۳۳ - پلاک ۲۵ - طبقه سوم



شرکت رهیاب رایانه گستر
هوشمندسازی حرکت



We are close to you, just feel it with new
experience in Shipping Services®



A COMPLETE PACKAGE!

LCL, FCL, ISO TANK, REEFER, SHIP AGENCY, FEEDER OPERATOR,
TERMINAL HANDLING



Web · www.transbarco.com
Email · Info@transbarco.com





ARIANTRANS



BEST WORLDWIDE SHIPPING

Air Transportation - Road Transportation
Sea Transportation - Rail Transportation
Cargo inspection - Warehousing

 +021 42867

 /ariantrans

www.ariantrans.com





جمهوری اسلامی ایران
استاندارد خراسان رضوی



اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی
خراسان رضوی



انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی خراسان رضوی



اداره گسل راهداری
و حمل و نقل جاده ای خراسان رضوی

انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی خراسان رضوی با همکاری
اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی خراسان رضوی برگزار می‌کند:

اولین همایش ملی

ترانزیت

و حمل و نقل بین‌المللی
در مسیر توسعه اقتصادی

The first National Conference
on Transit & International Transportation Toward
Economic Development

پنجشنبه / ۲۸ آذرماه

ساعت / ۸

مشهد مقدس / ۱۳۹۸

www.khorasan.gov.ir

محورهای همایش

- اهمیت و نقش ترانزیت در اقتصاد ایران و مقایسه با کشورهای منطقه
- قوانین و مقررات محل در حوزه ترانزیت و چالش‌های پیش رو
- تعدد سازمان‌های دخیل و نقش متولسی واحد در توسعه ترانزیت
- نقش دانشگاه و مجامع علمی در توسعه ترانزیت و حمل و نقل بین‌المللی



شرکت خدمات ساحلی ایران

اپراتور عملیات تخلیه و بارگیری و محوطه کانتینری بندر پارس عسلویه



تهران، میدان آرژانتین، انتهای خیابان الوند، پلاک ۷۲، طبقه سوم

تلفن: ۱۵-۸۸۶۴۶۴۰۰ فکس: ۸۸۷۷۱۱۵۳

ایمیل: ils-teh@iranlandservice.com



NASIR

شرکت نیک آریا سیما ایرانیان قشم (نسیر)

نماینده انحصاری خط کشتیرانی **INTERWORLD** در ایران

INTERWORLD
Shipping Agency L.L.C.

نماینده انحصاری خط کانتینری **FREESEAS** در ایران

FREESEAS

تهران، میدان آرژانتین، انتهای خیابان الوند، پلاک ۷۲، طبقه سوم
تلفن: ۱۵-۸۸۶۴۶۴۰۰ فکس: ۸۸۷۷۱۱۵۳
ایمیل: info@nsirco.com

کاهش چشمگیر سوانح جاده ای

کاهش استهلاک
وسائط نقلیه

کاهش زمان سفر
و مصرف سوخت



شرکت احداث ، نگهداری و بهره برداری از آزادراه اهواز - بندر امام
دفتر مرکزی: تهران - سعادت آباد - میدان فرهنگ
ابتدای بلوار ۲۴ متری - شماره ۹ - طبقه ۲
تلفن: ۲۲۰۸۷۳۴۵ - ۲۲۳۵۴۰۴۹ فاکس: ۲۲۳۵۸۷۴۰

مجموع خدماتی رفاهی کارون



کارواش

جایگاه سوخت

اتاق‌های اقامتی

رستوران مجهز

نمازخانه

عطریات

سوپرمارکت

بستنی و آبیوه

حمام و سرویس بهداشتی

پارکینگ

سوغات ایرانی

کارواش و تعویض روغنی

آدرس: آزاد راه اهواز - بندر امام - بعد از ایستگاه اخذ عوارض



- ◀ دارای دفاتر نمایندگی در تمام مرزهای ایران
- ◀ دفتر نمایندگی در آسیای میانه، افغانستان، دبی و هند
- ◀ مشاوره و انجام کلیه عملیات گمرکی و ترخیص
- ◀ حمل به شیوه‌های مختلف (ترانشیپ و مرکب)
- ◀ حمل جاده‌ای، ریلی، هوایی

شرکت حمل و نقل بین‌المللی بهار ترابر کیان

فورواردر - کریر

- ◀ با بیش از دو دهه سابقه مدیریت حمل و نقل بین‌المللی
- ◀ کارشناس رسمی دادگستری (امور حمل و نقل و ترابری)

مدیر عامل: اکرم رضانی

رئیس هیئت مدیره: مجتبی بهاروند

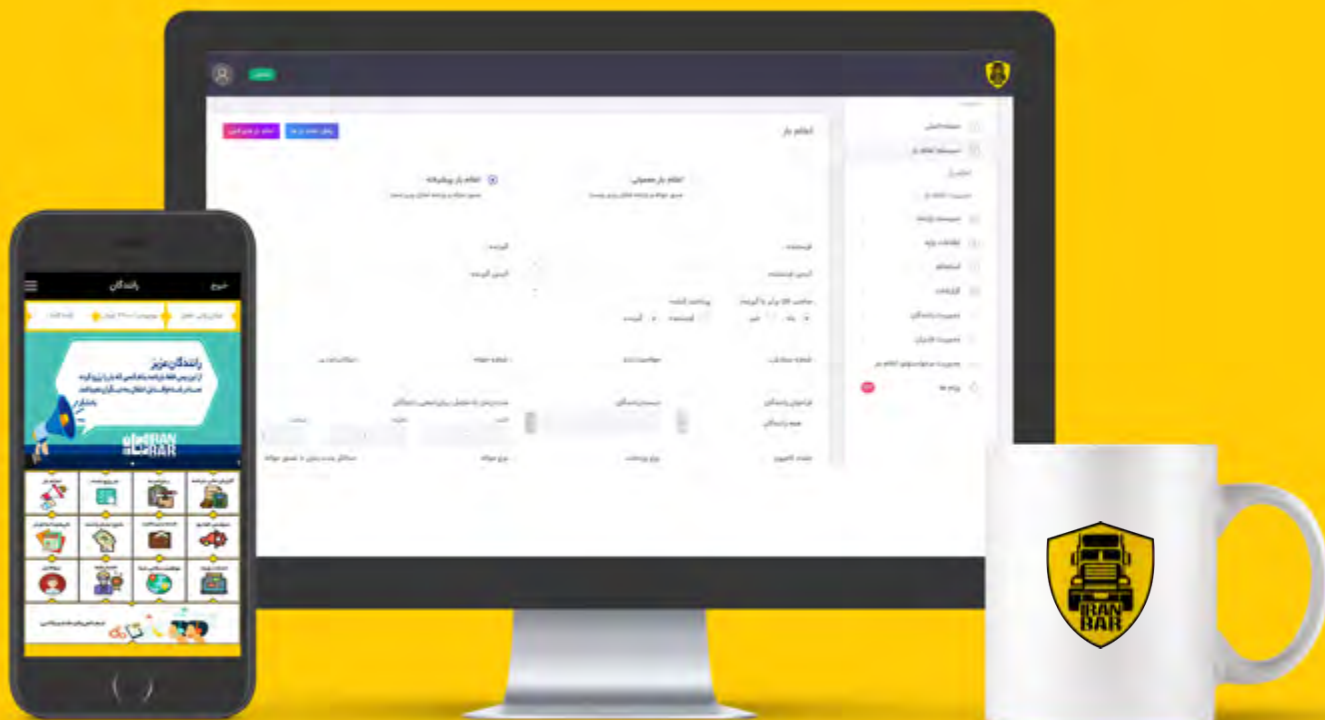
مشهد، میدان تلویزیون (جمهوری اسلامی)، بلوار شهید کاوه، شهید کاوه ۱، پلاک ۲

نمابر: ۰۶۴ ۷۰۷۰ ۸۷۰ ۵۱۳ - ۹۸+

تلفن: ۰۳-۶۰۷۰ ۸۷۰ ۵۱۳ - ۹۸+

btktransco@gmail.com

www.btktransco.com



سیستم یکپارچه ایران بار، امکان تخلف‌های گوناگون را در زمینه فروش بار، بارنامه و دلالی از بین برده است

ایران بار سامانه هوشمند حمل و نقل بر پایه بازارگاه

"ایران بار با مشارکت شرکت توسعه بارلیپار به‌عنوان مجری کریدور محور شرق برای ساماندهی حمل‌ونقل در چهار استان شرقی کشور انتخاب شد."

وقت بسیار فراوانی در این حوزه شده است. در اوایل دهه ۶۰ و با اوج‌گیری جنگ، به‌منظور توزیع عادلانه بار و ساماندهی حمل‌ونقل و همچنین برقراری یک پل ارتباطی بین رانندگان و شرکت‌های حمل‌ونقل بنای سالن‌های اعلام بار گذاشته شد. اکنون نیز در سطح کشور حدوداً ۷۰ پایانه عمومی بار وجود دارد که در تعدادی از آنها سالن اعلام بار فعال است.

در حال حاضر، طبق آمار سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای کشور حدوداً ۳۸۰ هزار وسیله حمل‌ونقل و ۴۸۰ هزار راننده مشغول فعالیت هستند که مدیریت آنها به‌صورت سنتی است و معضلات فراوانی را به همراه دارد. یکی از معضلات و مشکلات کنونی حمل‌ونقل در کشور عدم وجود سیستم یکپارچه و هماهنگ است که موجب سردرگمی و اتلاف



از اهداف اصلی ایجاد سالن‌های اعلام بار مشخص شدن کرایه‌ها بدون واسطه، رعایت تعرفه‌ها و نوبت‌دهی را می‌توان نام برد، اما در این سی‌واندی سال این سالن‌های اعلام بار تا حدودی نارضایتی رانندگان و شرکت‌های حمل‌ونقلی را رقم زده است که از آن جمله می‌توان به کاهش نقش تصدی‌گری شرکت‌های حمل‌ونقلی، وجود دلالتان غیر قانونی بار، هزینه‌بر بودن راه‌اندازی و بهره‌برداری این سالن‌ها، عدم نظارت بر بارهای انباری و گارازی (که درصد زیادی از بارهای کل کشور را شامل می‌شود)، ایجاد هزینه‌های اضافی برای رانندگان، معطلی در سالن‌های اعلام بار، تردد غیر ضروری به سالن‌های اعلام بار فیزیکی جهت نوبت‌دهی و گرفتن بار، غیر شفاف بودن و عدم نظارت دقیق بر اعلام بارهای شرکت حمل‌ونقل را می‌توان نام برد.

در اواخر سال ۱۳۹۶ شرکت حمل‌ونقل گسترش ترابر شمیم به کمک شرکت نرم‌افزاری هورتاش با بررسی و شناسایی نقاط ضعف و گلوگاه‌هایی که در سر راه صنعت حمل‌ونقل کشور وجود داشت طرح و ایده سیستم یکپارچه ایران بار را با رویکرد ارائه خدمات بهتر به رانندگان، شفاف‌سازی فعالیت شرکت‌های حمل‌ونقلی و تبدیل شرکت حمل‌ونقل سنتی به شرکت هوشمند بر پایه بازارگاه را ارائه کرد.



بنابراین از آنجاکه پایه اصلی هر شرکت حمل‌ونقلی صدور بارنامه است نرم‌افزاری برای صدور بارنامه طراحی کردیم که سالن اعلام بار باشد، ماشین جذب کند، اطلاعات و گزارش شفاف دهد و بر عملکرد کل حلقه‌های این زنجیره نظارت داشته باشد. این سامانه را به همراه پنل‌هایی برای صاحبان کالا طراحی کردیم و در نهایت نام تجاری این سامانه را "ایران بار" گذاشتیم.

در ادامه، از ۱۵ فروردین ماه سال ۱۳۹۸ ثبت‌نام رانندگان در این سامانه آغاز و با استقبال بسیار زیاد مواجه شد. به‌گونه‌ای که تا نیمه آبان ماه حدود ۱۴ هزار و ۸۰۰ راننده کامیون در این سامانه ثبت نام کردند.

عباسی، رئیس هیات‌مدیره استارت‌آپ ایران بار درباره شکل‌گیری این سامانه می‌گوید: «اگر حمل‌ونقل ما با مدل فعلی بازارگاه‌ها پیش رود، نقش تصدی‌گری بالغ بر ۴۲۰۰ شرکت حمل‌ونقلی کمرنگ خواهد شد و یا به تعطیلی کشانده خواهد شد و اگر سالن‌های اعلام بار فیزیکی به شکل کنونی اداره شوند کماکان معضلات قبلی و تضعیف حقوق رانندگان پابرجا خواهد بود.»

یکی از مزایای مهم این سیستم یکپارچه نمودن هر ۳ مدل حمل بار در بنادر مهم کشور یعنی ترانزیت داخلی، کالاهای شهری و حمل داخلی بار است.

با راه‌اندازی این سیستم معضل ناشی از فقدان ارتباط سیستمی گمرک و راهداری حل و به دلیل مکانیزه بودن و عدم دخالت عامل انسانی همه کامیون‌ها می‌بایستی فرآیند نوبت‌دهی سالن اعلام بار مجازی را طی کرده و سپس بارگیری کنند.

ایران بار امید دارد با حمایت سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای بتواند همه مبادی اصلی بار را به سمت استفاده از این سیستم دعوت کند





BISANTARABAR POOYA
INTERNATIONAL TRANSPORT CO.

بیسان ترابر پویا

حمل و نقل بین المللی

شماره ثبت ۵۵۲۵۹ (سهامی خاص)

شرکت حمل و نقل بین المللی بیسان ترابر پویا اولین شرکت مجهز به ناوگان سنگین بر در استان (کمرشکن) واقع در مشهد جهت حمل انواع محموله های سنگین و ترافیکی چه در داخل کشور و چه برای مقاصد واقع در کشورهای آسیای میانه (حوزه CIS) در حال فعالیت می باشد. بیش از ۲۰ سال سابقه درخشان در زمینه حمل و نقل، علاوه بر حمل و نقل محمولات ترافیکی در زمینه حمل محمولات کانتینری، چادری و کفی با تمامی شرکت ها و کارخانجات آماده همکاری می باشد. پروژه های انجام شده توسط این مجموعه، مهر تاییدی بر کیفیت خدمات ارائه شده می باشد که با رضایت حداکثری صاحبان کالا همراه بوده است. متدوال ترین مسیرهای ترانزیتی:

-- به/از کشورهای ترکیه، عراق و افغانستان

-- به/از کشورهای آذربایجان و گرجستان

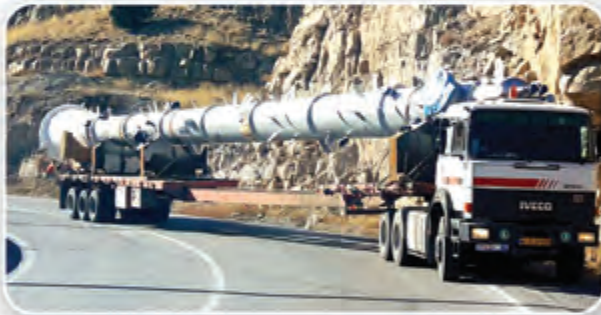
-- به/از کشورهای حوزه CIS

بندرعباس به آتیرانو قزاقستان

بندرعباس به باکو آذربایجان به طول بار ۳۳ متر



بندرعباس به قره گل ازبکستان به طول بار ۳۰ متر



این شرکت به عنوان **کریر حمل پارت اول پروژه مقصد کارشی ازبکستان** از بندرعباس به تعداد ۵۲ نگله با استفاده از کمرشکن های ۷ و ۱۱ محور و بوژی به مدت ۳۰ روز در بازه زمانی نیمه فروردین تا نیمه اردیبهشت ۹۶ با موفقیت انجام شده است که حمل مشابه این پروژه در این بازه زمانی، با این ابعاد و اوزان در ایران بی سابقه بوده است.



حمل اولین محموله های ترافیکی توسط کمرشکن های تولیدی **شرکت بیسان صنعت آریا**

اراک به اصفهان به وزن ۵۵ تن با ارتفاع ۶ متر

زنجان به ترکمنستان به وزن ۷۶ تن



نشانی: مشهد، میدان شریعتی، مجتمع تجاری زیست خاور، طبقه ۹، واحد ۹۰۷

تلفن: ۳-۹۸۵۱۳۸۳۸۱۳۸۱ + پست الکترونیک: info@bisantarabar.com

فکس: ۳-۹۸۵۱۳۸۳۸۱۳۸۰ + وب سایت: www.bisantarabar.com



راسم فرایند نوین



تانکر گاز مایع (LPG) و آمونیاک

طراح و تولیدکننده مخازن ثابت و حمل برای گاز مایع،
پروپیلن، آمونیاک و سایر فرآورده‌های تحت فشار

تهران، کیلومتر ۶۰ جاده امام رضا، شهرک صنعتی جنت آباد، شقایق شرقی، خ سرو، بین کوچه نرگس ۳ و ۵

@RasamFarayandNovin

۱۱ - ۰۱۰ - ۳۴۵۷۳۰۲۳

@rasam_farayand_novin

www.rasamfarayand.com

تأمین سرمایه نوین

[اولین بانک سرمایه‌گذاری ایران]

اولین

• اولین تأمین سرمایه‌کشور از سال ۱۳۸۳

بزرگترین

• فعالترین تأمین سرمایه برای سه سال متوالی از ۱۳۹۴ تا ۱۳۹۶ بنا به انتخاب سازمان بورس و اوراق بهادار

فعالترین

• بزرگترین تأمین سرمایه‌کشور بر مبنای کفایت سرمایه

کاملترین زنجیره خدمات مالی

- تأمین مالی شرکت‌های بزرگ، متوسط و کوچک
- تأمین سرمایه در گردش
- تأمین مالی پروژه‌ها
- ارائه‌کننده خدمات بانکداری اختصاصی
- صندوق‌های سرمایه‌گذاری در سهام
- ارائه خدمات سبدگردانی
- تجدید ساختار مالی (خدمات ادغام و تملیک)
- صندوق‌های با درآمد ثابت و با پیش‌بینی سود
- خدمات کارگزاری و خدمات مشاوره

- Large Firms and SMEs Financing
- Working Capital Financing
- Project & Structured Financing
- Private Banking Services
- Venture Capital & Equity Funds
- Portfolio Management
- M&A and Valuation Advisory
- Fixed Income Funds
- Brokerage Services & Financial Advisory



شرکت مشاور
سرمایه‌گذاری
تأمین سرمایه
نوین



شرکت
کارگزاری
تأمین سرمایه
نوین

نشانی تهران: بلوار آفریقا، بلوار گل‌آذین، شماره ۲۳
تلفن: ۰۲۱-۸۴۳۴۱۰۰۰ | فکس: ۰۲۱-۲۲۰۳۳۴۴۴
No. 23, Golazin St., Africa Ave., Tehran-IRAN,
Tel: +98 21 84341000 | Fax: +98 21 22030344

شرکت خدمات بندری سپید بندر ماهشهر

■ بهره بردار بنادرآبادان

■ عضو منطقه آزاد تجاری اروند و برخوردار از شرایط ویژه

■ انجام کلیه خدمات بندری - صادرات - واردات و ترخیص کالا



S
E
P
I
D

B
A
N
D
A
R

M
A
H
S
H
A
H
R

C
O

.

آبادان، دهکده بریم، خیابان شهیدا، پلاک ۲۱
تلفن: ۰۵۳۲۴۲۲۳۲ - ۰۶۱ تلفکس: ۰۵۳۲۴۲۰۶۱ - ۰۶۱
همراه: ۰۹۱۶۶۵۲۰۵۹۰

SEPIDBANDAR@YAHOO.COM





شرکت پرتوبار فرابر خلیج فارس

حمل و نقل نقش عمده‌ای در عرصه‌های اقتصادی، صنعتی و اجتماعی کشورها ایفا می‌کند، حمل و نقل ریلی به عنوان یکی از مدل‌های حمل و نقل و به لحاظ وجود مزایای نسبی به سایر شقوق از جمله امکان حمل و نقل انبوه در مسافت‌های طولانی، کاهش قابل ملاحظه مصرف انرژی، ایمنی بالا و مزایای زیست محیطی به لحاظ مصرف سوخت فسیلی کمتر، بدون تردید نقش اساسی در اقتصاد کشور داشته و دارای اولویت بالایی می‌باشد، در این راستا شرکت توسعه طلوع تجارت خلیج فارس به عنوان یک شرکت مادر تخصصی نسبت به سرمایه‌گذاری در این صنعت اقدام نمود که النهایه نسبت به تاسیس دو شرکت ریل سیر کوثر در بخش مسافری و شرکت پرتوبار فرابر خلیج فارس در بخش باری اقدام گردید.

حمل و نقل ریلی انواع محصولات در بخش‌های داخلی، واردات، صادرات، ترانزیت مرزی به مرزهای کشور فعالیت داشته به طوری که توانسته با اتکا به نیروهای متخصص و مجرب خود در دفتر مرکزی و نمایندگی‌ها در شبکه ریلی داخل کشور و با بکارگیری تکنولوژی و انعقاد قراردادهای بلند مدت و میان مدت با شرکت‌های بزرگ برای حمل و جابجایی محمولات گام بلندی بردارد

شرکت پرتوبار فرابر خلیج فارس از سال ۱۳۹۱ فعالیت خود را در زمینه حمل و نقل کالا آغاز کرده است و از سال ۱۳۹۶ به عنوان یک شرکت مالک واگن کاملاً خصوصی، خدمات عمومی و تخصصی حمل و نقل ریلی و ترکیبی اعم از راهبری، نظارت، سیر و حرکت، تخلیه، بارگیری را در داخل و خارج از کشور ارائه می‌نماید. این شرکت با در اختیار داشتن ناوگانی بیش از ۶۰۰ دستگاه واگن باری از نوع لبه کوتاه و مخزن‌دار در حوزه

نو آوری در حمل و نقل ریلی



مشکلات اقتصادی و تحریم‌های ظالمانه موجود راه برون رفت از این بحران، واگذاری امور به بخش خصوصی خواهد بود. متخصصین و کارشناسان مجرب بخش خصوصی در همین شرایط رکود از بسیاری از ظرفیت‌های موجود استفاده کرده و تهدیدها را به فرصت تبدیل خواهند کرد.

در صنعت ریلی نیز این استراتژی مثر ثمر و کارآمد خواهد بود، اگرچه سرمایه‌گذاری در بخش راه آهن بازده و توجیه اقتصادی خوبی نداشته و مطلوبیت سرمایه‌گذاران در این بخش را کاهش داده است. متنها با تدابیر و تمهیدات بخش خصوصی و دولتی میتوان این بهره‌وری و مطلوبیت را افزایش داد. لذا جهت رشد و توسعه حمل و نقل ریلی و افزایش سرمایه‌گذاری در صنعت ریلی به صورت کلی پیشنهاداتی به شرح ذیل اعلام میگردد.

۱- فرهنگ همکاری بین بخش خصوصی و دولتی در سازمان‌های دولتی نهادینه شود به طوری که نگاه بخش دولتی به خصوصی از منظر بالا به پایین نباشد و بخش خصوصی را به عنوان شریک و همکار خود تلقی و کنار یکدیگر در راستای توسعه صنایع و اقتصاد کشور گام بردارند.

۲- بخش دولتی با پیش بینی تدابیری از جمله افزایش سرعت سیر، کاهش بوروکراسی اداری، کاهش هزینه‌های غیر ضروری موجب افزایش درآمد حمل و نقل ریلی گردد که از این ارتفاع هم خود و هم بخش خصوصی بهره برده و النهایه بهره‌وری واکن‌ها افزایش و سرمایه‌گذاران را راغب به ورود به صنعت ریلی نماید.

۳- بخش‌های دولتی میبایست دیدگاه‌ها و نقطه نظرات بخش خصوصی را در تصمیم‌گیری‌های مهم و اساسی و تاثیرگذار در صنعت ریلی لحاظ کرده و مد نظر قرار دهد و از تصمیمات ناگهانی و کارشناسی نشده حذر نماید.

۴- تشکل‌های بخش خصوصی را حمایت کرده و توسعه این انجمن‌ها را مهم بشمارد.



در این راستا با بررسی وضع موجود و مشاهده مشکلات عدیده‌ای در حمل و نقل ریلی مواد معدنی از نظر امکانات و کمبود واگن برگردان در شبکه ریلی داخل کشور و مشکلات تخلیه و بارگیری مواد معدنی از واگنهای لبه بلند، این شرکت را مصمم نمود نسبت به طراحی و ساخت ۴۰۰ دستگاه پاکت فلزی مخصوص حمل مواد معدنی (کنسانتره، سنگ آهن، گندله و...) اقدام نماید که مانند کانتینر بر روی واگن‌های لبه کوتاه قابل بارگیری می‌باشند. امکان بارگیری در مبدا بر روی واگن‌ها مستقیماً از طریق شوتینگ بارگیری معادن میسر بوده که سرعت بارگیری را دو چندان میکند و از طرفی پس از بارگیری و حمل در مقصد پاکت فلزی از واگن تخلیه و در انبار مقصد تخلیه کامل می‌گردد. در این روش تخلیه و بارگیری مضاعف برای صاحبان کالایی که به شبکه خطوط ریلی متصل نیستند و همچنین آسیب ناشی از تخلیه دستی واگن‌ها وجود ندارد و کسری بار به حداقل خود خواهد رسید؛ در زمان‌هایی هم که به علت محدودیت‌های حمل و نقل ریلی تقاضای حمل مواد معدنی کاهش یابد، پاکت‌ها از روی واگن برداشته شده و حمل و نقل کانتینری و یا فله بوسیله واگن‌های لبه کوتاه میسر خواهد بود. این روش بهره‌برداران واگن‌ها را در دوران رکود افزایش خواهد داد.

این شرکت در برنامه خود توسعه ناوگان ریلی را مد نظر دارد؛ به این منظور خرید ۵۰۰ دستگاه واگن لبه بلند حمل مواد معدنی با مشخصات فنی خاص جهت حمل محصولات بخصوص در اولویت میباشد که در آینده نزدیک اجرایی خواهد شد.

پیشنهاداتی در حوزه حمل و نقل ریلی

این شرکت اعتقاد دارد که در شرایط کنونی کشور علی‌رغم

آدرس: تهران، انتهای خیابان گاندی شمالی، خیابان شریفی، پلاک ۱۰، واحد ۱۵ و ۱۶

تلفن: ۸۸۸۸۹۰۲۶ - ۸۸۶۶۰۹۱۳ - فکس: ۸۸۸۷۹۱۷۸

www.parto-bf.com info@parto-bf.com



روز با حمل و نقل
۲۶ آذر

گلشن بار ابهر / آرام گرد ابهر و خرم دره

جناب آقای مهندس علی اکبری

مدیر کل سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای استان زنجان

جناب آقای دکتر مدقالچی

معاونت محترم حمل و نقل

جناب آقای مهندس معصومی

ریاست محترم اداره حمل و نقل شهرستان ابهر

ریاست و کارکنان محترم اداره کالا و اداره مسافر

و رانندگان زحمتکش در عرصه حمل و نقل کالا و مسافر

فرا رسیدن **۲۶ آذر** را که به هفته حمل و نقل و رانندگان و راهداری آراسته شده است و یادآور تلاش فعالان این عرصه برای کسب عزت و پیشرفت کشور عزیزمان ایران است، تبریک عرض می‌نماییم.

مدیریت: محمدرضا همتی

آدرس باربری ابهر: پایانه بار، غرفه ۵ / آدرس مسافربری ابهر: پایانه مسافربری

شماره باربری: ۰۹۹۰۰۱۱۵۴۱۱ / ۰۲۴۳۵۲۸۴۰۲۳ / ۰۹۱۲۲۴۲۰۶۹۱

شماره مسافربری دفتر ترمینال: ۰۲۴۳۵۲۱۴۰۳۵ / مدیریت: ۰۹۱۲۱۴۲۵۴۱۱

دفتر امام حسین: ۰۲۴۳۵۲۷۳۳۵۷ / دفتر خرم اره: ۰۲۴۳۵۵۲۸۱۰۸



شرکت مسافربری گیتی پیمایران



☎ ۰۲۱-۴۴۶۳۲۰۰۷ / ۰۲۱-۵۵۰۴۲۵۰۹

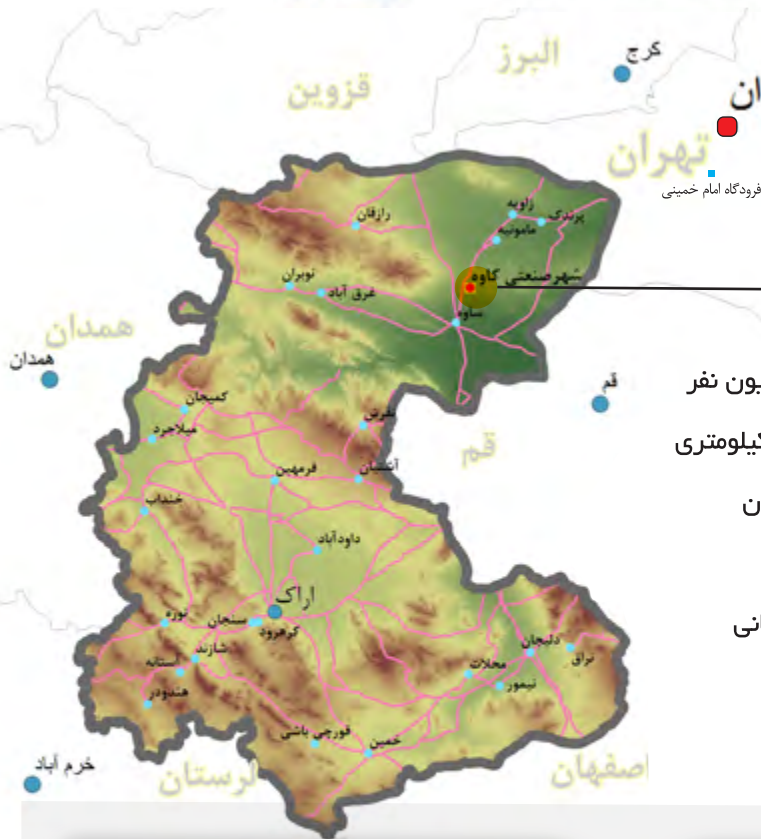
اولین دهکده لجستیکی کشور

نزدیکترین مرکز لجستیکی به تهران با مزایای مناطق ویژه اقتصادی و بندری

چتری برای حمایت از کالاهای خاص در نزدیکی پایتخت



بزرگترین شهر صنعتی
Kaveh Industrial city & Special Economic Zone
The largest industrial city in Iran



شهر صنعتی و منطقه ویژه اقتصادی کاوه

- مجاورت با ۷ استان صنعتی با جمعیتی بالغ بر ۲۸ میلیون نفر
- وجود ۵۱ شهرک و ۲۶ ناحیه صنعتی در شعاع ۱۵۰ کیلومتری
- در مسیر شاهراه‌های ترانزیتی با ۶ مسیر تردد تا تهران
- راه آهن اختصاصی و اتصال به شبکه ریلی کشور
- مجهز به انبارهای سرپوشیده و روباز و محوطه پشتیبانی
- استقرار گمرک منطقه ویژه اقتصادی کاوه



با افتخار آغاز می‌کنیم / با اشتیاق می‌مانیم / و با عشق کار می‌کنیم
اپراتور اختصاصی صنعت لجستیک در شهر صنعتی و منطقه ویژه کاوه



دورنگار: ۰۲۱ ۸۸۶۴۳۳۳۰
www.iranlandsea.com

شرکت بر و بحر ایران

تلفن: ۰۲۱ ۸۸۶۴۳۳۱۰-۲۵
info@iranlandsea.com



TavFreight

- Direct LCL Services
- Direct/Indirect FCL Services
- Air Freight Services
- Overland Services
- Transit Services
- CIS Rail/Truck Services



انگلستان
England



ترکیه
Turkey



هند
India



چین
China



امارات
UAE



+98 21 41 989 000

WWW.TAVFREIGHT.COM



■ صاحب امتیاز: موسسه فرهنگی ترابران اندیشه فردا

■ مدیر مسئول و سردبیر: پروا عروج نیا

■ گروه کارشناسان: غلامحسین امیری، محسن بیرقदार،

سعید پورمشکی، یونس جاوید، مهرداد خواجه نوری،

آنوش رحام، کاظم فروزنده، امید ملک، ملک رضا ملک پور،

محمد رضا منتظری، حوران دخت عمادزاده

■ گزارشگران: بهاره بودزی، مونا روشندل، مسعود زارع،

علی محسنی، پویا مهرابی، بابک وفایی

■ آلتیه: محمدصادق بهشتی

■ مدیر بازرگانی و تبلیغات: سیدعلیرضا سلیمانی

■ بازرگانی: شهریار اردلان، فاطمه بیات

■ امور مالی: مرضیه سهرابی

■ انفورماتیک: سیدحسین حسینی

■ مسئول روابط عمومی: عاطفه خداوردی

■ امور اداری: جعفر علیمحمدی

■ چاپ: پیمان نواندیش ۸۸۸۴۶۶۳۳ ■ صحافی: ولیعصر

■ دفتر مرکزی: تهران، خیابان ولیعصر، ابتدای خیابان استاد مطهری،

شماره ۴۹۲، طبقه سوم

■ کد پستی: ۱۵۹۵۸۱۳۵۱۵

■ صندوق پستی: ۱۱۱۸-۱۵۷۴۵

■ تلفکس: ۸۸۹۰۰۴۸۹-۸۸۹۲۵۹۳۸-۸۸۹۲۵۹۳۷

■ تلگرام: ۰۹۰۵۲۶۴۰۵۸۸

■ ترابران آماده دریافت و چاپ مقالات و دیدگاه‌های صاحب نظران و کارشناسان است.

■ ترابران در ویرایش و خلاصه کردن مقالات آزاد است.

■ آرا و نظرات طرح شده در مقالات الزاماً دیدگاه ماهنامه نیست.

www.tarabaranmag.ir
tarabaranmag@yahoo.com
tarabaranmag@gmail.com

۳۰

گزارش اصلی

کسب و کار در فضای میچ گیری



روند پلیسی شدن اقتصاد همواره حساب شده و براساس اراده حکومت‌ها نیست و غالباً نتیجه محدودیت‌ها و ضرورت‌های حاصل از دشواری‌های ناگزیر اقتصادی، شرایط بیرونی و یا تصمیم‌سازی‌های اشتباه است. این مقاله ریشه‌ها و مبانی اقتصادی و اجتماعی موضوع پلیسی شدن اقتصاد را مورد بررسی قرار می‌دهد.

۳۴

دست نامرئی

تاروپود تجارت و هرگونه فعالیت اقتصادی دیگر در ایران با نظارت‌های پلیسی عجین شده است. تازه‌ترین ریشه‌دوانی این نوع مکانیسم بازرسی و نظارت، استقرار پلیس امنیت اقتصادی در مبادی ورودی و خروجی کشور است؛ مکانیسمی که اندک‌اندک در کشورهای پیشرفته و حتی درحال توسعه رنگ باخته و جای خود را به نظارت‌های مالی داده است، اما دولتمردان ما همچنان بر تقویت آن اصرار دارند. در گفت‌وگو با برخی از فعالان تجاری در پی آن بودیم تا ببینیم آیا می‌توان فعالیت‌های اقتصادی را به طریقی سامان داد که به نظارت‌های کنترلی حاد و شبه‌پلیسی نیاز نباشد.

۴۰

دیوارها... و سوراخ‌ها!



به گفته آنوش رحام، تحلیلگر ارشد تجارت خارجی «برخورد با شبکه‌های سوداگری امر مهمی است، اما مهم‌ترین بخش آن تدوین مکانیزم شفاف معامله‌گری است که تا وقتی زنجیره کسب و کار ملی و زنجیره تامین ملی از مبادی ورودی تا سطح عرضه بر یک بستر تدوین نشود، شاهد حذف نظام دلالی و واسطه‌گری در کشور نخواهیم بود.» گفت‌وگو با او پیرامون ریشه‌های عدم تعادل در اقتصاد داخلی بوده است.

۴۴

یک کلاف پیچیده‌تر؟

گفته می‌شود هدف پلیس امنیت اقتصادی که در ابتدای سال جاری، به نهادهای ناظر در کشور اضافه شد، آن است که به اموری مانند پیش‌بینی، کنترل، پیشگیری، شناسایی، مقابله، کشف فعالیت و جرائم اقتصادی بپردازد و در سطح منطقه‌ای، ملی، فراملی و فضای مجازی بر چرخه اقتصادی کشور نظارت کند. نظر فعالان حمل و نقل را در این زمینه جویا شدیم تا بدانیم از نظر آنها فعالیت پلیس امنیت اقتصادی تا چه حد در مبارزه با انواع قاچاق، برخورد با مفاسد و ایجاد امنیت اقتصادی در کشور تأثیرگذار خواهد شد.



۴۹

ظرافت حضور



در سال‌های اخیر آمار فزاینده جرائم اقتصادی و گسترش فساد سیستماتیک در آن، آثار بسیار ناگواری بر اقتصاد و سرمایه اجتماعی پشتیبانی‌کننده آن داشته است. تشکیل «پلیس امنیت اقتصادی» احیاناً برای پر کردن جای خالی تشکیلاتی است که فقدان آن در لایه «اعمال قانون» در سالیان گذشته به توسعه فساد سیستمیک رهنمون شده است.

قله ۲۳۲ هزار میلیاردی!

در سال‌های اخیر، در کشور ما برای مدیریت و بهینه کردن مصرف سوخت، اقداماتی صورت گرفته، با این حال، به دلیل اتخاذ سیاست‌های نادرست، اکنون ایران یکی از کشورهای پرمصرف دنیا در مصرف انرژی به ویژه در بخش حمل‌ونقل است؛ به طوری که بخش حمل‌ونقل، در رتبه دوم مصرف انرژی قرار دارد. در گزارشی که می‌خوانید سعی شده، تصویری از مصرف فرآورده‌های نفتی در بخش حمل‌ونقل و یارانه پنهانی که به کشور تحمیل شده، ارائه شود.



پوشش راداری کامل نداریم!

به‌تازگی بیش از ۶۰ نفر از کنترلرهای فرودگاه مهرآباد در نامه‌ای خطاب به دادستان کل کشور خواستار آن شدند تا علل وقوع رویدادها و سوانح هوانوردی بررسی شود. این نامه باعث شد برای روشن شدن هدف کنترلرهای هوایی فرودگاه مهرآباد برای نامه‌نگاری با دادستان کشور، با یکی از امضاکنندگان نامه گفت‌وگویی داشته باشیم.

شرایط جدید؛ مشکلات قدیم!

«من از مدافعان جدی واقعی شدن قیمت فرآورده‌های نفتی هستم، به شرط آنکه دولت زیرساخت‌های افزایش قیمت را از پیش فراهم کرده باشد و اعتماد مردم را جلب کند.» این بخشی از نظرانی است که رئیس هیئت‌مدیره انجمن شرکت‌های تامین و توزیع فرآورده‌های نفتی در گفت‌وگو با ترابران مطرح کرد.



سفر تفریحی به فضا تجاری سازی شد!

۲۸ اکتبر، روزی خاص برای بورس نیویورک بود. در این روز، سرمایه‌گذاران برای خرید یک رویا وارد معاملات شدند: سفر به فضا! سال‌هاست بزرگانی از تحقق قریب‌الوقوع این رویا سخن می‌گویند، اما هنوز انسان عادی مطمئن نیست بتواند به‌سادگی مشاهده کره آبی‌رنگ زمین و بی‌وزنی در فضا را تجربه کند. این بار اما شواهد نشان می‌دهد این رویا در دسترس قرار گرفته است...



سرد و گرم چشیده

«انشاءالله دو سال دیگر ۷۰ سالگی شرکت را جشن خواهیم گرفت...» ثون آهارونیان که آبان ماه امسال ۹۰ ساله شد، همچنان سرزنده به آینده چشم دوخته است. او از سال ۱۳۴۷ مدیرعامل شرکت حمل‌ونقل «ستی» به عنوان یکی از شرکت‌های قدیمی در زمینه حمل‌ونقل محمولات سنگین در ایران است.

این دعوا ادامه دارد

ترامپ با مواضع استثنایی و اقدام‌های عجیبش در جهان سیاست شهره است؛ اما کسی شک ندارد که راهبرد اصلی ترامپ، ستیز با موقعیت کنونی چین است: ستیزی که اندیشمندان و سیاستمداران در دولت او با ما در دستور کار کاخ سفید قرار دادند. تغییر راهبرد این کشور و تمرکز بر منطقه شرق آسیا، از جمله تلاش‌های ویژه رئیس‌جمهور دموکرات پیشین بود و حال رئیس‌جمهور جمهوریخواه نیز سعی دارد با ادبیاتی تندتر و اقدامات تهدیدآمیزتر، این راهبرد را به فرجامی خوش برساند.



جدال جان و مال و دوده

چند سالی است که الزام به نصب فیلتر جاذب دوده بر روی خودروهای دیزلی تصویب شده، با این وجود، همچنان خودروسازان به بهانه‌هایی مانند تحریم و هزینه‌بری برای اجرای این مصوبه مقاومت می‌کنند. آیا قرار است بر سر سلامت جان شهروندان به نفع شرکت‌های خودروساز معامله شود؟

راه‌های پرهزینه

بازیافت آسفالت مسئله‌ای است که به‌تازگی از سوی برخی مسئولان برای کاهش هزینه‌ها در ترمیم بخشی از راه‌ها مطرح شده است، اما این ایده، مخالفان جدی دارد که معتقدند تراشیدن آسفالت به‌صرفه نیست و به جای آن، باید راه‌ها به گونه‌ای ساخته شود که دوام بیشتری داشته و به بازیافت آسفالت نیازی نباشد.



هزارتوی عظام!

امیرهادی انواری، در گزارش حاضر (منتشر شده در وبسایت شخصی، «قبل از» برخورد با هلدینگ عظام) داعیه افشای مافیای اقتصادی را ندارد، اما نتیجه‌گیری که ما می‌توانیم عرضه کنیم، این است که فسادهای بزرگ، زیر دماغ حکومت‌هایی رخ می‌دهند که عرصه اقتصاد را به معتمدان سیاسی خود واگذار می‌کنند.



مسافر هم نوعی بار است!

برای خدمه پرواز، آن روز هم یک روز معمولی مانند همه روزهای دیگر بود؛ اما برای مسافران، این یک پرواز معمولی نیست. آنها شرایط را متفاوت از دیگر پروازهایی که تجربه کرده‌اند، می‌بینند؛ مانند پروازهای دیگر کنار دستشان پنجره‌ای نیست که از آن بیرون را نگاه کنند و بفهمند دور و برشان چه می‌گذرد. این شرایط متفاوت موجب می‌شود یکی از مسافران توییت‌هایی درباره تجربه عجیب خود از پرواز در مسیر تهران-مشهد منتشر کند و بعد از ۵ سال، نام آنتونوف را دوباره بر سر زبان‌ها بیندازد.

سامانه جامع الکترونیکی و آنلاین بازرگانی و حمل و نقل



Neshat Abi Darya

شرکت مهندسی بازرگانی
نشاط آبی دریا



« ارائه خدمات در کل نقاط کشور

« عضویت رایگان بازرگانها و صاحبان کالا،

« شرکتهای حمل و نقل (جاده‌ای، ریلی و دریایی) و رانندگان

تهران، بلوار کشاورز، ما بین خیابان وصال و نادری، پلاک ۱۸۰، طبقه ۲، واحد ۴

۰۲۱-۸۸۹۶۲۵۷۷

۰۲۱-۴۱۴۳۷

www.neshatonline.com

www.neshatonline.com

رصد!

عقل متوسط و عرفی می‌تواند از اصرار یک رئیس‌جمهور برای حضور در ارائه دلیل برای اثبات درستی احداث یک جاده، نتایج متفاوتی بگیرد. نتایجی که نقطه مشترک منطقی آنها، حضور بی‌ربط اشخاص بی‌ربط در مسائل و موضوعات بی‌ربط به آنهاست. مثل ورود مقامات فرهنگی اقتصادنخوانده به مسائل و سیاست‌های پولی، یا حضور مداحان در مسائل سیاست خارجی و... این هرج و مرج‌ها را به راحتی نمی‌توان جمع کرد و در صحنه عمل نتایج شگفت‌آوری هم به بار می‌آورند. مثل دیدن اینکه نیروی انتظامی زیردست همان رئیس‌جمهور وارد بازار نفت شود، بانک بزند و موسسه مالی اعتباری راه اندازد و هر جا بوی پول شنید، حضور یابد و بگوید «انا شریک»!

درک ریشه این هرج و مرج، ساده است: وظیفه رئیس‌جمهور اثبات عقلانیت نهفته در لزوم انجام پروژه‌ها نیست، حصول اطمینان از درست روند و رصد این است که کارشناسان مختلف دخیل در تصمیم برای پروژه‌ها، مثلاً همان جاده، کار خود را به دقت، فارغ از فشار بیرونی و براساس قوانین انجام می‌دهند. فقط در این صورت است که یک رئیس‌جمهور می‌تواند به پلیس خودش نیز امر کند که حضورش در جریان تجارت صرفاً باید حصول اطمینان از درستی اسناد و لاک و مهر یک کانتینر عبوری باشد و نه واریسی کم و کیف محتویات کانتینر. وقتی رئیس سرش را داخل همه چیز می‌کند، زیردستانش نکنند؟ همان روزی که قرار شد پلیس از تمام حق بازرسی خود برای کنترل محموله‌های تجاری استفاده کند، یا بداند در فلان انبار تجاری چه کالاهایی دپو شده، و در کار اسکله‌داری اختصاصی هم حضور داشته باشد، می‌شد حدس زد زیر لوا و برزنت محرمانگی، روزی در بازار نفت هم حضور یافته و نفت صادر خواهد کرد (۷۸۰ میلیون دلار پولش را هنوز نداده)، تعاونی‌هایش زیر دستور پسر فرمانده‌اش سر هر دیگری، حق حساب خواهند برد و با موسسات مالی جیب مردم را هم خواهد زد. اینها که گفتیم همه واقع شده است و هم‌زمان با پرونده در حال اجرای جبران ضرر و زیان بانک‌های ورشکسته پلیسی و نظامی از طریق ادغام آنها در نظام بانکی کشور، به تاریخ سپرده می‌شود، هرچند رویه‌ها و روندهای جاری هنوز همان است که این بلاها را سبب شده‌اند.

ترابران در گزارش این شماره تعریف بسیار ملایمی از این پدیده با عنوان پلیس‌زدگی اقتصاد در برابر شما گذاشته، ولی واقعیت این است که پلیس‌زدگی اقتصاد یک امر سیاسی است و نه صرفاً اقتصادی. افزایش حضور و نقش پلیس در اقتصاد، حتی افزایش همان حضور و نقش منطقی حصول اطمینان از رعایت قوانین و رویه‌ها، حاصل وجود نقص و نادرستی در جای دیگر است. ظاهرش می‌گوید در جایی مثل گمرک و یا تشکیلات حمل و ثبت بازرگانی و مانند اینها، اما واقعش در جایی دیگر نهفته است: میل وافر اجزای وفادار حکومت برای حضور در هر عرصه‌ای که بوی چاه منفعت بدهد و البته ارائه گشاده‌دستانه اجازه این حضور به آنها.

در یک نظام سنجیده و کارای اقتصادی، کار حکومت، نظارت اکید بر کارکرد بهینه اقتصاد است. ربطی به اقتصاد آزاد و اقتصاد بازار و تحرک آزاد کار و سرمایه و کالا و اقتصاد دولتی ندارد. وظیفه حکومت اطلاع از جزئیات حرکت اقتصاد و کنترل و رصد آن است که آیا حرکت در راستای قوانین و مقررات هست یا نه. در اقتصاد نیز یا باید تعارض مقررات آشکار رخ دهد یا نقض قانونی حادث شود تا لزوم حضور و مداخله ضروری شود؛ در غیر این صورت، هم زائد است و هم مقدمه فساد ...

واریسی در فرهنگ و زبان فارسی معنای خاصی می‌دهد؛ نه رصد است، نه بازرسی است که بار معنایی رسمی و قانونی داشته باشد و نه فضولی که انعکاس بیماری روانی فردی به شمار می‌آید. واریسی بیشتر به معنای تلاش برای شناخت زیر و بالای یک پدیده با هدف (پنهان) یافتن راهی برای حضور در میدان و بهره‌برداری شخصی از آن است. معادل این کلمه را در زبان دیگری نمی‌توان یافت، درست مثل بعید بودن این رفتار که نظارت بر سرمایه‌گذار خارجی، به شریک شدن ناظر با او بینجامد؛ اما مجاز شده‌ایم همه‌چیز را واریسی کنیم و ببینیم از داخلش برای خودمان چه درمی‌آید. گاهی سهام پاساژ درمی‌آید، گاه نفت، گاه منافع واردات گیرنده ماهواره و مشروب، گاهی کانال و شبکه فروش کالای چینی، گاه بانک... و البته همه‌اش قانونی است، اما خوششان نمی‌آید کسی آن را رصد کند.

اقتصاد پلیس زده

افزایش کنترل پلیسی یا ریل گذاری از جنس مقررات! انتخاب بین این دو گزینه ظاهراً بی ربط، ماهیت خیلی چیزها و بیش از همه رویکرد دولت‌ها نسبت به روانی و کاهش هزینه فعالیت‌های اقتصادی را به نمایش می‌گذارد: مسئله این نیست که باید کنترل و نظارت کرد یا نه، مسئله این است که آیا به کنترل‌های افراطی چندجانبه نیاز هست یا نه و چرا؟ سرک کشیدن دائم دولت‌ها به همه گوشه و کناره‌های فعالیت اقتصادی برای چیست و علل زیربنایی آن کدام است؟

بخش خصوصی ایران در همه بخش‌ها و به‌ویژه در بخش تجاری و حمل‌ونقل گرفتار این مشکل و جویای پاسخ پرسش‌های مربوط به آن است. این بخش باید وجود سرعت‌گیرهای پلیسی متعدد در امور تجاری را حاصل چه چیزی بداند؟ فقدان رویه‌های دولتی حافظ منافع عمومی و امنیت‌بخش و اطمینان‌ساز برای تجار یا تعدد مراکز قدرت که بر سر حوزه نفوذ سیاسی و منافع، عرصه اقتصاد را صحنه کشمکش خود قرار داده‌اند؟... پلیس‌زدگی اقتصاد، حاصل چیست؟



نتیجه فقدان رویه‌های نظارتی بر عملکرد اقتصاد

کسب‌وکار در فضای میچ‌گیری

نیاز گسترده به پلیس اقتصادی نفس تجارت را تنگ می‌کند

دکتر جعفر خیر خواهان

این مقاله ریشه‌ها و مبانی اقتصادی و اجتماعی موضوع پلیسی شدن اقتصاد را مورد بررسی قرار می‌دهد. روند پلیسی شدن اقتصاد همواره حساب‌شده و براساس اراده حکومت‌ها نیست و غالباً حاصل محدودیت‌ها و ضرورت‌های حاصل از دشواری‌های ناگزیر اقتصادی، شرایط بیرونی و یا تصمیم‌سازی‌های اشتباه است. بروز ابعاد فسادآمیز و توأم با سوءاستفاده در جریان تطور اقتصاد روی می‌دهد، اما در نتیجه‌گیری نهایی، پلیسی شدن اقتصاد براساس برنامه‌ریزی بهینه، قابل حذف از عرصه اقتصاد است.

می‌گیرند که قوانین تصویب‌شده و دستورات صادرشده، لاجرم به اجرا در خواهند آمد و نتایج موردنظر را هم به بار خواهند آورد. همچنین هنگامی که احساس کنند روحیه اطاعت‌پذیری و رعایت قانون در جامعه وجود ندارد یا ضعیف است برای به کرسی نشاندن منویات و نیت در ظاهر خیر خویش به ابزار زور و روش‌های پلیسی هم متوسل می‌شوند.

روش سوم و غیرمستقیم، ابزار تلنگر یا سقلمه زدن به شکل ساده کردن انجام کارهای خوب و یادآوری و هشدار دادن مثلاً نسبت به خطرات و زیان‌های سوءاستفاده و بی‌مبالاتی تولیدکنندگان است تا خاطیان در عرصه کسب‌وکار متنبه و هشیارتر و آگاه‌تر شوند و تصمیم به اصلاح رفتار خود بگیرند و جامعه بهتری داشته باشیم.

روش چهارم و تکمیلی که گاهی پیشنهاد می‌شود، اما عدم قطعیت بالایی دارد و شاید در مقاطعی خاص و کوتاه‌مدت و گروه‌های کوچک شاید موثر باشد، ابزار موعظه، نصیحت و سفارش به رفتارهای اجتماع‌پسند است با این امید که روی جنبه‌های دینی و

می‌کنند کالاهایی باب میل خود تولید کنند؛ بدین ترتیب عملکرد صاحب کسب‌وکار به جلب رضایت مصرف‌کننده گره می‌خورد. سهم عمده بهبود رفاه اجتماعی در دو قرن اخیر که نظام سرمایه‌داری مولد و کارآفرین ظهور یافت و شکوفا شد، ایجاد و گسترش چنین سازوکاری در مقیاس جهانی بوده است که همسویی و همگرایی منافع آحاد جامعه با منافع اجتماعی را مسجل کرده است.

این همان معجزه بازارهای آزاد است که انگیزه سود شخصی همه افراد را به سمت فعالیت‌هایی سوق می‌دهد که انتظار می‌رود از رهگذر آنها خواسته‌ها و نیازهای مصرف‌کنندگان و مردم برطرف شود و حاصل آن نیز یک بازی برد-برد و بیشینه شدن رفاه اجتماعی باشد.

اما روش رایج و دم‌دستی دیگری که به ذهن خیلی‌ها خطور می‌کند، استفاده از ابزار دستور و الزام یا وضع قانون و تعیین مجازات است. در این حالت حاکمان و سیاستمداران و مدیران به نمایندگی از جامعه خود را مجاز می‌دانند اقدام به وضع قوانین و مقررات مختلف کنند. البته آنها این نکته را هم بدیهی و پیش‌فرض

روش‌های گوناگونی برای هماهنگی، هدایت و نظم‌بخشی صاحبان کسب‌وکار قابل تصور است تا عملکرد اقتصادی آنها در خدمت منافع عام و بیشینه‌سازی رفاه اجتماعی باشد. یکی از روش‌های اصلی نظارت بر عملکرد اقتصادی صاحبان کسب‌وکار که رشدآفرینی و ثروت‌آفرینی نیز برای آن جوامع به ارمغان می‌آورد، اتکا به نیروهای عرضه و تقاضا یا اصطلاحاً نظام بازار آزاد است. در این روش که متأسفانه با درک شهودی و فهم عامه، کمتر همخوانی دارد، وجود بازارهایی با شرایط رقابتی و مبتنی بر آزادی مبادلات اقتصادی باعث می‌شود تا منابع کمیاب به بهترین مصارف تخصیص یابد.

هر تولیدکننده هنگامی که با آزادی حق انتخاب مصرف‌کننده مواجه می‌شود ناچار و ناگزیر خواهد شد کالاها و خدماتی تولید و عرضه کند که نیازهای مصرف‌کننده را با قیمت کمتر یا کیفیت بهتر تامین می‌کند.

پس به صرفه‌ترین و کم‌اصطکاک‌ترین روش نظارت را باید وجود انبوه مصرف‌کنندگانی دانست که صاحبان کسب‌وکار را مجبور

در اقتصادهای رانتهی نفتی، سازمان‌های نظارتی نیز - به جای دغدغه کمک به تولید - برای تحصیل این رانت تلاش می‌کنند. در چنین جوامعی، فرهنگ غالب به شکل سوءظن نسبت به یکدیگر نمود می‌یابد و هر کس احساس می‌کند، دیگری دزد و خطاکار است و باید مچش را گرفت

در جوامعی که سرمایه اجتماعی، ضعیف و احساس حسادت و نفرت بین اعضای جامعه عمیق شده باشد، بهانه و تقاضای عمومی هم برای ورود و دخالت نهادهای نظارتی و تعزیراتی بیشتر است و فعالیت اقتصادی ناامن تر خواهد شد

وجدانی عاملان اقتصادی تاثیر بگذارد و حس همکاری و مشارکت جمعی برای رضای خدا و خلق خدا را تقویت کند. یک شیوه کارتر دیگر هم که به شکل سنتی از گذشته وجود داشته است، نظارت درون‌صنعی - با ایجاد و ترویج هنجارهایی در درون هر کسب‌وکار - است تا اعضا منافع کلی صنف خود را مدنظر قرار دهند و اولویت را به حیثیت و اعتبار کلی صنفی بدهند و از فریبکاری و تقلب خودداری کنند. در جوامع مدرن امروزی این نقش بر عهده سازمان‌های رسمی دولتی گذاشته شده است تا در مقیاسی بسیار وسیع‌تر به نمایندگی از منافع بلندمدت کل جامعه، هر رسته و صنف و صنعت را متعهد و مجبور به رعایت یک سری استانداردها، دستورالعمل‌ها و رویه‌ها کنند.

نظارت‌های پلیسی و عدم تعادل در اقتصاد داخلی

در بازارهایی که شرایط رقابتی و بازار آزاد حاکم است هرگونه عدم تعادل در اقتصاد، با تنظیم و تعدیل قیمت‌ها، تخصیص مجدد منابع و بدون دخالت عامل بیرونی حل می‌شود. در حالی که در اغلب موارد، دخالت نهادهای نظارتی و تعزیراتی و بگیروبیندها و کنترل قیمت‌ها نه فقط عدم تعادل بین عرضه و تقاضا را برطرف نمی‌کند بلکه تشدید و بدتر هم می‌کند. البته بازارهایی مانند بازارهای مالی که احتمال فریبکاری و کلاهبرداری‌های مالی بسیار زیاد است قطعاً مستلزم نظارت دقیق و بیشتر هستند.

بد کار کردن یا کار نکردن سیستم درونی بهانه به دست نهادهای بیرونی و نظارت‌های پلیسی می‌دهد تا این حق را برای خود قائل شوند که به نمایندگی از منافع جمعی و همگانی و ملی به دخالت در امور بپردازند و چنین شرایطی زمینه را برای سوءاستفاده کارکنان آن نهادها نیز فراهم می‌کند.

پس اگر عدم تعادل در اقتصاد داخلی را امری طبیعی تعبیر و تلقی کنیم که خودبه‌خود برطرف نمی‌شود، نظارت پلیسی زمینه ظهور و بروز پیدا می‌کند. این البته به ریشه‌های کسب درآمد و فرهنگ و عرف آن جامعه هم بستگی دارد. در جامعه‌ای که کارکرد و فعالیت اصلی اقتصاد،

تولید و خلق ثروت باشد و به صاحبان ثروت و تولیدکنندگان کالا ارج گذاشته شود، مأموران حکومت هم به ناچار تلاش می‌کنند در خدمت تولید باشند؛ نهادهای نظارتی و تعزیراتی در حالت‌های استثنایی موجودیت پیدا می‌کنند و کمتر کسی جرات پیدا می‌کند به دیگری زور بگوید. یا مانع فعالیت سالم اقتصادی شود.

اما در اقتصادهای رانتهی نفتی که محور اصلی اقتصاد، رانت‌جویی است سازمان‌های نظارتی هم - به جای اینکه دغدغه کمک به تولید داشته باشند - برای تحصیل این رانت تلاش می‌کنند. در جوامع عمدتاً رانتهی، فرهنگ غالب به شکل سوءظن و بدبینی نسبت به یکدیگر نمود می‌یابد و هر کس احساس می‌کند دیگری دزد و خطاکار است و باید مچش را گرفت.

در جوامعی هم که سرمایه اجتماعی ضعیف است و احساس حسادت و نفرت بین اعضای جامعه عمیق شده، بهانه و تقاضای عمومی نیز برای ورود نهادهای نظارتی و تعزیراتی بیشتر خواهد بود و طبیعتاً فعالیت اقتصادی ناامن‌تر خواهد شد.

متأسفانه در کشور ما که همیشه اعلام می‌شود در شرایط حساس و بحرانی و گاهی شبه‌جنگی است، هر ارگانی بهانه می‌یابد تا مجوزی برای دور زدن قانون و قانون‌شکنی پیدا کند و حضور سازمان‌های باجگیر با اسامی مختلف بیشتر و بیشتر شوند.

پخش شدن شایعه‌ها در سطح جامعه که عده‌ای آمده‌اند و دارند می‌خورند و می‌چاپند و در جبهه مقابل هم عده‌ای پیدا شوند که ادعا کنند ما آمده‌ایم و می‌خواهیم نابرابری را رفع و عدالت را برقرار کنیم و از این قبیل سخن‌ها و وعده دادن‌ها هم باعث می‌شود تا زمینه و آمادگی برای برقراری نظارت‌های شبه‌پلیسی تقویت شود.

بدیل نظارت پلیسی

بدیل نظارت سفت و سخت پلیسی می‌تواند آزادی معاملات و بدون مداخله طرف سوم باشد تا دیگر نیازی به نظارت نباشد؛ اما اینها مربوط به اقتصادی است که همه بازارهای داخلی در شرایط متعادل و برابر و بدون انواع سیاست‌های حمایتی و یارانه‌ای و هرگونه تبعیضی فعالیت می‌کنند و قیمت‌گذاری

اگر پلیس اقتصادی بتواند به اقتصاد نظم و نسق و سامان بیشتری ببخشد و قواعد بازی درست اقتصادی را محترم بدارد، به نفع اقتصاد است و اگر غیر از این باشد یک نهاد نمایشی و مترسک گونه دیگر به مجموعه نهادهای حاکمیتی کشور افزوده می شود

پخش شدن شایعه‌ها در سطح جامعه که عده‌ای آمده‌اند و دارند می‌خورند و می‌چاپند و در جبهه مقابل هم عده‌ای ادعا کنند که ما آمده‌ایم و می‌خواهیم نابرابری را رفع و عدالت را برقرار کنیم و از این قبیل وعده‌ها، فقط باعث می‌شود زمینه برای برقراری نظارت شبه پلیسی تقویت شود

پول و نیروی کار را بین خود تسهیل کنند، پیمان‌های مختلفی منعقد و نظام اقتصادی خود را با اتحادیه اروپایی و بانک مرکزی اروپا هماهنگ کرده‌اند تا اقتصادهایشان دچار شوک‌های عدیده و زیان‌های ناگهانی از تبادلات بین کشوری نشود، اما در ایران و در داخل مرزهای آن، سرکوب‌های مختلف قیمتی وجود دارد که اجازه تحرک آزادانه عوامل تولید و کالاها را بین داخل و خارج از مرزها نمی‌دهد.

نکته دیگر این است که باید مشخص شود با وجود چنین نظارت‌های پلیسی، منافع چه کسانی تامین می‌شود و هزینه‌های آن از قبیل کند شدن جریان مبادلات تا چه حد قابل توجه است. اینها همه جزو مسائل اقتصاد سیاسی و توزیعی بوده و دارای بار ارزشی هستند که قضاوت و تصمیم‌گیری را دشوار می‌کند. در چنین شرایطی اگر نهادهای صنفی قوی و پویا با تحرک بالا و واکنش سریع می‌داشتیم، می‌توانستند تاثیر گذار باشند و مثلاً برای دفاع از منافع صنفی، صدای خود را به سیاست‌گذاران برسانند و اگر وضعیت فعلی به شکل نظارت پلیس اقتصادی باعث وارد کردن زیان سنگین به آنها یا حتی منافع اجتماعی شود با آن به مخالفت بپردازند.

در حکومت‌های شخصی شده و اصطلاحاً با نظم دسترسی محدود مانند ایران، قدرت و نفوذ هر سازمان به این بستگی دارد که چه کسی رئیس آنجا است و تا چه حد با مراکز و مراجع بالایی قدرت ارتباط دارد و هماهنگ است. چنین شخصی در صورت ارتباط و پیوند قوی داشتن می‌تواند دامنه قدرت خود را گسترش داده و به این بهانه از دولت هم باج‌خواهی کند و بودجه‌های بیشتری بگیرد.

اینها همه در اقتصادهایی که خیلی ایدئولوژیک و دولت‌گرا بوده و انسان‌ها و یا فعالان اقتصادی فاقد ابتدایی‌ترین حقوق حقه باشند و احترام به مالکیت خصوصی معنایی نداشته باشد، شیوع بیشتری دارد. با توجه به چنین بستر نهادی، پس کاملاً طبیعی است که یک فعالیت تخصصی مانند گمرک که احتمالاً رانت بالقوه بالایی دارد مورد طمع سایر محافل قرار گیرد تا با مداخلات گوناگون، این امتیاز ویژه را به شکل نقدی درآورند و به طرف خود کانالیزه کنند.

دولتی و اختلال در بازارها و سقف و کف قیمت برای برخی کالاها و خدمات وجود نداشته باشد؛ امت در شرایط موجود کشور ما که اختلاف قیمت‌ها بین داخل و خارج خیلی زیاد است، در صورت عدم نظارت به شکل‌های مختلف، شاهد جریان‌های سنگین ورود و خروج کالاها به داخل و خارج به علت اختلاف قیمت‌های بسیار زیاد خواهیم بود که تعادل اقتصادی موجود را به شدت مختل می‌کند.

پس تا زمانی که شاهد سیاست‌های مداخله‌گر در بازارهای داخلی هستیم قاچاق هم وجود خواهد داشت و در این شرایط راهکارهایی از قبیل صفر کردن تعرفه‌های گمرکی نیز عملاً معقول و منطقی نخواهد بود.

اما در عین حال، نباید این نکته را از نظر دور داشت که برخی واژه‌ها و وظایف هستند که به راحتی در قالب تعریف روشن و همه‌فهم عمومی جای نمی‌گیرند و اصطلاحاً کش‌دار هستند. چنین مفاهیم و مواردی مستعد برای سوءاستفاده هستند و تعیین عملکرد مثبت و منفی آنها گاهی ممکن نخواهد بود یا دست مجری قانون را برای دلخواه عمل کردن، باز خواهد گذاشت. یکی از این موارد پلیس اقتصادی است.

باید دقیقاً مشخص شود منظور ما از پلیس اقتصادی چیست و قرار است چه وظایفی را انجام دهد. اگر پلیس اقتصادی بتواند به اقتصاد نظم و نسق و سامان بیشتری ببخشد و قواعد بازی درست اقتصادی را محترم بدارد و به‌خوبی بدانند که باید چه کار کنند - حال با هر اسمی - به نفع اقتصاد است و اگر غیر از این باشد یک نهاد نمایشی و مترسک‌گونه دیگری به مجموعه نهادهای حاکمیتی افزوده می‌شود که بیشتر نقش ترمز و هزینه‌بری خواهد داشت بدون اینکه ارزش افزوده و نفعی برای تولید کشور داشته باشد و قدرت رقابتی اقتصاد ما را افزایش دهد. اقتصاد ایران یک اقتصاد رانتی و مختل شده با قیمت‌های دولتی و غیر رقابتی است که با اقتصادهای نسبتاً رقابتی و قیمت‌های متعادل شده با اقتصاد جهانی و هزینه‌های تولید در سایر نقاط جهان تفاوت دارد. کشورهای اروپایی برای اینکه جابه‌جایی کالا،

بدیل نظارت پلیسی بر فعالیت اقتصادی چه می‌تواند باشد؟

دست نامرئی

مونا روشندل

تاروپود تجارت و هرگونه فعالیت اقتصادی دیگر در ایران با نظارت‌های پلیسی عجین شده است. تازه‌ترین ریشه‌دوانی این نوع مکانیسم بازرسی و نظارت، استقرار پلیس امنیت اقتصادی در مبادی ورودی و خروجی کشور است؛ مکانیسمی که اندک‌اندک در کشورهای پیشرفته و حتی درحال توسعه رنگ باخته و جای خود را به نظارت‌های مالی داده است، اما دولتمردان ما همچنان بر تقویت آن اصرار دارند؛ فارغ از آنکه این نوع نظارت می‌تواند برای سرمایه‌گذاران داخلی و حتی خارجی پیام‌آور ناامنی و وجود جرایم سازمان‌یافته گسترده در کشور باشد. در گفت‌وگو با برخی از فعالان تجاری در پی آن بودیم تا ببینیم آیا نیاز به نظارت‌های پلیسی بر فعالیت اقتصادی، از عدم تعادل در اقتصاد داخلی ناشی می‌شود و آیا می‌توان فعالیت‌های اقتصادی را به طریقی سامان داد که به نظارت‌های کنترلی حاد و شبه‌پلیسی نیازی نباشد.





پدرام سلطانی: در ایران چون مکانیسم کنترل مالی بسیار ضعیفی داشته و داریم در همه این سالها بر خورد های غیر متعارف و اغراق آمیز در کشور بسیار رشد کرده و پیچیده شده، اما کارایی لازم به دست نیامده است

در کشور ما گروهی وجود دارند که به همه همکاری های بین المللی با سوءظن نگاه می کنند. از تاخیر در الحاق به WTO و منصرف شدن از همکاری های چند جانبه منطقه ای و بین المللی گرفته تا پیوستن به FATF؛ یعنی فقط ما آنقدر زرنگ هستیم که به این کنوانسیونها نمی پیوندیم یا بعضیها از شرایط موجود منتفع می شوند؟

صرفاً از دو سال گذشته به آنها توجه شده و به کار گرفته می شوند، تصریح کرد: «علیرغم اینکه قانون مبارزه با پول شویی و آیین نامه آن در سال ۱۳۸۶ به تصویب رسید، تا همین چند سال قبل، موضوع پول شویی در مقولات جرائم مالی و رسیدگی به جرائم، محلی از اعراب نداشت و فقط از ۲ سال گذشته حساسیت هایی روی این موضوع ایجاد شده است.»

رئیس هیئت مدیره اتاق مشترک بازرگانی ایران و اتریش تأکید کرد: «یکی از خسارت هایی که به کشور ما از محل بی اعتنایی و حتی مخالفت (عده ای) با پذیرش سازوکارهای FATF وارد شد، همین بی توجهی به موضوع پول شویی و جرائم مالی است، زیرا ما یا سازوکارهای مرتبط با FATF را قبول نداشتیم و یا با نگاه بدبینانه به آن نگاه می کردیم و همچنان هم این راه را ادامه می دهیم. این در حالی است که همین سازوکار به کشورهای مختلف کمک کرده تا بتوانند با پول شویی مبارزه کنند.»

سلطانی یادآور شد: «علاوه بر آن، مقررات و قوانین مالیاتی ایران تا سال ۹۴ به سختی امکان رصد و کنترل تراکنش های مالی و گردش مالی فعالان اقتصادی و شهروندان را به سازمان امور مالیاتی می داد تا فعالیت هایی را که با عملکرد مالیاتی گزارش شده مطابقت ندارد و یا اصلاً اظهارنامه ای برای آنها تنظیم نشده است زیر ذره بین ببرد.»

او با اشاره به اهمیت ضرورت ایجاد مکانیسم کنترل مالی در کشور گفت: «سیستم بانکی ما هنوز هم به راحتی هر نقل و انتقال مالی را انجام می دهد و به تراکنش های غیر عادی حساس نیست و فقط با دستور قضایی روی تراکنش های مشکوک متمرکز می شود؛ در حالی که در کشورهای دیگر این گونه نیست و برای تراکنش های مالی باید اسناد و مدارک کافی وجود داشته باشد و در پاره ای از تراکنش ها که مبدا و مقصد آنها برای بانک مشخص نیست، درباره سند پولی که به یک حساب آمده و یا حواله شده پرس و جو می کنند.»

نایب رئیس سابق اتاق بازرگانی ایران تصریح کرد: «در ایران چون بعد مکانیسم کنترل مالی بسیار ضعیفی داشته ایم و داریم، در همه این سالها در بعد فیزیکی برخورد اغراق آمیز انجام

دکتر پدرام سلطانی، نایب رئیس سابق اتاق بازرگانی ایران در گفت و گو با ترابران درباره روش ها و ابزارهای کنترل فعالیت اقتصادی و تجاری به خصوص در حوزه تجارت، به دو مکانیسم عمومی «بازرسی و نظارت فیزیکی» و «کنترل مالی» اشاره و اظهار کرد: «مکانیسم بازرسی و نظارت فیزیکی همان است که در گمرک ما اتفاق می افتد، یعنی پس از نظارت، انطباق با اسناد و در نهایت ارزیابی های فیزیکی، اطمینان حاصل می کنند که کالا با سند منطبق است و یا مغایرت دارد، اما در مکانیسم کنترل مالی، تراکنش های مالی با واقعیت و ماهیت فعالیت انجام شده انطباق داده می شود.»

رئیس هیئت مدیره اتاق مشترک بازرگانی ایران و اتریش گفت: «به طور مشخص در اکثر روابط تجاری یک طرف کالا و یک طرف پول است، بنابراین اگر بتوان پول را کنترل کرد، به تبع آن می توان به شیوه آسان تری فعالیت های اقتصادی را تحت کنترل داشت و گزارش آن را در چارچوب استانداردهای حسابداری و مقررات مالیاتی در اختیار دولت و سازمان های ذی ربط گذاشت تا براساس آن یا عوارض و مالیات پرداخت شود و یا تحت عنوان پول شویی تحت پیگرد قانونی قرار گیرد. در عین حال، وقتی تراکنش های مالی، کنترل و هماهنگی اسنادی انجام شود، در نهایت می توان فعالان اقتصادی و همین طور شهروندان کشور را در گروه های مختلف کم ریسک، پرریسک و یا با ریسک متوسط دسته بندی کرد تا پرریسک ها تحت بررسی و نظارت بیشتر قرار گیرند.»

او با تأکید بر اینکه مکانیسم های کمک کننده مانند حسابرسی مالیاتی و حسابرسی مستقیم نیز می تواند روندهای کنترل مالی را هموار کند، اظهار کرد: «دو روش کنترل فعالیت اقتصادی که نام برده شد، روش های معمول و استاندارد هستند که عموماً در کشورهای مختلف به کار گرفته می شوند؛ مگر آنکه در جایی با پدیده پیچیده تر مانند جرائم سازمان یافته قاچاق مواد مخدر، قاچاق انسان، قاچاق حیوانات و ... مواجه باشیم که برای رسیدگی به آنها قاعده تا باید سازمان ها و نهادها ورود کنند.»

سلطانی با بیان اینکه متأسفانه مکانیسم های کنترل مالی در کشور ما بسیار ضعیف است و

داده‌ایم و مرتب تلاش کردیم نظارت فیزیکی را بیشتر کنیم؛ بنابراین در گمرک بخشنامه بیشتر، مقررات افزون‌تر و کم‌کم نهادهایی مانند پلیس مبارزه با قاچاق، ستاد مبارزه با قاچاق کالا و ارز و ... پدید آمد و طبیعتاً بعضی جاها در ارتباط با جابه‌جایی کالا و احیاناً قاچاق به دلیل همان ضعف شدید کنترل مالی، برخوردهای اطلاعاتی و امنیتی صورت گرفت؛ تا جایی که اکنون برخوردهای غیرمتعارف و اغراق‌آمیز در کشور بسیار رشد کرده و پیچیده شده، اما هنوز کارآیی لازم به‌دست نیامده است.»

سلطانی با بیان اینکه باید در روند مقررات‌زدایی، به انگیزه‌های دور زدن قانون نیز توجه داشت، خاطرنشان کرد: «حرفه‌ای‌گری در قانون‌گذاری و نیز در تعرفه‌گذاری برای تجارت خارجی اقتضا می‌کند که هر قانون را از منظر میزان انگیزه یک فعال اقتصادی و یا یک شهروند در دور زدن آن قانون بررسی کنیم. به‌طور ساده، تعرفه‌گذاری به‌ویژه در کالاهای قاچاق‌پذیر هر چقدر بالاتر باشد انگیزه افراد برای دور زدن آن افزایش می‌یابد؛ مثلاً پیش از این، برای واردات شمش طلا ۱۳ درصد حقوق ورودی و مالیات ارزش افزوده اخذ می‌شد؛ به همین دلیل واردات قانونی طلا در حد صفر بود و بخش اعظم شمش‌های طلا با کیفیت‌دستی یا شیوه‌های دیگر وارد کشور می‌شدند، زیرا پرداخت ۱۳ درصد عوارض برای این فلز با ارزش منطقی نبود و انگیزه برای دور زدن این تعرفه زیاد بود. همین الان هم برای واردات سنگ‌های قیمتی چنین انگیزه‌ای وجود دارد؛ بنابراین به‌جای اینکه از طریق قانونی وارد و دولت هم از حق قانونی خودش برخوردار شود؛ اغلب با کیفیت‌دستی از کشورهای تولیدکننده وارد ایران می‌شود؛ تا آنجا که این‌گونه از تجارت (کیفی یا چمدانی) برای بسیاری از کالاها متداول شده است.»

سلطانی تأکید کرد: «نرخ تعرفه موثر، باید با اوصاف مختلف یک کالا به‌صورت حرفه‌ای تعیین شود که متأسفانه در کشور ما به آن توجه بسیار کمی شده است.»

او در پاسخ به این پرسشی که آیا با تشکیل نهادی به نام پلیس امنیت اقتصادی و استقرار آن در مبادی ورودی کشور، امنیت اقتصادی تأمین خواهد شد یا خیر، تصریح کرد: «هنوز کاملاً نسبت به وظایف پلیس امنیت اقتصادی آگاه و

مطلع نیستیم که آیا این پلیس می‌خواهد با گمرک موازی‌کاری کند یا اینکه در موضوعات خاصی مانند جرائم سازمان‌یافته وارد شود. اگر قرار است در حوزه جرائم سازمان‌یافته باشد که ما از قبل هم سازوکارش را در کشور داشته‌ایم و اینکه حالا خواسته‌اند آن را تخصصی کنند می‌تواند در جاهایی مفید باشد؛ اما اگر عملاً دچار موازی‌کاری شده و به آقابالاسری دیگر برای گمرک تبدیل شوند، کار بسیار زائد و بی‌معنی است و هزینه‌های کشور را هم برای این بخش افزایش می‌دهد.»

سلطانی تأکید کرد: «اگر مسئولان به این موضوع توجه کنند که با تکمیل و تقویت مکانیسم‌های مالی، می‌توان جلوی بسیاری از جرائم اقتصادی از جمله جرائم در حوزه تجارت خارجی را سد کرد، تلاش می‌کنند آن بخش را جلو ببرند تا اینکه بخش نظارت فیزیکی را تقویت و تشدید کنند که دیگر در کشورهای توسعه‌یافته منسوخ شده است.»

او افزود: «متأسفانه در کشور ما گروهی وجود دارند که به همه کنوانسیون‌ها و همکاری‌های بین‌المللی با سوءظن نگاه می‌کنند که این نوع نگرش در این چند دهه لطمات اساسی به منافع ملی ایران زده است. از تأخیر بسیار زیاد در

سلطانی: حرفه‌ای‌گری در قانون‌گذاری برای تجارت خارجی، اقتضا می‌کند که هر قانون را از منظر میزان انگیزه یک فعال اقتصادی یا یک شهروند در دور زدن آن بررسی کنیم؛ این یعنی تعرفه‌گذاری به‌ویژه در زمینه کالاهای قاچاق‌پذیر هر قدر بیشتر و بالاتر باشد، انگیزه برای دور زدن قانون هم بیشتر خواهد بود

الحاق ایران به سازمان جهانی تجارت و پاس کشیدن در همکاری‌های چندجانبه منطقه‌ای و بین‌المللی در حوزه اقتصادی گرفته تا پیوستن به کنوانسیون‌های محیط‌زیستی و برنامه‌های سازمان ملل متحد و FATF که کنوانسیون‌های توصیه شده توسط سازمان ملل متحد و همکاری مشترک جهانی است که همراه نشدن ما با آنها آسیب‌های خطرناکی به اقتصاد ایران وارد کرده است.»

رئیس هیئت‌مدیره اتاق مشترک بازرگانی ایران و اتریش درباره ارتباط بین پیوستن ایران به FATF با افزایش نظارت‌های فیزیکی و پلیس امنیت اقتصادی اظهار کرد: «اگر زودتر از اینها می‌توانستیم خودمان را با FATF منطبق کنیم، پدیده پول‌شویی و مبارزه با آن در کشور نهادینه می‌شد و بانک‌ها، موسسات مالی، شرکت‌های بزرگ، سازمان‌های دولتی و حتی شهروندان عادی می‌توانستند عملکرد خود را با آن تطبیق دهند و همین امر به ما کمک می‌کرد تا اقتصاد را امن و شفاف کنیم، اما متأسفانه این کار را نکردیم و در این بخش‌ها به خودزنی مشغول هستیم.»

او افزود: «با سوءظن و توهمی که نسبت به همکاری با جامعه جهانی داریم و فکر می‌کنیم همه آنها طراحی شده‌اند که ایران را زمین بزنند، هیچ‌وقت به این سوال جواب ندادیم که چرا همه کشورهای دنیا حتی دوستان ما به این کنوانسیون‌ها ملحق می‌شوند. آیا دلیلش این است که فقط ما هوشیار هستیم و آنها غافل؟! آیا فقط ما آنقدر زنگ هستیم و منافع ملی خودمان را می‌شناسیم که به این کنوانسیون‌ها نمی‌پیوندیم یا دست‌هایی در کار است که این شرایط منتفع می‌شود؟»

برای درمان اقتصاد به قانون

متوسل شویم؛ نه نظارت پلیسی

حسین سلاح‌ورزی، نایب‌رئیس اتاق بازرگانی ایران نیز در پاسخ به این پرسش که آیا می‌توان با مقررات‌گذاری اصولی در حوزه فعالیت‌های اقتصادی نیاز به نظارت‌های کنترلی شبه‌پلیسی را کاهش داد و هرگونه مداخله غیرگمرکی را از بین برد، گفت: «تجربه نشان می‌دهد با پیشرفت تکنولوژی‌های مرتبط با حمل‌ونقل کالاها از مسیرهای جاده‌ای، دریایی و یا هوایی،



حسین سلاح‌ورزی:
پلیس اقتصادی هرگز
یک نیروی دائمی
بازدارنده نخواهد بود.
به نظر می‌رسد کسانی
که به این نیرو اهمیت
می‌دهند، از تاریخ درس
نگرفته‌اند و به دانش
اقتصاد اهمیت نمی‌دهند
و نمی‌دانند که قوانین
اقتصادی دارای نیرویی
فوق‌العاده هستند

اگرچه با وجود رشد
ناسیونالیسم اقتصادی
و رشد احزابی که برای
رای جمع کردن به این
ناسیونالیسم اقتصادی
متوسل شده‌اند، کار
سخت‌تر شده، اما
به لحاظ تئوریک و با
استناد به تجربیات
تاریخی می‌توان گفت
نیاز به نیروهای پلیسی
در برابر سازوکار
اقتصاد بازار، هر روز
کم‌رنگ‌تر می‌شود

معنادار باشد، قاچاق به صرفه می‌شود؛ حتی اگر
کالای آنها کشف و ضبط شود یا جریمه بدهند.
پس راه‌حل، همان صفر کردن تعرفه گمرکی
است و تجربه جهانی نیز نشان داده که کاهش
نرخ تعرفه‌های گمرکی در پویش تاریخ معاصر
اتفاق افتاده است.»

این عضو اتاق بازرگانی ایران در خصوص تاثیر
استقرار پلیس امنیت اقتصادی در مبادی ورودی
بر میزان سرمایه‌گذاری گفت: «سرمایه‌گذاری
فرآیندی است که بیشتر از هر چیز به امنیت،
ثبات سیاست‌ها و مقررات اقتصادی و قضایی
نیاز دارد. به بیان دیگر، سرمایه‌گذاران داخلی و
خارجی بیش از هر مقوله‌ای به فاکتور امنیت و
حفظ اصل و سود سرمایه می‌اندیشند؛ بنابراین
هر تصمیم سازمانی و یا نهادی که این امنیت را
سلب یا تضعیف کند به کاهش سرمایه‌گذاری
منجر می‌شود. وجود پلیس اقتصادی نیز اگر
این امنیت را کاهش دهد، بدون تردید می‌تواند
به کاهش سرمایه‌گذاری منجر شود.»

او در پاسخ به این پرسش که آیا آزادی تحرک
کالا، پول و نیروی کار نیاز به نظارت‌های
پلیسی را منتفی می‌کند یا خیر، گفت: «بدیهی
است که آزادی‌های اقتصادی، آزادی بازارها،
نبود محدودیت و ممنوعیت مداخله‌گرایانه و
سازمان‌های پرشمار بازرسی و نظارت و رها
کردن بازار از بندوبست‌های بوروکرات‌ها در
مقایسه با سازمان‌های اقتصادی که اساس آنها را
کنترل و نظارت شدید پلیسی تشکیل می‌دهد،
کارآمدی و بهره‌وری بالاتری دارد. به همین
دلیل، نیاز به اتحادیه‌هایی میان کشورهای
همسایه، روندی فزاینده را در تاریخ معاصر
تجربه کرده و دهها اتحادیه و توافق‌نامه‌های
تجاری میان کشورها ایجاد شده که اتحادیه
اروپا را به مثابه الگو قرار داده‌اند.»

نایب‌رئیس اتاق ایران تاکید کرد: «نظارت‌های
پلیسی در میان کشورهای اروپایی به صفر
نرسیده، اما سمت و سوی آن بیشتر معطوف به
رفتارهای مجرمانه است تا دخالت در تجارت
آزاد. با این همه و با وجود رشد ناسیونالیسم
اقتصادی و رشد احزابی که برای رای جمع
کردن به این ناسیونالیسم اقتصادی (یکی از
راه‌های نشان دادن آن اعمال محدودیت است)
متوسل شده‌اند، کار را سخت کرده است،
دست‌کم به لحاظ تئوری و با استناد به تجربه

رسیدن به نقطه‌ای که در پرسش وجود دارد، هر
لحظه نزدیک‌تر می‌شود.»

او تصریح کرد: «در دنیای امروز، با وجود پیوند
شبکه‌های گسترده میان دستگاه‌ها و تجهیزات
ارتباطاتی کشورهای مبدا و مقصد، جابه‌جا
شدن کالاها از طریق بازمینی و بازرسی به‌هنگام
و آنلاین کانتینرها دیگر یک رویا نیست، به
شرط آنکه اولاً میان دو کشوری که کالای
تجاری مبادله می‌کنند مناسبات تکنولوژیکی
برقرار باشد و ثانیاً اعتماد و اطمینان به کار
درست و بدون فساد در مبادی ورود و خروج
کالاها در هر دو کشور تایید شده باشد.»

دکتر سلاح‌ورزی با تاکید بر اینکه می‌توان
سیاست‌گذاری‌های اقتصاد کلان را بر پایه‌ای بنا
نهاد که شهروندانی که فعالیتشان دادوستد است
هرگز به فکر تخلف نباشند، افزود: «مگر فلسفه
و ضرورت فعالیت‌های گمرک جز این است
که کالاهایی که در درون کانتینر و کامیون از
مبادی قانونی و گمرکی کشور وارد و یا خارج
می‌شود، همان کالا‌های اظهارشده در برنامه
باشد؛ بنابراین با سازماندهی و مقررات‌گذاری
برای فعالیت‌های اقتصادی احتمال ورود کالایی
غیر از کالای اظهارشده را می‌توان تا حد زیادی
کاهش داد.»

او درباره تاثیر صفر کردن تعرفه گمرکی و تاثیر
آن بر قاچاق خاطر نشان کرد: «قاچاق کالا،
بیشتر به دلیل تفاوت معنادار نرخ و قیمت
کالاها در بیرون و در بازار داخل است؛ در
حالی که اگر تجارت آزاد باشد و قیمت کالاها
در داخل بدون رانت و بدون فساد باشد، قاچاق
از داخل به خارج کمتر اتفاق می‌افتد. به‌طور
مثال، وقتی در ایران قیمت آرد به دلیل اعمال
سیاست‌های یارانه‌ای، بسیار ارزان‌تر از پاکستان
است و دولت نیز صادرات آن را ممنوع کرده،
میل به قاچاق آرد به وجود می‌آید و کسانی هم
به‌صورت سازمان‌یافته این فعالیت قاچاق را
انجام می‌دهند.»

نایب‌رئیس اتاق بازرگانی ایران اظهار کرد: «از
طرف دیگر، وقتی دولت بدون آینده‌نگری و
توجه به شرایط اقتصاد رقابتی تعرفه موبایل یا
تلویزیون را ناگهان و به یک‌باره افزایش می‌دهد
نیروها و افرادی پدیدار می‌شوند که این کالا را
به‌صورت قاچاق بیآورند. همچنین اگر تفاوت
نرخ سود واردات یک کالا با قاچاق همان کالا

تاریخی می‌توان گفت نیاز به نیروهای پلیسی در برابر سازوکار قیمتی و آزادی اقتصادی هرروز کم‌رنگ‌تر خواهد شد.»

او خاطر نشان کرد: «هیچ چیزی نمی‌تواند در بلندمدت به اندازه آزادی کسب‌وکار و سازوکار بازار و اقتصاد آزاد، امنیت و رضایت شهروندان یک جامعه را تامین کند. وجود پلیس اقتصادی هرگز یک نیروی دائمی بازدارنده نخواهد بود و به نظر می‌رسد کسانی که به این نیرو اهمیت می‌دهند و ضرورت آن را برای ایجاد و رشد امنیت در برابر سازوکار نظام قیمت‌ها برتر می‌دانند از تاریخ درس نگرفته‌اند و به دانش اقتصاد اهمیت نمی‌دهند و نمی‌دانند که قوانین اقتصادی، نیروی فوق‌العاده‌ای دارند.»

سلاح‌ورزی تصریح کرد: «واقعیت این است که متأسفانه در ایران، مدیران سیاسی و حتی روشنفکران به دانش اقتصاد اعتقادی ندارند و تصور آنها این است که می‌توان با استفاده از اهرم و نیروی مداخله‌گر و گسترش سازمان‌های نظارتی و بازرسی پرشمارتر، کسب‌وکار و معیشت شهروندان و اقتصاد کلان کشور را سامان داد. در حالی که تجربه نشان داده است دست‌نمیری آدم‌اسمیت به معنای سازوکاری برای تنظیم فعالیت‌های اقتصادی و رعایت حال مصرف‌کنندگان و اعتقاد به عقل آدمی که به او توصیه می‌کند از خرید کالایی که گران است اجتناب کند می‌تواند به جای ده‌ها سازمان پلیسی موثر باشد.»

مداخله غیر تخصصی

در فعالیت سازمان تخصصی

محمد رضا فاروقی، نایب‌رئیس اول کمیسیون واردات و تسهیل تجارت اتاق بازرگانی ایران با اشاره به اینکه در راستای فرمایشات رهبر انقلاب مبنی بر لزوم مبارزه با ورود و صدور کالای قاچاق، پلیس امنیت اقتصادی در گمرکات کشور مستقر و بر مبنای تفاهم‌نامه منعقد شده میان گمرک و نیروی انتظامی فعالیت خود را آغاز کرده، گفت: «از این رو هرگونه مداخله غیرکارشناسی در حوزه فعالیت هر کدام از سازمان‌ها و نهادهای تخصصی، صحیح نبوده و می‌توان گفت که اگر هدف ما از ایجاد پلیس امنیت اقتصادی صرفاً کنترل فرآیندهای گمرکی است، این

نظارت باید در قانون تعریف شود و صرف عقد یک تفاهم‌نامه گمرک با نیروی انتظامی کافی نیست، اما اگر برای این است که امنیت اماکن گمرکی و چگونگی فعالیت کارشناسان گمرک را زیر نظر بگیرد که بحث دیگری است و گارد و حراست گمرک هم پیش‌تر این وظیفه را بر عهده داشتند.»

او تصریح کرد: «بزرگ‌ترین مشکلی که نه تنها اقتصاد بلکه کل جامعه را گرفتار کرده، تضاد و تعدد قوانین است. نیروی انتظامی یا هر کدام از عوامل نظارتی کشور، نمی‌تواند با وجود قوانین متعددی که وجود دارد به عنوان ضابط در حیطة فعالیت سازمانی دیگر که خود تابع مقررات خاصی است، ورود و اعلام جرم کند. کالا تازمانی که داخل اماکن گمرکی است، تابع قوانین گمرکی و در انتظار تشریفات گمرکی است و برخورد با هر گونه تخلف باید تابع قانون امور گمرکی باشد.»

فاروقی با بیان اینکه در قانون امور گمرکی مشخص شده که با هر تخلفی از جمله قاچاق چگونه باید برخورد شود، تصریح کرد: «این در حالی است که به‌طور موازی قوانین دیگری هم در این پروسه دخیل هستند؛ مثلاً یک عمل، در قانون مبارزه با قاچاق کالا و ارز جرم تلقی می‌شود ولی در قانون امور گمرکی فقط جزو

فاروقی: تخلفات گمرکی چیزی نیست که یک کارشناس نیروی انتظامی بتواند از آن آگاه شود. نکته‌ای وجود ندارد که پلیس بفهمد و کارشناس گمرکی متوجه نشود، بنابراین تخلف تعدادی از کارمندان گمرک را نباید به پای کل مجموعه نوشت و براساس آن نیروهای ناظر جدید وارد کرد

ممنوعیت‌ها ذکر شده و باید کالا ظرف مدت زمان مشخصی مرجوع شود.»

او با اشاره بر ضرورت الگوگیری از کشورهای خارجی گفت: «در کشورهای دیگر، فعالان شناخته‌شده و شرکت‌های تولیدی بزرگ، از امتیازاتی برخوردارند و انبارهای اختصاصی خود را دارند، گمرک یک بازدید ساده از اجناس دارد و برکه حقوق و عوارض گمرکی را صادر می‌کند. قضیه این قدر بغرنج نیست. ما اگر دنبال وصول درآمدهایی هستیم که جایگزین درآمدهای نفتی شود، این گونه کنترل‌ها کار را دشوارتر می‌کند.»

نایب‌رئیس اول کمیسیون واردات و تسهیل تجارت اتاق بازرگانی ایران با بیان اینکه ما مخالف کنترل و نظارت نیستیم ولی برخی رفتارهای مداخله‌جویانه خارج از عرف است و قطعاً تبعات خوبی نخواهد داشت، یادآور شد: «باید اجازه داد بخش خصوصی به‌صورت شفاف کار خود را انجام دهد، اگر هم تخلفی کرد، بنا بر قوانین متناسب و بازدارنده مشخص شده در قانون خاص خود، با او برخورد شود. اگر مروری بر قوانین داشته باشید، در ماده ۲۲ قانون احکام دائمی برنامه‌های توسعه کشور بندی داریم که دولت نمی‌تواند به‌منظور نظارت بر واردات، موانع غیرتعرفه‌ای و غیرفنی اعمال کند، پس عملاً دولت از ممنوع کردن کالاها به جز در مواردی که رعایت موازین شرع اقتضا می‌کند منع شده است، اما شورای عالی هماهنگی‌های اقتصادی کشور اختیارات مبسوطی به دولت داده تا برای مدیریت بازار، ورود کالاهایی را ممنوع یا مشروط کند. این ممنوعیت‌ها و محدودیت‌ها در شرایطی که بازار به عرضه برخی کالاها نیاز مبرم دارد و تولید داخل نیز بعضاً جوابگوی حجم تقاضا نیست، سبب می‌شود که واردکننده از مبادی غیررسمی یا با استفاده از کارت‌های بازرگانی اجاره‌ای با کم‌اظهاری یا اظهار خلاف واقع، کالا را وارد کشور کند.»

او با تأکید بر اینکه باید به بخش خصوصی اعتماد شود، تصریح کرد: «اگر قوانین ثابت داشته باشد و مقررات طوری وضع شود که تجارت قانونی با حداکثر سرعت و سهولت انجام شود، مطمئن باشید کسی سراغ تخلف



محمد رضا فاروقی: اگر قوانین ثبات داشته باشند مطمئن باشید کسی به سراغ تخلف نمی‌رود، اما ما شرایطی ایجاد می‌کنیم که خودمان می‌دانیم تالی فاسدهایی دارد، بنابراین مجبور می‌شویم نهادهای نظارتی را بیشتر کنیم. با این حال مطمئن باشید اگر نیروی انتظامی و چندین سازمان دیگر هم بیایند، کسی که بخواد تخلفی انجام دهد، راه میان‌بر را پیدا می‌کند

ورودی، وارد کشور می‌شوند، در مسیر حمل یا ترانزیت به صورت متعدد بازرسی می‌شود و ایست‌های بازرسی، کالای اظهارشده را بیرون می‌آورند و چندباره شمارش می‌کنند و دوباره پروانه را با اسناد انطباق می‌دهند، مواردی که از نظر گمرک جرم نیست جرم تلقی، کالا را به تعزیرات معرفی می‌کنند و به دادگاه‌های مختلف می‌کشانند. حالا اگر با حضور پلیس امنیت اقتصادی همان یک بار بازرسی به صورت کامل در گمرک کفایت کند، می‌تواند دیگر مزیت حضور پلیس امنیت اقتصادی باشد و در غیر این صورت، نتیجه مطلوبی نخواهد داشت.»

فاروقی با بیان اینکه تخلفات گمرکی در بحث تعرفه‌های تخصصی کالا، ارزش کالا و اظهار خلاف واقع، طبیعتاً چیزی نیست که کارشناس نیروی انتظامی بتواند از آن آگاه شود، تاکید کرد: «نکته فنی در مباحث گمرکی وجود ندارد که پلیس بفهمد و کارشناس گمرکی متوجه نشود. طبقه‌بندی و ارزش‌گذاری کالا خودش علم محسوب می‌شود؛ بنابراین تخلف تعدادی از کارمندان گمرک را نباید به نام کل مجموعه گمرک و کارمندان خدم آن نوشت.»

او با تاکید بر اینکه با وجود بروکراسی پیچیده و زائد اداری، ورود به موقع کالا به بازار مستلزم همراهی‌های گمرک در اعمال مدیریت ریسک و پذیرش برخی ساده‌سازی‌ها و حذف بعضی تشریفات تکراری است، افزود: «به‌هیچ‌وجه بحث تخلف مطرح نیست، بحث ساده‌سازی و حذف برخی سخت‌گیری‌هاست و اگر نرمش معمول و نگاه مثبت گمرک نباشد، مطمئن باشید هیچ‌کالایی به‌موقع از گمرک ترخیص نمی‌شود. از طرف دیگر، اگر سخت‌گیری‌ها بیشتر و توقف‌ها متعددتر باشد، واردکننده از واردات رسمی کالاهای خود پشیمان و بازار قاچاق داغ‌تر خواهد شد.»

فاروقی در پایان با بیان اینکه مبارزه با فساد و قاچاق کالا و ارز خواست اصلی همه فعالان اقتصادی شناسنامه‌دار کشور است، تاکید کرد: «در استقرار پلیس امنیت اقتصادی در گمرک تاکنون شاهد تداخل و تضاد قانونی در عمل نبوده‌ایم و قطعاً این نتیجه حاصل شده که موازی‌کاری راه‌حل مناسبی برای فائق شدن بر معضلات پیش‌رو نیست.»

نمی‌رود، اما ما شرایطی را ایجاد می‌کنیم که خودمان می‌دانیم تالی فاسدهایی دارد، بنابراین مجبور می‌شویم نهادهای نظارتی را بیشتر کنیم؛ در حالی که اگر نیروی انتظامی و چندین سازمان دیگر هم بیایند، کسی که بخواد تخلفی انجام دهد، به هر طریقی راه میان‌بر خود را پیدا می‌کند.»

او با تشکیک در هدف از تشکیل پلیس امنیت اقتصادی گفت: «آیا نیروی انتظامی افرادی زبده‌تر از گمرک در اختیار دارد که می‌توانند ناظر بر عملکرد گمرک باشند؟ با توجه به شرح وظایف و نوع آموزش‌های تخصصی قطعاً این گونه نیست. کارشناسان گمرک براساس تجربه، آموزش‌ها و دوره‌هایی که دیده‌اند، تبحر لازم را دارند، بنابراین حضور پلیس امنیت اقتصادی در حیطه قانون و تفاهم‌نامه منعقد در نظارت بر فرآیندهای تجاری و تحلیل داده‌ها و همچنین رصد فرایند واردات تا سطح عرضه، می‌تواند در کنترل و مهار پدیده قاچاق بسیار موثر باشد. البته بحث حفظ، نگهداری و امنیت گمرک تعریف دیگری دارد و بر عهده گارد گمرک است اما بحث نظارت بر سلامت اداری نباید با حضور پلیس امنیت سوء تعبیر شود.»

نایب‌رئیس اول کمیسیون واردات و تسهیل تجارت اتاق بازرگانی ایران با تاکید بر اینکه ما نباید محیط گمرک را بدون اصلاح قوانین و آیین‌نامه‌های مربوطه بیش از این متشنج کنیم، تصریح کرد: «در کشورهای دیگر، گمرک خودش یک ارگان نظامی است، ولی در کشور ما گمرک زیر مجموعه وزارت اقتصاد و یک سازمان مجری پیش‌بینی شده است. این نهاد به عنوان مرزبان اقتصادی عمل می‌کند و مسئول اعمال حاکمیت دولت در اجرای قانون امور گمرکی و سایر قوانین و مقررات مربوط به صادرات و واردات، ترانزیت کالا، وصول حقوق ورودی و عوارض گمرکی، مالیات‌های مربوطه و الزامات فنی و تسهیل تجارت است، بنابراین حضور نیروی نظامی در راستای اهداف خاص و مهم دیگری بوده که این امر نباید توهین به کارشناسان گمرک تلقی شود.»

فاروقی با اشاره به اینکه حضور پلیس امنیت اقتصادی تنها در یک حالت می‌تواند موثر باشد، توضیح داد: «کالاهایی که از مبادی

ترابران: آیا می‌توان ریشه نیاز به نظارت‌های پلیسی بر فعالیت اقتصادی را ناشی از عدم تعادل‌های اقتصادی داخلی دانست؟

■ ریشه نیاز به نظارت‌های پلیسی را باید در ساختار اقتصاد و شبکه دادوستد کشور جست‌وجو کرد. متأسفانه اقتصاد کشور ما از دو عامل فعالیت‌های زیرزمینی از یکسو و نظام واسطه‌گری و سوداگری از سوی دیگر، رنج می‌برد. دو عارضه‌ای که در طرف دولت موجب تعمیق فساد اداری و در طرف محیط کسب‌وکار، با ایجاد حلقه‌های متعددی از واسطه‌گری، موجب بروز و رواج سوداگری در زنجیره تامین ملی شده است.

اگر اقتصادهای توسعه‌یافته را بررسی کنید، می‌بینید فعالیت‌های بروکری یا همان معامله‌گری موجب افزایش شفافیت و رقابت به نفع مصرف‌کننده شده، ضمن اینکه قیمت‌ها نیز بهبود یافته است، اما در کشور ما نظام بازار نوعی دلالی «جا و مکان‌دار» است که فاصله زیادی با نظام شفاف بروکری و معامله‌گری در کشورهای موفق در تجارت بین‌المللی و توسعه‌یافته دارد. بدتر آنکه دولت به جای اصلاحات عمیق در شیوه کسب‌وکارهای معامله‌گری، دست به

چرا نیاز اقتصاد ایران به پلیس زیاد است؟

دیوارها... و سوراخ‌ها!

ساختار اقتصاد و شبکه دادوستد ایران به دو ویروس مهلک با نام «فعالیت‌های زیرزمینی» و «نظام واسطه‌گری» آلوده است که هر روز شفافیت و رقابت را در عرصه اقتصادی کمتر از روز قبل می‌کند. در چنین نظامی، گمان شده است که آنتی‌بیوتیک نظارت‌ها و کنترل‌های گوناگون و روزافزون حاد و شبه‌پلیسی می‌تواند این عفونت را از بین برد، غافل از اینکه دو عارضه نامبرده سیستم ایمنی اقتصاد را کاملاً ضعیف کرده است.

به گفته آنوش رحام، تحلیلگر ارشد تجارت خارجی و دبیر شورای اطلاع‌رسانی وزارت صمت «برخورد با شبکه‌های سوداگری امر مهمی است، اما مهم‌ترین بخش آن تدوین مکانیزم شفاف معامله‌گری است که با هیچ یک از سامانه‌های جزیره‌ای فعلی اصلاح نخواهد شد و تا وقتی زنجیره کسب‌وکار ملی و زنجیره تامین ملی از مبادی ورودی تا سطح عرضه بر یک بستر تدوین نشود، شاهد اصلاح شیوه‌های فعلی و حذف نظام دلالی و واسطه‌گری در کشور نخواهیم بود.» گفت‌وگو با او پیرامون ریشه‌های عدم تعادل در اقتصاد داخلی بوده است.





اقتصاد کشور ما از دو عامل فعالیت‌های زیرزمینی از یکسو و نظام واسطه‌گری و سوداگری از سوی دیگر رنج می‌برد. این دو عارضه در بخش دولتی باعث تعمیق فساد اداری و در محیط‌های کسب‌وکار موجب بروز سوداگری در زنجیره تأمین ملی شده است

امروزه کشورها نقطه درست نظارت را در سطح عرضه قرار داده‌اند یعنی این نظام بازار و شبکه توزیع است که کنترل و رصد می‌شود. وقتی شبکه عرضه کنترل شود، اگر کالایی هم از مرز عبور کند امکان عرضه آن در بازار وجود ندارد

اقدامات و نظارت‌های مربوطه به شکلی تبیین شده است که اثری بر دو عامل کلیدی زمان و هزینه تشریفات نداشته باشد، بنابراین زمانی این نظارت‌ها انجام می‌شود که منطبق با بررسی‌های فنی باشد و عمدتاً از تکنیک‌های مدیریت ریسک و تقاطع‌گیری اطلاعات از اسناد انجام می‌شود تا مانع تطویل فرآیند تشریفات تجاری شود.

ترابران: آیا می‌توان فعالیت‌های اقتصادی را به طریقی سامان داد و مقررات گذاری کرد که نیاز به نظارت‌های شبه پلیسی نباشد، مثلاً درباره یک کانیتزر عبوری ترانزیتی هر گونه مداخله غیر گمرکی را منتفی کرد؟

■ ما در کشور دو اشتباه بزرگ کرده‌ایم که متأسفانه هر دو این خطاهای سیاست‌گذاری موجب از دست رفتن ۱۰۰ تا ۲۰۰ میلیارد دلار درآمدهای ترانزیتی شده است. نگاهی به کشور امارات و مشخصاً شیخ‌نشین دبی به‌عنوان هاب ترانزیتی منطقه داشته باشید. در آنجا چه اتفاقی می‌افتد که بندر جبل علی چنین درآمدهای ارزی نجومی از صادرات مجدد و ترانزیت کالا دارد؟ آنها با چماق نظارت و پلیسی کردن فضا چنین درآمدهایی نداشته‌اند، برعکس همه امور بر جذب کالاهای عبوری متمرکز است. ۹۰ درصد صادرات کشور دبی کالاهایی است که در خارج از این کشور ساخته شده است و این معنی مستتر در ترانزیت است. گمرکات دبی از شما مطالبه استاندارد ندارد و هزار و یک مدل عوارض پیدا و پنهان از شما اخذ نمی‌شود، اما چنین آورده عظیمی برای امارات داشته است.

حالا این نمونه را با وضعیت خودمان مقایسه کنیم که کارآمدی و هدفگیری قانون مبارزه با قاچاق قبلی و حتی بخش‌هایی از اصلاحات فعلی آن، صرفاً متوجه بخش خصوصی حمل‌ونقل کشور بوده و در جاده با قاچاق مبارزه کرده است. در حالی که جاده محلی برای مبارزه با قاچاق نیست، جاده محل عبور سریع کالا است و باید شریان‌های عبور و مرور و ترانزیت کالا در کشور بدون تداخل و انسداد فعالیت داشته باشد.

ما در کشور به جای مناطق آزاد که هیچ آورده‌ای برای اقتصاد کشور نداشته‌اند، نیازمند

برخوردهای پلیسی می‌زند. می‌پذیریم که برخورد با شبکه‌های سوداگری امر مهمی است، اما مهم‌ترین بخش آن تدوین مکانیزم شفاف معامله‌گری است که با هیچ یک از سامانه‌های جزیره‌ای فعلی اصلاح نخواهد شد؛ حتی سامانه بدون مطالعه‌ای مانند BPA (دستورالعمل ترتیبات بانکی و پرداخت) هم که به‌منظور یکپارچه کردن محیط کسب‌وکار و حلقه‌های واسطه‌گری طراحی شده، صرفاً با نگاه فناوری و IT نوشته شده است؛ در حالی که تا وقتی زنجیره کسب‌وکار ملی و زنجیره تأمین ملی از مبادی ورودی تا سطح عرضه بر یک بستر تدوین نشود، شاهد اصلاح شیوه‌های فعلی و حذف نظام دلالی و واسطه‌گری در کشور نخواهیم بود.

آیا سامانه‌های تجارت که در دو سال گذشته مدعی موفقیت هستند، به اهداف واقعی دولت الکترونیک رسیده‌اند؟ براساس کدام استاندارد؟ موفقیت چنین سامانه‌هایی را باید متناسب با رویدادهای بخش بازرگانی داخلی و فرامرزی خروجی بررسی کرد، آیا حجم و میزان ارزش قاچاق کاهش داشته است؟ آیا از فسادهایی که در زمینه تأمین ارز واردات اتفاق افتاد، پیشگیری کرده است؟ متأسفانه بخش بزرگی از این فساد به صورت سیستمی کشف نشد، چون این سامانه‌های یکپارچه نیستند.

آیا این سامانه‌ها موجب کاهش هزینه مبادله و اصلاح بروکراسی شده است؟ آیا این سامانه‌ها امکان تقاطع‌گیری سیستمی از اسناد را دارند؟ دستگاه‌های متولی سامانه‌ها ماهانه مدت زمان قطعی‌های این سامانه‌ها را منتشر کرده‌اند؟ یا کاربر با انبوهی از تیک و کلیک و دستورالعمل غیر مستند روبه‌رو است؟ آیا تا امروز هیچ کدام از این سامانه‌ها، دایرکتوری از کدهای خطای سیستمی منتشر کرده‌اند تا کاربر حداقل دلایل این خطاها را بداند؟! وقتی در موضوعی به این کوچکی کارآمد نبودند؛ انتظار بیشتر بیهوده است.

ترابران: امنیت حاصل از نظارت پلیس امنیت اقتصادی مهم‌تر است یا کندی حاصل از وجود آن؟

■ نظارت پلیسی باید براساس استانداردهای مدیریت فرآیند طراحی شود تا موجب کندی تشریفات تجاری نشود. در دنیا این

آیا سامانه‌های تجارت که در دو سال گذشته مدعی موفقیت بوده‌اند، به اهداف واقعی دولت الکترونیک رسیده‌اند؟ آیا حجم و ارزش قاچاق کاهش داشته است؟ آیا از فسادهایی که در بخش تامین ارز واردات اتفاق افتاد، پیشگیری کرده است؟ متاسفانه بخش بزرگی از این فسادها به صورت سیستمی کشف نشد، چون این سامانه‌ها یکپارچه نیستند

ما در کشوری زندگی می‌کنیم که هر کالایی با عبور از غشای مرزی و ۵۰ کیلومتر طی مسافت در قلمرو کشور، ارزش فزاینده‌ای معادل ۵۰ تا ۱۲۰ درصد پیدا می‌کند. چرا؟ اولاً به دلیل تعرفه و ثانیاً عوارض مختلفی که دستگاه‌های دولتی از ورود کالا به عناوین مختلف اخذ می‌کنند بنابراین مهم‌ترین عامل پدیده قاچاق خود دستگاه‌های دولتی هستند

مسیرهای مواصلاتی و جاده‌های آزاد تجاری هستیم. مسیرهای ترانزیتی که مثل مناطق آزاد تجاری فاقد این نظارت‌های کندکننده باشد تا تبدیل به کریدورهای ترانزیتی شود، اقدامی که با توجه به بازارهای منطقه‌ای تا ۹۰۰ میلیارد دلار استعداد ترانزیتی دارد.

ما در کشوری زندگی می‌کنیم که هر کالایی با عبور از غشای مرزی و ۵۰ کیلومتر طی مسافت در قلمرو کشور ارزش فزاینده‌ای برابر با ۵۰ تا ۱۲۰ درصد پیدا می‌کند؛ چرا؟ اینجا دو مشکل وجود دارد اولی تعرفه است و دومی عوارض مختلفی که دستگاه‌های دولتی از ورود کالا به عناوین مختلف دریافت می‌کنند

بنابراین مهم‌ترین عامل قاچاق ۲۰ میلیارد دلاری، دستگاه‌های دولتی هستند؛ چراکه با وضع عوارض متعدد واسطه‌مزیّت قاچاق کالا شده‌اند و گاه اثرات عوارض سازمان‌های بهره‌کش از حقوق ورودی و تعرفه بیشتر است.

اجازه بدهید یک حساب سرانگشتی انجام دهیم تا به عمق فاجعه‌ای که نهادهای دولتی در موضوع قاچاق رقم زده‌اند پی ببریم: کل تجارت رسمی کشور حدوداً ۴۰ میلیارد دلار است. ارزش قاچاق ورودی ۱۵ میلیارد معادل ۴۰ درصد واردات رسمی کشور است. حالا سهم دولت از درآمدهای وارداتی چیزی در حدود ۲۰ هزار میلیارد تومان است؛ یعنی ۲۰ هزار میلیارد تومان (۵ میلیارد دلار) در ازای ۴۰ میلیارد دلار واردات. حالا اگر کل ۱۵ میلیارد دلار ارزش قاچاق کنترل و به تجارت رسمی کشور اضافه شود، درآمد دولت از محل این ۱۵ میلیارد دلار، رقمی حدود ۷۵۰۰ میلیارد دلار تومان خواهد بود.

به بیان ساده‌تر، دولت با وضع تعرفه‌های بالا، حفره‌هایی در اقتصاد کشور به میزان ۴۰ درصد واردات رسمی ایجاد و رقمی معادل ۷۵۰۰ میلیارد تومان از درآمدهای گمرکی را از دست داده است.

حتی برخی مدعی شده‌اند که با مبلغ ناشی از تضییع حقوق دولت به واسطه قاچاق می‌توان ۵ میلیون شغل در کشور ایجاد کرد. در صورتی که طبق استانداردهای سازمان جهانی کار، برای ایجاد هر شغل مولد، ما به ۱۰۰ هزار دلار

سرمایه‌گذاری نیاز داریم، بنابراین با وجود حدود ۱/۵ میلیارد دلار درآمد تضییع شده دولت از محل قاچاق ۱۲ تا ۱۵ میلیارد دلاری، حدوداً ۱۵۰ هزار اشتغال در سال ایجاد خواهد شد. مجموع این موارد نشان می‌دهد که اولویت ما در مبارزه با قاچاق در چه سطحی است.

ترابران: بدیل نظارت‌های پلیسی بر فعالیت اقتصادی چه می‌تواند باشد؟ آیا صفر کردن تعرفه‌ها می‌تواند به قاچاق خاتمه دهد؟

■ من معتقدم اگر نظام تعرفه‌ای اصلاح شود، باز هم قاچاق کنترل نمی‌شود، چون هر کالایی که از غشای مرزی ما عبور کند، به راحتی در سطح عرضه توزیع خواهد شد، بنابراین این پرسش مطرح می‌شود که آیا جانمایی پلیس اقتصادی در مرزها و گمرک درست است؟ واقعیت این است که هیچ کشوری نمی‌تواند صد درصد مرزهای خود را کنترل کند؛ اما چرا در اروپا مرزی بین کشورهای اتحادیه وجود ندارد و در عین حال قاچاق کالا نیز اتفاق نمی‌افتد؟ چون امروزه کشورها نقطه درست نظارت را در سطح عرضه قرار داده‌اند؛ یعنی این نظام بازار و شبکه توزیع است که کنترل و رصد می‌شود. وقتی شبکه عرضه کنترل شود، اگر کالایی هم از مرز عبور کند امکان عرضه آن در بازار وجود ندارد.

تنها اصلاح مکانیزاسیون شبکه لجستیک و توزیع کالا و کنترل سطح عرضه جواب معادله قاچاق در کشور ماست. امروزه هیچ کشوری مثل ایران امکان کنترل تمام مرزها را ندارد، در عوض با اصلاح نظام توزیع، امکان فروش کالا خارج از شبکه در کشورهای پیشرفته به صفر رسیده است. در آنجا، فاز نهایی سامانه‌های تجارت در بخش عرضه است. کالا در هر سکتور از مبادی ورودی، گمرکات، لجستیک، شبکه حمل و نقل، شبکه انبارش و توزیع، نهایتاً سطح عرضه و تکفروشی رصد می‌شود. در اصل کالا مثل توپی است که در زمین فوتبال در هر نقطه‌ای می‌تواند در حرکت باشد اما سطح عرضه، بخشی محصور مثل دروازه است که با تور محصور شده است.

به همین دلیل، معتقدم هنوز در کنترل قاچاق با معضل جانمایی اشتباه و نقاط کور روبه‌رو هستیم و در جایی که باید نظارت‌ها تشدید

هنوز در زمینه قاچاق با معضل جانمایی اشتباه و نقاط کور روبه‌رو هستیم؛ یعنی در جایی که باید نظارت‌ها تشدید و متمرکز شود، هیچ نظارت دقیقی وجود ندارد. پتانسیل کلانی هم که در مرزهای کشور هزینه کردیم، تنها موجب تسری توقف به جاده‌ها و مرزها شده و ترانزیت را فلج کرده است

هدف‌گیری قانون مبارزه با قاچاق قبلی و حتی بخش‌هایی از اصلاحات فعلی، صرفاً متوجه بخش خصوصی حمل‌ونقل کشور بوده و در جاده با قاچاق مبارزه کرده است در حالی که جاده محلی برای مبارزه با قاچاق نیست

نگاه امنیتی و پلیسی به موضوع ترانزیت. ما به جای اینکه فرآیند ترانزیت و شرکت‌های ترانزیتی را تسهیل کنیم برعکس فضا را به بهانه مبارزه با قاچاق متشنج کرده‌ایم و با وجود این ریسک‌های غیر هدفمند باعث شده‌ایم که ترانزیت کاهش یابد. در دنیا معتقدند که ریسک تخلف باید بالا برود؛ اما اینکه ریسک تخلف هدفمند شود و عوامل تخلف را نشانه ببرد خیلی اهمیت بیشتری دارد، اما متأسفانه اکنون مدیریت ریسک بر گرانگه‌گاه واقعی قاچاق صورت نگرفته است.

نظر ما این است که پلیس امنیت اقتصادی باید بیشتر روی مطالعات کار کند. اساساً حضور پلیس امنیت اقتصادی در مبادی ورودی کشور، برای بخش خصوصی فعال خوشنام نگرانی نخواهد داشت؛ چراکه نهایتاً همان کنترل‌های گمرک توسط پلیس امنیت اقتصادی هم در مبادی ورودی انجام خواهد شد. البته اگر فرآیند حمل کالا را کند نکنند، اگر مدیریت ریسک داشته باشند، اگر بررسی‌ها هوشمندانه باشد و اگر به دنبال موارد کلان قاچاق باشند.

باز هم تأکید می‌کنم که تغییر نگاه به موضوع ترانزیت اهمیت ویژه‌ای دارد، یعنی به جای اینکه به عوامل ترانزیت به‌عنوان حامل قاچاق نگاه شود و با شرکت‌های این بخش چه از حیث اداری چه از حیث برخورد به صورت سلبی برخورد شود. باید به این صنعت اطمینان کرد. شما ببینید در همه جای دنیا حتی در مهد هنر هفتم و هالیوود صنعت ترانزیت پیام‌آور امنیت است. قطعاً در بسیاری از آثار سینمایی بین‌المللی مشاهده کردید وقتی که قهرمان داستان در هر شرایطی مادامی که به جاده می‌رسد یعنی به محدوده امن وارد شده و به محض بالاگرفتن انگشت شصت و توقف یک کامیون در امنیت کامل به سر می‌برد، این یک پیام ساده دارد، اهمیت صنعت حمل‌ونقل و متولیان آن در توسعه و رشد اقتصاد هر کشوری.

امیدوارم پلیس امنیت اقتصادی توأم با حضور خود در مبادی ورودی و خروجی کالا علاوه بر کنترل‌های فنی، تغییر نگاه به مقوله مهم گمرکات را در دستور کار قرار دهد و از شیوه قبلی بخش دولتی در تعامل با بخش خصوصی که عامل مهمی در از دست رفتن درآمدهای ترانزیتی کشور بود، پرهیز شود.

و متمرکز شود، هیچ‌گونه نظارت دقیقی وجود ندارد و متأسفانه پتانسیل کلانی در مرزها هزینه شده است. این خطای راهبردی نه تنها موجب تسری توقف به جاده‌ها و مرزها شده است بلکه صنعت مهم ترانزیت را در عمل فلج کرده و کشور را از درآمدهای صنعت ترانزیت محروم ساخته است.

مستقر شدن پلیس امنیت اقتصادی در داخل گمرکات اگر به عنوان پلیس آموزش دیده باشد که به قوانین و مقررات گمرک و تمامی اجزای قوانین بازرگانی و تجارت خارجی آشنا باشد اصلاً مشکلی نیست و در بسیاری از کشورها پلیس گمرک وجود دارد و حتی گمرک همین مأموریت را انجام می‌دهد.

ترابران: مگر گمرک، پلیس اقتصادی کشورها نیست؟

■ گمرک به عنوان مرزبان اقتصادی شناخته می‌شود و وظیفه‌اش کنترل‌های فنی است، اما یکی از معضلات این است که بعضی از قاچاق‌ها در جوف کالای اظهار شده انجام می‌شود. از آنجا که در کشور ما پلیس گمرک وجود ندارد، اکنون پلیس امنیت اقتصادی، در نقش مأموران مرزی هستند که تحت نظارت و با همکاری گمرک فعالیت می‌کنند. محدوده نظارت گمرک از زمان اظهار صاحب کالا تا هنگام خروج کالا از در گمرک است و قبل و بعد این دو بخش خلأهای نظارتی وجود داشت مثلاً کالا پشت در گمرک متوقف و تجمیع می‌شد و در تجمیع کالاها تخلفاتی صورت می‌گرفت؛ ضمن اینکه در شهرهای ساحلی که کسب و کار ملوانی دارند بارهای ته لنجی می‌آمد. پس هدف فعالیت پلیس اقتصادی می‌تواند سامان‌دهی و نظارت دقیق‌تر بر بخش‌هایی مانند کالاهای ته لنجی، ملوانی و کوله‌بری باشد که تاکنون زیر نظر گمرک نبوده است.

من معتقدم رویکرد پلیس نباید ناامن کردن فضای حمل‌ونقل باشد. ما در کشور دارای زیرساختی هستیم که تا حداقل ۲۰۰ میلیارد دلار و حتی بیشتر می‌توانیم از این بستر برای انجام عملیات ترانزیت خارجی استفاده کنیم؛ اما اکنون به دو دلیل نمی‌توانیم به این میزان بهره‌برداری داشته باشیم: یکی بروکراسی بسیار زیاد و دستگاه‌های مخمل ترانزیت و دیگری

در ابتدای سال جاری، پلیس امنیت اقتصادی، به نهادهای ناظر در مبادی ورودی کشور اضافه شد. گفته می‌شود هدف این نیرو آن است که با طرح و برنامه‌ریزی سیاست‌های جدید، به امور پیش‌بینی، کنترل، پیشگیری، شناسایی، مقابله، کشف فعالیت و جرائم اقتصادی بپردازد و در سطح منطقه‌ای، ملی، فراملی، فضای مجازی و ... بر چرخه اقتصادی کشور نظارت کند.

البته هنوز نحوه فعالیت پلیس امنیت اقتصادی به‌درستی برای فعالان اقتصادی روشن نیست و هنوز در مرحله توجیه سازمان‌های ذی‌ربط برای هماهنگی با پلیس امنیت اقتصادی قرار داریم، با این حال گفته می‌شود فاز اول استقرار پلیس امنیت اقتصادی ناجا در مبادی رسمی ورود و خروج کشور - که به گفته معاون پیشگیری ستاد مبارزه با قاچاق کالا و ارز شامل استقرار فیزیکی در ۱۳ مرز مجاز شامل ۹ مرز دریایی، مرز هوایی فرودگاه امام و سه مرز زمینی (بازرگان، باشماق و پرویزخان) است- از ماه‌های گذشته به مرحله اجرا درآمده است. نظر فعالان حمل‌ونقل را در این زمینه جویا شدیم تا بدانیم از نظر آنها فعالیت پلیس امنیت اقتصادی تا چه حد در مبارزه با انواع قاچاق، برخورد با مفاسد و ایجاد امنیت اقتصادی در کشور تأثیرگذار خواهد شد. با این توضیح که بسیاری ترجیح دادند تا در این زمینه سکوت کنند، توجه خوانندگان را به ما حاصل گفت‌وگوها جلب می‌کنیم.

آیا استقرار پلیس امنیت اقتصادی

در مبادی مرزی، مشکل قاچاق را حل می‌کند؟

یک کلاف پیچیده‌تر؟





مسعود پل‌مه: تمام نهادها و اداراتی که در حوزه واردات و صادرات حضور دارند تا قبل از اینکه موضوع پلیس امنیت اقتصادی مطرح شود، دارای جایگاه حراست بودند؛ اما اینکه به صورت مستقل و موازی یک مرجع جدید نظارتی و اجرایی به وجود آید، حلقه‌ای به زنجیره‌ای که شرایط واردات و صادرات را پیچیده‌تر می‌کند، اضافه خواهد شد

فعالیت پلیس امنیت اقتصادی یک مسکن موقت برای مقابله با قاچاق است. درمان قطعی، زمانی تحقق پیدا می‌کند که توان تولید و اقتصاد داخلی به حدی از توسعه برای رقابت رسیده باشد، پول ملی از قدرت کافی و صادرات از پویایی لازم برخوردار باشد

پلیس امنیت اقتصادی کشور مورد نظارت و کنترل قرار بگیرد، در گذشته توسط پلیس اطلاعات، فاوا، اینترپل، آگاهی و پیشگیری انجام می‌شد این در حالی است که اکنون با کمی تغییرات و برای کنترل و نظارت بهتر و بیشتر پلیس امنیت اقتصادی تشکیل شده است.»

اما مسعود پل‌مه، دبیرکل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران، در گفت‌وگو با ترابران، فعالیت پلیس امنیت اقتصادی را به مثابه ایجاد گلوگاه تازه‌ای در مسیر تجارت کشور می‌داند: «... در اقتصاد شفاف کشورهایی که به عنوان پیش‌فراوان توسعه اقتصادی می‌شناسیم، هیچ یک از گلوگاه‌های کنترلی و نظارتی که ما در کشور داریم وجود ندارد و همه این موضوعات در گمرک متمرکز می‌شود و عملیات واردات و صادرات براساس یک نرم‌افزار از پیش تعریف شده شکل می‌گیرد و همه متمرکز در فضای مالکیت بخش خصوصی است، اما کشورهایی مانند ما که مشکلات عدیده‌ای در زمینه ساختارهای اقتصادی، مدیریتی و اداری دارند، طبیعتاً با پدیده فسادخیزی مواجه هستند.»

او تأکید می‌کند: «اقتصاد ایران به دلایل مختلف، اقتصادی فسادزا است، تعدد تعرفه‌ها، تعدد ذی‌نفعانی که مسئولیت صدور مجوز را دارند و همچنین مشکلات اقتصادی که باعث می‌شود ما از یک نظام وارداتی متمرکز تحت نظارت دولت برخوردار باشیم، از جمله عواملی هستند که به نوعی زمینه‌ساز بروز فساد و تجارت غیرقانونی در قالب قاچاق خواهد بود.»

پل‌مه معتقد است: «اگر با رویکرد یک اقتصاد شفاف و آزاد و با توجه به پارامترهای پویایی که مبانی اقتصادی یک کشور توسعه‌یافته را تشکیل می‌دهد به موضوع نگاه کنیم، ایجاد چنین ایستگاهی نه توجیه مدیریتی دارد و نه توجیه اداری، ولی ما در ایران به ناچار نمی‌توانیم از اقتصاد ۱۰۰ درصد آزاد استفاده کنیم. بنابراین برای حفظ منابع مالی، انسانی، حمایت از تولید و جلوگیری از خروج ارز و ورود کالاهای مضر و قاچاق مجبور هستیم دست به چنین اقداماتی بزنیم.»

او با بیان اینکه اکنون نمی‌توان در خصوص میزان تأثیرگذاری پلیس امنیت اقتصادی

در حالی که علی موبدی، رئیس ستاد مبارزه با قاچاق کالا و ارز در خصوص تشکیل پلیس امنیت اقتصادی اطمینان داده است: «نگاهمان امنیتی کردن تجارت و اقتصاد نیست، بلکه این اقدام جهت ارتقای امنیت تجارت است و هدف این است که پلیس با حضور خود بتواند در برابر جرائم قاچاق، اقدامات پیشگیرانه داشته باشد»، سردار مقیمی، نخستین رئیس این یگان نیز با بیان اینکه ما در پلیس امنیت اقتصادی بیشتر مراقب این هستیم که اتفاق و جرمی در زمینه اقتصادی شکل نگیرد، می‌گوید: «در گذشته، بیشتر انرژی ما صرف مبارزه با جرائم می‌شد، اما در حال حاضر قبل از اینکه جرمی شکل بگیرد، پای کار آمده‌ایم و فضای اقتصادی جامعه را رصد می‌کنیم تا اتفاق و مشکلی پیش نیاید. قاعدتاً در این رصدها، با همه سازمان‌ها، ادارات و وزارتخانه‌هایی که مرتبط با حوزه‌های اقتصادی هستند، همکاری هستیم و سعی می‌کنیم این همکاری به صورتی باشد که از فعالیت ما احساس امنیت ایجاد شود.»

به گفته او «تمام اموری که قرار است از سوی



سیده فاطمه مقیمی:
 امیدواریم با تاسیس
 شبکه جدیدی از
 پلیس امنیت، تخلفات
 اقتصادی با جدیت
 بیشتری پیگیری شود
 نه اینکه بار مکافات
 بیشتر شود و آنهایی
 هم که فعالیت اقتصادی
 سالم دارند با ارائه
 گزارش عملکرد خود
 دچار مشکل شوند

ملک‌رضا ملک‌پور:
 مدیران ما سال‌هاست
 روش‌های پلیسی را که
 در کشورهای کمونیستی
 رایج بوده و شکست
 خورده، آزمایش و اجرا
 می‌کنند. روشی که
 خروجی آن فسادهای
 کلانی است که هر شب
 قوه قضاییه یکی از
 آنها را رو می‌کند

پیش‌داوری داشت، تصریح می‌کند: «تمام نهادها و اداراتی که در حوزه واردات و صادرات حضور دارند تا قبل از اینکه موضوع پلیس امنیت اقتصادی مطرح شود، دارای جایگاه حراست بودند که به نوعی زیر مجموعه وزارت اطلاعات محسوب می‌شود. در کنار آنان ستاد مبارزه با قاچاق کالا و ارز نیز ایفای نقش می‌کند؛ اما اینکه به صورت مستقل و موازی یک مرجع جدید نظارتی و اجرایی به وجود آید، حلقه‌ای به زنجیره‌ای که شرایط ترخیص واردات و صادرات را پیچیده‌تر می‌کند، اضافه خواهد شد.»

دیبرکل انجمن کشتیرانی تاکید می‌کند: «به نظر می‌رسد اگر تمام مجموعه‌های نظارتی و امنیتی ذی‌مدخل در امور اقتصادی متمرکز شوند و تحت یک فرماندهی واحد به نام پلیس امنیت اقتصادی برای آنها وظایف، حدود اختیارات و مسئولیت تعریف شود، به طور قطع می‌تواند نتایج مطلوبی به همراه داشته باشد.»

پل‌مه با اشاره به اینکه هر چه هم‌افزایی، تمرکز اطلاعات و استفاده از منابع اداری نهادهای ذی‌نفع بیشتر باشد، به بخش خصوصی واقعی و شناسنامه‌دار اهمیت بیشتری داده شود و تصمیمات خلق‌الساعه و کارشناسی نشده کاهش یابد، تأثیر بیشتری بر کاهش قاچاق خواهد داشت، خاطر نشان می‌کند: «اختلاف قیمت دلار، عدم امکان واردات برخی محصولات و همچنین کیفیت پایین برخی اقلام تولیدی، برای واردات سیاه ایجاد انگیزه می‌کند و همه اینها دست به دست هم می‌دهد که ما نتوانیم انتظار کامل در مورد ممانعت از قاچاق داشته باشیم، ولی به طور قطع هر اقدامی که مانع از ورود کالای قاچاق و خروج از کشور شود، امری پسندیده است؛ و در راستای حمایت از اقتصاد ملی تلقی می‌شود.»

او می‌افزاید: «در عین حال باید به این موضوع توجه داشته باشیم که ایجاد یک گلوگاه جدید، هزینه‌زا خواهد بود، فرصت‌های جدید را از بین می‌برد و در نهایت، کسب‌وکار را دچار چالش جدید می‌کند. ما امیدواریم متولیان امر فکری برای این موضوع هم کرده باشند و به موازات این اقدامات امنیتی و انتظامی، مبانی تسهیل کسب‌وکار و تغییرات بنیادین اقتصادی

را هم مد نظر قرار دهند.»
 دبیر انجمن کشتیرانی، فعالیت پلیس اقتصادی را مسکنی موقت برای مقابله با پدیده قاچاق می‌داند و خاطر نشان می‌کند: «درمان قطعی، زمانی تحقق پیدا می‌کند که توان تولیدی و اقتصاد داخلی ما به حدی از توسعه برای رقابت رسیده باشد، پول ملی کشور از قدرت کافی و صادرات ما از پویایی لازم برخوردار و واردات هدفمند شده باشد، همه اینها قطعه‌هایی از یک پازل است که اگر در کنار هم دیده شود، نتیجه کافی و وافی را برای مبارزه با قاچاق به همراه خواهد داشت.»

باور کنیم همه متخلف نیستند

سیده فاطمه مقیمی، عضو هیئت نمایندگان اتاق بازرگانی ایران که مدیریت شرکت حمل‌ونقل بین‌المللی سدیدبار را هم برعهده دارد، درباره فعالیت پلیس امنیت اقتصادی به ترابریان می‌گوید: «از نظر من، هر کس باید پلیس خودش باشد. امنیتی کردن تمام امور، یکسری مسائل حاشیه‌ای ایجاد می‌کند که ممکن است فعالیت سالم اقتصادی را به مخاطره بیندازد. تخلفاتی که صورت می‌گیرد، معمولاً تخلفات سازمان‌یافته است که شاید پلیس امنیت در چنین مواردی تأثیرگذار باشد، ولی تاسیس این شبکه امنیت اقتصادی نباید منجر به ایجاد مشکل و دلسردی فعالان اقتصادی سالم شود.»

او ادامه می‌دهد: «مهم این است کسانی که تخلفاتشان از نظر قانونی محرز شده است، مجازات شوند تا جامعه نسبت به رسیدگی به تخلفات نگاه درستی داشته باشد و باور کند که متخلفان مجازات خواهند شد.»

این عضو هیات‌رئیسه اتاق بازرگانی تهران، با تاکید بر استفاده از واژه تخلف به جای جرائم اقتصادی، خاطر نشان می‌کند: «تخلفات بسیار بزرگی اتفاق می‌افتد، اما فقط در حد یک اعلام عمومی باقی می‌ماند؛ بدون اینکه هیچ توجهی به آنها شود. امیدوار هستیم که با تاسیس شبکه جدیدی از پلیس امنیت اقتصادی، تخلفات اقتصادی با جدیت بیشتری پیگیری شود نه اینکه بار مکافات بیشتر شود و آن‌ها که فعالیت اقتصادی سالم دارند با ارائه گزارش عملکرد خود دچار مشکل شوند.»



فاطمه مقیمی: هر چقدر می‌گوییم دولت باید کوچک‌تر و چابک‌تر شود، برعکس بزرگ‌تر لخت‌تر و کندتر می‌شود اگر تقسیم مسئولیت بین نهادهای موجود اتفاق بیفتد و باز خورد گزارش دستگاه‌های ناظر فعلی به‌درستی بررسی شود، کارسازتر خواهد بود تا اینکه بخواهیم مجموعه‌های جدید ایجاد کنیم

مالیات‌های مربوطه و الزامات فنی و تسهیل تجارت است و...»

امیری براساس ماده ۳ قانون امور گمرکی، به برخی وظایف گمرک اشاره می‌کند که عبارتند از اعمال سیاست‌های دولت در زمینه صادرات، واردات و عبور کالا، تشخیص و وصول حقوق ورودی و سایر وجوه قانونی توسط گمرک، انجام تشریفات قانونی ترخیص و تحویل کالا به صاحب یا نماینده قانونی وی و بررسی اسناد ترخیص به منظور احراز شرایط ترخیص و وصول کسر دریافتی یا استرداد اضافه دریافتی، اجرای قوانین و مقررات مرتبط با بازارچه‌های مرزی، مرزنشینان و پیله‌وران و اجرای قوانین و مقررات مربوط به تخلفات و قاچاق گمرکی، کالاهای متروکه و ضبطی.

او با یادآوری ماده ۱۳ از قانون امور گمرکی، می‌گوید: «براساس این ماده، به‌منظور تسهیل و تسریع در انجام تشریفات گمرکی در مبادی ورودی و خروجی، نمایندگان وزارتخانه‌ها و سازمان‌های مسئول سایر کنترل‌ها موظف هستند تحت نظارت گمرک اقدام کنند و...» به گفته امیری «براساس ماده ۱۴۴ قانون امور گمرکی، مرجع رسیدگی به اختلافات گمرکی در تشخیص تعرفه، ارزش کالا، جریمه‌ها به غیر از مواد قاچاق گمرکی، قوه قهریه (فورس ماژور) و مقررات گمرکی، کمیسیون رسیدگی به اختلافات گمرکی است و چنانچه اعتراضی نسبت به رای این کمیسیون باشد براساس ماده ۱۴۶ همین قانون مرجع رسیدگی کمیسیون تجدیدنظر اختلافات گمرکی است.»

او ادامه می‌دهد: «براساس پاراگراف انتهایی تبصره (۵) ماده ۱۴۴، اختلافات مربوط به قاچاق گمرکی در مراجع صالحه رسیدگی می‌شود. همچنین، براساس تبصره ۴ ماده ۱۴۶ قانون امور گمرکی، آراء صادره به وسیله کمیسیون تجدیدنظر قطعی و لازم‌الاجرا است و فقط تا مدت سی روز از تاریخ ابلاغ رای از نظر شکلی قابل شکایت در دیوان عدالت اداری است.»

امیری با توجه به موارد قانونی یاد شده تصریح می‌کند: «پلیس امنیت اقتصادی اگر به‌منظور کنترل ورود و خروجی کالا از/ به گمرک است که خلاف مواد فوق‌الاشاره است. اگر هم در راستای نظارت بر عملکرد کارکنان گمرک

مقیمی با ابراز امیدواری در خصوص اینکه تاسیس پلیس امنیت اقتصادی به معطل و متعهد کردن فعالان بخش خصوصی به امور غیر ضروری منجر نشود، یادآور می‌شود: «با توجه به ورود پلیس به بحث امنیت اقتصادی، فعالان اقتصادی خواسته یا ناخواسته درگیر ضوابط جدیدی خواهند شد؛ بنابراین باید هرچه سریع‌تر آیین‌نامه فعالیت پلیس امنیت اقتصادی از سوی نهاد تشکیل دهنده آن منتشر شود تا بخش خصوصی بتواند به طور دقیق به ارائه پیشنهادها خود بپردازد.»

او با اشاره به اینکه در حال حاضر حدود ۱۶ نهاد بازدارنده و ناظر مانند هنگ مرزی، ستاد مبارزه با قاچاق کالا و ارز، شرکت نفت، نیروی انتظامی، اداره گذرنامه و... در مرزها وجود دارند، تصریح می‌کند: «باور کنیم همه افراد سالم هستند، مگر اینکه خلافش ثابت شود، نه اینکه ما با ۸۰ میلیون جمعیت متخلف مواجه هستیم؛ مگر اینکه خلافش ثابت شود. این نگاه باید تغییر پیدا کند.»

مقیمی با بیان اینکه ما هر چه می‌گوییم دولت باید کوچک‌تر و چابک‌تر شود، برعکس دولت بزرگ‌تر، لخت‌تر و کندتر می‌شود، می‌گوید: «اگر تقسیم مسئولیت بین نهادهای موجود اتفاق بیفتد و باز خورد گزارش‌های دستگاه‌ها ناظر فعلی به‌درستی بررسی شود، بهتر می‌تواند گره‌گشا و کارساز باشد تا اینکه ما بخواهیم مجموعه‌های جدیدی ایجاد کنیم.»

مزاحم گمرک نشوید

غلامحسین امیری، معاون سابق دفتر ترانزیت سازمان راهداری، درباره حضور نماینده نیروی انتظامی در گمرکات اجرایی، ترجیح می‌دهد در ابتدا چند ماده قانونی را یادآور شود. او توضیح می‌دهد: «براساس ماده ۳ قانون امور گمرکی، گمرک ایران سازمانی دولتی تابع وزارت امور اقتصادی و دارایی است که به‌عنوان مرزبان اقتصادی کشور نقش محوری و هماهنگ‌کننده را در مبادی ورودی و خروجی کشور دارد و مسئول اعمال حاکمیت دولت در اجرای قانون امور گمرکی و سایر قوانین و مقررات مربوط به صادرات و واردات و عبور (ترانزیت) کالا و وصول حقوق ورودی و عوارض گمرکی و

در حال حاضر، حدود ۱۶ نهاد بازدارنده و ناظر مانند هنگ مرزی، ستاد مبارزه با قاچاق کالا و ارز، شرکت نفت، نیروی انتظامی، انجمن حمل و نقل، اداره گذرنامه و ... در مرزها حضور دارند. باور کنیم همه سلامت هستند، مگر خلافش ثابت شود نه اینکه با ۸۰ میلیون جمعیت متخلف مواجه هستیم؛ مگر اینکه خلافش ثابت شود

حضور داشته باشد که به نظر نمی‌رسد چنین وظیفه‌ای برای نیروی انتظامی در قوانین مربوطه پیش بینی شده باشد.»

معاون اسبق دفتر ترانزیت سازمان راهداری خاطر نشان می‌کند: «همانطور که مطلع هستید وظیفه نظارت بر حسن جریان امور و اجرای صحیح قوانین در دستگاه‌های اداری براساس اصل یکصد و هفتاد و چهارم قانون اساسی برعهده سازمان بازرسی کل کشور است.»

امیری با تاکید بر اینکه مبارزه با قاچاق کالا یک اصل مهم است و می‌بایست در چارچوب قوانین و مقررات مربوط دست قاجاقچیان را از اقتصاد و امنیت کشور کوتاه کرد، می‌افزاید: «متأسفانه عدم اتخاذ تصمیم بهینه باعث می‌شود که نه تنها نتیجه مطلوب حاصل نشود، بلکه ترس ناشی از خطای احتمالی موجب تاخیر و کندی در روند انجام وظیفه شود، بنابراین بهتر است در این برهه حساس به گونه‌ای عمل کنیم که مدیران و کارکنان گمرک بدون ترس و نگرانی، وظیفه محوله را براساس بندهای «ظ» و «ع» ماده ۲ قانون امور گمرکی مبنی بر اتخاذ تمهیدات لازم در زمینه تسهیل امور تجاری، تشویق صادرات و گسترش عبور کالا و تسهیل فرآیندهای گمرکی با هدف توسعه گردشگری، به نحو شایسته انجام دهند.»

علاقه به فرآیند

شکست خورده پلیسی

ملک‌رضا ملک‌پور، عضو هیات‌مدیره انجمن «توسعه دریامحور» نیز با بیان اینکه شاهد تصمیماتی هستیم که تماماً حاصل نگرش یک‌جانبه‌گرایی است و بنیادی نظامی و انتظامی دارد، می‌گوید: «اصولاً مدیران ما به علت ضعف کارشناسی، نگاهی درون‌گرا به مسائل دارند. البته بعضی معتقدند عمدی است، چون کار و کاسبی برای یک گروه ایجاد می‌شود.»

او به خاطره‌ای از سال ۶۷ اشاره می‌کند: «آن زمان، در بندر شهید رجایی تمام محتویات کانتینر را در درب خروج گمرک خالی می‌کردند و بعد از بازرسی، دوباره داخل کانتینر می‌چیدند؛ در واقع تمام محاسن جابه‌جایی کالا با کانتینر را از بین می‌بردند. پرسیدم چرا این کار را می‌کنید؟ گفتند کنترل قاجاق می‌کنیم. پیشنهاد کردم بروند بنادر

پاکستان را بازدید کنند که آیا تمام کانتینرها را خالی کرده، سپس پر می‌کنند؛ اما آنها حرف من را باور نکردند. بنابراین چون پاکستان دون شأن آقایان بود، چهار نفر از معاونان گمرک را به بازدید از چهار بندر ماری، لوهاور، هامبورگ و روتردام دعوت کردم. ۱۰ روز از این بنادر بازدید کردند و متوجه شدند که این کارها از طریق random check انجام می‌شود. بعد هم برگشتند ایران و سیستم ایکس‌ری را راه انداختند که الان معلوم شده است یکی از عوامل سرطان در انسان‌هاست. مدل ما ایرانی‌ها اینگونه است.»

وی با تاکید بر اینکه موافقت‌نامه تسهیل تجارت T.F.A تنها راه‌حل است، می‌گوید: «چهار سال است به وزارت صمت و گمرک این موضوع را گفته‌ایم، ولی افسوس از حتی یک ساعت کار کارشناسی؛ در حالی که تمام مبادی ورودی و خروجی کالا در دنیا، اکنون از سیستم‌های نامحسوس کنترلی بهره می‌برند.»

او یادآور می‌شود: «مدیران ما سال‌هاست روش پلیسی را که در کشورهای کمونیستی جاری بوده و شکست خورده است، آزمایش کرده و اجرا می‌کنند. روشی که خروجی آن فسادهای کلانی است که هر شب قوه قضاییه یکی از آنها را رو می‌کند.»

ملک‌پور با بیان اینکه ما در تجارت جهانی، شاهد مکانیزمی هستیم که مانع شکل‌گیری قاجاق از سرچشمه آن می‌شود، خاطر نشان می‌کند: «من این مکانیزم را در زمان معاونت آقای خسرو تاج در وزارت صمت ارائه کردم. به شرکت‌کنندگان در جلسه کمیسیون لوایح دولت گفتیم این مکانیزم ظرف ۱۵ دقیقه می‌تواند قاجاق را ریشه‌کن کند. موقع خروج از ساختمان خیابان پاستور، یکی از ماموران امنیتی آمد در گوش من گفت: داداش اینقدر بلبل‌زبانی نکن. نفع ما در جهانی که تا این حد دشمنی با ما وجود دارد، در شفافیت نیست. شما چطور می‌خواهید با شفافیت، سرچشمه ریشه قاجاق را خشک کنی؟! گفتم همه کشورها قاجاق و تمایل به معاملات غیر قانونی هم دارند، ولی براساس تجربه می‌دانند چگونه جلوی قاجاق را بگیرند. پاسخ داد: راه‌حل آنها به درد خودشان می‌خورد!»

بسیاری از جامعه‌شناسان فساد را با جنگ مقایسه می‌کنند و برخی آن را حتی ویرانگرتر از جنگ می‌دانند: فساد نیز مانند جنگ زیان‌های مالی و نابسامانی‌های فراوانی را برای جوامع یک کشور ایجاد می‌کند، اما عمق آثار ویرانگر فساد بر سرمایه اجتماعی جوامع، به مراتب فراتر از قرار گرفتن در معرض شرایط جنگی است. علاوه بر این، شرایط ویرانگر جنگی در نهایت در جایی به پایان می‌رسد؛ در حالی که فساد مانند یک بیماری همه‌گیر خود را باز تولید می‌کند. متأسفانه در سال‌های اخیر آمار فزاینده جرائم اقتصادی و گسترش فساد سیستماتیک در آن، آثار بسیار ناگواری بر اقتصاد و سرمایه اجتماعی پشتیبانی‌کننده آن داشته است. این در حالی است که جنگ اقتصادی قدرت‌های جهانی علیه ایران در چند سال اخیر وارد مراحل جدیدی از تخصص یعنی اجرای سیاست فشار حداکثری بر بدنه اقتصاد شده است.

در چنین شرایطی به نظر می‌رسد مبارزه با فساد در سطح ملی به تجدید سازماندهی جدی نیاز دارد. تشکیل «پلیس امنیت اقتصادی» احياناً برای پر کردن جای خالی تشکیلاتی است که فقدان آن در لایه «اعمال قانون» در سالیان گذشته به توسعه فساد سیستمیک رهنمون شده است.

فرآیند نظارت بر اقتصاد
مهم‌تر از حضور پلیس اقتصادی است

نظرافت حضور

مهدی رستگاری
کارشناس دریایی و بندری



برخلاف تصور موجود تعدد سازمان‌های انتظامی و امنیتی در مبادی گمرکی کشور، فی‌نفسه اختلالی در اجرای کارکردهای تجاری ایجاد نمی‌کند؛ این تلقی‌های مدیریتی و نحوه سازماندهی اکوسیستم اقتصادی این سیستم‌هاست که تداخل و اصطکاک به‌وجود می‌آورد

ایالات متحده به‌عنوان یکی از سردمداران اقتصاد بازار آزاد، پیچیده‌ترین و پرتراکم‌ترین کنترل‌های امنیتی و انتظامی را در مبادی گمرکی خود دارد. بسیاری از بنادر این کشور مدل امنیتی پنج لایه «پدافند عمقی» را به اجرا گذاشته‌اند که در اجرای آن به تعامل و همکاری چندین نهاد انتظامی-امنیتی، محلی، ایالتی و فدرال متکی هستند

گمرک یک دستگاه اجرایی-نظارتی با سازماندهی در سطح یک تشکیلات اداری است و به‌عنوان بخشی از بدنه قوه مجریه، محدوده اختیارات و مسئولیت‌های آن بر ورود و خروج کالا از مناطق مرزی کشور متمرکز بوده و دغدغه اصلی آن، به‌کار بستن ضوابط کشور در زمینه تجارت بین‌المللی (از جمله رعایت استانداردهای ملی و بین‌المللی در زنجیره‌های تامین، تحقق حقوق دولت از جریان تجارت، جلوگیری از تجارت کالاهای غیرمجاز و مانند آن) است. در مقابل، نیروی انتظامی در شمار نیروهای مسلح کشور است که اختیارات و مسئولیت‌های مبسوطی (مانند پیشگیری از انواع جرم، مقابله با انواع جرم و اعمال قانون، حفظ نظم عمومی و...) دارد و از این جهت نه‌تنها امکان ورود به جرائم این حوزه و برخورد مستقیم با آنها را دارد، بلکه می‌تواند به‌راحتی به سایر جرائم مرتبط با برخی فعالان اقتصادی این حوزه (مانند پولشویی، اختلاس، فرار مالیاتی و...) نیز که خارج از حیطه اختیارات و مسئولیت گمرک است، ورود کرده و با آنها برخورد کند.

همچنین استعداد تشکیلاتی نیروی انتظامی در فرآیندهای اطلاعاتی، امنیتی و مقابله با جرم، قابل مقایسه با گمرک نیست. ضمن اینکه نیروی انتظامی در کسوت «دریابانی» و یا «مرزبانی» در نقاط مرزی کشور حضور پررنگی داشته و همچنین دارای سامانه‌هایی است که می‌تواند دامنه تحقیقات مرتبط با جرایم اقتصادی را به پیشکرانه و پسکرانه کانون‌های مبادله کالا در نقاط مرزی گسترش دهد. از این جهت بدون ارزیابی عملکرد گمرک، از نگاه سیستمی، بهره‌برداری از استعداد نیروی انتظامی در مبادی مرزی با تمرکز بر امنیت اقتصادی می‌تواند گام مثبتی در مبارزه با مفاسد اقتصادی در کشور باشد.

در همین حال، برخلاف تصور موجود، تعدد سازمان‌های انتظامی و امنیتی فعال در مبادی گمرکی به خودی خود اختلالی در اجرای کارکردهای تجاری ایجاد نمی‌کند؛ بلکه این تلقی‌های مدیریتی و طراحی و توسعه اکوسیستم اقتصادی این سیستم‌ها است که چنین تداخلی را به‌وجود می‌آورد. یک نمونه بارز این موضوع را می‌توانید در

بنادر ایالات متحده ببینید. این کشور یکی از سردمداران اقتصاد مبتنی بر بازارهای آزاد در جهان است و در عین حال پیچیده‌ترین و پرتراکم‌ترین کنترل‌های امنیتی و انتظامی را در مبادی گمرکی خود دارد.

بسیاری از بنادر این کشور مدل امنیتی پنج لایه «پدافند عمقی» (Defense in Depth) را به اجرا گذاشته‌اند که در اجرای آن به همکاری و تعامل چندین نهاد انتظامی-امنیتی محلی، ایالتی و فدرال متکی هستند؛ به‌عنوان مثال، در ائتلاف بنادر لس‌آنجلس و لانگ‌بیچ که بزرگ‌ترین بنادر آمریکا به شمار می‌آیند، چندین دستگاه انتظامی، امنیتی و عمومی محلی و ایالتی، دارای اختیارات اجرایی کامل هستند که از جمله آنها می‌توان به پلیس بندر لس‌آنجلس، پلیس شهر لس‌آنجلس، پلیس شهر لانگ‌بیچ، پلیس بزرگراه‌های کالیفرنیا، گارد ساحلی، گمرک و حفاظت مرزی، آتش‌نشانی لس‌آنجلس و آژانس فدرال اعمال قانون گمرک و مهاجرت (ICE) اشاره کرد. تمام این دستگاه‌های انتظامی و اجرایی در کنار هم در بزرگ‌ترین بنادر گشوده‌ترین اقتصاد دنیا در حال فعالیت در کنار هم هستند و فعالیت هیچ یک از آنها نیز مختل فعالیت دستگاه‌های دیگر تلقی نمی‌شود.

در سیاق شرایطی که ذکر شد، به نظر من ورود پلیس امنیت اقتصادی در مناطق گمرکی کشور می‌تواند مثبت تلقی شود؛ به شرط آن که این ورود با تلقی راهبردی، سیستمی و فرآیندی انجام شود.

بایدها و نبایدهای

پلیس امنیت اقتصادی

تجربه تجارت بین‌المللی در فضای اقتصاد جهانی مشخص کرده است که «امنیت» و «رونق تجارت» در کنار یکدیگر حکم خریزه و عسل را دارند و نمی‌توان هر دو آنها را در کنار هم به‌طور کامل داشت. در این زمینه باید مطالعه هزینه و فایده انجام شود و بر اساس برقراری مصالحه بین این دو مقوله (Trade-off)، نقش راهبردی پلیس امنیت اقتصادی در مبادی گمرکی تعیین و ابلاغ شود؛ ضمن اینکه در تلقی سیستمی، هر یک

قاچاق مواد مخدر و مانند آن) تشکیل می‌دهد و بخش دیگر به ورود و خروج مجاز کالاها از مبادی گمرکی بازمی‌گردد که منابع مالی آنها از جرائم اقتصادی (مانند پولشویی، جرائم منجر به اختلال در بازار ارز، وام‌های بانکی بی‌محل و...) تامین شده است.

به نظر می‌رسد در هر دو گونه جرائم بهتر است پلیس امنیت اقتصادی به عنوان ستاد فکری و اطلاعاتی و فراهم‌آورنده مجوز برخورد قضایی، اجرای عملی برخوردها را به یگان‌های حفاظتی فعال در هر یک از مبادی مرزی واگذار کند. در غیر این صورت احیاناً در آینده شاهد موارد موازی‌کاری، دوباره‌کاری و تنش و اصطکاک در عملکرد دستگاه‌های مختلف خواهیم بود.

گسترده‌گی تعرفه‌ها و امکان مبارزه با قاچاق

در الگوهای متعارف تجارت بین‌المللی در جهان، پدیده «قاچاق» دیگر موضوعیت چندانی برای طرح ندارد. با برداشته شدن موانع تعرفه‌ای تجارت در مبادی گمرکی اکثر قریب به اتفاق جهان (به غیر از تخلفاتی که در برخی کشورها برای حمایت از بخش‌های کشاورزی یا بهداشت در مان به عمل می‌آید)، تقریباً تامین هرگونه کالا و خدمات (به غیر از مواد مخدر، اسلحه و مانند آن) از هر کجای جهان به هر کجای دیگر جهان مجاز است، بنابراین در چنین سیستمی، کنترل‌های گمرک اغلب بر مبنای استانداردهای کیفیت، بهداشت، ایمنی، امنیت... استوار می‌شود. البته کشورهای توسعه‌یافته به جای کنترل تعرفه‌ای واردات، به تقویت نظام تولید و توسعه مزیت‌های نسبی، دریافت انواع مالیات از تولیدکنندگان و واردکنندگان، توسعه بازار داخلی و خارجی، تنظیم بازارها (به‌ویژه مقابله با بروز مصادیق فساد اقتصادی) و تقویت صادرات اهتمام دارند.

در چنین نظام اقتصادی، دیگر نیازی به سازماندهی ملی برای مقابله با این قسم تجارت بی‌ریشه و مخرب وجود ندارد، این در حالی است که کشور ما طی چند دهه اخیر، با هدف ابتدایی نیل به سوی خودکفایی و حمایت از تولید، تحت قید

راهبردی، سیستمی و فرآیندگرایی را مد نظر داشته باشد، می‌تواند به پشتوانه محکمی برای ارتقای امنیت در مبادی گمرکی تبدیل شود.

چگونگی پرهیز از موازی‌کاری

هرچند دامنه جرائم اقتصادی در مبادی مرزی به جریان تجارت کالا از مرزها محدود نمی‌شود، پلیس امنیت اقتصادی اعلام کرده که به طور مستقیم در فرآیند صادرات و واردات ورود نخواهد کرد که رویکرد کاملاً درستی است. در فرودگاه‌ها و مرزهای زمینی کشور، یگان‌های دیگری از فرماندهی پلیس پیشگیری (مانند پلیس فرودگاه) و مرزبانی، عامل تامین نظم و امنیت عمومی هستند و در بنادر تجاری کشور هم یگان حفاظت بنادر و دریانوردی دارای اختیارات قانونی و قضایی برای تامین و حفظ نظم و امنیت عمومی است، بنابراین تصمیم پلیس امنیت اقتصادی برای عدم مداخله در رویه‌های ورود و خروج قانونی کالا از مرزهای کشور (از جمله واردات، صادرات، ترانزیت و ترانشیپ) کاملاً منطقی به نظر می‌رسد.

بر اساس اعلام فرماندهی این نیرو، اولویت بر پیشگیری از جرائم اقتصادی کلان و برخورد با آنها است. بخشی از این جرائم را ورود و خروج کالاهای غیرمجاز (به ویژه قاچاق کالا،

از اجزای سیستم باید روابط و تاثیر و تائیر خود را با سایر اجزای سیستم و زمینه محیطی آن درک کرده و نه فقط کارکردها و عملکرد خود، بلکه کارکردها و عملکرد کل سیستم را در نظر داشته باشند.

به عنوان مثال، یک بندر تجاری را در نظر بگیرید: در این بندر ما شاهد حضور و فعالیت انبوهی از فعالان اقتصادی بخش‌های دولتی، خصوصی، نهادهای نظارتی، اجرایی، قضایی و امنیتی هستیم. برآیند سیستمی حضور این افراد به کارکردهایی از قبیل تسهیل تجارت بین‌المللی و رونق‌بخشی آن، درآمدزایی، اشتغالزایی، جذب سرمایه و مانند آن می‌انجامد. حال ورود و نقش‌آفرینی پلیس امنیت اقتصادی در چنین بافتی باید در جهت تقویت کارکردهای فوق و عملکرد ناشی از آنها باشد و نه عکس آن.

در نهایت تلقی فرآیندگرا بر ضرورت توجه به «خلق ارزش افزوده» در فعالیت اجزای سیستم دلالت دارد و این دقیقاً در مقابل «وظیفه‌گرایی» قرار می‌گیرد که متأسفانه تلقی رایج در شیوه مدیریت بسیاری از سازمان‌های ما است.

در تلقی وظیفه‌گرایی، هر جزء از سیستم، صرفاً بر اجرای وظایف خود تاکید دارد، بدون آن که دغدغه خلق ارزش افزوده مورد نظر در خروجی سیستم را داشته باشد؛ به عنوان مثال اگر نیروی نظامی یک کشور فرودگاه یا بندر تجاری آن را کاملاً ببندد، به وظیفه خود برای تامین امنیت از آن نقطه مرزی کاملاً عمل کرده؛ اما ارزش افزوده فرآیند مزبور را به صفر رسانده است.

در عین حال باید در نظر داشت که هر فرآیند بر اساس «خلق ارزش افزوده» آرایش یافته و سازماندهی می‌شود، بنابراین از میان رفتن ارزش افزوده مورد نظر یا کاهش چشمگیر آن در هر فرآیند، نشان‌دهنده ضرورت بازنگری در آن است. به عبارت دیگر، نمی‌توان یک سیستم (و به ویژه سیستم‌های انسانی و اجتماعی) را یک بار توسعه داد و آن را برای مدت چند ده سال به همان شکل در چرخه اجرا نگاه داشت، بلکه باید همواره به ارزش افزوده مورد نظر سیستم و میزان تحقق آن نظر داشت. در صورتی که پلیس امنیت اقتصادی هر سه تلقی

امنیت و رونق تجارت، در کنار یکدیگر حکم خریزه و عسل را دارند. نمی‌توان هر دو را در کنار هم و به‌طور کامل داشت، پس باید مطالعه هزینه و فایده انجام شود و براساس مصالحه بین این دو مقوله، نقش راهبردی پلیس امنیت اقتصادی در مبادی گمرکی کشور تعیین و ابلاغ شود

به جای راهکاریابی
 برای از میان برداشتن
 علل ریشه‌ای توسعه
 قاچاق، سال‌هاست
 بسیج و سازماندهی
 منابع کشور بدون تلقی
 راهبردی، سیستمی و
 فرآیندگرا، همچنان بر
 حفظ و برقراری موانع
 تعرفه‌ای گسترده بر
 تجارت بین‌المللی
 متمرکز شده است

تلقی‌های «فرآیندگرا»
 که بر ضرورت توجه به
 «خلق ارزش افزوده» در
 فعالیت اجزای سیستم
 دلالت دارد، دقیقاً در
 مقابل «وظیفه‌گرایی»
 قرار می‌گیرد که تلقی
 رایج در شیوه مدیریت
 بسیاری از سازمان‌ها
 در کشور ما است

موانع تعرفه‌ای مختلف قرار داشته که نه تنها فضای مساعد برای حمایت از تولید داخلی را در بازارهای اقتصادی کشور فراهم نکرده، بلکه این بازارهای بسته در معرض آثار و مفسد اقتصادی ناشی از رانت‌های اقتصادی، انحصارجویی‌ها، ناکارایی‌ها، و شوک‌های اقتصادی قرار گرفته‌اند.

در این شرایط به جای راهکاریابی برای از میان برداشتن علل ریشه‌ای توسعه بازار قاچاق، سال‌هاست که بسیج و سازماندهی منابع کشور بر حفظ وضعیت کنونی بازارهای اقتصادی متمرکز شده و برقراری موانع تعرفه‌ای گسترده بر تجارت بین‌المللی بدون تلقی راهبردی، سیستمی و فرآیندگرا همچنان تداوم دارد.

از رونق تولید تا

پلیس امنیت اقتصادی

بخش قابل توجهی از بازار قاچاق کشور (در بخش واردات) ناشی از تقاضای داخلی موجود برای کالاهایی است که موانع تعرفه‌ای، اعمال تحریم‌های بین‌المللی و سایر موانع تجارت، موجب دشواری تامین آنها در بازارهای داخلی کشور شده است. این گونه کالاها طیف بسیار متنوعی را در برمی‌گیرد؛ از انواع کالاهای لوکس و لوازم آرایش و بهداشتی تا کالاهای مصرفی، دارو، دخانیات، تجهیزات صنعتی، قطعات یدکی، مواد اولیه، ابزارآلات و ...

بخش دیگری از بازار قاچاق را کالاهایی تشکیل می‌دهند که به دلیل کمبود در بازارهای جهانی و یا قیمت پایین آن در کشور، در خارج از مرزها مشتریان مشتاقی دارند؛ از جمله انواع سوخت و فرآورده‌های هیدروکربوری، خاویار، انواع خاک، عتیقه‌جات، آثار باستانی و مشابه آن. در نهایت، بخش سوم از بازار قاچاق، مربوط به محصولات غیرقانونی و غیرشرعی مانند انواع مواد مخدر، مشروبات الکلی و سایر اقلام ممنوعه است.

به این ترتیب مشخص می‌شود که ارائه راهکار برای مبارزه با قاچاق در کشور، به دلیل پیچیدگی‌های موجود در بازارهای اقتصادی کشور کار بسیار دشواری است و به جای اقدامات قشری و سطحی باید به دنبال

راهکارهایی بود که علل ریشه‌ای این پدیده شوم را هدف قرار دهند. برخی از این راهکارها (که البته اجرای آنها در صورت پشت سر گذاشتن جنگ اقتصادی، سهولت بیشتری خواهد داشت) به قرار زیر هستند:

اول اینکه نظام‌های تولید و تجارت کشور باید بر مبنای مزیت‌های نسبی تولید استوار شوند از جمله در صنایع نفت و گاز، صنایع حمل و نقل، باغداری و صنایع پشتیبانی‌کننده آنها. با استفاده از ثروت‌های حاصل از صادرات محصول این صنایع (اعم از کالا و خدمات) می‌توان اقدام به واردات کالاها و خدماتی کرد که کشور در تولید آنها مزیت نسبی ندارد. اتخاذ این شیوه همچنین موجب اشتغال‌زایی، محرومیت‌زدایی، کاهش آلودگی و اتلاف منابع طبیعی و توسعه اقتصادی-اجتماعی جوامع کشور خواهد شد. با چنین رویکردی می‌توان به جهت‌دهی نظام تجارت و صادرات محور کردن آن پرداخت و به موانع تجاری (از جمله موانع تعرفه‌ای) را به حداقل ممکن رساند.

محرومیت‌زدایی از جوامع نوارهای مرزی کشور نیز می‌تواند جمعیت‌کسانی را که در سطح کشور اقدام به قاچاق می‌کنند، به طور چشمگیری کاهش دهد. همچنین آگاه‌سازی مردم نسبت به توسعه اقتصاد صادرات محور و زیان‌های ناشی از قاچاق و فرهنگ‌سازی تدریجی در این خصوص می‌تواند تعداد گرابندگان به عمل قاچاق و خرید اجناس قاچاق را به مرور کاهش دهد.

در کنار این روندهای سازنده، کنترل امنیتی و اطلاعاتی زنجیره‌های تامین کشور نیز می‌تواند زمینه‌های توسعه بازارهای قاچاق کشور را برچیده و با مفسد اقتصادی همراه و هم‌افزا با آنها (مانند پولشویی، رشوه، جرائم سازمان یافته و مانند آنها) نیز مقابله کند. این همان رویه‌ای است که می‌تواند از طریق تشکیلاتی چون پلیس امنیت اقتصادی تعقیب شود؛ اما همانطور که پیش‌تر توضیح داده شد، قاچاق اصالتاً یک پدیده اقتصادی است و راهکارهای اصلی مبارزه با آن را باید در حوزه اقتصاد جست‌وجو کرد. البته این پدیده پیچیده، ابعاد اجتماعی، فرهنگی، و امنیتی نیز دارد که به هنگام راهکاریابی نباید از آنها غافل شد.

«خریزه و عسل»!

مهرداد خواجه‌نوری

«اگر فعالیتی ندارید مراقب جرائم مالیاتی باشید!» فقط یک کارشناس خبره مالیاتی نیست که چنین گفته است؛ خیلی‌ها هستند، از پدرام سلطانی، حسین سلاح‌ورزی، محمدرضا فاروقی، آنوش رحام، مهدی رستگاری، مسعود پل‌مه، فاطمه مقیمی تا ملک‌رضا ملک‌پور (همه صاحبان کسب‌وکار و فعالان تجاری) و دیگر چه بگویند از سوءظن به همکاری‌های بین‌المللی (شامل FATF) و اینکه «وجود پلیس اقتصادی هرگز یک نیروی دائمی بازدارنده نیست» و در این دلالتی «جا و مکان‌دار» که تفاوت بسیار با «نظام شفاف» در کشورهای موفق در تجارت بین‌المللی دارد، «بخش بزرگی از فسادها به صورت سیستمی کشف نشده است»... چون سامانه‌های تجارت «فقط مدعی موفقیت هستند»!

سلامت تجاری در فضای «چماق نظارت و پلیسی کردن فضا کار نمی‌کند» آن هم در شبکه دادوستدی که به دو ویروس مهلک به نام «فعالیت زیرزمینی» و «نظام واسطه‌گری» آلوده است و گمان نمی‌رود که «آنتی‌بیوتیک نظارت‌های ... شبه پلیسی، بتواند این عفونت را از بین ببرد».

و چه درست، ملک‌رضا ملک‌پور می‌گوید که مدیران ما سال‌هاست روش پلیسی را که در کشورهای کمونیستی جهان ... شکست خورده است؛ همچنان آزمایش کرده و به اجرا می‌گذارند.

شاید «ظرافت حضور» به قولی از غلامحسین امیری، یعنی «مزاحم گمرک نشوید، راهش این نیست».

آذر ماه ۱۳۹۸





ارقام یارانه غیرمستقیم انرژی در بخش حمل و نقل

قله ۲۳۲ هزار میلیاردی!

در سال‌های اخیر، در کشور ما برای مدیریت و بهینه کردن مصرف سوخت، اقداماتی صورت گرفته، اما به دلیل اتخاذ سیاست‌های نادرست، اکنون ایران یکی از کشورهای پرمصرف دنیا در مصرف انرژی به‌ویژه در بخش حمل‌ونقل است؛ به طوری که بخش حمل‌ونقل بعد از بخش خانگی، عمومی و تجاری، در رتبه دوم مصرف انرژی قرار دارد و حدود یک چهارم (۲۴ درصد) مصرف کل انرژی را به خود اختصاص می‌دهد.

از سوی دیگر، بعد از کشور ونزوئلا، ایران پایین‌ترین قیمت عرضه بنزین را در دنیا دارد و به عنوان نمونه، قیمت بنزین در ترکیه حدود ۱۴ برابر ایران، در عراق ۷ برابر، در امارات متحده عربی ۶/۵ برابر، در قطر ۵/۴ برابر، در پاکستان ۸ برابر، در افغانستان ۷/۲ برابر، در ترکمنستان و آذربایجان هم حدود ۵ برابر ایران است؛ این در حالی است که با در نظر گرفتن سهم هزینه بنزین از متوسط درآمد، برای یک ایرانی بنزین گران‌تر از برخی کشورهاست.

در گزارشی که می‌خوانید سعی شده تصویری روشن از مصرف فرآورده‌های نفتی در بخش حمل‌ونقل ارائه و مبلغ یارانه پنهانی که به کشور تحمیل شده است ارائه شود.

سهم بخش حمل‌ونقل از کل انرژی مصرف شده در کشور حدود یک چهارم محاسبه شده است و ارزش این میزان انرژی مصرف شده، ۶۰ درصد انرژی مصرفی در کل کشور است. از بین فرآورده‌های نفتی، فرآورده‌ای مانند بنزین، نفت‌گاز (گازوئیل)، گاز طبیعی فشرده (CNG) و سوخت هوایی به‌طور عمده در بخش حمل‌ونقل مصرف می‌شوند. از سوی دیگر، در سال ۱۳۹۷ حدود ۰/۲ درصد از کل نفت کوره مصرفی، ۰/۸ درصد از نفت سفید مصرفی و ۰/۱ درصد از گاز مایع مصرفی کشور نیز در بخش حمل‌ونقل استفاده شده، اما سهم این سه فرآورده نسبت به کل مصرف انرژی در بخش حمل‌ونقل قابل چشم‌پوشی است.

■ بنزین - طبق آمار موجود، حدود ۶۱ درصد بنزین توسط خودروهایی سواری، ۲۱ درصد توسط وانت‌ها، ۸ درصد توسط تاکسی‌ها، ۶ درصد توسط موتورسیکلت‌ها و ۴ درصد

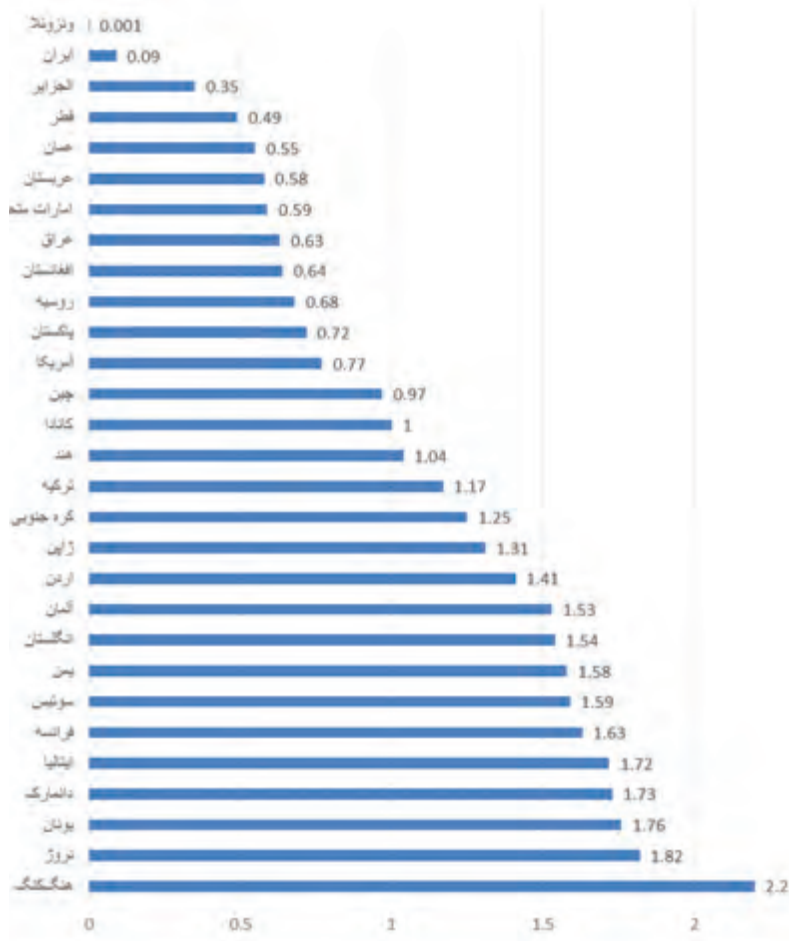
یارانه غیرمستقیم در بخش حمل و نقل برای مصرف بنزین، گازوئیل، CNG و سوخت هوایی، در سال گذشته حدود ۲۱۴ هزار میلیارد تومان بوده و برای سال جاری نیز حدود ۲۳۲ هزار میلیارد تومان برآورد می‌شود

کشورهایی که تولیدکننده و صادرکننده نفت هستند قیمت‌های پایین تری دارند. یک استثنا وجود دارد و آن کشور آمریکا است که با وجود اینکه کشور پیشرفته‌ای است، اما قیمت بنزین در آن پایین است (۰/۷۷ دلار).

اختلاف قیمت‌ها در کشورهای مختلف ناشی از سیاست دولت‌ها مبنی بر اخذ مالیات و یا تخصیص یارانه برای عرضه بنزین است؛ زیرا همه کشورها به بنزین با همان قیمت بازارهای بین‌المللی دسترسی دارند، اما بر مبنای سیاست خود تصمیم گرفته و مالیات‌های مختلفی را در نظر می‌گیرند. در نتیجه، قیمت خرده‌فروشی بنزین در کشورها و بعضاً در شهرهای مختلف آنها متفاوت است.

- ۲- ضعف شبکه حمل و نقل همگانی
- ۳- گسترش فرهنگ استفاده از خودروهای شخصی

شکل ۱- قیمت عرضه بنزین در برخی کشورها



توضیح: قیمت‌ها مربوط به تاریخ ۱۱ شهریور ۱۳۹۸ است که در برخی کشورها هفتگی و در برخی ماهیانه به روز می‌شوند.

توسط کامیون و کامیونت‌ها مصرف می‌شود. بررسی آمار عرضه بنزین نشان می‌دهد که مصرف بنزین در کشور طی دو دهه اخیر بیش از دو برابر شده است. به طوری که مقدار متوسط مصرف روزانه آن از حدود ۴۶ میلیون لیتر در سال ۱۳۸۰، به حدود ۸۹/۱ میلیون لیتر در سال ۱۳۹۷ رسیده است و در چهار ماه ابتدای سال جاری این رقم به ۹۵/۳ میلیون لیتر افزایش یافته است و با توجه به رشدی که مصرف بنزین طی سال‌های اخیر داشته، پیش‌بینی می‌شود که در پایان سال جاری متوسط مصرف روزانه به حدود ۱۰۰ میلیون لیتر برسد.

جدول ۱، روند مصرف بنزین را طی ۱۹ سال گذشته نشان می‌دهد. همان طور که مشاهده می‌شود مصرف بنزین در دو مقطع سیر نزولی پیدا کرده است؛ یکی در سال ۱۳۸۶ و با اجرای طرح کارت هوشمند سوخت و سهمیه بندی؛ و دیگری در سال ۱۳۸۸ و اجرای قانون هدفمندسازی یارانه‌ها.

اگر جمعیت کشور حدود ۸۳ میلیون نفر باشد، به ازای هر نفر روزانه ۱/۱ لیتر بنزین در کشور مصرف می‌شود؛ این در حالی است که فقط ۲۰ کشور در دنیا مصرف سرانه بالاتری نسبت به ما دارند. بیشترین مصرف سرانه بنزین مربوط به کشور آمریکا با ۴/۳۹ لیتر در روز است، رتبه‌های بعدی به ترتیب متعلق به کانادا با ۳/۶۲ لیتر، کویت با ۲/۸۴ لیتر، عربستان سعودی با ۲/۶ لیتر، عمان با ۲/۵۳ لیتر و قطر با ۲/۴۸ لیتر در روز است. در مقابل، مصرف سرانه بنزین در کشورهای اروپایی بین ۰/۵ تا ۱ لیتر در روز و در کشور همسایه ما ترکیه، حدود ۰/۱ لیتر در روز است که به طور قابل توجهی پایین‌تر از ایران است.

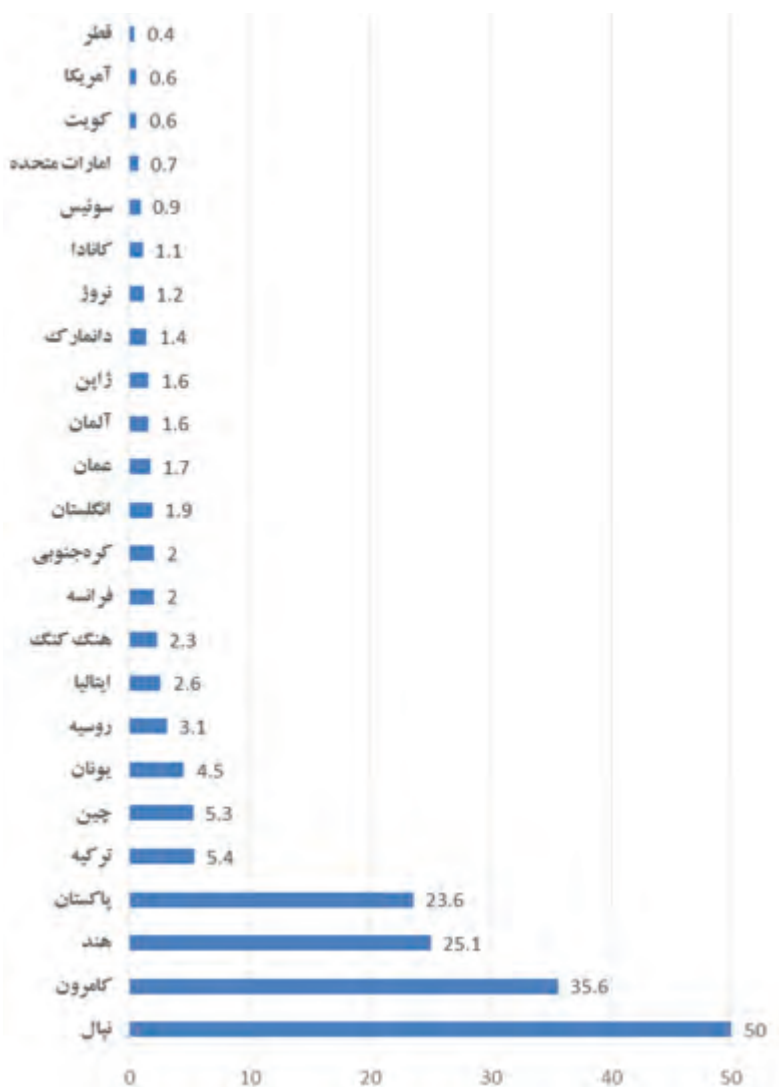
از عمده‌ترین دلایل مصرف بالای بنزین در کشور، می‌توان به موارد زیر اشاره کرد:

۱- **قیمت پایین سوخت:** بعد از ونزوئلا، ایران پایین‌ترین قیمت عرضه بنزین را در دنیا دارد، یعنی هر لیتر ۰/۰۹ دلار آمریکا (با نرخ تسعیر ۱۱۰۰۰ تومان)؛ در صورتی که در حال حاضر میانگین قیمت عرضه بنزین در جهان ۱/۰۹ دلار به ازای هر لیتر است. البته بین کشورها تفاوت قابل توجهی در قیمت‌ها وجود دارد. به عنوان یک قاعده کلی، کشورهای ثروتمند قیمت‌های بالاتری دارند؛ در حالی که کشورهای فقیرتر و

در سال ۱۳۹۷ حدود ۱۱۷ هزار میلیارد تومان یارانه پنهان در عرضه بنزین مستتر بوده که اگر مصرف بنزین در پایان سال جاری به ۳۶/۵ میلیارد لیتر برسد، این میزان یارانه به حدود ۱۳۲ هزار میلیارد تومان معادل ۱۲ میلیارد دلار بالغ خواهد شد

۴- کیفیت خودروها و مصرف سوخت بالا
 ۵- عدم استفاده کافی از CNG به عنوان سوخت جایگزین.
 در تعیین قیمت بنزین در کشورها قدرت خرید مردم نکته‌ای مهم و اساسی است. یعنی بهتر است گران یا ارزان بودن کالا براساس متوسط درآمد مردم و قدرت خرید آنها مورد بررسی و سنجش قرار گیرد؛ برای مثال، مقایسه‌ای بین کشورها انجام شده که نشان می‌دهد برای خرید ۴۰ لیتر بنزین در ماه، چند درصد از درآمد ماهیانه مردم باید اختصاص یابد.
 همان طور که در شکل ۲ نشان داده شده در قطر مردم برای خرید ۴۰ لیتر بنزین، فقط

شکل ۲- نسبت هزینه ۴۰ لیتر بنزین به متوسط درآمد ماهیانه خانوار در کشورهای مختلف



۰/۰۴ درصد از درآمد ماهیانه؛ در فرانسه ۲ درصد، در پاکستان ۲۳ درصد و در نپال باید نصف درآمد ماهیانه‌شان را پرداخت کنند.
 براساس اطلاعات هزینه درآمد خانوار در سال ۱۳۹۷ درآمد متوسط ماهیانه هر خانوار شهری برابر ۳/۶ میلیون تومان بوده است. چنانچه نسبت هزینه‌های مصرف ۴۰ لیتر بنزین در ماه را به درآمد فوق تقسیم کنیم به رقم ۱/۱ درصد می‌رسیم.

این نسبت در مقایسه با اکثر کشورهای نفتی بالا و در مقایسه با اکثر کشورهای توسعه‌یافته پایین است، بنابراین به رغم پایین بودن قیمت بنزین در کشور، سهم آن در مقیاس جهانی چندان پایین نیست. این موضوعی است که در بحث آزادسازی و یا افزایش قیمت حامل‌ها از جمله بنزین، باید مد نظر تصمیم‌گیران قرار گیرد.

از سوی دیگر، پدیده قاچاق به‌عنوان یک چالش جدی در کشور مطرح است که یکی از دلایل آن اختلاف قیمت سوخت داخلی با کشورهای همسایه است. اگر نرخ تسعیر دلار را ۱۱۰۰۰۰ ریال فرض کنیم، قیمت بنزین در ایران ۹ سنت است؛ در حالی که این قیمت در ترکیه حدود ۱۴ برابر ایران است. همچنین در عراق ۷ برابر، در امارات ۶/۵ برابر، در قطر ۵/۴ برابر، در پاکستان ۸ برابر، در افغانستان ۷/۲ برابر، در ترکمنستان و آذربایجان هم حدود ۵ برابر ایران قیمت دارد.

■ **نفت گاز (گازوئیل)** - عمده‌ترین مصرف‌این فرآورده، در بخش حمل‌ونقل است که حدود ۶۰ درصد گازوئیل مصرفی کشور را به خود اختصاص می‌دهد. گازوئیل مصرفی در بخش حمل‌ونقل عمدتاً در زیربخش جاده‌ای مورد استفاده قرار می‌گیرد؛ به طوری که در سال ۹۷، ۹۵ درصد گازوئیل مصرفی در بخش حمل‌ونقل، توسط اتوبوس‌ها، مینی‌بوس‌ها و کامیون‌های درون و برون‌شهری مصرف شده است.

سهم زیربخش ریلی تنها ۲ درصد و سهم کشتی‌ها حدود ۳ درصد از مصرف نفت گاز در بخش حمل‌ونقل است.

همان‌طور که در جدول ۲ ملاحظه می‌شود، از سال ۱۳۸۴ تا سال ۱۳۹۲ مصرف نفت گاز همه ساله نسبت به سال قبل افزایش داشته است، اما در سال ۱۳۹۳ حدود ۵ درصد کاهش و در سال ۱۳۹۴ مصرف نفت گاز با

در سال ۱۳۹۷ حدود ۸۵ هزار میلیارد تومان یارانه مصرف گاز و نئیل در بخش حمل و نقل هزینه شده است و اگر طبق پیش بینی مصرف آن تا پایان سال جاری به ۲۰/۸ میلیارد لیتر برسد، یارانه مربوط به این بخش، حدود ۹۰ هزار میلیارد تومان خواهد بود

دلیل داشتن ذخایر بزرگ گاز و شبکه توزیع گسترده، قابلیت زیادی برای استفاده از این سوخت دارد که با برنامه ریزی می توان آن را توسعه داد و جایگزین مصرف سوخت های دیگر کرد. اکنون روزانه حدود ۲۰ میلیون متر مکعب گاز در کشور مصرف می شود که جایگزین ۲۰ میلیون لیتر بنزین مصرفی در روز شده است.

اکنون بیشترین خودروی دوگانه سوز در چین (۵/۵ میلیون)، ایران (بیش از ۴/۵ میلیون)، هند (۳ میلیون)، پاکستان (۳ میلیون)، آرژانتین (۲/۵ میلیون)، برزیل (۲ میلیون) و ایتالیا (بیش از یک میلیون) وجود دارد.

برخورداری از منابع عظیم گاز طبیعی، وجود شبکه گسترده گازرسانی در سراسر کشور و از طرف دیگر، مزیت های اقتصادی و زیست محیطی استفاده از گاز طبیعی، سبب شد که مسئولان کشور استفاده از CNG و گنجاندن آن در سبد سوخت مصرفی بخش حمل و نقل را در دستور کار قرار دهند. در نتیجه، فاز مطالعاتی طرح در سال ۱۳۷۹

کاهش چشمگیر ۱۹ درصدی مواجهه و از حدود ۱۰۰ میلیون لیتر به مقدار ۸۱ میلیون لیتر در روز رسیده است. مهمترین دلیل کاهش مصرف این فرآورده، اجرای طرح عرضه براساس پیمایش و کاهش تحویل نفت گاز به بخش نیروگاهی و صنایع (به جهت جایگزینی با گاز طبیعی) بوده است، هرچند از سال ۹۵ تاکنون مجددا شاهد روند افزایش مصرف سالیانه این فرآورده هستیم.

■ **گاز طبیعی فشرده (CNG)** - مصرف گاز طبیعی در جهان به سرعت در حال توسعه است و اگر میزان توسعه آن با روند رشد کنونی، یعنی سالیانه ۲ تا ۲/۵ درصد رشد، ادامه داشته باشد، تا سال ۲۰۳۵ حدود ۲۸ درصد از سبد انرژی دنیا را به خود اختصاص خواهد داد و به تبع آن مصرف گاز طبیعی فشرده (CNG) هم رو به رشد خواهد بود؛ به طوری که هم اکنون برخی از شرکت های بزرگ خودروسازی دنیا سهمی از تولیدات خود را به تولید خودرو دوگانه سوز اختصاص داده اند (مانند فیات ایتالیا). ایران به

جدول ۲- متوسط مصرف روزانه گاز و نئیل در کشور

سال	کل مصرف روزانه (میلیون لیتر)	مصرف روزانه حمل و نقل (میلیون لیتر)	سهم مصرف حمل و نقل (درصد)
۱۳۸۴	۷۹/۴۰	۴۶/۰۵	۵۸
۱۳۸۵	۸۶/۲۲	۴۶/۱۳	۵۴
۱۳۸۶	۸۹/۷۵	۵۰/۲۶	۵۶
۱۳۸۷	۹۲/۵۰	۵۱/۸۰	۵۶
۱۳۸۸	۹۲/۷۷	۵۲/۸۸	۵۷
۱۳۸۹	۹۵/۱۸	۵۷/۱۱	۶۰
۱۳۹۰	۹۶/۷۵	۵۵/۱۵	۵۷
۱۳۹۱	۹۷/۲۱	۵۲/۴۹	۵۴
۱۳۹۲	۱۰۵/۳۹	۵۵/۸۵	۵۳
۱۳۹۳	۱۰۰/۱۶	۵۶/۰۹	۵۶
۱۳۹۴	۸۱/۱۹	۴۷/۰۹	۵۸
۱۳۹۵	۸۲/۶۴	۴۹/۵۹	۶۰
۱۳۹۶	۸۴/۶۱	۵۰/۹۵	۶۰
۱۳۹۷	۹۰/۰۶	۵۴/۳۶	۶۰

جدول ۱- مصرف بنزین و نرخ رشد سالیانه مصرف آن

سال	مصرف روزانه (میلیون لیتر)	رشد (لیتر)
۱۳۸۴	۶۷	۹/۸۵
۱۳۸۵	۷۳/۶	۹/۸۵
۱۳۸۶	۶۴/۴	-۱۲/۵
۱۳۸۷	۶۷	۴/۰۴
۱۳۸۸	۶۴/۸	-۱۲/۵
۱۳۸۹	۶۱/۳	-۵/۴
۱۳۹۰	۵۹/۹	-۲/۲۸
۱۳۹۱	۶۳/۵	۶/۰۱
۱۳۹۲	۶۸/۴	۷/۷۲
۱۳۹۳	۶۹/۶	۱/۷۵
۱۳۹۴	۷۱	۲/۰۱
۱۳۹۵	۷۴/۷	۵/۲۱
۱۳۹۶	۸۰/۷	۸/۰۳
۱۳۹۷	۸۹/۱	۱۰/۴۱

ماخذ: معاونت برنامه ریزی وزارت نفت و آمارنامه شرکت پالایش و پخش فرآورده های نفتی ایران

درصد کاهش مصرف اتفاق افتاده است. در سال ۱۳۹۳، با بهبود مدیریت عرضه گاز و توسعه تدریجی جایگاه‌ها، تقاضای گاز طبیعی در بخش حمل‌ونقل شاهد رشد ۶۰۱ درصدی بود، اما از سال ۱۳۹۴ مجدداً روند کاهش نرخ مصرف آغاز شد و هم‌اکنون نرخ رشد مصرف CNG منفی است، یعنی نسبت به سال قبل کاهش مصرف داریم. گفتنی است تا حدود ۱۰ سال قبل، ایران دارای بیشترین تعداد خودروی دوگانه‌سوز در جهان بود، اما اکنون با بیش از ۴ میلیون خودرو در مقایسه جهانی بعد از کشور چین در رتبه دوم قرار دارد. تعداد قابل توجهی از خودروها پایه گازسوز هستند و تعدادی هم پس از تولید به خودرو دوگانه‌سوز تبدیل شده و در مجموع ۱۳ درصد از سبد انرژی حمل‌ونقل را به‌صورت

صرفه‌جویی می‌شود. طبق آمار موجود از ابتدای اجرای طرح تاکنون بیش از ۶۲ میلیارد متر مکعب CNG عرضه شده است. بررسی آماری نشان می‌دهد که با شروع اعمال سهمیه‌بندی در عرضه بنزین در سال ۱۳۸۶، از گازسوز کردن خودروها استقبال بسیار زیادی به عمل آمد به‌طوری‌که در سال ۱۳۸۶ مصرف گاز طبیعی فشرده از رشد ۸ درصدی نسبت به سال قبل برخوردار بوده، اما در سال‌های بعد به تدریج از شیب تند افزایش مصرف کاسته شده به ویژه در سال ۱۳۹۲ با اجرای طرح هدفمندی، افزایش قابل ملاحظه قیمت CNG، تصور رانندگان خودروها مبنی بر صدمه زدن گاز به موتور خودرو، کمبود جایگاه‌های سوخت‌گیری و به خصوص پراکندگی نامناسب آنها و همچنین به دلیل قطع گاز جایگاه‌ها، ۳/۴

آغاز و مصرف گاز طبیعی فشرده (CNG) در بخش حمل‌ونقل از سال ۱۳۸۰، ابتدا با گازسوز کردن خودروهای سواری عمومی و اتوبوس‌های شهری شروع شد و هم‌زمان با ایجاد جایگاه‌های عرضه، مصرف آن به سرعت افزایش یافت، اما در سال‌های اخیر شاهد توقف رشد و کاهش مقدار مصرف هستیم. به طوری که میانگین مصرف روزانه در سال ۱۳۹۷ نسبت به سال ۱۳۹۶ کاهش داشته و از ۲۰/۹ به ۲۰/۸ میلیون مترمکعب رسیده و در چهار ماه اول سال جاری هم رقم ۱۹/۵ میلیون مترمکعب گزارش شده است. شایان ذکر است که هر متر مکعب CNG معادل یک لیتر بنزین کارایی دارد؛ به عبارت دیگر با مصرف روزانه ۲۰ میلیون مترمکعب گاز CNG، ۲۰ میلیون لیتر بنزین در روز

جدول ۳- محاسبه یارانه پرداختی بابت بنزین مصرفی در کشور طی سال‌های ۱۳۹۴ تا ۱۳۹۸

سال	روزانه (میلیون لیتر)	سالانه (میلیارد لیتر)	قیمت فوب (دلار)	قیمت داخلی (لیتر - ریال)	ارزش (میلیارد دلار)	نرخ تسعیر (ریال)	یارانه (میلیارد دلار)	یارانه (هزار میلیارد ریال)
۱۳۹۴	۶۷/۸	۲۴/۸	۰/۳۸	۱۰۰۰۰	۹/۴۱	۳۴۵۰۰	۲/۲۳	۷۶/۹۷
۱۳۹۵	۷۴/۵	۲۷/۲	۰/۳۶	۱۰۰۰۰	۹/۷۹	۳۶۰۰۰	۲/۲۴	۸۰/۵۱
۱۳۹۶	۸۰/۸	۲۹/۵	۰/۳۶	۱۰۰۰۰	۱۰/۶۱	۳۸۵۰۰	۲/۹۶	۱۱۳/۸۱
۱۳۹۷	۸۹/۱	۳۲/۵	۰/۴۲	۱۰۰۰۰	۱۳/۶۵	۱۱۰۰۰۰	۱۰/۷۱	۱۱۷۷/۶۸
۱۳۹۸	۱۰۰/۰	۳۶/۵	۰/۴۲	۱۰۰۰۰	۱۵/۳۳	۱۱۰۰۰۰	۱۲/۰۱	۱۳۲۱/۳۰

جدول ۴- محاسبه یارانه پرداختی بابت نفت گاز مصرفی در بخش حمل‌ونقل کشور

سال	روزانه (میلیون لیتر)	سالانه (میلیارد لیتر)	قیمت فوب (دلار)	قیمت داخلی (لیتر - ریال)	ارزش (میلیارد دلار)	نرخ تسعیر (ریال)	یارانه (میلیارد دلار)	یارانه (هزار میلیارد ریال)
۱۳۹۴	۴۷/۰۹	۱۷/۲	۰/۳۴	۳۰۰۰	۵/۸۴	۳۴۵۰۰	۴/۳۵	۱۵۰/۰۵
۱۳۹۵	۴۹/۵۹	۱۸/۱	۰/۳۴	۳۰۰۰	۶/۱۵	۳۶۰۰۰	۴/۶۵	۱۶۷/۲۵
۱۳۹۶	۵۰/۹۵	۱۸/۶	۰/۳۵	۳۰۰۰	۶/۵۱	۳۸۵۰۰	۵/۰۶	۱۹۴/۸۰
۱۳۹۷	۵۴/۳۶	۱۹/۸	۰/۴۲	۳۰۰۰	۸/۳۳	۱۱۰۰۰۰	۷/۷۹	۸۵۷/۱۵
۱۳۹۸	۵۷	۲۰/۸	۰/۴۲	۳۰۰۰	۸/۷۴	۱۱۰۰۰۰	۸/۱۷	۸۹۸/۷۱

جدول ۵- محاسبه یارانه پرداختی بابت CNG مصرفی در کشور طی سال‌های ۱۳۹۷ و ۱۳۹۸

سال	روزانه (میلیون مترمکعب)	سالانه (میلیارد مترمکعب)	قیمت فوب (دلار)	قیمت عرضه داخلی (ریال)	ارزش (میلیارد دلار)	نرخ تسعیر (ریال)	یارانه (میلیارد دلار)	یارانه (هزار میلیارد ریال)
۱۳۹۷	۲۰/۸	۷/۵۹	۰/۱۱	۴۱۴۰	۰/۸۴	۱۱۰۰۰۰	۰/۵۵	۶۰/۴۳
۱۳۹۸	۲۰	۷/۳۰	۰/۱۱	۴۵۳۲	۰/۸۰	۱۱۰۰۰۰	۰/۵۰	۵۵/۲۵

اگر قیمت CNG را تقریباً به همان قیمت گاز طبیعی و قیمت منطقه‌ای آن را در سال ۹۷ حدود ۰/۱۱ دلار در نظر بگیریم، جدا از سایر هزینه‌ها تا مرحله مصرف، در سال گذشته حدود ۶ هزار میلیارد تومان یارانه در عرضه این سوخت هزینه شده است

یارانه نیز به مصرف گازوئیل در بخش حمل‌ونقل اختصاص یافته و اگر طبق پیش‌بینی‌ها مصرف گازوئیل در پایان سال جاری به ۲۰/۸ میلیارد لیتر برسد، یارانه پنهانی که در این بخش هزینه خواهد شد تقریباً ۹۰ هزار میلیارد تومان خواهد بود.

اگر قیمت CNG را به‌طور تقریبی همان قیمت گاز طبیعی و قیمت منطقه‌ای آن را در سال گذشته و سال جاری حدود ۰/۱۱ دلار در نظر بگیریم، با صرف نظر کردن از سایر هزینه‌های مربوط تا مرحله مصرف، در سال ۱۳۹۷ حدود ۶ هزار میلیارد تومان یارانه پنهان در عرضه این سوخت هزینه شده است و با فرض اینکه در پایان سال ۱۳۹۸، متوسط مصرف روزانه به ۲۰ میلیون متر مکعب برسد، یارانه پنهان در سال ۱۳۹۸ بیش از ۵/۵ هزار میلیارد تومان برآورد می‌شود؛ در صورتی که اگر به جای CNG بنزین مصرف می‌شد، یارانه غیرمستقیم به بیش از ۲۷ هزار میلیارد تومان بالغ می‌شد.

هستند، زیرا دولت می‌تواند مازاد مصرف داخل را به قیمت‌های جهانی بفروشد، در حالی که افزایش مصرف داخلی باعث کاهش انتفاع دولت از محل صادرات می‌شود و نیز ممکن است میزان مصرف بیش از تولید داخلی باشد که در این صورت، واردات با قیمت‌های جهانی صورت خواهد گرفت.

به هر حال روش‌های متفاوتی در این خصوص وجود دارد که هر کدام می‌تواند مبنای محاسبه و در نهایت تصمیم قرار داشته باشد. در جداول ۳ تا ۵، با احتساب قیمت فوب خلیج فارس و نرخ آزاد دلار در پنج سال اخیر و صرف نظر از سایر هزینه‌ها، یارانه پنهان اختصاص یافته به عرضه فرآورده‌های نفتی مورد استفاده در بخش حمل‌ونقل محاسبه شده است.

همان‌طور که ملاحظه می‌شود در سال ۱۳۹۴ حدود ۲/۲۳ میلیارد دلار معادل ۷۷۰۰ میلیارد تومان یارانه پنهان در عرضه بنزین مستتر بوده، در سال ۱۳۹۵ این رقم بیش از ۸ هزار میلیارد تومان و در سال ۱۳۹۶ بیش از ۱۱ هزار میلیارد تومان بوده که در سال گذشته با توجه به شرایط ایجاد شده، به ۱۱۷ هزار میلیارد تومان رسیده است و اگر مصرف بنزین در پایان سال ۱۳۹۸ به ۳۳/۵ میلیارد لیتر برسد، رقم یارانه پنهان مربوط به آن ۱۳۲ هزار میلیارد تومان معادل ۱۲ میلیارد دلار برآورد می‌شود.

با توجه به سهم وسایل نقلیه در مصرف بنزین، سهم یارانه وسایل نقلیه مشخص می‌شود. یعنی ۶۱ درصد یارانه بنزین بابت مصرف سواری‌های شخصی، ۲۱ درصد یارانه بابت مصرف وانت‌ها و ۸ درصد یارانه سهم تاکسی‌ها، ۶ درصد موتورسیکلت‌ها و ۴ درصد هم سهم کامیون و کامیونت‌هاست.

در سال ۱۳۹۷ حدود ۸۵ هزار میلیارد تومان

CNG مصرف می‌کنند. طبق آمار موجود، بیشترین مصرف CNG توسط وانت صورت می‌گیرد و سواری‌های شخصی، تاکسی‌ها و کامیونت‌ها در رده‌های بعدی قرار دارند. کمترین مقدار نیز مربوط به اتوبوس‌های درون‌شهری است.

■ سوخت هوایی - منظور سوخت جت (نفت جت) است. این سوخت از نظر دامنه تقطیر، مشابه نفت سفید است. نفت سفید با استفاده از افزودنی‌های لازم، فرآوری شده و به نفت جت تبدیل می‌شود و نقطه اشتعال بالا، این سوخت را مناسب استفاده در کلیه موتورهای توربینی هواپیماهای مسافربری و بعضی از هواپیماهای جنگی می‌سازد.

سوخت هوایی ارزان‌ترین نوع سوخت بخش حمل‌ونقل در جهان است و دلیل آن سیاست کشورهای مبنی بر کاهش سهم حمل‌ونقل زمینی و افزایش سهم حمل‌ونقل هوایی است و در همین راستا کمترین میزان مالیات فرآورده‌های نفتی در جهان مربوط به سوخت هوایی است. مصرف سوخت جت در ایران در حال حاضر روزانه نزدیک به ۴/۵ میلیون لیتر است که در پروازهای داخلی و خارجی به مصرف می‌رسد و در مجموع کمتر از ۳ درصد مصرف سوخت در حمل‌ونقل را تشکیل می‌دهد.

یارانه پنهان در عرضه سوخت

برای محاسبه اینکه دولت چه مبلغی یارانه بابت سوخت هزینه می‌کند، رویکردها و متفاوتی وجود دارد. عده‌ای معتقدند چون کشور ما تولیدکننده نفت و فرآورده‌های آن است، دولت باید هزینه تولید یا قیمت تمام‌شده را ملاک عمل قرار دهد و عده‌ای دیگر معتقد به در نظر گرفتن قیمت‌های جهانی برای محاسبه یارانه‌ها

جدول ۶- یارانه پنهان مصرف سوخت در بخش حمل‌ونقل

نوع سوخت	۱۳۹۴	۱۳۹۵	۱۳۹۶	۱۳۹۷	۱۳۹۸
بنزین	۷۶/۹۷	۸۰/۵۱	۱۱۳/۸۱	۱۲۱۳/۴۷	۱۳۶۱/۴۵
نفت گاز	۱۵۰/۰۵	۱۶۷/۲۵	۱۹۴/۸۰	۸۷۸/۹۷	۹۲۱/۶۶
CNG	۰	۰	۰	۶۰/۴۳	۵۵/۲۵
ATK	-	-	-	۴۴	۴۴
مجموع	۲۲۷/۰۲	۲۴۷/۷۵	۳۰۸/۶۱	۲۱۳۹/۲۸	۲۳۱۹/۳۴



ترابران: با توجه به افزایش یکباره قیمت سوخت، شما چقدر با میزان افزایش قیمت و نحوه اطلاع‌رسانی آن موافق هستید؟

■ کار بسیار غیرعقلانی بود. متأسفانه در چنین تصمیمات بزرگ و تاثیرگذاری، از کسانی که سالیان سال تجربه کار دارند و مجریان اصلی هستند مشورت نمی‌گیرند، در صورتی که ما آخرین حلقه زنجیره توزیع هستیم و تمام اعتراضات و ناسزاهای ما برمی‌گردد. ما باید بدانیم که چطور با نارضایتی‌ها برخورد کنیم و چگونه پاسخگوی مردم باشیم.

متأسفانه مسئولان بسیار ناصادقانه و با خدعه تا آخرین ساعات افزایش قیمت را تکذیب کردند. آقای نوبخت گفتند این موضوع هفته آینده بررسی می‌شود، آقای زنگنه گفتند هنوز تصمیم نگرفتیم. مدیرعامل پخش هم افزایش قیمت را تا ساعت ۱۱ شب تکذیب کرد، بعد ساعت ۱۲ یکباره از تلویزیون خبر افزایش قیمت بنزین را شنیدیم.

من به هیچ ترتیبی نمی‌توانم برای خودم توجیه

گفت‌وگو با رئیس انجمن شرکت‌های تامین و توزیع فرآورده‌های نفتی درباره تنگناهای مالی جایگاه‌های سوخت

شرایط جدید؛ مشکلات قدیم!

«من یکی از مدافعان جدی واقعی شدن قیمت فرآورده‌های نفتی هستم، به شرط آنکه دولت زیرساخت‌های افزایش قیمت را از پیش فراهم کرده باشد و اعتماد مردم را جلب کند، اما متأسفانه مردم دیگر هیچ اعتمادی به دولت ندارند.»

این بخشی از نظرانی است که دکتر ناصر رئیسی‌فرد، رئیس هیئت‌مدیره انجمن شرکت‌های تامین و توزیع فرآورده‌های نفتی و مدیرعامل شرکت انرژی‌سازان عصر جدید در گفت‌وگو با ترابران مطرح کرد. خبر ورشکستگی و بحران اقتصادی اغلب جایگاه‌داران در کشور، بهانه اصلی مصاحبه با رئیسی‌فرد بود، اما خبر داغ و فوری افزایش سه برابری قیمت بنزین، به عنوان یکی از دغدغه‌های اصلی جایگاه‌داران، مسیر بحث را به سمت تبعات افزایش قیمت بنزین کشاند.



بنزین یک کالای سرمایه‌ای نیست که بین همه تقسیم شود بلکه یک کالای مصرفی است که مردم باید متناسب با نیازشان مصرف کنند و هزینه آن را هم بپردازند. اگر هم قرار است از بابت افزایش نرخ‌ها، کمکی به مردم صورت گیرد، باید در زمینه سرمایه‌گذاری روی زیرساخت‌ها باشد

... هیچ تناسبی بین سرمایه‌گذاری‌ها و هزینه‌های مترتب برای اداره جایگاه‌ها وجود ندارد. این وضعیت تا یک زمانی قابل تحمل بود، اما اکنون علاوه بر تورم، شرایط نیروی کار، افزایش حقوق‌ها، مشکلات قانون کار و ... مشکلات جدی برای همکاران ما به‌وجود آورده است

به جای ۵۰ هزار تومان برای مردم شغل ایجاد کنند که بتوانند حقوق ماهانه دریافت کنند، امکانات و رفاه مردم را بیشتر کنند، ترافیک را کاهش دهند و ... ولی متأسفانه همه چیز فراموش شده است.

بینداید بنزین یک کالای سرمایه‌ای نیست که بین همه مردم تقسیم شود، بلکه یک کالای مصرفی است که مردم باید متناسب با نیازشان مصرف کنند و هزینه‌های آن را هم بپردازند. آنچه که کالای سرمایه‌ای است و متعلق به همه آحاد ملت است، نفت است، اما اگر قرار است از بابت افزایش نرخ‌ها، کمکی به مردم صورت گیرد، باید در زمینه سرمایه‌گذاری روی زیرساخت‌ها باشد، نه اینکه بگوییم بنزین کالای سرمایه‌ای است و صدقه‌وار به مردم یارانه بدهیم.

می‌توان اینطور برنامه‌ریزی کرد که مثلاً طی دو یا سه سال این مابه‌التفاوت در قالب تسهیلات به کشاورزی اختصاص پیدا کند تا همه به شهرهای خودشان برگردند و به جای افزایش زادوولد به کار دائم مشغول شوند، کاری که ترکیه کرد و دو سال تفاوت حامل‌های انرژی را صرف زیرساخت‌های کشاورزی کرد، به طوری که امروز ترکیه‌ای که پیاز و سیب‌زمینی‌اش را از ما می‌خرد خودکفا شده و دو، سه میلیون شغل ایجاد کرده است.

ترابران: این نحوه افزایش قیمت سوخت، چه تبعاتی برای جایگاه‌داران داشته است؟

■ از زمانی که افزایش قیمت بنزین اعلام شد، صف در جایگاه‌ها قطع نشده است. مردم بسیار ناراحت و نگران هستند. ما چه گناهی کردیم که باید ناسزا بشنویم. مسئولان تصمیم نادرست می‌گیرند و مردم چون به مسئولان دسترسی ندارند به من و کارگرانم ناسزا می‌گویند. به مردمی که در صف جایگاه منتظر بودند، می‌گفتم بنزین که دیگر گران شده است، خوب بروید خانه‌هایتان و زمان دیگری بنزین بزنید، ولی آنها می‌گفتند معلوم نیست که گران‌تر نشود و علناً بی‌اعتمادی خود به دولت را ابرار می‌کردند. کسی که برای یک باک بنزین ۱۸۰ هزار تومان پول پرداخت می‌کند، می‌گوید من با پرداخت این پول مشکلی ندارم، اگر بدانم



کنم که دولت چگونه می‌تواند با مردم این چنین برخورد کند. مردم را به هیچ انگاشتن شرط عقل نیست. نهایت کوتاه‌فکری است هنگامی که در دوران شدیدترین تحریم‌ها به سر می‌بریم و در منطقه تمام همسایگانمان علیه ما هستند، می‌خواهند خودمان هم در داخل کشور به جان هم بیفتیم؟! من معتقدم دولت باید صادقانه و یک بار برای همیشه بگوید می‌خواهم قیمت بنزین را ۵ هزار تومان کنم و درآمد حاصل از مابه‌التفاوت قیمت بنزین را به یک گروه خاص می‌دهم و آن گروه هم خودش را آماده کند. یکی از بزرگ‌ترین اشتباهات فاجعه‌آمیز دولت سهمیه‌بندی مجدد سوخت و دوزخی کردن آن است.

من با افزایش قیمت سوخت مشکلی ندارم ولی دوباره این پول را به مردم یارانه ندهند. درآمد حاصل از افزایش قیمت باید در زیرساخت‌ها سرمایه‌گذاری و کارخانه‌های تعطیل شده راه‌اندازی شوند. ۵۰ هزار تومان به مردم دادن، اهانت به شخصیت آنهاست.

یکی از گرفتارترین‌ها در صنف ما، کسانی هستند که در مناطق دوردست یا بین راه‌ها با فروش بسیار پایین خدمت‌رسانی می‌کنند، مثلاً یک جایگاه در منطقه محروم با ۳۰۰۰ لیتر فروش و کارمزد ۴۰ تومان حتی نمی‌تواند هزینه کارگر را بدهد

اگر در شهر تهران کسی بخواهد که مثلاً یک جایگاه ۵۰۰ متری احداث کند، باید حداقل ۱۰ تا ۱۵ میلیارد تومان فقط پول زمین بدهد و ۳ تا ۴ میلیارد هم هزینه تاسیسات کند، پس کارمزد دریافتی با وجود فروش بالا نیز جوابگوی حداقل سرمایه‌گذاری نیست

که کجا خرج می‌شود. نه اینکه فقط بگویند می‌خواهند به طبقات محروم کمک کنند. همکاران من اکثراً ورشکسته هستند، مضیقه مالی بسیاری دارند و با ضرر و زیان وافر و کارمزد ناچیز جایگاه‌ها را اداره می‌کنند. اکنون همه برای خرید سوخت مشکل دارند چون قبلاً تانکر فرآورده را ۳۰ میلیون تومان می‌خریدیم و الان باید ۹۰ میلیون تومان بخریم. این تامین نقدینگی از کجا حاصل و چگونه پرداخت شود؟ هزینه‌های جانبی آن مانند تبخیر هم فاجعه‌آمیز است.

ترابران: جایگاه‌داری شغل پردرآمدی به نظر می‌رسد، ولی ظاهراً جایگاه‌داران هم دل‌پُری از شرایط این روزها دارند ...

■ من از پیش از انقلاب جایگاه‌دار هستم. در آن سال‌ها، تعداد جایگاه‌ها، جمعیت و اتومبیل محدود بود همچنین شرایط جایگاه‌داری با توجه به شرایط اقتصادی جامعه چندان فاجعه‌آمیز نبود، جایگاه‌های سوخت‌رسانی در اختیار بخش خصوصی قرار داشت و شرکت ملی پخش هیچ سرمایه‌ای صرف آنها نمی‌کرد. زمین، تاسیسات، سرمایه و... متعلق به سرمایه‌گذار بخش خصوصی بود و فقط زمانی که تلمبه‌ها و دیسپنسرها توسط شرکت ملی پخش به بخش خصوصی اجاره و روی سکوها نصب می‌شد، هر ماه مبلغی بابت اجاره آنها به دولت پرداخت می‌شد، اما متأسفانه پس از انقلاب شرایط و نحوه اخذ و صدور مجوزهای احداث جایگاه تغییر کرد و سازوکار و ارتباط حقوقی دریافت کارمزد به یک قرارداد - به‌زعم من - یک‌طرفه تبدیل شد که متناسب با قوانین جاری نیست.

ما همیشه این بحث را با شرکت ملی پالایش و پخش داریم که هیچ تناسبی بین سرمایه‌گذاری‌ها و هزینه‌های مترتب برای اداره جایگاه‌ها وجود ندارد. این تا یک زمانی قابل تحمل بود، اما اکنون تورم سرسام‌آوری گریبان جایگاه‌ها را گرفته و شرایط نیروی کار، افزایش حقوق‌ها، مشکلات قانون کار و... نیز تبدیل به معضلی اساسی برای همکاران ما شده است. تحریم‌های جدید هم که دیگر مزید بر علت است.

ترابران: گفتید که میزان کارمزدی که جایگاه‌داران دریافت می‌کنند، متناسب با سرمایه‌گذاری و مخارجشان نیست...

■ بله خصوصاً در جایگاه‌های کم‌فروش، زیرا ما بر اساس لیتر کارمزد می‌گیریم و هرچه فروش کمتر باشد، کارمزد کمتری دریافت می‌کنیم. تعداد زیادی از جایگاه‌های کم‌فروش در مناطقی قرار دارند که توجیه اقتصادی ندارد. کسی هم که آن جایگاه را ساخته؛ یا اشتباه محاسباتی داشته و طرح توجیهی تهیه نکرده یا به دلیل تعهدات فردی (محلی/منطقه‌ای) مجبور به ساخت آن جایگاه شده است که در چنین حالتی وظیفه دولت‌هاست که با بسته‌های حمایتی به آنها در خدمت‌رسانی به مردم کمک کنند؛ مثلاً در چنین مناطقی باید تفاوت کارمزد وجود داشته باشد یا مثلاً بگویند شما عوارض، بیمه و مالیات ندهید. همه‌جای دنیا هم این کار را برای ماندگاری این نوع اماکن و سرویس‌دهی به مردم انجام می‌دهند.

الان یکی از گرفتارترین‌ها در صنف ما، کسانی هستند که در مناطق دوردست یا بین راه‌ها با فروش بسیار پایین خدمت‌رسانی می‌کنند، مثلاً یک جایگاه در منطقه روستایی بین ۱۰۰۰ تا ۳۰۰۰ لیتر فروش دارد، با سه هزار لیتر فروش و کارمزد ۴۰ تومان که نمی‌تواند هزینه کارگرش را بدهد. جایگاه‌داری یک کار شبانه‌روزی و بیست و چهار ساعته است، اگر همه صنوف یک هزینه استهلاک دارند، ما سه استهلاک داریم، آنها هشت ساعت کار می‌کنند و ما سه تا هشت ساعت. پس از هر جهت هزینه‌هایمان بسیار بالاتر از دیگر واحدهای صنفی است، مضافاً این‌که ما خدمت‌رسانی دائمی به مردم می‌دهیم و محل هم باید از نظر امنیتی دائماً تحت کنترل باشد. اگر در شهر تهران کسی بخواهد یک جایگاه مثلاً ۵۰۰ متری احداث می‌کند، باید دست‌کم ۱۰ تا ۱۵ میلیارد پول زمین بدهد و ۳ تا ۴ میلیارد هم هزینه کند، پس کارمزدی که می‌گیرد حتی با وجود فروش بالا هم جوابگوی حداقل‌های سرمایه‌گذاری نیست.

اگر یک جایگاه تعطیل می‌شود بدانید که قطعاً به دلیل نداشتن نقدینگی کافی برای خرید فرآورده است. شرکت پخش هم هیچ حمایتی از ما نمی‌کند. نهایتاً دو تا ماشین می‌فرستد و می‌گوید که تا پول آن را ندهید ما مجدداً فرآورده ارسال نمی‌کنیم.

اگر دولت اجازه بدهد که ما هزینه خدمات را

قبلا پرداخت کارمزد به صورت پلکانی بود و جایگاه‌های کم‌فروش رقم بیشتری کارمزد می‌گرفتند، اما با افزایش نرخ سوخت، اعلام شده که دیگر نه به صورت پله‌ای، بلکه مجموعا به تمام جایگاه‌ها در ازای هر لیتر، ۱۰۰ تومان کارمزد داده می‌شود

اگرچه قرار بود با واگذاری برخی امور به تدریج شرکت پخش کوچک شود، بسیاری از کسانی که مسئول هستند چه در درون پخش و چه خارج از آن چه بین همکاران خودم و چه در وزارت نفت مانع تراشی می‌کنند، زیرا تصور می‌کنند اگر بخش خصوصی حاکم شود، آنها بیکار می‌شوند

مربوط به تامین، نگهداری، حمل، توزیع و عرضه فرآورده‌های نفتی به بخش خصوصی محول شود. این طرح در سال ۸۰ در وزارت نفت و شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی بررسی شد و پیرو آن در سال ۸۲ موفق شدیم مصوبه‌ای را از سازمان برنامه بگیریم که بر مبنای آن، وظایف مذکور واگذار شود و کارمزد جایگاه‌ها، درصدی از قیمت فرآورده و پرداخت آن برعهده مصرف‌کننده باشد.

در سال ۸۴ یعنی پایان دوره ریاست جمهوری آقای خاتمی، مصوبه جامعی از هیئت دولت گرفتیم که می‌توانست بسیاری از مشکلات جایگاه‌داران را حل کند، یعنی قراردادهای مورد بازرگری قرار می‌گرفت، کارمزد تبدیل به اخذ حق‌الزحمه از مصرف‌کننده می‌شد و در ضمن جایگاه‌ها اجازه می‌یافتند که مشابه کشورهای دیگر، واحدهای تجاری در محل خود تاسیس کنند و خدمات مناسب ۲۴ ساعته به مردم ارائه بدهند. حتی در مصوبه مذکور پیش‌بینی شده بود که شهرداری‌ها مطلقا نباید عوارضی مطالبه کنند و ... اما متاسفانه در سال ۱۳۸۴ این مصوبه اجرایی نشد و بعد هم با تغییر دولت مواجه شدیم... تا اینکه بالاخره در سال ۹۵-۹۴ دولت آقای روحانی، به سراغ همان طرحی رفت که در سال ۸۲-۸۰ توسط وزارت نفت تصویب شد. در آن سال، درصد بسیار کمی افزایش کارمزد به جایگاه‌داران اختصاص یافت و قرار شد بحث حق‌الزحمه و اخذ آن از مصرف‌کننده با توجه به زیرساخت‌های موجود کشور اجرایی شود که متاسفانه باز هم انجام شد.

ما نقشی هم در تولید نداریم، زیرا پالایشگاه در اختیار دولت است و اجازه خرید نفت خام را به ما نمی‌دهند تا در پالایشگاه‌هایی که متعلق به بخش خصوصی هست فرآورده‌ای با کیفیت متفاوت تولید کنیم. ما اعلام کردیم که آمادگی داریم فرآورده‌هایی با کیفیت‌های متفاوت تولید و فرآورده پایه را از بورس خریداری کنیم، اما دولت هنوز پاسخی به ما نداده است.

در خارج از کشور حتی در مورد نوع سوخت هم حق انتخاب وجود دارد؛ مثلا در آمریکا سر هر چهار راه ۴ برند وجود دارد، یک طرف مثلا شل، طرف دیگر شورون، طرف سوم بی‌پی و دست‌آخر هم آرکو. هر کدام هم بنزین‌هایی با کیفیت خاص دارند و قیمت‌شان هم متفاوت

از مصرف‌کننده با درصدهای توافق‌شده بگیریم که حداقل هم هست، معادل آنچه فکر می‌کند بودجه گیرش می‌آید. زیرا چیزی حدود ۶۵ تا ۷۰ درصد بودجه شرکت ملی پخش و فرآورده‌های نفتی ایران مرتبط با حمل و نقل و کارمزد جایگاه‌هاست. در شرایط فعلی اصلا رقم قابل توجهی نیست. اگر بگوییم که ۱۲ یا ۱۵ درصد قیمت فرآورده، حق‌الزحمه جایگاه بابت حمل و کارمزد باشد می‌شود ۱۵۰ تومان و ۱۵۰ تومان برای کسی که سوخت‌گیری می‌کند که این روزها رقمی نیست، اما جمع آن را برای پخش سرانگشتی محاسبه کردم که معادل بودجه دو وزارتخانه می‌شود.

ترابران: با توجه به اینکه کارمزد جایگاه‌ها به صورت درصد است، در شرایط سه برابر شدن قیمت سوخت، خالص کارمزد جایگاه نیز سه برابر می‌شود. آیا در این شرایط هم جایگاه‌داری فعالیت اقتصادی کم‌ثمری خواهد بود؟

■ با توجه به اینکه در گذشته پرداخت کارمزد به صورت پله‌ای بود و جایگاه‌های کم‌فروش که تا ۵۰۰ هزار لیتر فروش داشتند رقم بیشتری کارمزد می‌گرفتند و به جایگاه‌های بالای ۵۰۰ هزار لیتر فروش کارمزد کمتری را اختصاص می‌دادند، اکنون با افزایش شدید نرخ سوخت، اعلام کردند که دیگر نه به صورت پله‌ای، بلکه مجموعا بابت کارمزد تمام جایگاه‌ها در ازای هر لیتر ۱۰۰ تومان داده می‌شود. البته ما هنوز نمی‌دانیم که در این ۱۰۰ تومان حق تبخیر و مالیات بر ارزش افزوده هم لحاظ شده یا نه، چون سازمان برنامه گفته این موارد هم ملحوظ شده ولی شرکت پخش هنوز جوابی نداده است و این موضوع را کتمان می‌کند.

البته حتی اگر کارمزد ۱۰۰ تومان هم باشد، با توجه به قیمت ۳ هزار تومانی بنزین، باز کارمزد حدود ۳ درصد می‌شود و واقعا ناچیز است و چه برای جایگاه‌هایی که در پوشش شرکت‌های زنجیره‌ای هستند و چه جایگاه‌های عمومی، این رقم جوابگوی هزینه‌های جاری جایگاه‌ها نیست.

ترابران: چه پیگیری‌های صنفی در خصوص مشکلات جایگاه‌داران داشته‌اید؟

■ من در سال ۸۰ طرحی را ارائه کردم تا بر اساس اصل ۴۴ قانون اساسی، تمام وظایف

اگر یک روز به من بگویند که به هر دلیلی می‌توانی فعالیت خود را متوقف کنی، شبانه جمع می‌کنم و یک چیزی هم دستی می‌دهم، حتی اگر کارمزد ۴۰ تومانی تبدیل به ۲۰۰ تومان شود، چون ارزش ملک من خیلی بیشتر از فعالیتی است که در آن انجام می‌شود

یک بار برای همیشه باید قیمت سوخت را به نسبت نفت تغییر بدهند. در همه‌جای دنیا وقتی نفت ارزان می‌شود، مشتقات آن هم ارزان می‌شود و وقتی گران می‌شود مشتقات آن هم گران خواهد شد. ما هم باید همین کار را انجام بدهیم

است. مثلاً آرکو کیفیت کمتری دارد و حتی می‌گوید کارت را قبول ندارم و نقد پرداخت کنید، شورون ۳۰ سنت با آن یکی فرق می‌کند و... زیرا پالایشگاه‌ها خصوصی و متفاوت است، اما در کشور ما متاسفانه اینطور نیست و فرآورده‌ها همه از یک جا می‌آید.

ترابران: پس فعلاً تغییر نظام کارمزدی به حق‌العمل کاری اتفاق نیفتاده و علت آن هم فقدان اراده بخش دولتی است؟

■ بله همچنان با معضل کارمزدگیری مواجه هستیم و با وجود اینکه قرار بود با واگذاری برخی امور، به تدریج شرکت پخش کوچک شود، خیلی از کسانی که مسئول هستند چه در درون شرکت پخش و چه خارج از آن، چه بین همکاران ما و چه در وزارت نفت، مانع تراشی می‌کنند، زیرا فکر می‌کنند اگر بخش خصوصی حاکم شود، آنها بیکار می‌شوند.

من معمولاً می‌گویم اگر قصد دارید جایگاه بسازید، بنشینید و بشمارید که چند اتومبیل در این مسیر عبور می‌کنند، تصور کنید که ۲۰ درصد این اتومبیل‌ها پیش شما سوخت‌گیری می‌کنند، هر کدام از آن‌ها هم به طور متوسط ۲۰ لیتر سوخت‌گیری کنند، کارمزد هم مشخص است. ضرب کنید و ببینید توجه اقتصادی دارد یا خیر. همان‌طور که گفتم چون ما بر اساس لیتر کارمزد می‌گیریم، اگر یک جایگاه مثلاً الان روزی ۵۰ هزار لیتر می‌فروشد در ماه می‌شود یک میلیون و پانصد هزار لیتر، با این کارمزد این جایگاه به سختی می‌تواند خودش را اداره کند. اگر روزی به من بگویند که به هر دلیلی می‌توانی فعالیت خود را متوقف کنی، بلافاصله جمع می‌کنم، حتی اگر کارمزدها از ۴۰ تومان به ۲۰۰ تومان تبدیل شود، چون ارزش ملک من بیشتر از فعالیتی است که در آن انجام می‌شود؛ اما خب برای خیلی از جایگاه‌دارها جمع‌آوری جایگاه به صرفه نیست؛ زیرا ممکن است قیمت زمین ارزشمند نباشد.

ترابران: آمارهای مختلفی در مورد تعداد جایگاه‌های در حال ورشکستگی مطرح می‌شود، طبق اطلاعات شما اکنون چند درصد از جایگاه‌ها دچار مشکل شده‌اند؟

■ صادقانه باید بگویم همه جایگاه‌ها با مشکل مواجه هستند، از من که یک جایگاه متوسط از نظر فروش دارم تا جایگاهی مثل جایگاه ۱۹۱

که حدود ۳۰۰ یا ۲۵۰ هزار لیتر در روز فروش دارد یا جایگاه ۱۷۷ در بزرگراه همت با روزی ۱۸۰ هزار لیتر فروش. شرایط برای هیچ‌یک از جایگاه‌داران مناسب و به صرفه نیست. در حال حاضر، حدود ۶۵ درصد جایگاه‌ها کم‌فروش هستند. نباید وضعیت مشهد، اصفهان، شیراز، ساری و رشت را به همه کشور تعمیم داد. ما شهرهای بسیاری داریم که تردد و وسایل نقلیه در آنها بسیار کم است، در بعضی از شهرها مانند ارومیه یا شهرهای استان مازندران نیز با تعداد بیش از اندازه جایگاه مواجه هستیم که طبعاً فروش را کاهش می‌دهد.

ترابران: به نظر شما قیمت واقعی بنزین چقدر باید باشد؟

■ من معتقدم می‌بایست قیمت را به حدود ۸۰ درصد قیمت‌های منطقه رساند. یک بار برای همیشه این کار انجام شود و این قیمت را به نسبت قیمت نفت تغییر بدهند. همه‌جای دنیا به این صورت است که وقتی نفت ارزان می‌شود، مشتقات آن هم ارزان می‌شود و وقتی گران می‌شود، مشتقات هم گران خواهد شد. ما هم باید همین کار را انجام بدهیم.

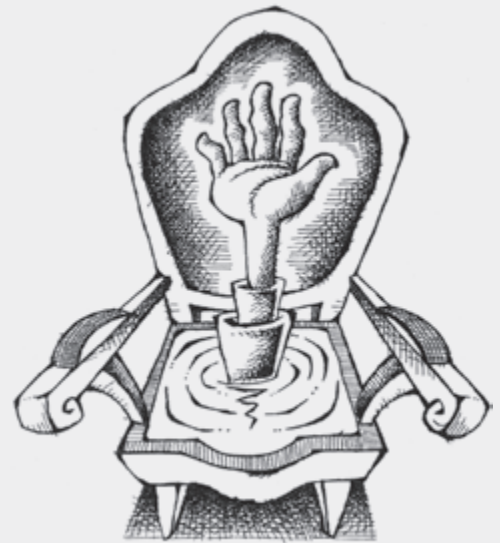
ترابران: خسارات جایگاه‌هایی که به دلیل آشوب‌های اخیر دچار آسیب شدند، چگونه جبران می‌شود؟

■ از زمانی که بنده در کانون بودم، ما تمام جایگاه‌ها را بیمه آتش‌سوزی، سیل، زلزله و آشوب و بلوا کردیم و اکنون تقریباً همه جایگاه‌ها در سراسر کشور بیمه هستند، چون جزو الزامات است. در پی اعتراض‌های اخیر، حدود ۲۲ جایگاه در استان تهران در مناطقی مانند شهریار، اسلامشهر، کرج، فردیس و خیابان سراج تهران آسیب دیده‌اند و برای جبران خسارت این جایگاه‌ها، اکنون با بیمه‌های مختلف وارد مذاکره شدیم و کارشناسان در حال ارزشیابی هستند. ما سعی می‌کنیم حداکثر تعهدات بیمه را برای همکارانمان دریافت کنیم، اما قطعاً برای تمام هزینه‌ها کفایت نمی‌کند، چون بیمه رقم زیادی را به عنوان فرانشیز کم می‌کند.

وظیفه دولت است که قسمتی از این هزینه‌ها را جبران و در طول دوره بازسازی حداقل کارمزد را دریافت کند تا جایگاه با بدهی فراوان آماده بهره‌برداری نشود.

حکمرانی در سه سوت

اصلاح نرخ بنزین در سایه اختلاف و کش و قوس‌های رجال و گروه‌های سیاسی، با ۵ سال تاخیر و به بدترین شکل ممکن به اجرا درآمد و به تجربه‌ای تلخ در ساختار حکمرانی کشور و نظام سیاست‌گذاری عمومی مبدل گشت، تجربه‌ای که هرگز فراموش نخواهد شد. هرچند پیش از این هم چنین نمونه‌هایی داشته‌ایم.



سال ۸۹ مجلس نهم و دولت دهم به اتفاق طرحتی را با هدف اصلاح نرخ حامل‌های انرژی با عنوان هدفمندی یارانه‌ها به اجرا گذاشتند. البته فلسفه بنیادی این تصمیم اصلاح الگوی مصرف از طریق اصلاح قیمت‌ها بود اما یک تفاوت عمده هم داشت و آن اینکه منافع این طرح بایستی مستقیماً به جیب مردم بازگردد تا عدالت اجتماعی حاصل شود. معلوم نشد چنین طرحی چگونه قرار است بین پرداخت نقدی منابع حاصله از اصلاح قیمت‌ها، اصلاح الگوی مصرف و عدالت اجتماعی رابطه‌ای علمی، معتبر و پایدار ایجاد نماید. طرح اجرا شد و امروز قریب به ۱۰ سال از اجرای آن طرح گذشته است و بالغ بر ۱۰۰ میلیارد دلار منابع کشور بدون هیچ بهره و منفعت ملی بین ۸۰ میلیون ایرانی مساوی پرداخت شد تا نتیجه آن شود که نه عدالت نسبی را شاهد باشیم و نه دردی از تک‌تک ایرانی‌ها دوا شده باشد و نه الگوی مصرف اصلاح معنی‌داری را به خود دیده باشد.

قبل از سال ۹۱ که شاهد افزایش سه برابری نرخ ارز بودیم تقریباً به مدت ۱۰ سال بازار ارز شاهد ثبات نسبی بود. این در حالی بود که در این ایام تقریباً همواره تورم دو رقمی را هر ساله داشته‌ایم و می‌توان نتیجه گرفت که این ثبات نسبی را بایستی مدیون دخالت و دستکاری دولت و بانک مرکزی در بازار ارز دانست. تا اینکه نهایتاً این فنر در سال ۹۰ و ۹۱ باز شد و در زمان خود شوک اقتصادی و اجتماعی قابل توجهی را وارد کرد. دولت یازدهم که در سال ۹۲ کارش را شروع کرد از تنش‌های ارزی به شدت نگران بود و لذا کنترل شدیدی را بر بازار اعمال کرد و حتی اجازه تغییرات متناسب با تورم را هم نداد؛ و باز داستان سال ۹۱ این بار در سال ۹۷ به شکلی بحرانی‌تر توسط دولت دوازدهم رخ داد. ریال ایران ظرف شش ماه به کمتر از یک‌چهارم ارزش خود تنزل یافت و اقتصاد کشور این بار همزمان با شدت گرفتن تحریم‌های بین‌المللی شاهد بحرانی بنیادی‌تر بود. رکود اقتصادی همزمان با تورم افسارگسیخته کشور را فراگرفت و سفره مردمی که قرار بود روزی با طرح‌های عدالت‌خواهانه و امروز با شعار مهار تورم رنگین شود خالی و خالی‌تر شد.

اما ساختار بیمار حکمرانی اجازه نمی‌دهد تدبیری در کار باشد، خطا پشت خطا، کیست که نداند قیمت سوخت (بنزین و گازوئیل) نیاز به اصلاح داشت. از آخرین اصلاح نرخ بنزین در سال ۹۴ که بنزین تک‌نرخ شد پنج سال گذشت و در این پنج سال به کرات توسط اقتصاددانان به دولت و مجلس توصیه شد تا نرخ حامل‌های انرژی و به‌خصوص بنزین و گازوئیل را در یک ساختار مداوم و متناسب با تغییرات تورمی اصلاح نماید؛ اما حکومت‌ها و دولت‌هایی که در چنین ساختاری ناکارآمد حضور دارند به راستی فراموش‌کار هم هستند و اصولاً صدای بحران را نمی‌شنوند و یا وقتی می‌شنوند که زود دیر شده است، پادشان می‌رود بحران‌هایی را که در همین گذشته نزدیک به سبب دستکاری متغیرهای اقتصادی و دخالت‌های نابخردانه دولت‌ها داشته‌ایم و البته طبق روال یک ساختار بیمار باز هم تدبیری در کار نیست، باز هم خطا پشت خطا.

نتیجه این شد که یک تصمیم درست را به شکلی غلط و بدون پشتوانه اجتماعی و بدون تدبیر اجرا کردیم و بحرانی جدید آفریدیم؛ این بار با افزایش نرخ بنزین؛ فقط چون ساختار حکمرانی کشور بیمار است، گوش شنوا ندارد، واقعیت‌های جامعه را به درستی درک نمی‌کند و منافع فردی و گروهی را به منافع ملی ترجیح می‌دهد. متأسفانه این یک واقعیت است که چنین ساختار معیوبی بر کشور حکمرانی می‌کند. این مختص این یا آن دولت هم نیست، مختص چپ یا راست، لیبرال و محافظه‌کار و یک طیف خاص از گروه‌های سیاسی هم نیست، این ساختار حاکمیت است و در چنین ساختاری هر که قرار گیرد نتیجه‌اش بازی با حاصل جمع صفر است.



رکن چهارم دموکراسی گزارش می‌دهد:

هزارتوی عظام!

گروه قطعه‌سازی عظام از ۱۲ شرکت بزرگ تولیدی و تجاری در حوزه واردات و تولید و تامین قطعات خودرو تشکیل شده که رهبری آن را مهندس عباس ایروانی، متولد ۱۳۳۵ و یکی از سوپر میلیاردرهای ایران بر عهده داشت. او در مهر ۹۸، با کیفرخواست کلاهبرداری، جعل اسناد دولتی، پرداخت رشوه به مسئولان بانکی و گمرکی و مدیران سایپا و ایران خودرو و قاچاق قطعات خودرو و اختلاس از نظام اقتصادی کشور به مبلغ ۷۴۰ میلیون دلار، در کنار ۶ متهم دیگر، به اتهام فساد فی‌الارض در دادگاه ویژه مبارزه با مفاسد اقتصادی، حضور یافت. اتهام عباس ایروانی، هدایت سازمان‌یافته شبکه فساد، رشوه و تبانی است که از مدیرعامل سابق بانک مسکن (شریفی) تا مدیرعامل سابق و فراری بانک ملی را شامل می‌شود.

حاج عباس

در مناسبت‌های مختلف او را «عباس ایروانی»، «حاج‌عباس ایروانی» و «مهندس عباس ایروانی» می‌نامند. این بی‌دلیل نیست، زیرا او

اقتصاد را نباید با رویکردی پلیسی کنترل کرد و سیاست‌گذاری جامع و شفاف، بهترین وسیله اطمینان از کارکرد بهینه اقتصاد است. این یک اصل عام و منطقی است، ولی در رژیم‌های اقتصادی مبتنی بر رابطه و رانت، فاجعه به بار می‌آورد: کشور ما یکی از نمونه‌های قابل‌مطالعه چنین وضعیتی است: آدم‌ها از سوراخ ارتباطی بین خودی‌های سیستم وارد پیکر اقتصاد می‌شوند و از طریق اتصالات سیاسی، رشوه و زدوبند با امثال خود و نفوذ به تشکیلات و خریدن سازمان‌های مالی، مثل هشت‌پا به شاخه‌های اقتصاد می‌چسبند و مکیدن را در ابعاد عظیم ادامه می‌دهند...

امیرهادی انواری، از معدود روزنامه‌نگاران پیگیر و دقیق در حوزه روزنامه‌نگاری تحقیقی در ایران، در گزارش حاضر که در وبسایت شخصی نویسنده «قبل از» شروع برخورد با هلدینگ عظام تهیه و منتشر شده است، داعیه افشای مافیای اقتصادی را ندارد و نتیجه‌گیری را به آحاد جامعه واگذار می‌کند که احتمالاً این روزها کم‌وبیش در جریان محاکمه عباس ایروانی و همکارانش در گروه اقتصادی عظام قرار گرفته‌اند.

نتیجه‌گیری که ترابران می‌تواند بدون رودربایستی به خوانندگان خود عرضه کند، اعلام چندباره این است که فسادهای بزرگ، زیر دماغ حکومت‌هایی رخ می‌دهند که برمبنای واگذاری عرصه اقتصاد به معتمدان سیاسی خود عمل می‌کنند، هرچند که آن معتمدان اساساً با سیاست کاری نداشته باشند!

در مناسبت‌های مختلف او را «عباس ایروانی» یا «حاج عباس ایروانی» یا «مهندس عباس ایروانی» می‌نامیدند. این بی‌دلیل نیست؛ او از جمع‌آوری نسخ خطی و فعالیت‌هایی در زمینه گردشگری تا فعالیت‌های خیریه و نهایتاً قطعه‌سازی دست داشت

آخرین اطلاعیه شامل: سیدمرتضی مرتضوی، غلامرضا قره‌باقی و محسن کرباسچی بوده است. خود ایروانی در ترکیب هیئت‌مدیره حضور نداشت، اما در تمام نشست‌های مطبوعاتی تحت عنوانی چون «مدیرعامل عظام» یا «مالک گروه عظام» از او یاد می‌شد.

حال کمی به قبل برگردیم، در تاریخ ۳۰ بهمن ماه سال ۱۳۹۰، ترکیب هیئت‌مدیره عظام عبارت بود از: فرهنگ رضایی امیری، عباس ایروانی و محمدتقی شادچهره.

در مرداد ۱۳۹۱، هیئت‌مدیره تغییر می‌کند و کیارک نیک‌بخش به جای عباس ایروانی وارد هیئت‌مدیره می‌شود. در اردیبهشت ۹۳،

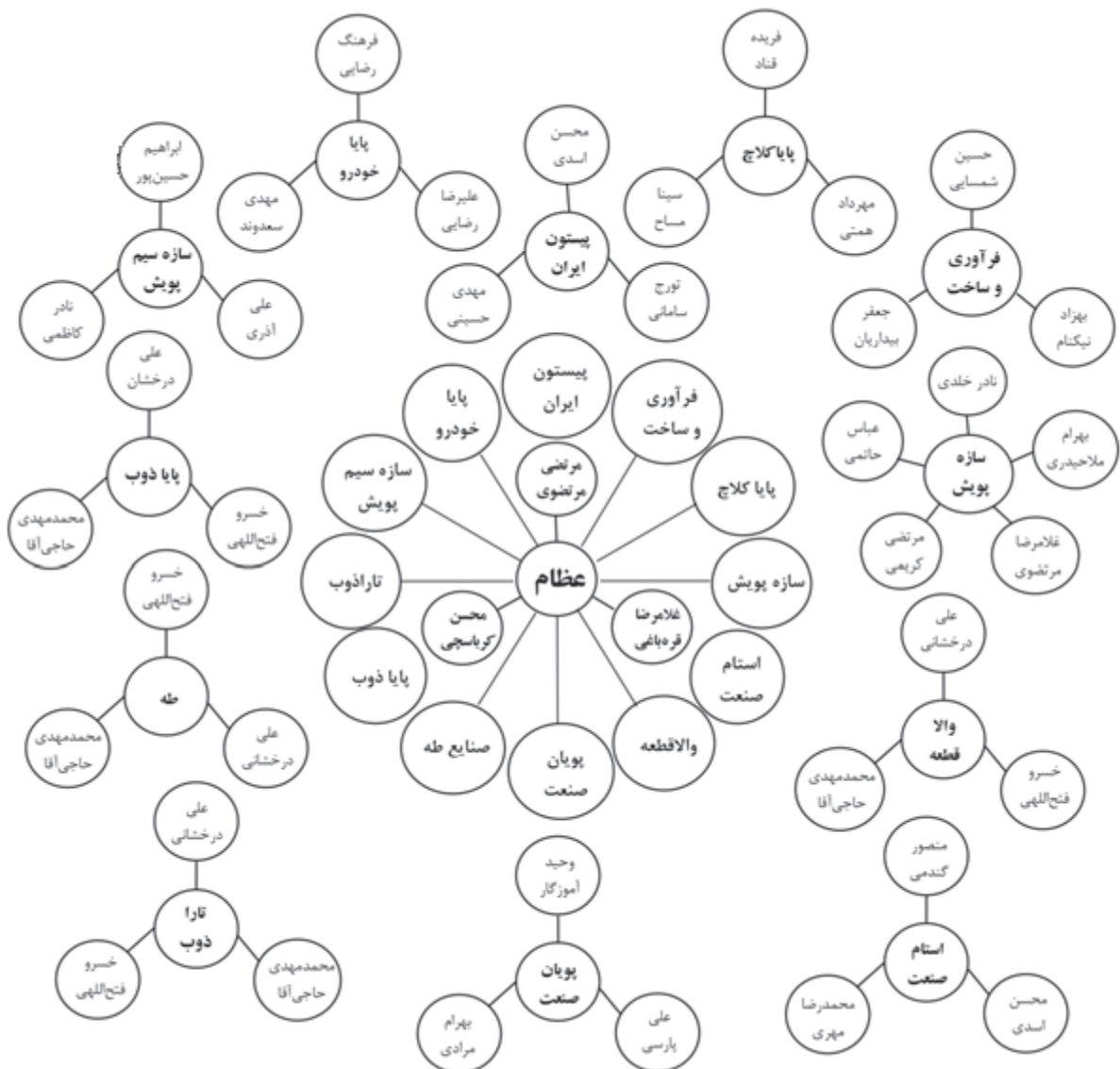
از جمع‌آوری نسخ خطی و فعالیت‌هایی در زمینه گردشگری تا فعالیت‌های خیریه و نهایتاً قطعه‌سازی دست داشت.

خودش در بیوگرافی کوتاهی در سایت خود نوشته که در خانواده‌ای متدین در سال ۱۳۳۵ متولد شده و بعد از جنگ، به دلیل اشرافش بر امر صادرات و واردات و تولید هلدینگ عظام را راه‌اندازی کرده است. مردی که از چپ و راست در کنار اغلب سیاستمداران ایرانی به چشم می‌خورد.

به طور رسمی او عضو هیئت‌مدیره سه شرکت و موسسه است:

۱) **عظام**: این هلدینگ در اول مهر ۱۳۷۸ تاسیس شده است. هیئت‌مدیره آن بر اساس

شرکت‌های زیرمجموعه هلدینگ عظام



عباس ایروانی، بازرس اصلی موسسه خبریه متوسلین به امام رضا نیز به شمار می‌رود. این خیریه، سهامدار شرکت پیام سلامت پاسارگاد، عضو هیئت مدیره شرکت تولید پرمنگنات پتاسیم «پارس زمرد زنجان» و رئیس هیئت مدیره شرکت «ضمیر مد آسیا» نیز به شمار می‌رود

هلدینگ عظام، متشکل از ۱۲ شرکت بزرگ تولیدی و تجاری در حوزه واردات و تولید و تامین قطعات خودرو در مهر ماه ۱۳۷۸ تاسیس شده است. این شرکت‌ها طی سال‌های گذشته عملاً توسط ۷۰ شخص اداره شده‌اند که در دوره‌های مختلف، بین شرکت‌های مجموعه رفت‌وآمد داشتند

سیدمرتضی مرتضوی وارد می‌شود و ترکیب هیئت مدیره به این شکل تغییر می‌یابد: فرهنگ رضایی امیری، منصور میرزایی و سیدمرتضی مرتضوی. در اردیبهشت سال ۹۶ نیز فرهنگ رضایی امیری از ترکیب خارج و محمدرضا شفیعی وارد هیئت مدیره هلدینگ عظام می‌شود.

۲) سرمایه‌گذاری ساختمانی عظام: این شرکت، قبل از گروه قطعات خودرو عظام تاسیس شده است و عباس ایروانی، مصطفی ایروانی، اسدالله امیراصلانی به نمایندگی از «موسسه خیریه عصرنور»، انسیه نجومیان و محمدرضا قاسم محمدیان اعضای هیئت مدیره آن را تشکیل می‌دهند.

اما یک موسسه خیریه چرا باید عضو چنین شرکتی باشد و هیئت مدیره آن چه اشخاصی هستند؟ موسسه خیریه عصر نور در شهریور ۱۳۸۴ تشکیل شده و هیئت مدیره عبارتند از: علی جنتی (فرزند احمد جنتی و وزیر ارشاد سابق)، علی کریمی قدوسی (برادر ارشد جواد کریمی قدوسی)، محمدابراهیم معراجی، حامد خزاعی نژاد و احسان کریمی قدوسی. مهدی حکیمیان و نوید کریمی قدوسی نیز اعضای علی البدل هستند.

همچنین سرمایه‌گذاری ساختمانی عظام در ترکیب هیئت مدیره شرکت‌های «مدیریت و بهره‌برداری عظام»، «مدیریت بهره‌برداری سرای عامری‌های عظام»، «توسعه گردشگری سبانه‌گزار پردیسان» و «توسعه گردشگری آبادیس کیش» حضور دارد.

هیئت مدیره مدیریت و بهره‌برداری عظام نیز علاوه بر سرمایه‌گذاری ساختمانی عظام، شرکت «ساران گستر عرفان» و «شرکت زیست محیطی انرژی دانا» تشکیل داده‌اند.

هیئت مدیره شرکت «ساران گستر عرفان» نیز متشکل از شرکت «زیست محیطی انرژی دانا»، «آراد پژوهان پیشرو» و «قطعات آریا» است.

۳) موسسه حضرت فاطمه کوثر آفرینش: این موسسه در نیمه فروردین ۱۳۹۰ تاسیس شده است. موضوع موسسه آموزش قرآن، ترجمه مفاهیم حفظ سیره معصومین، احکام و ادعیه زیارت و ... ذکر شده است.

عباس ایروانی جزو موسسین و اولین مدیران موسسه ذکر شده است. بر اساس آخرین

اطلاعیه نیز نام ایروانی عضو هیئت مدیره موسسه ذکر شده است.

۴) موسسه خیریه متوسلین به امام رضا (ع): عباس ایروانی بازرس اصلی موسسه خیریه متوسلین به امام رضا (ع) نیز به شمار می‌رود. خیریه متوسلین به امام رضا، سهامدار شرکت «پیام سلامت پاسارگاد»، عضو هیئت مدیره شرکت تولیدی «پرمنگنات پتاسیم پارس زمرد زنجان» و رئیس هیئت مدیره شرکت «ضمیر مد آسیا» نیز به شمار می‌رود.

این موسسه خیریه به دلیل یک عضو حاشیه‌ساز شد: «زهراسادات مشیراستخاره» که همسر محمداقربالقیاب، کاندیدای ریاست جمهوری ادوار گذشته و شهردار سابق تهران است.

هلدینگ عظام

همانگونه که پیش‌تر اشاره شد، هلدینگ عظام، متشکل از ۱۲ شرکت، در تاریخ اول مهر ۱۳۷۸ تاسیس شده است (شرکت‌های زیرمجموعه آن را در نمایه صفحه قبل مشاهده می‌کنید).

- ۱- شرکت پیستون ایران
 - ۲- شرکت فرآوری و ساخت
 - ۳- شرکت پایا کلاچ
 - ۴- شرکت سازه پویش
 - ۵- شرکت استام صنعت
 - ۶- شرکت والا قطعه
 - ۷- شرکت پویان صنعت نهاد
 - ۸- شرکت صنایع طه
 - ۹- شرکت پایادوب کاوه
 - ۱۰- شرکت تارا ذوب
 - ۱۱- شرکت سازه سیم پویش
 - ۱۲- شرکت پایا خودرو نوین
- این شرکت‌ها طی سال‌های گذشته عملاً توسط حدود ۷۰ شخص اداره شدند، ۷۰ نفری که در دوره‌های مختلف بین شرکت‌ها رفت‌وآمد داشتند.

۱- سیدمرتضی مرتضوی: رئیس هیئت مدیره هلدینگ عظام و همزمان رئیس هیئت مدیره انجمن قطعه‌سازان. مرتضوی نیز مانند ایروانی به فعالیت‌های خیریه علاقه‌مند است. دی‌ماه سال ۹۷ به همراه سیدمحسن نجومیان و سید حمید تقویان نوغانی موسسه دارالاحسان مهر علوی رثوف را تاسیس کرد.

سیدمحسن نجومیان، دارنده ۱۱ درصد سهام

ترکیب سهامداران شرکت سازه پوش



از دیگر شرکت‌های مرتبط با عباس ایروانی که طی چند سال اخیر بارها مدیریت آن بین عظامی‌ها دست به دست شده، «سرمایه‌گذاری افزا بین الملل» است که سهامدار شرکت سازه پوش محسوب می‌شود؛ همان که بزرگ‌ترین بدهکار در بین قطعه‌سازان به ساپکو است

توسعه بن دا حضور داشته است. در کنار او شرکت «برسان مدیریت» به نمایندگی مصطفی عرب‌مازار و مدیریت هیربدان به نمایندگی صدری حضور داشتند.

در مهرماه سال ۱۳۹۵ نیز قره‌باغی به عنوان نایب‌رئیس هیئت‌مدیره، در تاسیس شرکتی به نام «گروه توسعه تجارت کارا ایرانیان» حضور دارد. او همچنین سهامدار شرکتی به نام «رادمان یدک اروند» در منطقه آزاد تجاری اروند است که موضوع فعالیت آن قطعات یدکی خودرو اعلام شده است.

۳- محسن کرباسچی: سومین عضو گروه عظام که در شرکت‌های زیرمجموعه، مرتبط یا وابسته به «همکاران سیستم» حضور داشته است. کرباسچی از سال ۸۹ به مدت ۲ سال رئیس هیئت‌مدیره شرکت «پویا خودرو شرق» بوده؛ همان کارخانه‌ای که در سال ۱۳۹۱ گفته شد تعطیل و حدود ۱۳۰۰ کارگر آن بیکار شدند. پویا خودرو شرق لاقل روی کاغذ هنوز معتبر است و طبق صورت‌جلسه هیئت‌مدیره در سال ۹۴، اعضای هیئت‌مدیره را علی درخشان، خسرو فتح‌اللهی و حمید بهررادی تشکیل داده‌اند.

اگرچه شرکت در وب‌سایت عظام به عنوان زیرمجموعه آن ثبت نشده است، اما اعضای هیئت‌مدیره آن یعنی فتح‌اللهی و درخشان در شرکت‌های زیرمجموعه عظام نظیر پایا کلاچ، استام، تاراوب، طه، سیم پوش،

می‌کند. در آذر ماه ۸۸، این شرکت با نمایندگی سورنا ستاری، رئیس سابق پژوهشگاه صنعت نفت و رئیس فعلی «بنیاد نخبگان» و معاون علمی و فناوری رئیس‌جمهور شرکتی تحت عنوان «قیصر شمس قشم» تاسیس کرد که در زمینه ساخت و احداث انواع کارخانه تولید قیر و ... فعالیت می‌کند.

قاعدتا شرکت باید پس از دو سال طی اطلاعیه جدید ترکیب هیئت‌مدیره و یا لاقل تغییرات خود را اعلام می‌کرد؛ اما در اتفاقی نادر، هیچ اثر دیگری از این شرکت به چشم نمی‌خورد.

حضور دو فرد دیگر در ترکیب هیئت‌مدیره یعنی «سعید مرجوی» و «اصغر فخریه کاشان» نیز به ابهامات می‌افزاید.

قره‌باغی همچنین عضو موسس شرکت «توسعه تجارت و اقتصاد هوشمند اروند» در کنار «محسن کرباسچی» مدیرعامل هلدینگ عظام و افشین نورزاده به شمار می‌رود. شرکت تیرماه امسال، در منطقه آزاد اروند در زمینه فعالیت‌های تجاری ثبت شده است.

افشین نورزاده در هیئت‌مدیره شرکت «یاوران آتیه تجارت آرمان» به نمایندگی از شرکت «آتی سپهر توسعه آریا نوآور» در بهمن دو سال قبل حضور داشته، شرکتی که دیگر عضو هیئت‌مدیره آن شرکت «زیست‌محیطی انرژی دانا» است. قره‌باغی در سال ۱۳۹۴ به عنوان رئیس هیئت‌مدیره شرکت «گردون ابتکار دانش» به نمایندگی از شرکت گروه

شرکت «سازه پوش» دیگر عضو هلدینگ عظام به شمار می‌رود. نکته دیگر اینکه دیگر صاحبان سهام این شرکت را عظام با ۵۵ درصد و «مدیریت سرمایه‌افزا بین‌الملل» تشکیل داده‌اند. حال هیئت‌مدیره شرکت سرمایه‌افزا بین‌الملل چه کسانی هستند؟ کمال جهان‌پناه، ابراهیم شعبانی خضری و سیدمرتضی مرتضوی (به سمت مدیرعامل).

بیش از دو سال قبل هم مرتضوی به همراه چهره‌هایی از صنعت قطعه‌سازی شرکتی تحت عنوان «بنیان صنعت قطعه ایرانیان» را تاسیس کرد.

۲- غلامرضا قره‌باغی: علاوه بر هلدینگ عظام، او در شرکت‌های دیگری هم حضور داشته است. در سال ۱۳۹۳ او به نمایندگی از «برسان مدیریت» عضو موسس شرکت «توسعه ساختمانی بن دا» بوده است.

شرکت مزبور از زیرمجموعه‌های گروه «بن دا» است که در زمینه «نفت و گاز پتروشیمی، برق و صنعت» فعالیت می‌کند. از تاسیس گروه مزبور اطلاعاتی یافت نشد، اما شرکت تا پیش از دی ماه ۱۳۹۳ به نام «سرمایه‌گذاری همکاران مدیریت هیربدان» شناخته می‌شد و در این تاریخ نام خود را به «گروه توسعه بن دا» تغییر داد. «برسان مدیریت» در زمینه‌های مدیریت پروژه و خدمات مالی فعالیت می‌کند.

دیگر عضو این گروه «مدیریت هیربدان» است که در زمینه نفت، گاز و پتروشیمی فعالیت

عباس ایروانی سابقه طولانی و البته پرحاشیه در میراث فرهنگی و گردشگری نیز دارد؛ یکی از آنها سرمایه گذاری در پروژه «هزار و یک شهر» است؛ پروژه پر ابهام منطقه ۲۲ تهران که از جمله بزرگ ترین پروژه هایی بود که در زمان قالیباف، کلنگ آن به زمین خورد

عظامی ها؛ درون و بیرون

مدیران عظام خارج از این محدوده به صورت انفرادی و یا مشترک شرکت هایی دارند که در اکثر موارد با موضوع عظام مشابه است. (۱) ۳۰ آبان ۱۳۸۸، شرکتی به نام «پویا نیکان پرشیا» توسط حسین شاه میر، پرویز واحدی فر و خسرو فتح الهی تاسیس می شود. بازرس اصلی مرتضی حیرانیان و بازرس علی البدل علی درخشان است. خسرو فتح الهی هم اکنون نایب رئیس پایا ذوب، رئیس طه، مدیرعامل تارا ذوب و نایب رئیس والا قطعه است. مرتضی حیرانیان نیز در سال ۹۱، نایب رئیس هیئت مدیره شرکت فرآوری و علی درخشان رئیس هیئت مدیره شرکت والا قطعه، تارا ذوب، پایا ذوب و نایب رئیس طه بوده است.

علی درخشان همچنین بازرس اصلی و خسرو فتح الهی، بازرس علی البدل شرکتی به نام «سازه مکترونیک پویش» بودند و به طرز جالبی شماره ثبت و شناسه ملی شرکت با شرکت دیگری به نام «والا بازیافت گستر نوین» دقیقاً مطابقت دارد که جزو سهامداران شرکت خدمات شهرک صنعتی اشتهارد به شمار می رود. در همان تاریخی که درخشان و فتح الهی بازرسان دو شرکت مشابه بودند، شاهرخ امیری عضو هیئت مدیره «بازیافت والاگستر نوین» بوده و در سال ۱۳۹۲ و در زمان تاسیس شرکت «صنعت سازه سیم پویش» نیز به عنوان رئیس هیئت مدیره و مدیرعامل معرفی شده بود.

زوج فتح الهی و درخشان، به همین شکل بازرس اصلی و علی البدل در شرکت های دیگری مانند یک تاز پیک پیشرو پویا، آتی سپهر توسعه آریا نوآور، شمسه مهر سلطان (شرکتی که رئیس هیئت مدیره آن مرتضی فتح الهی و مدیرعامل آن علیرضا ایروانی است) و ... هستند.

(۲) دامنه فعالیت های این دو نفر به همین جا ختم نمی شود. در سال ۸۹، درخشان رئیس هیئت مدیره شرکت «آراد پژوهان پیشرو» بود، شرکتی که نایب رئیس آن امیرحسین نجفی و مدیرعامل آن مرتضی حیرانیان بود. شرکت در سال ۹۳ عضو هیئت مدیره «ساران گستر عرفان» بوده و در ۲۹ اردیبهشت امسال منحل می شود. شرکت ساران گستر عرفان، با نمایندگی مهدی

اسلامی به عنوان مدیرعامل، عضو هیئت مدیره «مدیریت و بهره برداری عظام» است. (۳) درخشان بازرس شرکتی به نام «رها نوین قطعه» نیز به شمار می رفت، اما شرکت در شهریور ۹۷ منحل شد؛ نگاهی به هیئت مدیره آن در آخرین دوره جالب است: امیرحسین نجفی، شهرام رفعتی و سید محسن نجمیان. (۴) شرکتی به نام سامان توسعه ساخت در سال ۱۳۸۹ هیئت مدیره خود را به این شرح اعلام می کند: عباس ایروانی (رئیس)، علی اسلامی (نایب رئیس)، بهنام اتاکی (مدیرعامل) و احمد دنیامالی (عضو هیئت مدیره).

پس از آن، درخشان و حیرانیان بازرسان شرکت می شوند. شش ماه بعد نیز شرکت منحل اعلام و سید محسن نجمیان به عنوان مدیر تسویه انتخاب می شود.

(۵) نام «صنایع قطعات آریا» در بین شرکت های هلدینگ عظام اعلام نشده است، اما هیئت مدیره آن از محمدمهدی حاجی آقا به عنوان رئیس، داوود شفایی نایب رئیس و علی درخشان به عنوان مدیرعامل تشکیل شده است. شرکت به عنوان عضو هیئت مدیره «ساران گستر عرفان»، «آتی سپهر توسعه آریا نوآور» و «سرآمد فناوری اطلاعات» حضور دارد.

(۶) مجتمع صنعتی طبرستان که در زمینه تولید قطعات خودرو فعالیت می کند نیز در لیست هلدینگ عظام نیست، اما هیئت مدیره شرکت آشناست: علی درخشان، رئیس هیئت مدیره، خسرو فتح الهی (نایب رئیس شرکت) و مجید شوکت لو به عنوان مدیرعامل. بازرسان شرکت هم شهریار شهریاری و رضا دوستی هستند.

(۷) باز هم یک انحلال! شرکت پایا نهال در زمینه تولید قطعات فعالیت می کرد و هیئت مدیره آن را: شهریار شهریاری، محمدمهدی حاجی آقا و بهرام مرادی تشکیل می دادند. بازرسان نیز زوج درخشان و فتح الهی بودند. شرکت در مهرماه ۹۷ منحل می شود.

(۸) یکی دیگر از شرکت های مرتبط با ایروانی که طی چند سال اخیر هیئت مدیره آن بین عظامی ها بارها دست به دست شده، شرکت «سرمایه گذاری افزا بین الملل» یا «مدیریت سرمایه افزا بین الملل» است که سهامدار شرکت سازه پویش محسوب می شود. در مرداد ۹۵ اعضای هیئت مدیره، مرادی،

فرآوری، ذوب کاوه، والا قطعه و ... صاحب سمت بودند.

در فروردین ماه ۱۳۹۵، محسن کرباسچی برای مدت دو سال (تا فروردین ۹۷) به عنوان عضو هیئت مدیره و مدیرعامل «گروه توسعه بن دا» در کنار سعید مرجوی اعلام می شود، اما در خرداد سال بعد (۱۳۹۶) ترکیب هیئت مدیره شرکت تغییر کرده و دیگر خبری از محسن کرباسچی نیست. کرباسچی به نمایندگی از گروه توسعه بن دا، رئیس هیئت مدیره شرکت «توسعه بن دا فرآور» نیز بود، اما مانند گروه توسعه بن دا، در خرداد ۹۶، یعنی پیش از دو سال، هیئت مدیره تغییر می کند.

قره باغی این بار به نمایندگی از شرکت «گردون ابتکار دانش» رئیس هیئت مدیره و مصطفی عرب مازار به نمایندگی از شرکت «گروه توسعه بن دا» به عنوان نایب رئیس انتخاب می شود. کرباسچی در سال ۹۵ به عنوان نماینده گروه توسعه بن دا رئیس هیئت مدیره شرکت «توسعه ساختمان بن دا» بوده، اما در سال ۹۶، مصطفی عرب مازار به جای او قرار می گیرد.

ندارد که اشخاص حقیقی و حقوقی که نامشان در این نوشته آمده است را متهم به صوری بودن نماید، بلکه صرفاً به تعریف کلی که می‌تواند درباره هر شخصیت حقیقی یا حقوقی صادق باشد اشاره می‌شود و بی‌شک تشخیص این امر بر عهده نهادهای مربوطه است.

طبق ماده ۲۲ قانون مجازات اسلامی، اگر اشخاص حقوقی برای ارتکاب جرم، تاسیس شده باشند یا با انحراف از هدف مشروع نخستین، فعالیت خود را منحصر در جهت ارتکاب جرم، تغییر داده باشند، قابل انحلال بوده و اموالشان قابل مصادره است و از آنجا که برابر ماده ۱۴۳ این قانون مجازات اسلامی، اصل، بر مسئولیت شخص حقیقی است و شخص حقوقی، در صورتی مسئولیت کیفری خواهد داشت که نماینده قانونی او به نام یا در راستای منافع شرکت، مرتکب جرم شود، بنابراین این یکی از موارد مهمی است که عضویت در هیئت‌مدیره شرکت صوری یا قبول مدیرعاملی شرکت صوری، می‌تواند تبعات مجرمانه برای اعضای هیئت‌مدیره و مدیرعامل شرکت در پی داشته باشد.

تمامی منابع در دفتر ماهنامه موجود است

خورد. مطبوعات هرازگاه پیگیر پروژه می‌شوند و هربار نیز ابهامات جدیدی در مورد آن مطرح می‌شود؛ از مشاوران و مجریان طرح گرفته تا زمان بهره‌برداری. سرمایه‌گذار پروژه در تمام اسناد، شرکت سرمایه‌گذاری ساختمانی عظام معرفی شده است.

شرکت «توسعه و تامین هزار و یک شهر» نیز در تیر ماه ۹۵ توسط محمدجواد حقیقت‌خواه، مهدی مهدی‌زادگان و زهرا ایروانی تاسیس شده است. بازرسان نیز همچون همیشه علی‌درخشان و خسرو فتح‌اللهی هستند.

– مدیریت بهره‌برداری از سرای عامری‌های عظام: در سال ۹۴ تاسیس شد و اولین مدیران آن را مهدی و علی اسلامی و مصطفی نظری تشکیل داده بودند. در آبان ۸۹ مراسم واگذاری عمارت «مسعودیه» در تهران، خانه «عامری‌ها» کاشان و کاروانسرای وکیل در کرمان به بخش خصوصی، در عمارت مسعودیه برگزار شد و «سرمایه‌گذاری عظام» این سه بنای تاریخی را به مدت ۵۹ سال با هدف مرمت و بهره‌برداری از آن خود کرد. موضوع این واگذاری هم مثل پروژه هزار و یک شهر پر از حاشیه بود.

این نوشته به هیچ عنوان ادعا یا قصد این را

شهریاری و درخشان بودند. در تیرماه سال بعد، سیدمرتضی مرتضوی و ابراهیم شعبانی جای شهریاری و درخشان می‌نشینند. کمتر از یک سال بعد، مرادی هم خارج شده و هیئت‌مدیره به این شکل درمی‌آید: شعبانی خضری، مرتضوی و کمال‌الدین جهان‌پناه.

کمتر از چهار ماه بعد، مجدداً شاهد تغییر هیئت‌مدیره هستیم و مرتضوی از ترکیب خارج و دانتن ضرابیان جای وی را می‌گیرد. جالب اینکه بزرگ‌ترین بدهکار به شرکت طراحی مهندسی و تامین قطعات ایران‌خودرو (سایپکو) شرکت سازه پوشش است. ترکیب اسناد دریافتی تجاری و غیرتجاری شرکت، مربوط به اشخاص حقیقی (نظیر غلامرضا مرتضوی به عنوان عضو هیئت‌مدیره شرکت) و حقوقی (نظیر استام صنعت، سازه سیم پوشش) می‌شود که خود یا عضو گروه عظام هستند و یا وابسته به آن!

۹) مدیریت طرح و توسعه عظام در مهر سال ۸۹ تاسیس شد. شرکت یکی از سهامداران و اعضای هیئت‌مدیره شرکت «توسعه گردشگری آبادیس کیش» به شمار می‌رود. هیئت‌مدیره طرح و توسعه عظام براساس آخرین اطلاعات مربوط به سال ۹۷، سیدمحمدعلی صحراگرد، رضا دوستی و حمید بهفرآباد، هستند.

سابقه پر حاشیه در گردشگری

عظامی‌ها سابقه طولانی و البته پر حاشیه‌ای نیز در میراث فرهنگی و گردشگری نیز دارد.

– بهشت نرگس کیش: در مرداد ماه سال ۸۹ توسط مرضیه ایروانی، سیدحمید هاشمی‌نژاد و میترا یزدان‌شناس، در زمینه گردشگری تاسیس می‌شود. مرتضی حیرانیان و علی درخشان هم بازرسان شرکت هستند. البته پیش‌تر شرکتی به نام «بهشت نرگس سپیدان» وجود داشت که هیئت‌مدیره آن را احسان کریمی‌قدوسی، میترا یزدان‌شناس و «سرمایه‌افزا بین‌الملل» تشکیل داده بود، اما در اواخر سال ۹۱، شرکت سپیدان منحل می‌شود و اکنون مرضیه ایروانی، سعید علی‌اکبری و محسن نجمیان جزو هیئت‌مدیره «بهشت نرگس کیش» هستند.

– هزار و یک شهر: پروژه پر ابهام منطقه ۲۲ تهران. این پروژه یکی از بزرگ‌ترین پروژه‌هایی بود که در زمان قالیباف کلنگ آن به زمین





موافقان و مخالفان ایده بازیافت آسفالت چه می‌گویند؟

راه‌های پرهزینه

بازیافت آسفالت مسئله‌ای است که به‌تازگی از سوی برخی مسئولان برای کاهش هزینه‌ها در ترمیم بخشی از راه‌ها مطرح شده است. این ایده اگرچه طرفدارانی در میان فعالان حوزه راهسازی دارد و آن را امری متداول می‌دانند، اما مخالفان جدی نیز دارد که می‌گویند تراشیدن و بازیافت راه‌ها به‌صرفه نیست و به جای این کار، راه‌ها را باید به‌گونه‌ای ساخت که دوام بیشتری داشته و هرگز نیازی به بازیافت آسفالت آنها نباشد.

تخریب‌شده بر اثر وقوع سیلاب اشاره کرد و گفت: «در رویه‌های آسفالتی حدود ۲ درصد قیر وجود دارد که پس از دپو و بازیافت، با اضافه کردن یک درصد مواد افزودنی در تولید آسفالت گرم استفاده می‌شود.»

او با بیان اینکه با توجه به شرایط فعلی، باید منابع مالی با اولویت‌بندی در پروژه‌ها استفاده شود، یادآور شد: «سیاست سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای کشور، استفاده از اقدام‌های کم‌هزینه است. در همین راستا، ترمیم و بهسازی خرابی‌های شدید و تبدیل آنها به وضعیت مطلوب در دستور کار سازمان قرار دارد.»

راه را خوب بسازیم و دیگر هیچ!

دبیر انجمن شرکت‌های راهسازی نه‌تنها بازیافت آسفالت‌های تخریب‌شده را به‌صرفه نمی‌داند بلکه تراشیدن آسفالت را از اساس، کاری نادرست و نتیجه بی‌توجهی به کیفیت راه از ابتدای ساخت آن توصیف می‌کند. او معتقد است باید راهسازی در کشور به

آسفالتی تخریب‌شده در سیلاب ابتدای امسال است.

حیدر مطاعی در یازدهمین همایش قیر و آسفالت که مهر امسال برگزار شد، به اقدام جدید این سازمان در زمینه رویه‌های آسفالتی

چندی پیش معاون راهداری سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای از برنامه‌ریزی در زمینه استفاده از قیر موجود در آسفالت بازیافتی برای تولید آسفالت گرم خبر داد. منظور او از آسفالت‌های بازیافتی، رویه‌های

**معاون راهداری سازمان
 راهداری در یازدهمین
 همایش قیر و آسفالت،
 با اشاره به اقدام جدید
 این سازمان در زمینه
 رویه‌های آسفالتی
 تخریب‌شده بر اثر
 وقوع سیلاب گفت: در
 رویه‌های آسفالتی حدود
 ۲ درصد قیر وجود دارد
 که پس از بازیافت،
 می‌توان با اضافه کردن
 مواد افزودنی، از آن
 در تولید آسفالت
 گرم استفاده کرد**

**دبیر انجمن شرکت‌های
 راهسازی ایران: نه تنها
 بازیافت آسفالت‌های
 تخریب‌شده به‌صرفه
 نیست، بلکه تراشیدن
 آسفالت از اساس
 کاری نادرست و
 نتیجه بی‌توجهی
 به کیفیت راه از
 ابتدای ساخت است**

درصد را دارد و به آن ۱/۵ درصد قیر و یک درصد سیمان اضافه کرده و ریزنده‌هایش را تامین می‌کنند و آسفالت به‌دست آمده را روی راه می‌ریزند. البته معتقدم این کار از اساس تفکر اشتباهی است و باید راه به گونه‌ای ساخته شود که هیچ‌گاه خراب نشود و نیازمند تراشیدن آن نشویم.

آزاد با بیان اینکه خرابی‌های آسفالت ناشی از اقدام‌هایی مانند زیرسازی‌های بی‌کیفیت و عدم زهکشی است، ادامه داد: «برخی مباحث مانند بازیافت آسفالت که مطرح می‌شود نشان می‌دهد برخی مسئولان ما تاکنون در جریان راهسازی نبوده‌اند، راه نساخته‌اند و از نزدیک کار را لمس نکرده‌اند و به مسائل تئوری بسنده می‌کنند.»

او با تاکید بر لزوم توجه به کیفیت زیرسازی راه‌ها اضافه کرد: «در این کشور آسفالت‌هایی داریم که بیش از ۲۰ سال است استفاده می‌شوند و هنوز هم کیفیت دارند زیرا زیرسازی خوبی دارند. بنابراین نباید راه را بی‌کیفیت بسازیم و بعد به دنبال راهکار برای رفع خرابی‌ها و بازیافت باشیم. البته اگر در جایی چاره دیگری جز تراشیدن آسفالت نبود، می‌توان با این روش آن را بهسازی کرد، اما یادمان باشد هزینه‌های حمل هم بسیار بالاست و باید بازیافت در جایی انجام شود که هزینه حمل تحمیل نشود.»

او با یادآوری هزینه‌های بالای حمل آسفالت گفت: «در مواردی که تراشیدن آسفالت ناگزیر است، باید همه جنبه‌های اقتصادی از جمله هزینه‌های حمل و نقل در نظر گرفته شود. باید بررسی شود که آیا صرفه اقتصادی دارد که آسفالتی که تراشیده شده برای دورتر از جاده تراشیده شده حمل و استفاده شود؟ به نظر می‌رسد بهترین گزینه برای استفاده از این آسفالت همان جایی است که تراشیده شده است تا هزینه حمل پرداخت نشود.»

بازیافت آسفالت، مرسوم اما گران

برخلاف دبیر انجمن شرکت‌های راهسازی، یک عضو هیات مدیره انجمن شرکت‌های ساختمانی تراشیدن و بازیافت آسفالت را امری متداول و مرسوم در ایران و دیگر کشورها می‌داند اما درباره مسئله هزینه‌های بالای حمل

اندازه‌های باکیفیت انجام و راه‌ها به‌قدری خوب ساخته شود که کار به تراشیدن و بازیافت آسفالت نرسد.

مهندس علی آزاد در پاسخ به ترابران گفت: «اگر زیرسازی آسفالت خراب نشود، آسفالت هم خراب نمی‌شود. آسفالتی که با سیل خراب می‌شود، کل جسم جاده و زیرسازی‌اش خراب شده و با سیل می‌رود. چطور قرار است این آسفالت را جمع‌آوری و بازیافت کنند؟»

او با تاکید بر اینکه راه‌های ساخته شده در قدیم، ماندگاری بیشتری نسبت به راه‌های جدیدتر دارد، یادآور شد: «مسئله امروز ما بازیافت آسفالت نیست، بلکه دغدغه اصلی باید این باشد که راه‌ها باکیفیت و خوب ساخته شوند تا ماندگار باشند.»

او با انتقاد از طرح مسائلی مانند بازیافت آسفالت و تراشیدن آن گفت: «در سال‌های گذشته افراد متعدّد و باتجربه، پیمانکاران خوب و مهندسان مشاور مجرب، به حاشیه رانده شده و از کیفیت راه‌ها کاسته شده است. به همین دلیل مباحثی مانند بازیافت آسفالت مطرح می‌شود، در حالی که تراشیدن آسفالت کار مطلوبی نیست و نباید وضعیت راه‌ها به این مرحله برسد. در همان همایش قیر و آسفالت که در آن، معاون سازمان راهداری از بازیافت آسفالت سخن گفت، از برخی دست‌اندرکاران راهسازی کشور شنیدم که می‌گفتند اساساً عمر آسفالت ۴ سال است! در حالی که این‌گونه نیست. من در گذشته، زمانی که ازدواج نکرده بودم و فرزند نداشتم، راهی را ساختم و وقتی فرزندم سال دوم دانشگاه بود، این راه را به او نشان دادم و برایش توضیح دادم که راهسازی باید چگونه باشد!»

دبیر انجمن شرکت‌های راهسازی با بیان اینکه وقتی زیرسازی راه، خوب باشد و اساس و زیراساس راه را با مصالح خوب بسازیم، نیازی به آسفالت با ضخامت زیاد نداریم، ادامه داد: «متأسفانه امروز این اصل فراموش شده و راهسازی به بیراهه رفته است و به کارهایی مانند تراشیدن آسفالت روی آورده‌ایم.»

او توضیح داد: «گفته می‌شود از ۵ درصد قیری که آسفالت لازم دارد، آسفالت بازیافتی ۳/۵

عضو هیات مدیره انجمن شرکت‌های ساختمانی: تراشیدن آسفالت در همه جای دنیا انجام می‌شود. ۳۰ سال پیش همین مسئله را در ایتالیا دیدم. البته این آسفالت کیفیت عالی ندارد، اما ۹۰ درصد کیفیت آسفالت غیرباز یافتی و دست‌اول را می‌تواند داشته باشد

وقتی کارخانه‌های آسفالت کشور سال‌هاست که نوسازی نشده‌اند با چه امکانات باز یافتی، قرار است آسفالت‌های موجود نوسازی شود؟ خرابی رویه‌های راه با چه معیاری مورد ارزیابی قرار می‌گیرند؟ آیا فقط خرابی روسازه راه‌ها ملاک است یا به مسائلی مانند نشست آسفالت، خرابی‌های زیرسازی، سایش مصالح، انواع ترک‌های آسفالتی و ... نیز توجه می‌شود؟

آسفالت با مهندس آزاد هم عقیده است.

جواد خوانساری در گفت‌وگو با ترابران توضیح داد: «در ایران تجربه تراشیدن و باز یافت آسفالت کهنه و استفاده از آن برای ترمیم راه وجود دارد، همان‌طور که در همه جای دنیا این کار انجام می‌شود.»

خوانساری با بیان اینکه در سال‌های اخیر از این روش به دلایلی که بر ما روشن نیست، کمتر استفاده شده است، اضافه کرد: «باز یافت آسفالت امری مرسوم است. برای این کار دستگاه‌هایی آسفالت را تراشیده و جمع می‌کنند و این آسفالت با کامیون به کارخانه آسفالت منتقل می‌شود. البته قبل از تراشیدن آسفالت، از راه، نمونه‌برداری و کمبودهایش مشخص می‌شود تا مصالحی را که باید به آن افزوده شود، تهیه کنند. این آسفالت در کارخانه پخت آسفالت گرم شده و کمبودها از نظر مصالح جبران می‌شود تا دوباره بتوان از آن استفاده کرد.»

عضو هیات مدیره انجمن صنفی شرکت‌های ساختمانی افزود: «تراشیدن آسفالت در همه جای دنیا انجام می‌شود. ۳۰ سال پیش همین مسئله را در ایتالیا دیدم. در این سفر همراهانی داشتم که دستگاه‌های تراشیدن آسفالت را خریداری و این ایده را در ایران پیاده کردند.» او با تأکید بر اینکه تراشیدن و باز یافت آسفالت مشکلی برای راه ایجاد نکرده و موجب صرفه‌جویی در قیر و شن و ماسه خواهد شد، اضافه کرد: «این آسفالت کیفیت عالی ندارد، اما ۹۰ درصد کیفیت آسفالت غیرباز یافتی و دست‌اول را می‌تواند داشته باشد.»

عضو هیات مدیره انجمن شرکت‌های راهسازی با اشاره به هزینه‌های بالای حمل و نقل آسفالت یادآور شد: «آسفالت کهنه را بعد از تراشیدن باید در همان منطقه، به کارخانه آسفالت ثابت یا سیار ببرند و کمبودهای آن در زمینه مصالح را جبران کنند. در واقع به دلیل اینکه هزینه‌های حمل آن بسیار بالاست، بهترین کار این است که آسفالت باز یافتی را در محدوده همان راهی که تراشیده شده، در دستگاه سیار بریزند و به سرعت آماده کنند تا در همان راه مورد استفاده قرار گیرد.»

لزوم راهسازی‌های ماندگار تر

یکی دیگر از کارشناسان حمل و نقل نیز معتقد است که اولویت فعلی راهسازی کشور باز یافت آسفالت نیست، بلکه به‌کارگیری روش‌های درست و مناسب راهسازی است که ما را از روی آوردن به اقدام‌های غیراقتصادی مانند تراشیدن و باز یافت آسفالت بی‌نیاز می‌کند.

رضا مرادی در پاسخ به ترابران با بیان اینکه در باز یافت آسفالت، با افزودن قیر خالص و نیز جوان‌کننده‌هایی از مشتقات نفتی به آن، دوباره مخلوط آسفالتی جدید به‌وجود می‌آورند، افزود: «در واقع با افزودن قیر خالص یا مشتقات نفتی جوان‌کننده به مصالح باز یافتی، دوباره آن را به آسفالت تبدیل می‌کنند.»

او با طرح این پرسش که با چه امکانات و تجهیزات باز یافتی، قرار است آسفالت‌های موجود نوسازی شود، ادامه داد: «کارخانه‌های قدیمی آسفالت کشور سال‌هاست که نوسازی نشده و دستگاه‌های پخش آسفالت، فناوری‌های نوین از جمله دستگاه‌های پخش هوشمند ندارند. در چنین شرایطی، خرابی رویه‌های راه با چه معیاری مورد ارزیابی قرار می‌گیرند؟ آیا فقط خرابی روسازه راه‌ها در این زمینه ملاک است یا به مسائل دیگری مانند نشست آسفالت، خرابی‌های زیرسازی، سایش مصالح، انواع ترک‌های آسفالتی و ... نیز در این زمینه توجه می‌شود؟»

مرادی توضیح داد: «بافت رویه راه‌ها بر اساس طول موج و عمق در ۴ سطح مختلف از جمله بافت ریز و بافت درشت، طبقه‌بندی می‌شود. هم بافت ریز و هم بافت درشت در مقاومت لغزشی سطح راه نقش اساسی دارند. بافت ریز از برجستگی و فرورفتگی‌های سطح سنگدانه تشکیل می‌شود که با گذشت زمان و عبور ترافیک، از بین رفته و موجب صیقلی شدن سطح سنگدانه می‌شود. مقاومت سنگدانه در برابر صیقلی شدن و میزان توانایی آن در حفظ بافت ریز به کمک شاخصی موسوم به ارزش صیقلی (PSV) اندازه‌گیری می‌شود. ارزش صیقلی سنگ‌ها با نوع و جنس آنها ارتباط دارد و اگر ارزش صیقلی مصالح پایین باشد، باز یافت آنها توجیه اقتصادی ندارد. بنابراین لازم است فناوری موجود در بخش آسفالت

اقتصادی‌تر و در مجموع، به‌صرفه و صلاح کشور خواهد بود.»

این کارشناس در پاسخ به این پرسش که آیا توان و دانش بازیافت آسفالت در بخش دولتی و خصوصی موجود است، گفت: «پیمانکاران می‌توانند در حوزه بازیافت مصالح آسفالتی فعالیت کنند و با همکاری کارخانه‌های آسفالتی موجود این کار را انجام دهند. در این زمینه دولت با اختصاص تسهیلاتی در قالب وام یا به هر شکل دیگر به پیمانکاران بخش خصوصی، می‌تواند نوسازی و مدرنیزه کردن ماشین‌آلات بخش پیمانکاران را در اولویت مسئله افزایش عمر آسفالت و کاهش هزینه‌ها و کیفیت اجرای آسفالت قرار دهد.»

به گفته مرادی، برای بازیافت آسفالت و ایجاد مخلوط آسفالتی جدید، می‌توان از تجهیزات موجود در کشور استفاده کرد، اما مسئله اساسی‌تر این است که همان‌طور که بیان شد، اولویت‌بندی برنامه‌ها با لحاظ مقوله اقتصادی شدن و نیز افزایش کیفیت خدمات در جاده‌ها باشد.

هوشمندسازی ماشین‌آلات پخش، انتخاب پیمانکاران باتجربه و متخصص در اجرای آسفالت‌راه‌ها، کنترل اضافه تناژهای بار کامیون‌ها و تریلرها و جلوگیری از تردد آنها در جاده‌ها اشاره کرد.»

مرادی معتقد است که با این اقدام‌ها می‌توان از هدررفت هزینه روکش راه‌ها که سالانه بیش از صدها میلیارد تومان است، به عنوان مثال فقط با افزایش عمر یک سال آسفالت، جلوگیری کرد.

وی با تأکید بر اینکه با توجه به ساییدگی مصالح زیر بارهای ترافیک و کاهش ارزش صیقلی آنها (PSV)، باید اولویت برنامه‌های وزارت راه و شهرسازی در افزایش عمر آسفالت جاده‌ها با روش‌هایی که بیان شد باشد، نه فقط بازیافت آسفالت راه‌ها، اضافه کرد: «در واقع با اولویت این اقدام‌ها، دوام و قوام آسفالت‌های موجود افزایش یافته و با هزینه‌هایی که به‌مراتب از هزینه‌های بازیافت مصالح آسفالتی با کیفیت کمتر، پایین‌تر است، دوباره احیا می‌شوند. این کار به‌مراتب

اعم از کارخانه‌ها و ماشین‌آلات پخش مدرنیزه شود تا دوام و قوام آسفالت طولانی‌تر شده و زمان بازیابی رویه‌ها افزایش یابد.»

این کارشناس حمل‌ونقل با تأکید بر اینکه باید مسائل و مشکلات موجود در حوزه راهسازی و راهداری اولویت‌بندی شده و براساس اهمیت تفکیک شود، بیان کرد: «برای صرفه‌جویی و کاهش هزینه‌ها در حوزه راهسازی و راهداری، روش‌ها و فرآیندهای ماندگارتری وجود دارد که می‌توانیم از آنها برای حل مشکلات استفاده کنیم.»

او با بیان اینکه این روش‌ها در درجه اول، فرآیندهایی هستند که به عمر آسفالت‌ها دوام بیشتری می‌بخشند، تأکید کرد: «زیرسازی مناسب راه‌ها، استفاده از مصالح رودخانه‌ای شکسته در مخلوط‌های آسفالتی، طرح مخلوطی آسفالت بهینه، دور کردن آب تحت هر شرایطی از جسم راه و نوسازی از جمله این فرآیندها هستند. از دیگر راهکارها همچنین می‌توان به تجهیز کارخانه‌های آسفالت گرم به امکانات روز، مدرنیزه کردن و

احداث سه طرح ریلی و جاده‌ای به بخش خصوصی واگذار می‌شود

مدیرکل جذب سرمایه و تجهیز منابع وزارت راه و شهرسازی گفت: در راستای سیاست‌های کلی دولت، سه طرح احداث کریدور بزرگراهی غرب کشور، تکمیل خط دوم محور ریلی بافق - زرین شهر و احداث قطار حومه‌ای بین شهر جدید بهارستان و اصفهان به بخش خصوصی واگذار می‌شود.

مهدی حیدری با بیان اینکه واگذاری طرح‌های مذکور از طریق ظرفیت قانونی تبصره ۱۹ قانون بودجه سال ۱۳۹۸ کل کشور صورت خواهد گرفت، اظهار داشت: طرح‌های مذکور به روش مشارکت عمومی - خصوصی به بخش خصوصی واگذار و پس از پایان دوره مشارکت به وزارت راه و شهرسازی منتقل خواهد شد.

وی افزود: در آخرین جلسه کارگروه واگذاری ماده ۲۷ قانون الحاق مواد به قانون تنظیم بخشی از مقررات دولت، با تخصیص ۱۱ هزار میلیارد ریال از اعتبارات موضوع تبصره ۱۹ قانون بودجه سال ۱۳۹۸ به طرح‌های مذکور موافقت شد.

وی با اشاره به اینکه فراخوان طرح‌های مذکور پس از اخذ مجوزهای قانونی در سامانه فراخوان طرح‌های عمرانی و زیرساختی دولت درج و از طریق جراید کثیرالانتشار منتشر خواهد شد، افزود: با احداث کریدور بزرگراهی غرب کشور به طول ۶۹۰ کیلومتر و به ارزش ۱۵ هزار میلیارد ریال در اولین سال بهره‌برداری از آن شاهد تردد بیش از ۳۸ هزار وسیله نقلیه در روز خواهیم بود

حیدری تصریح کرد: قطار حومه‌ای شهر جدید بهارستان به ارزش ۱۱ هزار میلیارد ریال در سال ۱۴۰۱ مورد بهره‌برداری قرار خواهد گرفت.

او در خصوص طرح ریلی احداث خط دوم راه‌آهن بافق - زرین شهر به ارزش ۱۰ هزار میلیارد ریال گفت: کل طول این محور ۶۳۳ کیلومتر است که با تکمیل آن حدود ۱۲ میلیون تن بار به سیستم حمل‌ونقل ریلی کشور افزوده می‌شود.

مدیرکل تجهیز منابع وزارت راه، مدل تامین مالی طرح‌های کریدور غرب کشور و قطار حومه‌ای بهارستان - اصفهان را به روش BOT و مدل تامین مالی احداث خط ریلی بافق - زرین شهر را به روش BLT (ساخت، اجاره و انتقال) اعلام کرد.

تلقى سازمان هواپیمایی از به کارگیری آنتونوف بدون پنجره در خط مسافری چیست؟

مسافر، یک نوع بار است!

آنتونوف ۷۴ مشکوک به کاربری باری در حالی استفاده می شود که قبلا اعلام شده بود برای پرواز ممنوعیت دارد

حسین بخشایی مسافر پرواز ساعت ۱۹ و ۱۰ دقیقه پنجشنبه ۱۸ مهر در مسیر تهران-مشهد است که وقتی بعد از اعلام نقص فنی هواپیمای امیرائر و بعد از حدود ۴ ساعت سرگردانی در مهرآباد، وارد هواپیمای جایگزین یعنی آنتونوف ۷۴ شد، شرایط را عجیب و غریب دید و در تویتر نوشت: «بعد از ۴ ساعت تاخیر، پرواز داره با این هواپیما انجام می شه که پنجره نداره و شبیه تابوت متحرکه...»
 نبودن پنجره در دو دیواره هواپیما، نخستین چیزی بود که توجه این مسافر را به خود جلب کرده بود. او در توضیح آنچه این پرواز را برای

برای خدمه پرواز، آن روز هم یک روز معمولی مانند همه روزهای دیگر بود؛ هواپیما روی باند آماده پرواز شده تا مسافران سوار شوند و از فرودگاه برخیزد؛ اما برای مسافران، این یک پرواز معمولی نیست. آنها شرایط این هواپیما را متفاوت از دیگر پروازهایی که تجربه کرده اند، می بینند و دلهره می گیرند؛ مانند پروازهای دیگر کنار دستشان پنجره ای نیست که از آن بیرون را نگاه کنند و بفهمند دور و برشان چه می گذرد. این شرایط موجب می شود یکی از مسافران تویتهایی درباره تجربه عجیب خود از پرواز در مسیر تهران-مشهد منتشر کند و بعد از ۵ سال، نام آنتونوف را دوباره بر سر زبان ها بیندازد.



اگرچه نبود پنجره در هواپیمای پرواز تهران - مشهد احتمال باری بودن آن را تقویت می‌کند، اما سخنگوی سازمان هواپیمایی می‌گوید: این هواپیما مشکلی برای پرواز با مسافر و ممنوعیتی در این زمینه ندارد؛ هرچند که ظاهراً قابلیت حمل بار نیز داشته است

یک تحلیلگر هوانوردی می‌گوید وجود پنجره برای همه مسافران از نظر قوانین ایکائو و همینطور یاتا اجباری نیست و حتی صحبت از این است که در آینده به جای پنجره از صفحه نمایش استفاده شود، زیرا اساس وجود پنجره باعث ضعف سازه در بدنه هواپیما می‌شود

نگه دارید.»

با این حال نظرات متفاوتی در این زمینه وجود دارد و یکی دیگر از کارشناسان این صنعت معتقد است وجود پنجره در هواپیما ضروری است، اما شرایط خاص هواپیمای پویایر موجب نمی‌شود با اطمینان از باری بودن آن یا نادرست بودن حمل مسافر با آن سخن بگوییم. بهروز حیدریان در گفت‌وگو با ترابران بیان کرد: «به طور معمول هر هواپیمایی که برای مقاصد تجاری مسافر حمل می‌کند باید برخی اقدامات ایمنی را رعایت کند، از جمله داشتن صندلی‌های مناسب، کمربند ایمنی، تعداد مناسب درهای خروج اضطراری، حضور مهماندار، وجود فضای مناسب برای بار دستی مسافر، وجود سرویس بهداشتی و...»

او خاطر نشان کرد: «در بسیاری از ایرلاین‌ها، هواپیماهای زیادی به صورت Combi (دارای کاربری‌های متفاوت) عمل می‌کنند که معمولاً ابتدا مسافری بوده‌اند و بعدتر، قسمتی از فضای آن مثلاً یک یا دو کابین را به کارگو تغییر کاربری می‌دهند که این مرسوم‌تر است. به‌ویژه در هواپیماهای کوچک‌تر مانند بویینگ ۷۳۷ که محفظه کارگو خیلی کوچکی دارند، این اتفاق بیشتر می‌افتد.»

این تحلیلگر مسائل هوانوردی تأکید کرد: «وجود پنجره برای همه مسافران، از نظر قوانین سازمان جهانی هوانوردی (ایکائو) و همین‌طور انجمن بین‌المللی حمل‌ونقل هوایی (یاتا) یک اجبار نیست و حتی در طرح‌های آینده، صحبت از این است که به جای پنجره از صفحه نمایش استفاده شود، زیرا اساس وجود پنجره، باعث ضعف سازه در بدنه هواپیما می‌شود.»

او یادآور شد: «البته در هر هواپیمای مسافری به تعدادی پنجره نیاز است، زیرا در زمان قطعی برق کابین، تنها منبع نور کابین خواهند بود. از سوی دیگر در زمان خروج اضطراری این نور اهمیت زیادی دارد و حتی در تاریکی شب هم معمولاً مهماندارها اعلام می‌کنند تا در زمان نشست و برخاست هواپیما پنجره‌ها حتماً باز باشد تا مردمک چشم انسان با نور بیرون هواپیما تنظیم شود.»

حیدریان تأکید کرد: «با این حال نیازی نیست که برای همه ردیف‌های صندلی و برای همه

او عجیب جلوه می‌داد به ترابران گفت: «چیزی به عنوان پنجره مانند آنچه در هواپیماهای مسافری مرسوم است، در این هواپیما وجود نداشت. ۲ دریچه در جلو و ۳ دریچه در عقب به‌عنوان پنجره تعبیه شده بود که مانند دیگر هواپیماها، کرکره باز و بسته کردن نداشت و پرده‌ای روی آنها نصب شده بود. موقع تیک‌آف یک تکه فلزی روی بغل دستی من افتاد که متوجه شدیم بخشی از طناب خروج اضطراری است. یکی از کارکنان پرواز آمد و در نهایت به کمک مسافرها بسته شد!»

هواپیما باری بود؟

اگرچه نبود پنجره، احتمال باری بودن هواپیمای پویایر را تقویت می‌کند، اما سخنگوی سازمان هواپیمایی این مسئله را نادرست می‌داند. رضا جعفرزاده به ترابران گفت: «این حرف اشتباهی است. هواپیمای پویایر مشکلی برای پرواز با مسافر و ممنوعیتی در این زمینه نداشته است. صلاحیت پرواز هر هواپیمای فعال و در حال پرواز در کشور، به‌طور قطع از سوی سازمان هواپیمایی کشوری تأیید شده و اگر هواپیمایی صلاحیت پرواز نداشته باشد، به هیچ عنوان اجازه پرواز پیدا نمی‌کند.»

وی در پاسخ به این پرسش که گفته می‌شود هواپیما باری بوده و شرکت پویایر آن را تبدیل به مسافری کرده است، ادامه داد: «تبدیل هواپیما از باری به مسافری از سوی ما نبوده است، بلکه از سوی شرکت سازنده انجام شده و هواپیما از ابتدا به صورت مسافری در اختیار ما قرار گرفته است. البته گفته شده این هواپیما قابلیت باری نیز دارد، اما در حال حاضر ویژه حمل مسافر است.»

نبود پنجره در دو دیواره بدنه هواپیما که از نظر مسافران پرواز تهران - مشهد مورد عجیبی به نظر آمده بود، از سوی برخی کارشناسان نیز مورد انتقاد قرار گرفته است. آرمان بیات به ایسنا گفته است: «از نظر ایمنی هر هواپیمای مسافری باید کنار صندلی مسافر، یک پنجره و ویندو شید (روکش پنجره) داشته باشد تا مسافر در هر شرایطی، دید و اطلاع کافی از شرایط حاکم بر هواپیما و پیرامون داشته باشد و به همین دلیل است که مهمانداران هنگام پرواز این نکته را یادآور می‌شوند که روکش پنجره خود را بالا

بعد از انتشار گسترده توصیف یک مسافر از شرایط خاص کابین مسافری یک ایرلاین و احتمال باری بودن این هواپیما، ماجرا به سمت و سویی دیگر رفت و همه یادشان آمد این هواپیمای آنتونوف است که گفته می‌شد در سال ۹۳ دستور توقف پرواز آن صادر شده است!

اگرچه رئیس‌جمهور در سال ۹۳ تاکید کرده بود «تا رسیدگی کامل، از ادامه پرواز آنتونوف جلوگیری شود» اما نگاهی به اخبار نشان می‌دهد در زمانی که هنوز تحقیق و بررسی درباره دلیل سانحه آنتونوف ۱۴۰ در مهرآباد ادامه داشته، این نوع از هواپیما پروازهای خود را در ایران از سر گرفته بود

مسافران پنجره وجود داشته باشد و بیشتر پنجره‌ها در هواپیما برای راحتی مسافران است، اما این به این معنی نیست که حق انتخاب با ایرلاین است. منظور از راحتی مسافران، راحتی انسان برای تحمل پرواز از طریق دیدن محیط اطراف و وفق پیدا کردن بدن با لرزش‌ها یا گذر زمان مثل طلوع و غروب آفتاب است و اینطور نیست که ایرلاینی تصمیم بگیرد پنجره‌های غیرضروری را حذف کند تا مثلاً صرفه‌جویی در هزینه‌ها داشته باشد.»

این تحلیلگر صنعت هوانوردی با اشاره به پرواز بحث‌برانگیز شرکت هواپیمایی پویا گفت: «به نظر من کار ایرلاین غیرحرفه‌ای بوده و باید از قبل به مسافران درباره وضعیت هواپیما اطلاع‌رسانی می‌شد.»

او یادآور شد: «ما در صنعت حمل و نقل هوایی، هیچ نهادی در سطح بین‌المللی نداریم که به چنین مسائلی رسیدگی کند. البته اگر سازمان هواپیمایی کشوری برای چنین پروازی مجوز صادر کرده باشد، کار غیرقانونی انجام نشده، اما طبیعی است که ناراحتی مسافر موجب کاهش استقبال از ایرلاین خواهد شد.»

بازگشت هواپیمای ممنوعه؟

اگرچه بعد از انتشار گسترده توییت‌های حسین بخشایی و توصیف او از شرایط خاص کابین مسافری هواپیما پویایر، احتمال باری بودن این هواپیما انتقادهایی را در پی داشت، اما در ادامه، ماجرا به سمت و سوی دیگری رفت، زیرا همه یادشان آمد که این هواپیما «آنتونوف» است؛ هواپیمایی که در سال ۹۳ دستور توقف پروازش صادر شده بود.

ماجرای ممنوعیت پرواز آنتونوف به وقوع یک سانحه تلخ هوایی در ۵ سال پیش بازمی‌گردد. ایران ۱۴۰ که نسخه بومی شده آنتونوف ۱۴۰ است، صبح ۱۹ مرداد ۹۳ با ۴۸ سرنشین، باند فرودگاه مهرآباد را به مقصد طیس ترک کرد، اما دقیقی بعد از بلندشدن از باند، در خیابان‌های اطراف فرودگاه سقوط کرد و همه سرنشینان آن کشته شدند. براساس اخبار، بعد از سانحه، رئیس‌جمهور دستور توقف پرواز هواپیمای آنتونوف ۱۴۰ و ۷۴ را صادر کرد.

البته اخبار زیادی درباره ممنوع شدن پرواز این هواپیما بعد از بروز سانحه بیان شده، وجود

ندارد و در این زمینه تنها چند خبر قابل استناد در آرشیوهای اینترنتی در دسترس است. به عنوان نمونه؛ عصر ۱۹ مرداد ۱۳۹۳ یعنی همان روز وقوع سانحه ایران ۱۴۰، پایگاه اطلاع‌رسانی ریاست جمهوری نوشت: «نشست هیات دولت امروز به ریاست حسن روحانی برگزار شد و وزرای راه و شهرسازی و نیز دفاع و پشتیبانی نیروهای مسلح، گزارشی از سانحه سقوط هواپیمای ایران ۱۴۰ متعلق به شرکت سپاهان ارائه کردند. حسن روحانی از وزیر راه خواست گزارش کاملی از چگونگی وقوع سانحه و دلایل آن ارائه کند و تا رسیدگی کامل، از ادامه پرواز این نوع هواپیما جلوگیری شود و رعایت کامل استانداردهای فنی در همه پروازها مورد تاکید و توجه ویژه قرار گیرد.»

خبر قابل استناد دیگری که در آن زمان منتشر و به طور گسترده از سوی همه رسانه‌ها بازنشر شده است، پاسخ محمدعلی ایلخانی، مدیرعامل وقت شرکت فرودگاه‌های کشور به ایسنا مبنی بر دستور توقف هر دو مدل هواپیمای آنتونوف از سوی رئیس‌جمهوری است.

۲۵ مرداد سال ۱۳۹۳ یعنی حدود یک هفته بعد از سانحه، ایلخانی به ایسنا گفت: «باتوجه به تاکیدی که دولت بر امنیت پروازهای مسافری دارد، رئیس‌جمهور هفته گذشته پرواز آنتونوف ۱۴۰ را ممنوع و پس از آن، دستوری جداگانه مبنی بر ممنوعیت پروازهای مسافری آنتونوف ۷۴ صادر و این نوع هواپیما را از چرخه پرواز خارج کرد.»

گزارش‌هایی بررسی علت سانحه هواپیمای آنتونوف ۱۴۰ در اسفند ۹۴ نهایی یعنی حدود ۱۸ ماه بعد از سانحه از سوی سازمان هواپیمایی کشوری اعلام شد که براساس آن، نقص فنی عامل اصلی سقوط بوده است.

اگرچه رئیس‌جمهوری در سال ۹۳ تاکید کرده بود «تا رسیدگی کامل، از ادامه پرواز این نوع هواپیما (آنتونوف) جلوگیری شود» و به گفته معاون وقت وزیر راه و شهرسازی، هر دو مدل این هواپیما مورد نظر رئیس‌جمهوری بوده است، نگاهی به اخبار نشان می‌دهد در زمانی که هنوز تحقیق درباره دلیل سانحه آنتونوف ۱۴۰ در مهرآباد ادامه داشته و گزارش کامل آماده نشده بوده، آنتونوف پروازهای خود را در ایران از سر گرفته است.

در اسفند سال ۱۳۹۳
رئیس وقت سازمان
هواپیمایی کشوری
علت مجوزدهی مجدد
به آنتونوف را چنین
شرح داد: رئیس
آنتونوف حدود ۲ ماه
پیش به ایران آمد
و تعهد کتبی داد که
از آنتونوف ۷۴
پشتیبانی کند

بعد از واکنش نسبت
به فعالیت آنتونوف
با وجود ممنوعیت‌های
پیشین، سازمان
هواپیمایی اعلامیه‌ای
منتشر و تاکید کرد
آنتونوف ۷۴ ممنوعیت
پرواز ندارد. براساس
این اعلامیه، دستور
وزیر پیشین راه در
زمینه فعالیت دوباره
آنتونوف در سال ۹۳
تاثیرگذار بوده است

«کارشناسان از هواپیمای آنتونوف ۷۴ بازدید کردند و ایرادهایی که در هواپیماهای دیگر نیز کم و بیش وجود داشت، برطرف شد. البته اشکال دیگری که وجود داشت این بود که ایرلاینی که در ایران بهره‌بردار آنتونوف بود، قرارداد مستقیم با این شرکت نداشت و از طریق واسطه از آنتونوف قطعات و مدارک را دریافت می‌کرد. به همین دلیل ایرلاین را مجبور کردیم تا قرارداد مستقیم با آنتونوف منعقد کند و رئیس آنتونوف هم حدود ۲ ماه پیش به ایران آمد، با تعهد کتبی اعلام کرد که از آنتونوف ۷۴ پشتیبانی می‌کند».

سازمان هواپیمایی: آنتونوف ممنوعیت پرواز ندارد

در روزهای اخیر و بعد از واکنش‌ها نسبت به فعالیت آنتونوف با وجود ممنوعیت‌های پیشین، سازمان هواپیمایی اعلامیه‌ای منتشر و در آن تاکید کرد که هواپیمای آنتونوف ۷۴ ممنوعیت پرواز ندارد. براساس این اعلامیه، دستور عباس آخوندی، وزیر پیشین راه و شهرسازی در فعالیت دوباره آنتونوف در سال ۹۳ تاثیرگذار بوده است.

در اعلامیه آمده است: «از آنجا که در روزهای اخیر مطالب در فضای مجازی و به تبع آن در بعضی از رسانه‌ها موضوع پرواز هواپیمای آنتونوف ۷۴ شرکت هواپیمایی پویا با عنوان‌های مختلف، صلاحیت پروازی این هواپیما را محل شبهه قرار داده است، اداره کل صلاحیت پرواز سازمان هواپیمایی کشوری در پاسخ به مسائل مطرح شده، نکته‌های زیر را برای پاسخگویی به رسانه‌ها اعلام کرد:

وزیر وقت راه و شهرسازی در تاریخ ۱۳/۱۰/۹۳ به رئیس وقت سازمان هواپیمایی کشوری ابلاغ کرد: پرواز هواپیمای آنتونوف در صورت تحقق شرایط براساس ضوابط هوانوردی باید انجام شود، در هر صورت نام شرکت سازنده هواپیما نباید مانع پرواز این هواپیما گردد.

این هواپیما تمامی گواهینامه‌های صلاحیت پروازی بر اساس الزامات ایکائو را داراست و ممنوعیت پرواز ندارد.

هواپیمای مذکور براساس گواهینامه نوع (TC) و ضوابط آن، گواهینامه نوع (TCDS) که از سوی نهاد هواپیمایی کشوری اوکراین به

در اسفند ۹۳ و حدود ۷ ماه بعد از وقوع سانحه بیان شده، مدیر وقت فرودگاه شاهرود از دریافت مجوز پرواز هواپیمای آنتونوف ۷۴ خبر داد. در آن زمان منوچهر اتقیایی با بیان اینکه شرکت هواپیمایی پویا همه مجوزهای لازم را برای پرواز در آسمان شاهرود دریافت کرده، افزود: «پس از حادثه هواپیمای آنتونوف ۱۴۰ دستور توقف کامل هواپیمای آنتونوف صادر شد، اما هواپیمایی که در حال حاضر در آسمان شاهرود مسافر جابه‌جا می‌کند، آنتونوف ۷۴ است که از طرف سازمان هواپیمایی کشوری، مجوزهای لازم را دریافت کرده است. هواپیمایی پویا برای پرواز دوباره هواپیمای آنتونوف ۷۴ پیگیری‌های لازم را انجام داده و موفق به دریافت مجوز شده است.»

از سوی دیگر در آرشیو اخبار سال ۹۳ خبری با عنوان «توضیح رئیس سازمان هواپیمایی کشوری درباره مجوز پرواز آنتونوف» به چشم می‌خورد که علت مجوزدهی دوباره به این هواپیما را شرح داده است. در این خبر که در اسفند ۹۳ منتشر شده است، علیرضا جهانگیریان، رئیس وقت سازمان هواپیمایی کشوری، اعلام کرده است: «رئیس شرکت هواپیماسازی آنتونوف حدود ۲ ماه پیش به ایران آمد و با تعهد کتبی اعلام کرد که از آنتونوف ۷۴ پشتیبانی می‌کند.»

جهانگیریان توضیح داد: «دو نوع هواپیمای آنتونوف یعنی آنتونوف ۱۴۰ و آنتونوف ۷۴ (که چهار فروند از آنها در کشور فعال بود و در مناطق محروم کشور پرواز می‌کردند) در ایران فعالیت می‌کنند که هر دو نوع این هواپیما را بعد از سانحه اخیر به طور موقت زمین‌گیر کردیم.»

او یادآور شد: «برخی نمایندگان مجلس انتقاد می‌کردند که آنتونوف ۱۴۰ دچار سانحه شده، اما سازمان هواپیمایی پروازهای آنتونوف ۷۴ را هم ممنوع کرد که پاسخ ما این بود که ارتباط شرکت اوکراینی آنتونوف با این هواپیماها ممکن است قطع باشد و از نظر قطعه و اطلاعات پشتیبانی نشود و تا زمانی که از این پشتیبانی مطمئن نشویم، پرواز آنتونوف ۷۴ را نیز ممنوع کردیم.»

رئیس پیشین سازمان هواپیمایی کشوری افزود:

مدیرعامل شرکت هوایمایی پویا: مقام مسئولی که ممنوعیت پرواز آنتونوف ۷۴ را در سال ۹۳ اعلام کرده بود (مدیرعامل وقت شرکت فرودگاهها) این خبر را در حالی به طور نادرست مطرح کرد که هیچ وظیفه قانونی در این زمینه نداشته است

مدیرعامل اسبق شرکت فرودگاههای کشور: پیگیری من نشان می دهد بعد از دستور رئیس جمهور مبنی بر توقف هر دو مدل آنتونوف، نامه دیگری به سازمان هوایمایی ارسال و تاکید شده است توقف فعالیت فقط مربوط به هوایمایی آنتونوف ۱۴۰ است

شماره TL9000 صادر شده، قابلیت حمل مسافر تا ۵۲ نفر را دارد. در کتاب پروازی هوایمایی ۲۰۰-۷۴TK-An (که به نام FM مشهور است) حمل مسافر با این هواپیما از سوی کشور طراح مجاز شناخته شده؛ بنابراین طرح مسائل غیرکارشناسی و اینکه کدام یک از الزامات و مقررات از سوی صلاحیت پرواز سازمان هوایمایی کشوری رعایت نشده است، جز ایجاد شبهه و نگرانی برای مسافران هوایی، چیزی به دنبال نخواهد داشت.»

پویا ایر: ایلخانی صلاحیت اظهار نظر نداشت

واکنش مدیرعامل شرکت هوایمایی پویا ایر نسبت به اخبار منتشر شده درباره پرواز دوباره هوایمایی آنتونوف نیز نشان می دهد با وجود تصور عمومی مبنی بر ممنوع و متوقف بودن فعالیت این هواپیما، در همه سالهای بعد از وقوع سانحه، این هواپیما در ناوگان ایران فعال بوده است.

محمد محمدی بخش به خیرگزاری ایسنا گفته است: «مقام مسئولی که ممنوعیت پرواز آنتونوف ۷۴ را در سال ۱۳۹۳ اعلام کرده بود، این خبر را درحالی به طور نادرست مطرح کرد که هیچ وظیفه قانونی در این زمینه نداشت، زیرا این مسئله از نظر قانونی، ارتباطی به شرکت فرودگاهها ندارد. اگر رئیس جمهوری بخواهد ممنوعیتی برای پرواز آنتونوف ۷۴ یا هر هواپیمای دیگری اعلام کند آن را به وزارت راه و شهرسازی ارسال کرده و در نهایت، سازمان هوایمایی کشوری ابلاغ می کند.»

وی افزود: «در همان زمان نیز بررسی کردیم و متوجه شدیم که شیطنت رسانه‌ای از سوی این مقام مسئول سر زده است و این خبر صحت ندارد. موضوع ممنوعیت پرواز آنتونوف ۱۴۰ با آنتونوف ۷۴ متفاوت است و هیچ ممنوعیتی از سوی رئیس جمهوری برای پرواز آنتونوف ۷۴ به ما ابلاغ نشده است.»

مدیرعامل شرکت هوایمایی پویا ایر با بیان اینکه آنتونوف ۷۴ حدود ۵ سال است بدون مشکل برای این شرکت پرواز انجام می دهد، ادامه داد: «حتی اگر ممنوعیتی برای این هواپیما ابلاغ می شد (که نشده است) پس از مدتی

توقف پرواز، آن پرونده با احراز صلاحیت از سازمان هوایمایی می تواند پرواز کند. محمدی بخش تصریح کرد: «پرواز آنتونوف ۷۴ هیچ گاه ممنوع نبوده و با احراز صلاحیت پروازی در این مدت برای پویا ایر کار کرده است. البته طی سالهای گذشته هیچ گاه از شرایط فنی صادر شده برای آنتونوف ۷۴ سرپیچی نکرده ایم و مسئله به وجود آمده برای مسافر پرواز مشهد-تهران در دست بررسی است. به هر حال نباید خودمان را از آنتونوف ۷۴ محروم کنیم.»

اسناد دستور رئیس جمهوری موجود است

اگرچه مدیرعامل پویا ایر می گوید مدیرعامل وقت شرکت فرودگاهها و ناوبری هوایی ایران - یعنی همان کسی که سخن او مبنی بر ممنوع شدن فعالیت هردو مدل آنتونوف از سوی رئیس جمهوری، تنها منبع این خبر است - مسئولیتی در این زمینه نداشته، اما ایلخانی نظر دیگری دارد. او به ترابیان گفت: «این که گفته شود شرکت فرودگاهها صلاحیت اظهار نظر در این زمینه را ندارد، ابتدا درست نیست، زیرا فرودگاهها و فضای کشور زیر نظر این نهاد فعالیت می کنند و در سال ۱۳۹۳ من مدیرعامل این شرکت بودم.»

وی افزود: «شرکت فرودگاهها نیز مانند سازمان هوایمایی یکی از شرکت‌های زیرمجموعه وزارت راه است و اگر دستور یا ابلاغیه‌ای از سوی وزیر ابلاغ شود، به طور قطع برای همه زیرمجموعه‌های مرتبط ارسال می شود. در آن زمان به طور قطع ابلاغیه‌ای بوده و من با توجه به مسئولیتی که در آن زمان داشتم، در این زمینه صحبت کرده‌ام.»

مدیرعامل پیشین شرکت فرودگاهها و ناوبری هوایی ایران درباره اسنادی که او در سال ۹۳ بر مبنای آنها، خبر ممنوعیت پرواز هر دو مدل آنتونوف از سوی روحانی را اعلام کرد، گفت: «بیستم مرداد سال ۹۳ مرحوم حمید حبیبی، معاون وقت استاندار پرواز سازمان هوایمایی کشوری، دستور رئیس جمهوری مبنی بر ممنوعیت فعالیت پرواز هواپیماهای آنتونوف ۷۴ در فرودگاههای غیرنظامی کشور را به اداره کل مراقبت پرواز شرکت فرودگاهها

عملکرد سازمان هواپیمایی کشوری وجود دارد، بحث دیگری است.»

این کارشناس حمل و نقل هوایی با تاکید بر اینکه هواپیمای دارای گواهینامه صلاحیت پروازی، قدیم و جدید ندارد، ادامه داد: «در دنیا برخی هواپیماها در حال فعالیت هستند که سالهاست فعالیت شرکت سازنده آنها متوقف شده است. این به معنی ایمن نبودن ایمنی آن هواپیما نیست، مگر اینکه خط تولید یک مدل هواپیما به دلیل تعدد سائحه، تعطیل شده باشد.»

این کارشناس یادآور شد: «اگر مسافری از مدل و نوع یک هواپیما خوشش نمی آید، می تواند از مدل های دیگر انتخاب کند و در حال حاضر این تنوع مدل در بازار ایران وجود دارد. به عنوان مثال کسی که بلیت شرکت ساها می خرد، باید بداند سوار هواپیماهایی می شود که از کارگو به مسافری تغییر داده شده اند، اما این مسئله تاثیری بر ایمنی ندارد. البته ایمنی هواپیماها را به دلیل کارگو بودن نمی توان زیرسوال برد. در هواپیماهای کارگو نیز انسان ها حضور دارند که ایمنی آنها در اولویت است. فقط بحث راحتی مسافران در این تغییر کاربری ها مطرح است که اگر تغییرات در درون کابین هواپیما به طور استاندارد اجرا شود و سازمان هواپیمایی کشوری نیز مجوز پرواز داده باشد، مشکلی وجود ندارد.»

این کارشناس که خواسته نامش نزد ترابران محفوظ بماند، گفت: «برخی نسبت به هواپیماهای کشورهای شرقی مسئله دارند؛ برخی به غربی ها و بخشی از واکنش ها به پرواز آنتونوف از این دیدگاه نشات می گیرد. کسانی که باری بودن هواپیمای آنتونوف را (که البته تایید نشد) زیر سوال می برند، چرا از این که بوئینگ ۷۰۷ و ۷۴۷ هم هواپیماهای کارگو بوده اند و اکنون مسافر جابه جا می کنند، تعجب نمی کنند؟»

این کارشناس با غیرتخصصی و خارج از چارچوب استاندارد دانستن بحث های مطرح شده درباره فعالیت هواپیماهای آنتونوف در بخش مسافری گفت: «براساس استانداردهای هوانوردی تا زمانی که یک هواپیما در خط پرواز قرار می گیرد، سن آن یا اینکه تولید آن متوقف شده یا ادامه دارد، مهم نیست. البته آنتونوف ۷۴ هنوز هم تولید می شود. نخستین مدل آن سال ۱۹۸۶ میلادی تولید شده و هنوز هم در حال تولید است.»

او ادامه داد: «همین حالا در امریکا برخی ایرلاین ها از هواپیماهایی استفاده می کنند که سالهاست تولید آنها متوقف شده است؛ بنابراین در ایران نیز اگر سازمان هواپیمایی کشوری صلاحیت پروازی هواپیمایی را تایید کرد و هواپیما سر خط برای پرواز قرار گرفت، نباید نگرانی بابت پرواز با آن هواپیما وجود داشته باشد. البته اگر انتقادی به

ابلاغ کرد و براساس این نامه، از همان تاریخ جلو فعالیت این هواپیماها گرفته شد. به طور قطع اسناد این ابلاغیه در سازمان هواپیمایی کشوری موجود است.»

او از صدور دستور وزیر وقت راه و شهرسازی مبنی بر ادامه فعالیت این هواپیماها نیز خبر داد و گفت: «من ۵ سال است بازنشسته شده ام و مسئولیتی در شرکت فرودگاه های کشور ندارم، اما پیگیری های من از همکارانم در این شرکت نشان می دهد بعد از دستور رئیس جمهور مبنی بر توقف هر دو مدل آنتونوف، نامه دیگری به سازمان هواپیمایی ارسال شده که در آن تاکید شده است توقف فعالیت مربوط به آنتونوف ۱۴۰ است و آنتونوف ۷۴ منظور این ممنوعیت نیست.»

قدیم و جدید ندارد؛ سوار شوید!

یکی دیگر از انتقادهایی که این روزها نسبت به فعالیت این هواپیما مطرح می شود، نه مربوط به پنجره داشتن یا نداشتن یا مجوز داشتن یا نداشتن این هواپیما است؛ بلکه پرسش اصلی این است که آیا فعالیت هواپیمایی مانند آنتونوف که سالهاست مدل جدیدی از آن تولید نشده، کار درستی است و از نظر ایمنی، به این هواپیماهای قدیمی می توان اعتماد کرد؟

پاسخ یکی از فعالان پیشکسوت حمل و نقل هوایی کشورمان به این پرسش مثبت است.



بارفراری پارسین زمین دریا
Persian Land Sea Forwarding co.

روزهای حمل و نقل
۲۶ آذر

فرارسیدن ۲۶ آذر روز ملی حمل و نقل کرامی باد.

Power Beyond Cargo

تلفن: ۰۲۱-۴۵۲۴۷۰۰۰ contact@pls-co.com www.pls-co.com

به تازگی بیش از ۶۰ نفر از کنترلرهای فرودگاه مهرآباد در نامه‌ای خطاب به دادستان کل کشور خواستار آن شدند تا علل وقوع رویدادها و سوانح هوانوردی بررسی و ریشه‌یابی شود. در آن نامه آمده که لازم است تا ریشه وقوع این حوادث را در عوامل سازمانی و «جعبه سیاه مدیریت و تصمیم‌گیران صنعت» جست‌وجو کرد؛ ناظر بر این سخن نمونه نامه‌های متعدد و پیگیری‌های بی‌نتیجه از سال ۹۴ تاکنون است؛ که علی‌رغم آگاهی مدیرت در ۱۰ سال گذشته نسبت به کاستی‌های فنی و عملیاتی حاکم بر حرفه مراقبت پرواز، اقدام موثری در جهت حفظ و ارتقای ایمنی صورت نگرفته است. همچنین در این نامه آمده است «با وجود آنکه کنترل ترافیک پایانه هوایی تهران (فرودگاه مهرآباد) به دلیل عدم پوشش کامل نظارتی و فرکانسی مناسب، اتوماسیون نامناسب، خودتحریمی‌ها و عدم اعتقاد راسخ به توان داخلی و کارشناسی عده‌ای به اصطلاح کارشناس و وضعیت بغرنج منابع انسانی در بخش مراقبت پرواز، در حال حاضر خارج از ظرفیت کنترلر بوده و این مسئله بارها تبعات جدی ایمنی در برداشته، اما با لطف الهی و هوشیاری کنترلرهای این فرودگاه ختم به خیر گردیده است.» آنها در ادامه خواستار ورود دادستان کل کشور از منظر حفظ حقوق عامه به این موضوع شده‌اند. برای روشن تر شدن موضوع، با یکی از امضاکنندگان نامه مذکور گفت‌وگویی داشتیم که در ادامه می‌خوانید.

در نامه کنترلرهای برج مراقبت
 فرودگاه مهرآباد اعلام شد

پوشش راداری کامل نداریم!

سارا حامدی



یکی از کنترلرهای برج مراقبت: سیستم اتوماسیونی که در مرکز کنترل مهرآباد استفاده می‌شود متعلق به ۲۵ سال پیش است و مدیران فرودگاه هم به این فکر نبودند که سیستم اتوماسیون عمر مفید مشخصی دارد و باید به فکر سیستم جایگزین بود

در حال حاضر، در نقطه کور راداری هستیم و حتی برخی فرکانس‌ها به خصوص فرکانس مربوط به هواپیماهای ATR که به تازگی خریداری شده و در ارتفاع پایین از گرگان و نوشهر به سمت تهران حرکت می‌کنند در رادارها دیده نمی‌شوند و هر روز احتمال برخورد آنها با هم وجود دارد

فرکانس‌ها به خصوص فرکانس مربوط به هواپیماهای ATR که اخیراً خریداری شده و در ارتفاع پایین از شهرهای گرگان و نوشهر به سمت تهران حرکت می‌کنند در رادار دیده نمی‌شوند و هر روز احتمال برخورد آنها با یکدیگر وجود دارد. این همان موضوعی است که از قبل و از زمان وزارت آقای آخوندی تا به امروز که آقای اسلامی وزیر راه و شهرسازی هستند به اطلاع آنها رسیده و تاکید کرده‌ایم که دیگر امکان کار کردن با این سیستم‌ها وجود ندارد. تا امروز هم با استفاده از شانس توانستیم جلوی بروز اتفاقات در پروازهای فرودگاه مهرآباد را بگیریم»

او توضیح می‌دهد: «البته باید خاطر نشان کنم که مدیریت جدید در فرودگاه مهرآباد در اقدامی مناسب، آنتن راداری که قرار بود فرانسوی‌ها در فرودگاه مهرآباد نصب کنند، خودشان نصب کردند که در سیستم اتوماسیون "آریا" قرار گرفت و پوشش آن را کامل کرده است، اما مشکل اینجاست که ما از این سیستم استفاده نمی‌کنیم و در حال حاضر سیستم مورد استفاده در برج مراقبت فرودگاه مهرآباد "ریتون" است که پوشش کاملی ندارد.»

به گفته این کنترلر هوایی «علی‌رغم پوشش کامل از طریق سیستم اتوماسیون آریا، کار کردن با آن ساده نیست و کنترلر به خوبی نمی‌تواند با آن ارتباط برقرار کند؛ مانند اینکه از فردی که چند سال با ماشین اتوماتیک رانندگی کرده بخواهیم با ماشین دنده‌ای رانندگی کند. در این مثال، سیستم اتوماسیون "ریتون" همان خودروی دنده‌اتوماتیک و سیستم "آریا" ماشین دنده‌ای است. علاوه بر این، استفاده از سیستم آریا، به معنای بروز تاخیرهای پروازی است که همکاری تمامی ایرلاین‌های کشور را می‌طلبد؛ به بیان دیگر، اگر با استفاده از سیستم ریتون می‌توانستیم روزانه ۳۰ پرواز را در فرودگاه مهرآباد داشته باشیم، با سیستم اتوماسیون آریا بر اساس برخی شرایط این تعداد پرواز کاهش پیدا می‌کند.»

مطیعی با اشاره به اینکه ایرلاین‌ها زیر بار تاخیر در پروازها نمی‌روند، می‌افزاید: «شرکت فرودگاه‌های کشور نیز از قدرت

ابوالفضل مطیعی، کنترلر فرودگاه مهرآباد در گفت‌وگو با ترابران ضمن اشاره به اینکه هر دستگاه و سیستمی که مورد استفاده قرار می‌گیرد عمر مفید مخصوص به خود را دارد که پس از پایان این زمان دیگر نمی‌تواند مورد استفاده قرار گیرد، می‌گوید: «سیستم اتوماسیونی که اکنون در مرکز کنترل فرودگاه استفاده می‌شود متعلق به ۲۵ سال پیش است و از همان هنگام، مدیران فرودگاه، معاونان عملیاتی و روسای هیئت‌مدیره به این فکر نبودند که سیستم اتوماسیون عمر مفید مشخصی دارد که بالاخره یک روز به پایان می‌رسد و باید به فکر سیستم جایگزین آن باشند. از سوی دیگر، بیش از ۱۰ سال است که به دلیل تحریم‌ها این سیستم اتوماسیون همچنان با چنگ و دندان حفظ و از آن استفاده شده است؛ اما در حال حاضر کار به جایی رسیده است که این رادارها غیرقابل اطمینان شده‌اند.»

مطیعی خاطر نشان می‌کند: «علی‌رغم اینکه عمر سیستم راداری در فرودگاه مهرآباد مدت‌هاست به پایان رسیده و مسئولان و مدیران می‌توانستند در دوران پسابرجام و هنگامی که شرایط برای خرید تجهیزات فراهم بود، برای خرید سیستم جدید اقدام کنند که متأسفانه این اتفاق نیفتاده است.»

این کنترلر با اشاره به اینکه هم‌زمان با اطلاع از وضعیت رادارها و اینکه متوجه شدیم استفاده از این سیستم دیگر قابل اطمینان نیست، به مدیرعامل وقت فرودگاه مهرآباد و وزیر راه و شهرسازی وقت (آقای آخوندی) نامه نوشتیم، اضافه می‌کند: «حتی شخصاً او را در جلسه‌ای ملاقات کردم و گفتم که دیگر نمی‌توان با این سیستم کار کرد و ایشان همان زمان اعلام کرد که "در حال خرید هستیم" اما همانطور که می‌بینید هنوز این خرید انجام نشده است.»

مطیعی می‌گوید: «موضوع مهمی که مسئولان و مدیران نسبت به آن درک ندارند، این است که هر یک روز تاخیر هم دیر است، زیرا احتمال وقوع حادثه وجود دارد.»

این کنترلر در توضیح مشکلات موجود در فرودگاه مهرآباد خاطر نشان می‌کند: «در حال حاضر، نقاط کور راداری وجود دارد و برخی

در حال حاضر، به دلیل بازسازی ۴۰ روزه برج کنترل ۹ طبقه، کنترلرها به برج قدیم ۴ طبقه فرودگاه منتقل شده‌اند که از آنجا کف باند دیده نمی‌شود، بنابراین آنها مجبورند با دوربین کار کنند که این کار در شب و در نور کم بسیار مشکل است

وقتی از بین ۸۵ نفر کنترلر در فرودگاه مهرآباد، ۶۵ نفر اعلام می‌کنند که پوشش راداری در مهرآباد کامل نیست و احتمال بروز حادثه وجود دارد نشان می‌دهد که مشکلی بسیار جدی وجود دارد

کافی برای قانع کردن شرکت‌های هواپیمایی به کاهش تعداد پروازهایشان و یا ایجاد تاخیر در پرواز، برخوردار نیست. در نتیجه اگر قرار باشد از این سیستم اتوماسیون جدید استفاده شود باید سازمان هواپیمایی به عنوان مرجع هوایی برای هماهنگ‌سازی اقدام کند.»

این کنترلر فرودگاه مهرآباد تصریح می‌کند: «در خصوص نامه کنترلرها نیز باید بگویم تا پیش از آنکه نامه‌ای خطاب به دادستان کل کشور بنویسیم؛ همه گفت‌وگوها و رایزنی‌ها با مسئولان و مدیران و حتی نمایندگان مجلس انجام شد، اما متأسفانه نتیجه لازم حاصل نشد؛ این در حالی است که ۶۰ درصد این موضوع به مدیران قبلی فرودگاه مهرآباد مربوط می‌شود زیرا مدیریت فعلی فقط ۹ ماه است که بر سرکار آمده است.»

او ادامه می‌دهد: «مسئولان فرودگاه اعلام می‌کنند که پوشش راداری با نصب آنتن جدید کامل شده است، در صورتی که همانطور که پیش‌تر نیز گفتم به دلیل آنکه لازم است برای استفاده از این آنتن جدید از سیستم اتوماسیون آریا استفاده شود؛ هنوز چنین اتفاقی نیفتاده است. اینکه مسئولان اعلام می‌کنند پوشش راداری فرودگاه کامل شده است، برای کارکنان این بخش بسیار سنگین است زیرا چنین چیزی واقعیت ندارد؛ کنترلرها با سیستمی کار می‌کنند که به دلیل قدیمی و فرسوده بودن، پوشش راداری کامل ندارد و به همین دلیل کار کردن با آن بسیار سخت است.»

به عقیده مطیعی؛ نخستین گام این است که مدیران و مسئولان شرکت فرودگاه‌ها و وزارت راه و شهرسازی بپذیرند پوشش راداری در فرودگاه مهرآباد کامل نیست و باید برای حل این مشکل به دنبال راهکار باشند.

او تاکید می‌کند: «وقتی از بین ۸۵ نفر کنترلر در فرودگاه مهرآباد، ۶۵ نفر با امضای این نامه اعلام می‌کنند که پوشش راداری در فرودگاه مهرآباد کامل نیست و احتمال بروز حادثه برای پروازهای این فرودگاه وجود دارد، نشان می‌دهد که این موضوع نه تنها واقعیت دارد بلکه مشکلی بسیار جدی و قابل تامل است. هنگامی که هواپیمای در حال پرواز از ۲۵ مایلی قابل شناسایی نیست و توسط

کنترلرها در برج مراقب دیده نمی‌شود نشان‌دهنده آن است که پوشش راداری کامل نیست»

مطیعی با اشاره به اینکه هدف اصلی امضاکنندگان این نامه اعلام وضعیت خطر در فرودگاه مهرآباد است، تصریح می‌کند: «احتمال وقوع حادثه با وضعیت فعلی در پروازهای فرودگاه مهرآباد وجود دارد و ما نگران به خطر افتادن جان و مال مردم هستیم. در واقع لازم است مسئولان بپذیرند مشکل شناسایی پرواز در فرودگاه مهرآباد وجود دارد و برای رفع آن اقدام کنند، زیرا در بین کنترلرهای فرودگاه، افراد متخصص برای ارائه راهکار برای حل این مشکل وجود دارد که می‌توانند مسئولیت نظرات و پیشنهادات خود را بپذیرند.»

او درباره دیگر مشکلات فرودگاه مهرآباد ادامه می‌دهد: «در حال حاضر، به دلیل بازسازی ۴۰ روزه برج کنترل ۹ طبقه، کنترلرها به برج قدیم ۴ طبقه فرودگاه منتقل شدند که از آنجا کف باند دیده نمی‌شود و مجبورند با دوربین کار کنند که البته این کار در شب و در نور کم بسیار سخت و مشکل است.»

این کنترلر فرودگاه مهرآباد می‌گوید: «یکی از اصلی‌ترین دغدغه‌های ما برای نامه‌نگاری با دادستان کل کشور این بوده است که تجربه حوادث هوایی قبلی نشان داده با وقوع هر سانحه، همه عواملی که به‌طور مستقیم و یا غیرمستقیم در آن دخیل بودند، به نوعی مقصر شناخته می‌شوند، یکی از این عوامل، کنترلرها هستند که لازم است برای پاسخگویی درباره احتمال کوتاهی در کار خود در دادگاه حاضر شوند، اما کنترلی که در مقابل خانواده قربانیان و سانحه‌دیدگان مجبور است در دادگاه حضور پیدا کند، حتی پس از برائت نیز دیگر نمی‌تواند به کار خود ادامه دهد.»

ابوالفضل مطیعی در پایان سخنان خود با تاکید بر اهمیت ورود مسئولان و مدیران امر به وضعیت خطیر فرودگاه مهرآباد تصریح می‌کند: «لازم است که مسئولان بپذیرند مشکل جدی در پوشش راداری فرودگاه مهرآباد وجود دارد و باید هر چه سریع‌تر نسبت به حل آن اقدام شود.»



شرکت بازرگانی پردیس هگمتانه نوید

Pardis Hegmatane NAVID
Trading co. Reg No:8850

روز ملی حمل و نقل
۲۶ آذر

مدیریت: فرهاد دولتی ۰۹۱۷۱۶۳۰۹۶۳

مشاور امور گمرکی، صادرات، واردات، ترانزیت

ثبت سفارش و ترخیص کالا

بندر عباس، میدان یادبود، ساختمان صید کیش

طبقه ۳، واحد ۲۸

تلفکس: ۳۳۵۵۷۹۰۲ ۰۷۶-۳۳۵۵۲۲۰۵

www.pardis-hn.com / pardis_hn@yahoo.com



جناب آقای مهندس محمد اسلامی

وزیر محترم راه و شهرسازی

جناب آقای مهندس حسن نیا

ریاست محترم سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای کشور

جناب آقای مهندس نجفی

مدیر کل محترم راهداری و حمل و نقل جاده‌ای استان مازندران

۲۶ آذر روز ملی حمل و نقل بر شما و کلیه مسئولین

و مدیران پر تلاش بخش حمل و نقل

کشور گرامی باد.

شرکت حمل و نقل سراسری شتابان شمال

آمل، کیلومتر ۶ جاده چمستان

تلفن: ۰۱۱-۴۳۱۳۳۸۰۲-۶

کاله

کاله

شرکت حمل و نقل سراسری

شتابان شمال

دارای بزرگترین ناوگان یخچالی کشور



روز دوشنبه ۲۸ اکتبر، روزی خاص برای بورس نیویورک بود. در این روز، سرمایه‌گذاران برای خرید یک رویا وارد معاملات شدند: سفر به فضا! سال‌هاست بزرگانی از تحقق قریب‌الوقوع این رویا سخن می‌گویند، اما هنوز انسان عادی مطمئن نیست بتواند به‌سادگی بلیت تهیه کند و مشاهده کره آبی‌رنگ زمین و بی‌وزنی در فضا را تجربه کند. این بار اما شواهد نشان می‌دهد یک رویا در دسترس قرار گرفته است: سهام‌سازندگان این رویا به فروش می‌رسد، غول‌هوایی به سرمایه‌گذاری در سفر فضایی می‌پردازد و جز خلبانان، انسان عادی نیز سوار بر فضاپیما راهی منتهای آسمان می‌شود. بیش از ۶۰۰ نفر، بلیت ۲۵۰ هزار دلاری این رویا را خریداری کرده‌اند و به وعده سفر به فضا از میانه سال ۲۰۲۰ دل بسته‌اند و به نظر می‌رسد اگر اتفاقی غیرمنتظره رخ ندهد، این رویا در ۲۰۲۰ به واقعیت تبدیل خواهد شد!

فروش سهام یک رویا در بورس نیویورک

سفر تفریحی به فضا تجاری‌سازی شد!

روزبه ساکت



شرکت ویرجین گلکتیک ادعا کرده محدودیتی در جذب مشتری بیشتری برای سفرهای فضایی ندارد. آنها اکنون ۶۰۳ مشتری جذب کرده‌اند که در مجموع با خرید بلیت سفرها، ۸۰ میلیون دلار برای تحقق این رویا پرداخت کرده‌اند

پیش‌بینی می‌شود که دو میلیون نفر در جهان در سال‌های آینده گردشگری فضایی را تجربه کنند. بانک سرمایه‌گذاری UBS پیش‌بینی کرده که ارزش بازار گردشگری در فضا در سال ۲۰۳۰ حدود ۳ میلیارد دلار باشد. سرمایه‌گذاری ۲۰ میلیون دلاری بوئینگ روی سهام «ویرجین گلکتیک» نیز بر میزان جذابیت این سهام افزوده است

این شرکت اکنون ۶۰۳ مشتری جذب کرده که در مجموع با خرید بلیت سفرها، ۸۰ میلیون دلار برای رویای سفر خود پرداخت کرده‌اند. «جورج وایتسایدز» مدیرعامل ویرجین گلکتیک نیز بر همین نکته دست گذاشته و پیش‌بینی کرده دو میلیون نفر در سطح جهان در سال‌های آینده گردشگری فضایی را تجربه خواهند کرد. مطابق اعلام بانک سرمایه‌گذاری UBS، صنعت گردشگری در فضا سالانه با رشد ۱۰ درصدی روبه‌رو خواهد بود و ارزش بازار آن در سال ۲۰۳۰ به سه میلیارد دلار خواهد رسید. سرمایه‌گذاری ۲۰ میلیون دلاری اخیر بوئینگ روی سهام ویرجین گلکتیک نیز می‌تواند دلگرمی دیگری برای سرمایه‌گذاران باشد.

ویرجین گلکتیک در گزارش‌های مالی خود اعلام کرده است که انتظار شناسایی زیان ۱۰۴ میلیون دلاری را برای سال ۲۰۲۰ میلادی دارد، اما شروع پرواز فضایی از ژوئن ۲۰۲۰ و تداوم بی‌وقفه آن تا سال ۲۰۲۱، موجب تغییر اوضاع خواهد شد؛ به‌گونه‌ای که سود خالص ۲۷۴ میلیون دلاری را در سال ۲۰۲۳ نصیب شرکت خواهد کرد.

۱۶ سال صرف تحقق یک رویا

ویرجین گلکتیک در سال ۲۰۰۴ توسط «ریچارد برانسون» مشهور پایه‌گذاری شد. برانسون مالک گروه ویرجین است که شرکت‌های متعددی را در زیرمجموعه خود دارد. فعالیت اکثر این شرکت‌ها در حوزه‌های حمل‌ونقل و گردشگری است.

ریچارد برانسون ابتدا در پی آن بود که رویای گردشگری فضایی را تا پایان سال ۲۰۰۹ محقق کند، اما این تاریخ تاکنون بارها به تعویق افتاده است. تصادف مرگبار پرواز آزمایشی سال ۲۰۱۴ شوکی به فعالیت‌های این مجموعه بلندپرواز وارد کرد. برانسون اما دست از تلاش نکشید و باور راسخ خود برای تحقق هدفش را نشان داد، چون معتقد بود ویرجین در بهترین نقطه جهان برای انجام سفر فضایی است.

برانسون در اکتبر سال ۲۰۱۷ نیز وعده داد سفر فضایی تا شش ماه دیگر رنگ واقعیت به خود می‌گیرد، اما در ۱۳ دسامبر ۲۰۱۸ بود

دوشنبه ۲۸ اکتبر عرضه اولیه سهام شرکت «ویرجین گلکتیک» (Virgin Galactic) در بورس نیویورک صورت گرفت. بیش از ۹ میلیون سهم در روز عرضه نخست معامله شد و قیمت هر سهم حتی به سقف ۱۲ دلار و ۹۳ سنت رسید؛ هرچند مانند عرضه هیجان‌انگیز هر کسب‌وکار نوپای دیگر، هیجان به سرعت فرو نشست و دو روز بعد قیمت تا میزان ۱۰ دلار عقب‌نشینی کرد. این روند نزولی کمابیش در روزهای بعد نیز ادامه یافت. کارشناسان بازار سهام، دلیل این افت را در یک نقطه متمرکز می‌بینند: سرمایه‌گذاران و مردم عادی همچنان مطمئن نیستند سفر به فضا برای انسان‌ها به امری معمول تبدیل شود. این چالش می‌تواند قیمت یک رویا را پایین بیاورد.

موسسه تحلیلی به نام Vertical Research Partners در گزارشی می‌نویسد که ریسک سفر به فضا سوء تفاهمی بیش نیست! ویرجین گلکتیک پس از حادثه مرگبار پرواز آزمایشی سال ۲۰۱۴ فضایی خود که به کشته شدن خلبان منجر شد، سعی داشته فضایی را ارتقا دهد و زمینه پروازی امن به لبه فضا را فراهم کند. این موسسه معتقد است ریسک پروازهای این شرکت فقط ۱/۵ درصد است، چراکه در ۱۳۵ پرواز آزمایشی صرفاً دو پرواز با حادثه همراه بوده است. به این ترتیب، سرمایه‌گذاران بیش از معمول، نسبت به خطر پروازها احساس نگرانی می‌کنند، اما موسسه معتقد است به‌زودی ارزش سهام این شرکت حتی تا دو برابر رشد خواهد کرد.

«داریل جنوسی» تحلیلگری است که خرید سهام ویرجین گلکتیک را توصیه می‌کند. او معتقد است خرید این سهام، سرمایه‌گذاران را به سه هدف می‌رساند: سرمایه‌گذاری در بازار بسیار روبه‌رشد خدمات لوکس، سرمایه‌گذاری در فن‌آوری‌های پیشروی آینده و سرمایه‌گذاری در دنیای محبوب تصرفات آینده بشر. جنوسی معتقد است حاشیه سود عملیاتی این شرکت می‌تواند عدد بسیار جذاب ۷۰ درصد باشد که عددی فوق‌العاده در دنیای کسب‌وکارهای کم سود این روزها محسوب می‌شود.

او حتی مدعی شده است ویرجین گلکتیک محدودیتی در جذب مشتریان بیشتری برای سفرهای فضایی خود ندارد.

ریچارد برانسون
 مالک ویرجین گلکتیک
 ابتدا در پی آن بود که
 رویای گردشگری فضایی
 را تا پایان سال ۲۰۰۹
 محقق کند، اما این
 تاریخ تاکنون بارها
 به تعویق افتاده است.
 تصادف مرگبار پرواز
 آزمایشی سال ۲۰۱۴
 شوکی به فعالیتهای
 این مجموعه بود

فضایپیمایی که شرکت
 ویرجین گلکتیک برای
 سفر به فضا پیش‌بینی
 کرده، ظرفیت ۸ نفر
 شامل دو خلبان را
 دارد. مدت هر پرواز
 ۹۰ دقیقه در نظر
 گرفته شده و گویا
 تجربه حالت بی‌وزنی
 تنها برای مدتی بسیار
 کوتاه رخ خواهد داد

که موفق شدند به ارتفاع ۸۲/۷ کیلومتری کره
 زمین برسند و مطابق با استانداردهای فضایی
 آمریکا، ورود به فضای بیرونی جو را تجربه
 کنند. در پرواز فوریه ۲۰۱۹، نفر سومی نیز با
 دو خلبان فضایپیمای همراه شد و در حالی که
 ارتفاع ۸۹/۹ کیلومتری از سطح زمین تجربه
 می‌شد، یکی از اعضای تیم پرواز در درون
 کابین شناور شد. این پرواز موفق موجب
 شد وعده ژوئن ۲۰۲۰ برای تجاری شدن
 سفرهای فضایی داده شود.

ویرجین گلکتیک سعی دارد با سامانه پرواز
 فضایی خود با نام SpaceShip Two
 گردشگران را راهی فضا کند؛ به این ترتیب
 که یک هواپیمای دوقلو چهار موتوره به نام
 WhiteKnight Two تا ارتفاع ۴۵ هزار
 بالا برود و از زیر بدنه خود، SpaceShip
 Two را به سوی لبه فضا پرتاب کند.

این وسیله پروازی، قابل استفاده مجدد است؛
 به این ترتیب که پس از هر سفر موفق
 می‌شود با سلامت بر روی زمین بنشینند.
 فضایپیمای ظرفیت حمل هشت نفر شامل دو
 خلبان را خواهد داشت که موتور آن از
 موشک هیبریدی بهره می‌برد و به صورت
 ترکیبی از دو سوخت جامد و مایع استفاده
 می‌کند. بال‌ها و دم‌های این وسیله در فضا
 به سمت بالا می‌چرخند.
 مدت هر پرواز ۹۰ دقیقه در نظر گرفته شده
 و گویا تجربه حالت بی‌وزنی تنها برای
 مدتی بسیار کوتاه رخ خواهد داد.

سه رقیب و رویای سفر فضایی

ریچارد برانسون و ویرجین گلکتیک تنها
 یکی از سه مجموعه‌ای هستند که به دنبال
 تحقق رویای سفر به فضا هستند. نابغه
 مشهور رویاپرداز این روزها و ثروتمندترین
 انسان جهان نیز سال‌هاست بر این رویا
 سرمایه‌گذاری می‌کنند، اما تفاوت «الون
 ماسک» و «جف بزوس» با برانسون این است
 که رویاهایی بزرگ‌تر و گران‌تر همچون
 سفر به ایستگاه فضایی بین‌المللی یا سفر به
 کره ماه و سیاره مریخ را دنبال می‌کنند.
 این در حالی است که ویرجین گلکتیک به
 دنبال ارزان‌سازی سفری است که بسیار
 کوتاه است و چند دقیقه حضور در فضا را به

مسافران تقدیم می‌کند.

الون ماسک و «اسپیس ایکس» (SpaceX)
 که به‌تازگی از تلاش خود برای سفر یک
 میلیاردی ژاپنی به کره ماه پرده برداشته‌اند،
 سال‌هاست با هدف تولید فضایپیمای و ارائه
 خدمات حمل‌ونقل فضایی رکوردهای
 جالبی را از خود بر جای گذاشته‌اند. اسپیس
 ایکس از سال ۲۰۰۲ تاسیس شده و رویای
 تسخیر سیاره مریخ را در سر می‌پروراند، در
 حالی که کاهش هزینه‌های سفر فضایی را
 دغدغه جدی خود می‌داند. این شرکت در
 سال ۲۰۰۸ موفق شد با فضایپیمای «فالکون
 یک» که سوخت مایع مصرف می‌کرد، به
 مدار زمین سفر کند. فضایپیمای دراگون در سال
 ۲۰۱۰ به مدار زمین سفر کرد و با سلامت
 دوباره بر زمین فرود آمد.

در سال ۲۰۱۲، اسپیس ایکس به عنوان اولین
 شرکت خصوصی فضایی موفق به ارسال
 فضایپیمای ایستگاه بین‌المللی فضایی (ISS)
 شد و در سال ۲۰۱۵، موشک فضایی فالکون
 ۹ را با موفقیت بر زمین فرود آورد. فالکون ۹
 اولین موشک فضایی بود که پس از یک بار
 استفاده، بار دیگر نیز با موفقیت به کار گرفته
 شد. اسپیس ایکس در سال ۲۰۱۸ نیز موفق
 شد برای اولین بار به عنوان یک شرکت
 خصوصی، یک ششی به مدار خورشید
 بفرستد. این شرکت علاوه بر رکوردهای
 فوق، ماموریت‌های بسیاری را نیز با همکاری
 ناسا انجام داده است.

الون ماسک در سپتامبر ۲۰۱۶ از طراحی
 سامانه حمل‌ونقل سیاره‌ای سخن گفت که
 توان سفر به مدار زمین را دارد و در ۲۰۱۷ از
 این سامانه با نام Starship رونمایی کرد. این
 سامانه با قابلیت استفاده مجدد، بزرگ‌ترین
 موشک فضایی طراحی شده است و قرار
 است سفرهای خود را از سال‌های ابتدایی
 دهه ۲۰۲۰ آغاز کند. اسپیس ایکس ۶۵۰۰
 نیروی انسانی را در استخدام خود دارد.

جف بزوس و شرکت «بلو اوریجین» (Blue
 Origin) نیز رویاهای فضایی خود را در قالب
 این اهداف تعریف کرده‌اند: کاهش هزینه‌ها و
 افزایش اطمینان سفرهای فضایی به همراه
 توسعه فن‌آوری‌های متنوعی که بر پرتاب و
 فرود عمودی موشک تمرکز دارد. بلو اوریجین

از اوایل امسال اقدام به گشایش بخش آمریکایی ایستگاه فضایی بین‌المللی بر روی فضانوردان خصوصی کرده است. برخی شرکت‌ها حتی در حال تبلیغ برای جذب مشتریان سفر به فضا با هزینه بیش از ۵۰ میلیون دلار هستند!

اینکه دود چالش‌های محیط‌زیستی این سفرها که توسط مسافران معدود فضا ایجاد می‌شود، به چشم میلیاردها ساکن کره زمین می‌رود، نیز از نظرها دور نمانده است. هنوز تحقیقاتی کافی در مورد آثار این سفرها صورت نگرفته است، اما پیش‌بینی می‌شود سوخت موشک‌ها یک درصد از لایه اوزن را از بین ببرد و زمین در آستانه تغییرات آب و هوایی ویرانگر را در معرض تابش اشعه‌های مخرب خورشید قرار دهد.

موشک‌ها انرژی زیادی برای پرتاب مصرف می‌کنند. به‌عنوان مثال: مخزن سوخت فالکون ۹ ظرفیت ۱۴۷ تن نفت سفید را دارد و در هر پرتاب ۱۵۰ متریکن تن کربن تولید می‌کند. اگر این موشک هر دو هفته یک بار یک پرواز انجام دهد، چهار هزار تن در سال آلودگی تولید می‌کند. به این ترتیب میزان آلودگی هر پرتاب موشک ۱۵۰ برابر یک پرواز فراقاره‌ای است، اما باید تاکید کرد همچنان کربن تولید شده فضایی‌ها - که پروازهای کمتری دارند - در برابر ۸۶۰ میلیون تن کربنی که صنعت حمل‌ونقل هوایی تولید می‌کند، ناچیز است.

سوزاندن سوخت در فضای بالای جو سبب ورود کلر به فضا می‌شود که این ماده شیمیایی موجب از بین رفتن مولکول‌های اوزون می‌شود. بشر در ترمیم لایه اوزون در ۳۰ سال گذشته موفقیت‌های بسیاری داشته، اما گازهای تولید شده توسط موشک‌ها می‌تواند بار دیگر این روند را معکوس کند. افزایش تابش‌های مضر خورشید که از تخریب اوزون ناشی می‌شود، آثاری چون بیماری‌های چشم و سرطان و آسیب به گیاهان و اکوسیستم دریایی را به دنبال دارد. باید به یاد آورد که تخریب سه درصد لایه اوزون موجب ممنوعیت استفاده از CFCها در سال ۱۹۸۹ شد و حال باید قبل گسترش سفر به فضا، آثار زیست‌محیطی این رویداد با دقت مورد بررسی قرار گیرد.

۹۰ درصد نیز کاهش یابد، باز هم تنها افرادی که متوسط ثروت آنها بیش از یک میلیون دلار است، قدرت لذت بردن از چنین تفریحی را خواهند داشت.

ناگفته پیداست که تا سال‌ها باید سفر فضایی را تفریحی لوکس به حساب آورد که جمعیت رو به گسترش برابری طلبان کشورهای توسعه‌یافته و سراسر جهان را خشمگین می‌کند.

در حقیقت به تعبیر اعضای جنبش وال‌استریت، تنها این «یک درصدی‌ها» هستند که به فضا سفر خواهند کرد.

اگر سفرهای کوتاه ویرجین گلکتیک را کنار بگذاریم، اعدادی نجومی‌تر برای سفر به خارج جو کره زمین مورد نیاز خواهد بود. اقامت در ایستگاه فضایی بین‌المللی و سفر به کره ماه نیاز به میلیون‌ها دلار هزینه دارد.

شرکتی به نام Space Adventures زمینه سفر افراد با موشک روسی به ایستگاه فضایی بین‌المللی را فراهم کرده و تاکنون هفت نفر را نیز به این سفر برده است. میلیاردری مشهور به نام «گای لالیبرت» ۳۵ میلیون دلار برای اقامت دو هفته‌ای در فضا هزینه کرده است. تحقیقات و اکتشاف فضا هزینه‌های بالایی دارد و انجام سفرهای خصوصی فضایی می‌تواند بخشی از این هزینه‌ها را تامین کند و به همین علت، ناسا

در سال ۲۰۰۰ تاسیس شده و دو هزار نفر نیروی انسانی در اختیار دارد. این شرکت در فاصله سال‌های ۲۰۱۵ تا ۲۰۱۸، پروازهای آزمایشی بسیاری انجام داد و به دنبال آن بود که در سال ۲۰۱۹، اولین پرواز فضایی با مسافر را برنامه‌ریزی کند. موشک‌های بلو اورجین تقریباً در تمامی پروازهای آزمایشی به ارتفاع بیش از ۱۰۰ کیلومتر (۳۳۰ هزار پا) رسیده‌اند و حداکثر سرعت بیش از ۳ ماخ (۳۳۷۵ کیلومتر در ساعت) را تجربه کرده‌اند. در این پروازها، کپسول فضایی و موشک حامل آن به اتفاق با موفقیت بر زمین فرود آمده‌اند.

جف بزوس در مه ۲۰۱۹ از برنامه‌های آتی بلو اورجین پرده برداشت. یکی از مهم‌ترین برنامه‌ها، آماده‌سازی فضایی‌مایی با نام «ماه آبی» است که در سال ۲۰۲۴ به کره ماه سفر خواهد کرد.

چالش‌های گردش در فضا

این تنها عنصر «امنیت» نیست که به چالش محوری سفرهای فضایی از دید مردم عادی بدل شده است. در زمانه‌ای که اعتراض‌های جهانی حول دو محور حفاظت از محیط‌زیست و لزوم برابری طلبی می‌چرخد، رویای سفر به فضا نیز از این دو چالش برکنار نیست.

در حقیقت، کسانی که جنبش‌های اعتراضی چون «اشغال وال‌استریت» و «جلیقه زردها» را تدارک می‌بینند، نمی‌توانند دغدغه‌هایی مانند طراحی خدمات لوکس برای ابرثروتمندان عالم را دور از نظر نگاه دارند، در حالی که برخی از این تفریحات به محیط‌زیست نیز آسیب‌هایی جدی وارد می‌کند.

ویرجین گلکتیک تاکنون توانسته بلیت ۲۵۰ هزاردلاری سفر فضایی کوتاه‌مدت خود را به بیش از ۶۰۰ نفر بفروشد. مطابق بررسی برخی رسانه‌ها، اکثر کسانی که برای سفر ویرجین ثبت‌نام کرده‌اند، ثروتی بیش از ۱۰ میلیون دلار دارند و ثروت یک‌سوم آنها به بیش از ۲۰ میلیون دلار می‌رسد.

ریچارد برانسون وعده کاهش قیمت این سفرها را در آینده داده و کارشناسان نیز با توجه به تجربه‌های پیشین بشر، نسبت به تحقق این وعده اطمینان بالایی دارند، اما حتی اگر قیمت پروازهای فضایی ویرجین

تنها عنصر «امنیت» نیست که به چالش محوری سفرهای فضایی از دید مردم عادی بدل شده است. در زمانه‌ای که اعتراض‌های جهانی حول محور حفاظت از محیط‌زیست و لزوم برابری طلبی حرکت می‌کند، رویای سفر به فضا نیز نمی‌تواند از این دو چالش برکنار بماند



تحلیل داده‌های مشتریان، استراتژی نوین بازاریابی ایرلاین‌هاست

زمزمه مسافر!

عاطفه یعقوبی

با توجه به رشد شدید اقتصادی و درآمد قابل مصرف در کشورهای در حال توسعه، به نظر می‌رسد تقاضا برای سفرهای هوایی در دو دهه آینده در جهان دو برابر شده و هر سال تقریباً ۴ درصد افزایش یابد. با وجود تحریم چند شرکت هواپیمایی ایران از سوی آمریکا، شرط موفقیت شرکت‌های هواپیمایی و ماندن در صحنه رقابت چه در سطح بین‌المللی و چه در سطح داخلی، اخذ استراتژی‌های بازاریابی موثر و کارایی است که با افزایش کیفیت خدمات، رضایت مسافران را فراهم کنند. در مقاله پیش رو ابتدا به بیان استراتژی‌های نوآورانه بازاریابی در ایرلاین‌ها و سپس به اهمیت تحلیل داده مسافران و تشخیص شاخص‌های موثر بر رضایت مشتریان در کلاس‌های مختلف ایرلاین‌ها پرداخته می‌شود.

در دنیای دیجیتال، بازاریابی‌های نوآورانه برای کسب‌وکارها به منظور جذب مشتری‌های بیشتر و به تبع آن فروش خدمات بیشتر بسیار مهم است. بازاریابی‌های نوآورانه برای تمام صنایع به‌ویژه ایرلاین‌ها مهم است.

بدون بازاریابی‌های منحصر به فرد و نوآورانه ایرلاین‌ها نمی‌توانند در فضای رقابتی باقی بمانند. امروزه، مردم به سرعت از اخبار مربوط به تاخیر پروازها و خدمات پایین ایرلاین‌ها به مشتریان مطلع می‌شوند. اگر یک ایرلاین واقعا می‌خواهد در حوزه فعالیت خود، حرف اول را بزند، باید بر استراتژی‌های صحیح بازاریابی به عنوان یک اولویت در کسب‌وکار تمرکز کند. پس از پی بردن به چنین استراتژی‌هایی، اجرای بدون خطای آنها می‌تواند باعث ارتقای سطح ایرلاین شود. در ادامه به چند استراتژی نوآورانه بازاریابی در ایرلاین‌ها اشاره می‌شود.

- ایجاد برنامه وفاداری مشتری: برنامه

امروزه اغلب مسافران نظرات خود را درباره کیفیت خدمات ایرلاین در پلتفرم‌های اینترنتی مثل توئیتر و فیس‌بوک به اشتراک می‌گذارند که منبع خوبی برای بازاریابی شرکت‌های هواپیمایی است؛ اما هنوز توافقی درباره مشخصه‌هایی که نشان‌دهنده کیفیت خدمات و رضایت مشتری باشد، وجود ندارد

فهم صحیح انتظارات مشتری گام مهمی در ارائه خدمات با کیفیت بالا است، اما موضوع مهم این است که توصیف و اندازه‌گیری خدمات ایرلاین‌ها به دلیل ویژگی‌های غیرملموسی که دارند مشکل است

– اثرگذاری: در هر نوع بازاریابی، اثرگذاری بر مشتریان هدف، یک الزام است. بدترین چیز برای یک ایرلاین این است که نزد مشتری خود جایگاه منحصربه‌فردی نداشته باشد. حال یک ایرلاین چگونه می‌تواند روی مشتریان خود اثرگذار باشد؟

ایرلاین‌های آمریکایی این کار را با ارسال بسته‌های غذایی رایگان به مردمی که اطراف نیویورک زندگی می‌کنند، انجام می‌دهند. واضح است که این ایرلاین برای هر فردی که از این موضوع خبردار شود، محترم خواهد شد و ایجاد چنین حس‌ی در مشتری مهم‌ترین بخش در هر کمپین بازاریابی خواهد بود. این احترام سپس به اعتماد تبدیل خواهد شد؛ بنابراین ایرلاین‌ها باید به‌جز فضای آنلاین، در فضای آفلاین نیز با مردم در ارتباط باشند و آنچه را که انجام داده‌اند با آنها به اشتراک بگذارند.

– ایجاد کمپین‌های جذاب شبکه اجتماعی: امروزه بسیاری از افراد بیشتر وقت خود را در شبکه‌های اجتماعی می‌گذرانند. فیس‌بوک، اینستاگرام و یوتیوب اصلی‌ترین پلتفرم‌های شبکه اجتماعی هستند که ایرلاین‌ها می‌توانند از طریق آنها به مشتریان خود دست پیدا کنند؛ اما نکته این است که ایرلاین‌های زیادی می‌خواهند از این طریق به مشتریان خود برسند؛ بنابراین آنچه آنها را از دیگر ایرلاین‌ها متمایز می‌کند «رضایت مشتری» و «تناسب بهای پرداختی با ارزش کالا» است.

ارزشی که ایرلاین به مشتری می‌دهد مستقیماً متناسب با سودی است که به دست می‌آورد؛ اما این ارزش‌ها چه چیزهایی می‌توانند باشند. یک ایرلاین می‌تواند مثلاً محتوایی با عنوان «دوست دارید چه خدماتی را در اولین پروازتان تجربه کنید؟» را در شبکه اجتماعی به اشتراک بگذارد. اگر مردم چنین محتوایی را بخوانند، به احتمال زیاد بلیتی را از طریق آن ایرلاین رزرو خواهند کرد. ایرلاین‌ها همچنین می‌توانند برای آگاهی دادن مردم نسبت به برندشان ویدئوهایی را در یوتیوب به اشتراک بگذارند. این کار به افزایش ارزش برند آنها کمک می‌کند؛ چرا که استراتژی‌های قدیمی بازاریابی و تبلیغات از طریق تلویزیون و رادیو دیگر مانند گذشته موثر نیستند.

وفاداری مشتری برنامه‌ای است که با هدف افزایش تعداد دفعات خرید یا حجم خرید مشتریان (یا ترکیب این دو عامل) طراحی و اجرا می‌شود. این برنامه در دسترسی به مشتریان جدید و تبدیل آنها به مشتریان بالقوه کمک می‌کند. در برنامه وفاداری مشتری، خدماتی مانند ارائه صندلی رایگان به مشتری می‌تواند شهرت ایرلاین را افزایش دهد.

یک ایرلاین در طول اجرای برنامه وفاداری ممکن است با چالش‌های زیادی روبه‌رو شود؛ اما به محض اینکه مشتریان زیادی را جذب کرد، نقدینگی ایرلاین افزایش می‌یابد که این امر به ایرلاین در اجرای یک برنامه وفاداری سودمند کمک می‌کند.

نکته مهم آن است که برنامه وفاداری ایرلاین باید خلاق و منحصربه‌فرد بوده و در آن ابتدا به رضایت مشتری و سپس به سود شرکت اندیشیده شود.



یک ایرلاین چگونه می‌تواند روی مشتریان خود اثرگذار باشد؟ ایرلاین‌های آمریکایی این کار را با ارسال بسته‌های غذایی رایگان به مردمی که اطراف نیویورک زندگی می‌کنند، انجام می‌دهند. واضح است که این ایرلاین برای هر فردی که از این موضوع خبردار شود، ارزشمند خواهد شد و ایجاد چنین حسی در مشتری مهم‌ترین بخش در کمپین‌های بازاریابی است

اگرچه افزایش حضور مشتریان در محیط‌های گفت‌وگوی آنلاین، داده‌های مفیدی برای بازاریابان شرکت‌های هواپیمایی در مقایسه با تکنیک‌های سنتی تحلیل داده‌ها فراهم آورده؛ اما از طرف دیگر نیز اکثر مشتریان همواره مایل به اشتراک‌گذاری تجربیات خود درباره نحوه ارائه خدمات به‌ویژه بیان ناراضیاتی از یک شرکت نیستند

– تمرکز روی مشتریان فعلی: مشتریان فعلی بیشتر از مشتریان جدید برای ایرلاین‌ها سودمندی دارند.

تحلیل دیدگاه‌های مسافران در پلت‌فرم‌های اینترنتی

طبق داده‌های پاتا، انتظار می‌رود حدود ۸۷ میلیارد مسافر تا سال ۲۰۳۶ سفر کنند که تقریباً دو برابر میزان مسافر هوایی در سال ۲۰۱۷ است. از این رو، به دلیل رشد روزافزون سفرهای هوایی، در آینده ایرلاین‌ها وارد فاز جدیدی از رقابت خواهند شد که با توجه به ظهور تبلیغات دهان‌به‌دهان الکترونیکی (eWord of mouth) در اینترنت توسط مسافران و به اشتراک‌گذاری تجارب مثبت و منفی خود، مستلزم اتخاذ استراتژی بهره‌ور و در عین حال سریع است.

امروزه، مسافران دیدگاه‌های خود درباره کیفیت خدمات ایرلاین‌ها را در پلت‌فرم‌های اینترنتی مانند توئیتر، فیس‌بوک و غیره ثبت می‌کنند و این اطلاعات منبع خوبی برای بازاریابان شرکت‌های هواپیمایی است؛ اما در ادبیات موضوع، توافقی بر سر مشخصه‌های خدماتی ایرلاین‌ها که نشان‌دهنده کیفیت خدمات و رضایت مشتری باشد وجود ندارد.

امروزه رقابت در میان ایرلاین‌ها به شدت بالا است و ایرلاین‌ها به عنوان کسب‌وکارهایی که ذاتاً ماهیت چندفرهنگی دارند، احتیاج به استراتژی مشخصی برای تضمین رضایت و وفاداری مسافران دارند. فهم صحیح انتظارات مشتری گام مهمی در تعیین و تحویل خدمات با کیفیت بالا است. موضوع مهم آن است که توصیف و اندازه‌گیری خدمات ایرلاین‌ها به دلیل ویژگی‌های غیر قابل لمس‌ی که دارند مشکل است.

از آنجا که مشتری تنها کسی است که می‌تواند به طور صادقانه در مورد کیفیت خدمات قضاوت کند، از این رو ادراک مشتری مقیاس بهتری در مقایسه با دیگر مقیاس‌های عملکردی است. مشتری که خدمات با کیفیت بالا دریافت کرده با WOM (بازاریابی دهان‌به‌دهان) تمایل دارد تجربیات خود را به مشتری آینده انتقال دهد. در کنار مزایای فرمت الکترونیکی این نوع

تبلیغات برای بازاریابان ایرلاین‌ها، تبلیغات WOM منفی نیز می‌تواند خسارات شدیدی به چهره شرکت وارد کند.

بیان آنلاین دیدگاه‌ها توسط مسافران بر فرآیند تصمیم‌گیری توریست‌ها نیز تاثیر دارد و بیان شفاهی آن تاثیر قابل توجهی بر روی نرم‌های ذهنی (subjective norm) یا فشار اجتماعی دریافت شده در انجام یا عدم انجام یک رفتار و نگرش نسبت به یک ایرلاین دارد.

اگرچه دستیابی به رضایت مشتری و انجام اقدامات اصلاحی مطلوب ایرلاین‌ها است، اما دسترسی به بازخورد مسافران درباره خدمات ایرلاین‌ها از طریق روش‌های سنتی سخت است. با توجه به داده‌های مرکز تحقیقاتی Pew، ۸۲ درصد بزرگسالان در آمریکا تمایل دارند در خرید بار اول یک محصول یا خدمت، دیدگاه‌های آنلاین را بخوانند و براساس آنها گزینه‌های خرید خود را اولویت‌بندی کنند. خواندن دیدگاه‌ها به ویژه در سنین زیر ۵۰ سال در آمریکا متداول است. در گروه سنی بین ۱۸ تا ۲۹ سال، حدود ۵۳ درصد و در گروه سنی ۳۰ تا ۴۹ سال، نزدیک به ۴۷ درصد همواره هنگام خرید چیزی برای اولین بار، دیدگاه‌ها را می‌خوانند. این نسبت در گروه سنی بین ۶۵-۵۰ ساله به ۳۴ درصد و برای سنین ۶۵ سال و بالای آن به ۲۳ درصد کاهش می‌یابد.

با وجود مرسوم بودن خواندن دیدگاه‌ها، تنها یک دهم آمریکایی‌ها «همیشه» دیدگاه‌های خود را درباره یک محصول یا خدمتی که از آن استفاده کرده‌اند، به اشتراک می‌گذارند و ۵۰ درصد «گاهی» دیدگاه‌های خود را به اشتراک می‌گذارند. افزایش حضور مشتریان در محیط‌های گفت‌وگوی آنلاین، داده‌های مفیدی را برای بازاریابان و محققان شرکت‌های هواپیمایی فراهم آورده است.

تحلیل موثر این داده‌های بی‌ساختار می‌تواند تحلیل بلادرنگ بازخورد مشتری را در مقایسه با تکنیک‌های سنتی تحلیل داده‌ها فراهم سازد؛ اما از طرف دیگر اکثر مشتریان همواره مایل به اشتراک‌گذاری بازخوردهای درست و واقعی درباره شرکت ارائه‌کننده خدمات به‌ویژه بیان ناراضیاتی از آن شرکت نیستند. تحقیقات نشان می‌دهد که شکایت مسافران ایرلاین‌ها بر مبنای شاخصه‌های

در سال ۱۹۹۷ ارتباط بین هویت اجتماعی و ناسیونالیسم مصرف کننده بر روی ۴۲۷ مسافر در فرودگاهی در کانادا بررسی و معلوم شد «ناسیونالیسم» دومین فاکتور مهم بعد از «قیمت» در انتخاب ایرلاین است. تحلیل این بخش نشان داد که اکثر مسافران مایل به انتخاب ایرلاین خارجی ولی با هزینه کمتر هستند

کلاس LCC محسوب می شود. علاوه بر این موارد، تاثیر فرهنگ و ملیت مسافران نیز بر میزان رضایت آنها از ایرلاین ها مورد بررسی قرار گرفته است. در سال ۱۹۹۷ یک محقق، نقش میهن پرستی را در انتخاب ایرلاین مورد آزمایش قرار داد. او ارتباط بین هویت اجتماعی، ناسیونالیسم و نژاد پرستی مصرف کننده را مورد آزمایش قرار داد. مدل ارائه شده بر روی یک نمونه از ۴۲۷ مسافر در فرودگاه کانادا مورد آزمایش قرار داده شد. او نتیجه گرفت که «ناسیونالیسم» دومین فاکتور مهم بعد از «قیمت» در انتخاب ایرلاین است. تحلیل این بخش نشان داد که وفادارترین مشتریان درصد کمی از مسافران را تشکیل می دهد، در حقیقت اکثر مسافران مایل به انتخاب ایرلاین خارجی ولی با هزینه کمتر بودند.

هدف از ارائه نتایج تحقیقاتی بیان این موضوع است که امروزه صنایع خدماتی از جمله ایرلاین ها می توانند به منظور دستیابی به اهداف کسب و کار خود که همگی در جهت افزایش سود است؛ دیدگاه های مشتریان خود را در پلت فرم های اینترنتی جست و جو کرده و آنها را تحلیل کنند. در نتیجه می توانند بازاریابی خود را بر مبنای آن نتایج پیش برده و از آن به عنوان یک مزیت رقابتی در صنعت ایرلاین چه در سطح داخلی و چه در سطح بین المللی بهره مند شوند.

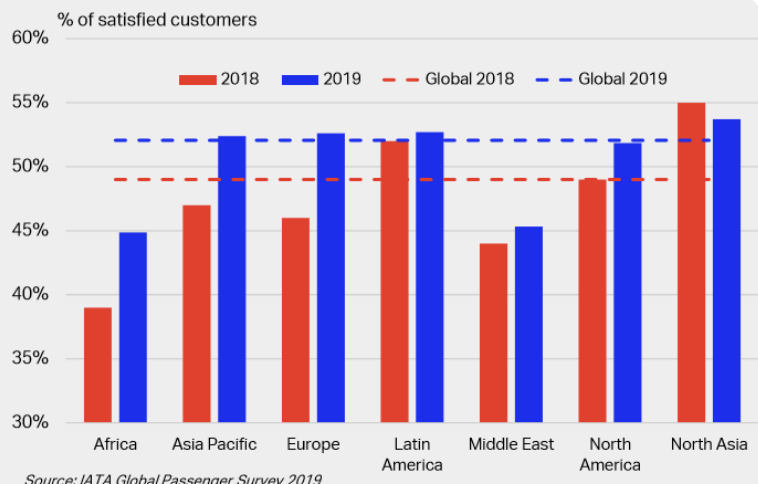
Sciencedirect.com
Hotelspeak.com

جمعیت شناختی متفاوت است و مسافران یا مستقیم شکایتشان را به شرکت هواپیمایی مربوطه می برند یا از طریق یک ارگان طرف سوم شکایت خود را اعلام می کنند.

علاوه بر این، محرک های زیادی برای جلب رضایت مسافران پروازهای مختلف اعم از فول سرویس، کم هزینه (LCC) و اقتصادی (Economic) وجود دارد. در سال ۲۰۱۰ یک بررسی روی مسافران سه ایرلاین انجام شد تا به مقایسه سابقه وفاداری مشتریان ایرلاین های کم هزینه با ایرلاین های فول سرویس پردازد. نتیجه این پژوهش نشان داد که «رضایت» و «اعتماد» دو فاکتور مهم در وفاداری مسافران نسبت به ایرلاین ها در هر دو مدل کسب و کار هستند. این در حالی است که شاخص «کیفیت سرویس» و «تناسب بهای پرداختی با ارزش کالا»، مهم ترین ویژگی برای رضایت مسافران در کلاس پرواز LCC محسوب می شود.

«خدمه حرفه ای» نیز مهم ترین ویژگی برای رضایت مسافران ایرلاین های فول سرویس به شمار می رود. محقق دیگر در سال ۲۰۱۶، تاثیر «تناسب بهای پرداختی با ارزش کالا» و «کیفیت خدمات» بر رضایت مشتریان و تمایلات رفتاری در هر دو نوع مدل کسب و کار LCC و فول سرویس را از طریق بررسی مسافران ۱۵ شرکت فول سرویس و شش شرکت LCC مورد مطالعه قرار داد. نتایج این تحقیق نشان داد که «تناسب بهای پرداختی با ارزش کالا» مهم ترین عامل برای دستیابی به رضایت مشتری در ایرلاین های

طبق بررسی انجمن بین المللی حمل و نقل هوایی (یاتا) در سال ۲۰۱۹، حدود ۵۲ درصد مسافران از تجربه سفر هوایی خود رضایت داشته اند. این در حالی است که میزان رضایت مسافران در سال گذشته میلادی، ۴۹ درصد بود. میزان عدم رضایت نیز در سال جاری، ۱۱ درصد و در سال پیش از آن، ۱۰ درصد بوده است. نمودار سمت راست، درصد مسافران راضی را به تفکیک مناطق جغرافیایی در سال ۲۰۱۸ و ۲۰۱۹ نشان داده است.



کارآفرین ۹۰ ساله از تجربیات کارآفرینی خود می‌گوید

سرد و گرم چشیده

گفت‌وگو با لئون آهارونیان، مدیر شرکت حمل‌ونقل بین‌المللی ستی

بهاره بودری

«انشاءالله دو سال دیگر ۷۰ سالگی شرکت را جشن خواهیم گرفت...» لئون آهارونیان که آبان ماه امسال ۹۰ ساله شد، همچنان خوش‌رو و سرزنده به آینده چشم دوخته است. او که از ۱۵ سالگی وارد بازار کار شده است، از سال ۱۳۴۷ مدیرعامل شرکت حمل‌ونقل بین‌المللی «ستی» به عنوان یکی از شرکت‌های قدیمی فعال در زمینه حمل‌ونقل محمولات سنگین در ایران است. او با وجود تمام تلاطم‌های سیاسی، اقتصادی و اجتماعی که در این سال‌ها بر ایران رفته است، پای کشورش ایستاده و حتی در اوج دوران جنگ نیز با سختکوشی و نوآوری‌های خود سنگین‌ترین پروژه‌های حمل‌ونقل را در کشور اجرایی کرده است.

اگرچه آهارونیان در کتاب دو جلدی «روزهایی از زندگی طوفانی من» به تفصیل سرگذشت پر خاطره و مخاطره خود را به تحریر درآورده، اما بار دیگر با شکیبایی روبه‌روی ما نشست و از کوشش‌های خود به عنوان یکی از هم‌وطنان آرامنه برای توسعه فعالیت‌های شرکت ستی و راه‌اندازی شرکت فرآورده‌های گوشتی آندره گفت. لئون آهارونیان نمونه مثال‌زدنی کارآفرینی است که عاشقانه وطنش را دوست دارد «... من در ایران بزرگ شده‌ام و هیچ جایی نیست که این طور عاشقش باشم.»



پدر همسرم در جنگ جهانی اول، یک افسر فرانسوی بود که پس از جنگ به فرانسه بازنگشت. او در سال ۱۳۳۰ به ایران آمد و شرکتی تاسیس کرد به نام ساتی که با استفاده از ماشین‌های فرانسوی که «برلیه» نام داشت، به ایران بار حمل می‌کردند و من هم در آنجا ۲۰ درصد سهم داشتیم

«ساتی» مخفف یک نام فرانسوی است به معنی شرکت حمل‌ونقل و جهانگردی سهام خاص اما چون بعد از انقلاب، داشتن اسم اختصاری ممنوع شده بود؛ در لغت‌نامه دهخدا دنبال نامی مشابه گشتیم. ستی در فرهنگ دهخدا به معنای استوار است. در واقع با این ترفند، نام شرکت و برندمان را حفظ کردیم

کردم و در هنر سرای عالی آن زمان (پلی تکنیک فعلی) قبول شدم. لیسانس سه‌ساله مهندسی شیمی را که گرفتم، هرچند با توجه به نوشتن تر و کار اجباری در یک کارخانه تولید مواد شیمیایی و تهیه گزارش‌های مربوطه، این دوران سه‌ساله، چهار سال طول کشید. بعد متوجه شدم بنگاه مستقل آبیاری که بعدها شد وزارت آب و برق و وزارت نیروی فعلی، آگهی استخدام شیمیست داده است. آن زمان سازمان خواربار و کشاورزی سازمان ملل متحد (فائو - FAO) که در زمینه توسعه کشاورزی فعالیت دارد؛ همکاری‌هایی را با ایران در همین زمینه شروع کرده بود، بنابراین یک آزمایشگاه خاک‌شناسی درست کرده بودند و چون من به زبان انگلیسی آشنا بودم، خیلی مورد توجه قرار گرفتم. به هر حال با دیدن تلاش و دقت من، در دهه ۱۹۶۰ به من بورسیه تحقیقاتی دادند و به هلند رفتم. در آنجا به من پیشنهاد دادند که تا مقطع دکترا درس بخوانم، اما به خاطر همسر و فرزندانم و پدر و مادرم به ایران برگشتم. پس از بازگشت به ایران، رئیس آزمایشگاه خاک‌شناسی شدم و ۱۲ سال در آنجا کار کردم، اما از درآمد راضی نبودم. در آن سال‌ها آپارتمانی اجاره کرده بودم که چهار اتاق داشت. یکی از اتاق‌هایش را به آزمایشگاه تجزیه سنگ معدن تبدیل کردم. اسمش را هم گذاشته بودم آزمایشگاه لئون. جواب‌های آزمایشگاه من آنقدر دقیق بود که در مدت زمان اندکی مشهور شد و با جواب‌هایی که از سوئیس و دیگر کشورها می‌گرفتند، یکسان بود. تا نیمه‌های شب سنگ‌ها را تجزیه می‌کردم و به مشتریانم می‌دادم. آنها هم به واسطه اطمینان به دانش و نتیجه آزمایشات من، معاملات بزرگی انجام می‌دادند. سنگ‌آهن و کرومیت می‌فروختند و از ایران خارج می‌کردند. درآمد از آزمایشگاه سه برابر حقوقی بود که از محل کارم می‌گرفتم، ولی پس از استفاده از بورس که عازم کشور هلند شده بودم، آزمایشگاه من هم تعطیل شد، چون کسی نبود که آن را اداره کند.

شروع فعالیت در شرکت ستی

پدر همسرم در دوران جنگ جهانی اول یک افسر فرانسوی بود که پس از جنگ دیگر به فرانسه برگشت. او در سال ۱۳۳۰ به ایران آمد

من ۲۶ آبان ماه سال ۱۳۰۹ در روستای هفتوان که یکی از روستاهای ارمنی‌نشین سلماس است، به دنیا آمدم. پدر بزرگم (از طرف مادری) صاحب باغ، مزرعه و املاک زیادی در منطقه سلماس بود، اما سال ۱۹۱۵ و کمی قبل از حمله ترکان عثمانی، پدر بزرگم، همسر و همه فرزندان را از هفتوان خارج کرد. عثمانی‌ها در یک شب، هفتصد نفر از ارامنه آن آبادی را قتل‌عام کردند. پدر بزرگ من با هفت برادر و پسرعموهایش هم از جمله کشته‌شدگان این کشتار بی‌رحمانه بودند. مادرم که در آن زمان شش سال بیشتر نداشت، به همراه خانواده‌اش سوار بر خیک گوسفندی شدند و از رودخانه ارس گذشتند. ابتدا به تغلیس رفتند. مادرم پس از گذراندن تحصیلات ابتدایی و متوسطه وارد دانشگاه شد و لیسانس ریاضی گرفت و از آنجا به روسیه رفت. سال‌ها بعد با پدرم که متولد روسیه بود آشنا شد و با هم ازدواج کردند.

بعد از انقلاب روسیه، بلشویک‌ها به ایرانی‌های ارمنی تبار اعلام کردند که یا باید تابعیت اتحاد جماهیر شوروی را قبول کنند و یا به وطن خودشان برگردند. پدر و عموی من در آن زمان رستوران راه‌آهن را اداره می‌کردند که روزانه به بیش از هزار نفر خدمات‌رسانی می‌کرد. آنها که ملیت ایرانی برایشان اهمیت زیادی داشت، حاضر به پذیرفتن تابعیت شوروی نشدند و در نتیجه با دست خالی به ایران برگشتند. مادرم معلم شد و در یکی از مدارس ارمنی تدریس می‌کرد. وقتی رضاشاه به ترکیه رفت، آتاتورک به او توصیه کرد که تمام مدارس ارمنی را تعطیل کند. رضاشاه هم که خیلی تحت تاثیر آتاتورک بود، وقتی به ایران برگشت، به توصیه او عمل کرد و همه مدارس ارمنی از جمله مدرسه‌ای را که مادرم در آن تدریس می‌کرد، بست. از آن به بعد مادرم در خانه زبان ارمنی و ریاضیات تدریس می‌کرد.

در سال ۱۳۱۴ همراه خانواده از سلماس به تهران آمدم. اولین مدرسه‌ای که رفتم، مدرسه‌ای ایران‌دخت نام «ایراندخت» در خیابان کاخ، بعد از ایران‌دخت به دبستان تمدن و سپس دبستان سپهر رفتم، چون مدارس ارمنی را بسته بودند. دیپلم تحصیلات ابتدایی را در مدرسه «سپهر» گرفتم و در دوره متوسطه در دبیرستان «تمدن» به تحصیل ادامه دادم. بعد در کنکور شرکت

اگر اکنون احساس می‌شود که فعالیت اقتصادی و اجتماعی آرامنه در ایران نسبت به گذشته کم‌رنگ‌تر شده دلیلش این است که ما در زمینه مدارس خود بسیار ضربه خوردیم و گروهی از افراد متعصب ما را خیلی اذیت کردند. حتی در اوایل دهه ۶۰ قرآن را به زبان ارمنی ترجمه کرده و گفتند باید در مدارس ما تدریس شود!

سیاست‌های حکومتی باعث شده که طی این سال‌ها، آرامنه بسیاری مملکت را رها کنند و به آمریکا و کانادا و ... بروند. ما قبلاً ۱۵۰ هزار نفر بودیم، اما الان بیشتر از ۲۵ هزار نفر نیستیم. مدارس ما پر از شاگرد بود، اما حالا اجازه ساخت مدرسه دخترانه هم به ما نمی‌دهند

و شرکتی تاسیس کرد به نام ساتی که با استفاده از ماشین‌های فرانسوی که «برلیه» نام داشت به ایران بار حمل می‌کردند، بعد هم ماشین‌ها به راننده ایرانی مجانی واگذار می‌شد. من در این شرکت ۲۰ درصد سهم داشتم. در آن دوران تقاضا داده بودم که از آزمایشگاه به پلی تکنیک منتقل شوم، اما مورد قبول قرار نگرفت و از من خواسته شده بود که همچنان در آزمایشگاه بمانم، در حالی که کسی به مطالعات ما توجه نمی‌کرد و ما را از کار دل‌سرد کرده بودند. پدر همسرم با توجه به اینکه ساکن فرانسه بود، به من توصیه کرد که کار دولتی را رها کنم و در شرکت ساتی مشغول به کار شوم.

بنابراین من سال ۱۳۴۷ و با سمت مدیر وارد این شرکت شدم و در ابتدا فقط بعد از ظهرها و از ساعت ۴ بعدازظهر تا ۸ شب در آنجا حضور داشتم؛ اما مدتی بعد مجبور شدم بین کار دولتی و کار در شرکت ساتی، یکی را انتخاب کنم، چون بدون تمرکز امکان موفقیت وجود ندارد. این بود که از کار دولتی استعفا دادم و در شرکت ساتی کارم را شروع کردم. در آن زمان فقط حدود ۸ یا ۹ نفر کارمند داشتیم، چون پدر همسرم نمی‌خواست کارش را توسعه دهد؛ اما من محل شرکت را عوض کردم و به خیابان مطهری آمدم. شرکت ما در سال ۱۳۳۰ افتتاح شده بود و دو سال دیگر هفتاد ساله می‌شود. کمتر شرکتی به این قدمت در ایران مانده است. بیشتر مدیران شرکت‌های حمل و نقل به آمریکا رفته‌اند.

نام ساتی هم داستان جالب دارد. این یک نام فرانسوی و نیز مخفف Societ Anonyme Transport Tourism International است به معنی شرکت حمل و نقل و جهانگردی سهام خاص؛ اما بعد از انقلاب داشتن اسم اختصاری را ممنوع کرده بودند و به ما گفتند که باید نام ایرانی انتخاب کنید، اما ما برند شرکت را طی سال‌های متمادی ساخته بودیم و تغییر نام شرکت به مشتریان ما این سیگنال را منتقل می‌کرد که حتماً ساتی ورشکست شده است؛ بنابراین به فرمان رسید که در لغت‌نامه دهخدا بگردیم تا نامی مشابه پیدا کنیم. ساتی هم در دهخدا بود و به معنای استوار است. در واقع با این ترفند، نام شرکت و برندمان را حفظ کردیم.

اراده‌ای سخت برای کارهای بزرگ
 زمانی که من وارد شرکت ساتی شدم، شرکت دو قرارداد عمده داشت. آن سال‌ها شرکت ایتالیایی سادلمی حوالی اندیمشک سد می‌ساختند و تمام مصالحش از ایتالیا وارد می‌شد. حمل و نقل این مصالح در داخل ایران بر عهده شرکت ما بود. در آن زمان بندر خرمشهر خیلی فعال نبود و بارها به بندر بوشهر هم می‌آمد. قرارداد دیگرمان هم حمل مواد و محصولات پتروشیمی شیراز بود. پدر همسرم با فرانسوی‌ها در ارتباط بود و ما مرتب از شرکت‌های فرانسوی بار می‌گرفتیم، بعدها کار ما به تدریج رونق گرفت و شرکت بزرگ‌تر شد.

از مهم‌ترین کارهایی که ساتی کرده، حمل تمام تجهیزات سد سپیدرود و سد منجیل است. بعد از انقلاب هم کارهای زیادی کرده‌ایم و مثلاً حمل هواپیماهای F14 به نمایشگاه نیروی هوایی و برگرداندن آنها را با موفقیت انجام دادیم. رئیس نیروی هوایی از وزیر راه پرسیده بود حمل هواپیماها به محل نمایشگاه را به کدام شرکت بدیم و جواب آنها هم یک کلمه بود: شرکت ساتی.

بزرگ‌ترین باری که حمل کردیم ۱۲۵۰ تن وزن داشت. این بار را از بندر امام خمینی تحویل گرفتیم و به کارخانه‌اش رساندیم. بار ۱۰۰۰ تنی هم که حمل کردیم، داستان جالبی دارد. این بار را ژاپنی‌ها به بندر امام آورده بودند ولی می‌گفتند که مطمئنیم این بار در این بندر می‌ماند و می‌پوسد و هیچ‌کسی در ایران نیست که بتواند آن را حمل کند و به مقصد برساند. وقتی خبر این بار را به ساتی دادند، ما با کمک مهندسان ایرانی ابزاری تولید کردیم که وزن بار را به درستی تقسیم بکند تا بوژی خرد نشود و در نهایت آن را با موفقیت حمل کردیم.

می‌خواهم برایتان خاطره‌ای از آن دوران تعریف کنم، یک روز معاون شرکت توانیر ما را به شام دعوت کرد و چون می‌دانست مدرک مهندسی دارم، به من گفت: آهارونیان برای انجام یک پروژه باید به مسکو بروی! خلاصه اینکه در دوره‌ای که همه از اسم ساواک هم می‌ترسیدند، از سازمان امنیت من را خواستند تا بعضی نکات امنیتی را به من گوشزد کنند؛ مانند اینکه وقتی به شوروی رفتی، فارسی صحبت کن.

اکنون قرار است واحد دیگری را هم به آن اضافه کنند که ۹ بار سنگین دارد و ما باید آن‌ها را هم حمل کنیم. اکنون شرکت ما ۲۴۰ محور بوژی دارد. وقتی من این بوژی‌ها را از شرکت گلد هوفر (Gold Hofer) آلمان می‌خریدم، به من می‌خندیدند ولی وقتی وارد کار شدیم و کارهایی انجام دادیم که دیگران نمی‌توانستند، همه تبریک می‌گفتند که چنین دوراندیشی داشتیم.

آقای سوپر من!

از جمله دیگر کارهای شرکت ما حمل بارهای سنگین نیروگاه و پتروشیمی اراک با پاورپک بود. کار بسیار سختی بود. اجازه نداشتیم از جاده‌های اصلی عبور کنیم و مسیری که به ما اختصاص داده شده بود، بسیار صعب‌العبور بود. ولی خودمان تمام جاده را درست کردیم و بالاخره این کار انجام شد. یکی دیگر از بارهایی که به شرکت ستی واگذار شد ۷۰۰ تن وزن داشت که از بندرعباس تا پالایشگاه ستاره خلیج فارس حمل کردیم. همین کارها بهانه‌ای شد که در دوره سوم جایزه امین‌الضرب به عنوان پیشکسوت حمل و نقل از من تقدیر شود. در آن مراسم تعریف کردم که در سفری به آمریکا، از یکی از دوستانم پرسیدم که شما در این کشور چه کار می‌کنید و آنها گفتند: «ما سوپرمن هستیم!» گفتم: یعنی چه؟ گفت: «یعنی همسر من هر صبح برای مصرف روزانه خانه، فهرست ده قلم می‌دهد، ما این ده قلم را به چهار قسمت تقسیم کرده و در ۴ روز به سوپر مارکت می‌رویم که تا هر روز کاری برای انجام دادن داشته باشیم!» به آنها گفتم: «سوپرمن کسی است که در هر شرایط اقتصادی و اجتماعی و تغییرات مختلفی که رخ می‌دهد، پای کشورش بایستد و دست از تلاش برای آفرینش روزهای بهتر برندارد.»

... من از مملکت نمی‌روم و دو شرکت بزرگ را اداره می‌کنم. اکنون در شرکت آندره و ستی حدود ۴۰۰ نفر (۲۰۰ نفر در شرکت ستی و ۲۰۰ نفر در شرکت آندره) فعالیت می‌کنند، پس سوپرمن واقعی من هستم...
متأسفانه تحریم‌هایی که گریبانگیر فعالیت‌های اقتصادی شده، بر روی کار شرکت ما هم تأثیر گذاشته است. ایران شروع به ساخت پتروشیمی

درست می‌کردیم که روی بوژی می‌آمد و بار را تقسیم می‌کرد. دولت به ما اجازه حمل بیشتر از ۱۸ تن به سرمحور بوژی را نمی‌داد و ما بار را به محموله‌های ۱۸ تنی تقسیم می‌کردیم. این کار هر کسی نیست و در ایران، فقط ماییم که پاورپک (power pack) داریم.

در دوران جنگ هم ما محموله‌ها و تجهیزات زیادی را به سمت جبهه حمل کردیم. ارامنه شهدای زیادی داده‌اند. من به عنوان یک ایرانی، به دین خودم نگاه نمی‌کنم، بلکه در چنین شرایطی به میهنم توجه دارم.

در حال حاضر، شرکت ما اکثر بارهای سنگین پتروشیمی‌های ایران را حمل می‌کند. عراقی‌ها در حال ساخت نیروگاهی در نزدیکی بصره هستند که کارهای ساخت آن را ایرانی‌ها انجام می‌دهند. ایران سه نیروگاه در عراق راه‌اندازی کرده است. یکی را مقام رهبری هدیه کرد که در نزدیکی نجف است؛ دومی در بغداد است و سومی هم در رومیله نزدیک بصره که ۳ هزار وات ظرفیت دارد و امور مربوط به حمل و نقل تجهیزات آن را بدون مناقصه به ما واگذار کردند. در ایران ما هنوز نیروگاه ۳ هزار واتی نداریم. حدود ۲۰ بار سنگین داشتند که از ۲۰۰ تا ۳۰۰ تن وزن داشت. ما تمام آنها را به بندر خرمشهر حمل و در آنجا دپو کردیم. از آن جا با بوژی به رومیله بردیم.

مراقب باش فریب دخترانی که می‌خواهند تو را به بازی بگیرند نخوری. پول از ایران ببر و در آنجا پولت را تبدیل به روبل بکن و ...

قرارداد درباره امور حمل و نقل نیروگاهی به نام رامین در نزدیکی اهواز بود که کار بسیار بزرگی محسوب می‌شد و دو محموله سنگین به وزن ۳۵۰ تن داشتند. ما سه نفر بودیم که با هم تا مسکو همسفر شدیم. من برای امور حمل و نقل، مهندس بهیمنی برای مونتاز و مهندس اردلان برای امور ساخت و ساز. در آنجا، روس‌ها از ما استقبال کردند و ۴-۵ روز صحبت کردیم، ولی به نتیجه‌ای نرسیدیم. برادر مهندس اردلان که آن زمان سفیر ایران در روسیه بود، ما را به شام دعوت کرد و گفت ناراحت نباشید. سیستم روس‌ها اینگونه است. اول چانه می‌زنند و با نرخ شما موافقت نمی‌کنند. می‌خواهند ببینند قیمت شما واقعی است یا نه. ما هم قیمت‌مان را تغییر ندادیم و به ایران برگشتیم. بعد از دو ماه به ما خبر دادند که برگردید.

شخصی که در روسیه با ما در ارتباط بود و رئیس حمل و نقلشان محسوب می‌شد، یک ارمنی بود که نمی‌توانست به زبان ارمنی صحبت کند. یک روز توی آسانسور نامه‌ای را در جیب من گذاشت. داده بود نامه را به زبان ارمنی برایش نوشته بودند. در نامه گفته بود: «من و تو ارمنی هستیم، تو هوای من را داشته باش و من هم هوای تو را دارم. به هیچ وجه تخفیف نده.» ما هم بدون اینکه تخفیفی بدهیم، قرارداد را بستیم.

همانطور که گفتم باید دو محموله سنگین به وزن ۳۵۰ تن را حمل می‌کردیم (تا آن زمان سنگین‌ترین باری که در ایران حمل شده بود، ۱۰۰ تن بود). همه شک داشتند که موفق شویم، اما من عادت ندارم که زود جا بزنم. بلافاصله به پاریس سفر کردم. شرکتی به نام نیکولاس در فرانسه بود که «بوژی» تولید می‌کرد. با آنها صحبت کردیم و سفارش ساخت بوژی ۲۰ محور را دادیم. البته ما این پول را نداشتیم اما خود فرانسوی‌ها از اعتبار بیمه صادرات فرانسه به نام کوفاس به ما دادند و ما آن را به صورت اقساط پرداخت کردیم. قرار شد یک ساله این بوژی را تحویل بدهند و به این ترتیب، ما اولین بوژی‌دار ایران شدیم که بارهای سنگین حمل می‌کرد. ما آهن‌هایی

من یک شرکت تجاری
تاسیس کردم به نام
مرکز تجاری ایرانیان در
ارمنستان، اما آنقدر
در مورد نام ایران، تبلیغات
منفی وجود دارد و ما هم
کم‌کاری کرده‌ایم که
هیچ‌کس استقبالی از آن
نمی‌کرد، در حالی که
وقتی نام آن را به مرکز
تجاری قفقاز تغییر دادیم
رونق زیادی گرفت!

زمان برگزاری نمایشگاه تجاری ایران و ارمنستان یک مدرسه در آنجا آتش گرفته بود، من و همسر من برای پی بردن به ابعاد حادثه به آنجا رفتیم. من قبول کردم که هزینه‌های ساخت دوباره مدرسه و تجهیز آن را بپردازیم، با این شرط که در این مدرسه زبان فارسی هم تدریس شود

ما در دوران جنگ هم محموله‌ها و تجهیزات زیادی به سمت جبهه حمل کردیم. ارامنه ایران شهدای زیادی داده‌اند. من در چنین شرایطی به دینم نگاه نمی‌کنم، بلکه به میهنم توجه دارم که ایران است

و نیروگاه کرده بود که تاثیر اقتصادی مثبت زیادی داشت. با ساخت یک مجتمع پتروشیمی هزاران نفر مشغول به کار می‌شوند و محصولاتشان را صادر می‌کنند و در نتیجه ما هم خیلی پروژه برای انجام داشتیم، ولی الان یا این صادرات قطع شده است و وقتی هم که کاری می‌کنیم، دریافت پول به طول می‌انجامد.

دو نیروگاه در حال ساخت داشتیم و کارهای حمل و نقلش بر عهده شرکت ما بود، ولی هر دو متوقف شده، چون شرکت‌های خارجی نمی‌خواهند برای خودشان در دسر درست کنند.

در حال حاضر روابط دولت ایران و ارمنستان خوب است. در دوره تحریم‌های قبلی، خیلی خوب با ما همکاری کردند تا جایی که هیچ‌کس متوجه این همکاری نشد، اما در تحریم‌های جدید جان بولتن را به ارمنستان فرستادند که دیگر به ایران کمک نکنند. با این حال، هم ارمنی‌ها در این کارها زورنگ هستند و هم ایرانی‌ها، بنابراین مرادوات ادامه دارد.

من یک مرکز تجاری در ارمنستان ساخته‌ام. جالب است که نام آن مرکز تجاری ایرانیان بود، اما آنقدر در خصوص نام ایران تبلیغ منفی صورت گرفته است و ما هم کم‌کاری کرده‌ایم که هیچ‌کس از آن استقبال نمی‌کرد اما وقتی نام آن را به مرکز تجاری قفقاز تغییر دادیم، رونق زیادی گرفت!

حالا که بحث به اینجا رسید، بگذارید این ماجرا را تعریف کنم که در زمان برگزاری نمایشگاه تجاری مشترک ایران و ارمنستان، یک مدرسه در آنجا آتش گرفته بود، من و همسر من برای پی بردن به ابعاد این حادثه به آنجا رفتیم. من گفتم که هزینه‌های ساخت دوباره مدرسه و تجهیز آن را می‌پردازیم، با این شرط که در آن زبان فارسی هم تدریس شود. الان دانش‌آموزان آن مدرسه می‌توانند فارسی صحبت کنند. حتی یکی از روسای برجسته کشورمان وقتی چنین اتفاقی رادیده بود که کودکان ارمنی در ارمنستان فارسی صحبت می‌کنند، گریه‌اش گرفته بود.

مصائب اقلیت بودن

اگر اکنون احساس می‌شود که فعالیت اقتصادی و اجتماعی ارامنه در ایران نسبت به گذشته کم‌رنگ‌تر شده، دلایلش این است که ما از طریق

مدارسمان خیلی ضربه خوردیم و گروهی از افراد متعصب ما را بسیار اذیت کردند. حتی در اوایل دهه ۶۰، آنها قرآن را به زبان ارمنی ترجمه کرده بودند و می‌گفتند باید در مدارس ارامنه بخوانید. در حالی که اسقف ما می‌گفت این من هستم که باید درس دینی دانش‌آموزی را که به مدرسه ارامنه می‌آید تعیین کنم اما آنها قبول نکردند. وزیر آموزش و پرورش هم که آن زمان آقای پرورش بودند با ما همکاری نکردند. نامه می‌زدیم اما ایشان برمی‌گرداند. در حالی که از زمان شاه‌عباس که عده‌ای از ارامنه را به ایران آورد، حدود ۴۰۰ سال است که در این کشور با عزت و احترام زندگی کرده و می‌کنیم.

بد نیست بدانید محل زادگاه من یعنی سلماس، در دوران مشروطه یکی از مراکز اصلی فعالیت مشروطه‌خواهان و یکی از معدود شهرهای آذربایجان بود که همه ساکنان آن مشروطیت را قبول داشته و شهیدانی همچون حیدر عمواغلی و سعید سلماسی از پیشانیان جنبش مشروطه ایران بوده‌اند.

نمی‌دانیم چرا می‌خواهند ما را اذیت کنند. همه مدارس ما توسط خیرین ساخته و اداره می‌شود، اما یکی از همین مدارس را به اتهام مشروب‌فروشی اشغال کردند. در حالی که این موضوع اصلا شدنی نیست. ما یک روز متوجه شدیم که یکی از کارکنان ما در کلیسا مشروب فروخته است؛ به سرعت اخراجش کردیم. این یعنی ما خودمان هم روی این مسائل سختگیری می‌کنیم.

به هر حال، سیاست‌های حکومتی باعث شده که طی این سال‌ها، ارامنه بسیاری، مملکت را رها کنند و به آمریکا و استرالیا و کانادا و... بروند. ما ۱۵۰ هزار نفر بودیم اما الان ۲۵ هزار نفر بیشتر نیستیم. مدارس ما پراز شاگرد بود، اما الان اجازه ساخت مدرسه دخترانه نمی‌دهند. به همین دلیل اسقف ما در نامه‌ای اشاره کرد که وقتی شما اجازه ساخت مدرسه را نمی‌دهید در واقع با این کارتان اجازه افتتاح زندان‌ها را می‌دهید، زیرا مدرسه که نباشد، جوانان تربیت ندارند و به سمت خلاف می‌روند.

ما به دیدار آقای جنتی، رئیس شورای نگهبان هم رفتیم، ولی نتیجه‌ای نگرفتیم. بعد هم خدمت رئیس شورای عالی انقلاب رفتیم، اما ایشان از ما با پاسدار و تفنگ

می‌کردند. متأسفانه در حال حاضر آن اتاق بازرگانی فعال، به دست یک عده قالب‌ساز افتاده که بعضی‌ها حتی اسم خودشان را هم نمی‌توانند بنویسند.

راستی شاید برایتان جالب باشد که بدانید من هم ۱۲ سال مجله‌ای به زبان ارمنی به نام «هویس» یعنی امید منتشر می‌کردم و اخبار ایران، روحیه و علائق ایرانی‌ها را در آن چاپ می‌کردیم و رایگان به فرانسه و ارمنستان و کشورهای ارامنه‌نشین می‌فرستادیم و این باعث نزدیکی بیشتر ما به هم شده بود؛ اما اکنون هزینه انتشار بسیار افزایش یافته است، بنابراین به اجبار می‌خواهیم آن را به صورت فصلنامه منتشر کنیم.

در مورد خانواده‌ام باید بگویم که من دختری داشتم که متأسفانه فوت کرد و به فاصله یک سال از آن همسرم هم از دنیا رفت؛ اما پسرم اینجا در همین شرکت مشغول به کار است. دو تا از نوه‌هایم در آمریکا زندگی می‌کنند. یکی از آنها امسال فارغ‌التحصیل رشته اقتصاد شده است. هر دو ورزشکار هم هستند. نوه دوام بیزینس می‌خواند. همیشه به من می‌گوید اگر دکتر شوم فقط با ۱۰۰ نفر سروکار دارم، اما اگر بیزینس بخوانم با همه دنیا در ارتباط خواهم بود. نوه بزرگم در مقطع فوق‌لیسانس تحصیل می‌کند. شرکت‌های آمریکایی برای جذب نیرو دانشگاه‌ها را زیر نظر دارند. روی همین حساب، یک شرکت بیمه، نوه مرا انتخاب کرده تا آنجا با حقوق بسیار خوب کار کند.

من ۲۶ آبان ۹۰ ساله می‌شوم. همیشه کار کرده‌ام. هر روز صبح تا ساعت ۳:۳۰ بعد از ظهر در شرکت سستی کار می‌کنم. ساعت ۴ که به خانه می‌رسم ناهار می‌خورم و بعد از ظهرها کار ترجمه انجام می‌دهم. دو کتاب نوشته‌ام به نام‌های «خوب زندگی کنید» و «روزهای زندگی طوفانی من».

مهم‌ترین پیامی که می‌توانم برای خوانندگان شما داشته باشم راستی، درستی و فعالیت است. من بقای این شرکت را می‌خواهم. همکاران ما هم در جامعه ارمنی و هم مسلمانان محترم هستند. می‌خواهم اینها ادامه پیدا کند. انشاءالله دو سال دیگر ۷۰ سالگی شرکت را جشن خواهیم گرفت.

پالایشگاه اصفهان را انجام دهیم. همه آنها تحصیلکرده و کاردان هستند. سر حقوق با آنها چانه نمی‌زنیم. محال است که کارمندی بیاید و بگوید مشکل مالی دارم و ما سعی در حل آن نداشته باشیم. البته مشکلاتی هم داریم ولی گلایه‌ای ندارم چون صحبت از مملکت ماست. الان گرفتار مشکل لاستیک هستیم. دولت برای هر ماشین یک جفت لاستیک می‌دهد که به درد ما نمی‌خورد. ما برای هر کدام از بوژی‌ها به حداقل ۲۰۰ حلقه لاستیک نیاز داریم که در حال حاضر به تعداد کافی در کشور وجود ندارد. البته به شکل آزاد وارد می‌کنند و یا از چین می‌آورند اما قیمت آن گران است. در هر صورت ما بالاخره کار خود را راه می‌اندازیم. آرزو دارم که این شرکت را نگاه داریم و بتوانم آن را تقویت کنم. من حتی در بدترین شرایط اقتصادی هم نیروهایم را تعدیل نکردم. هیچ‌گاه فکرم این نبود که تعدیل نیروی کار، چاره مشکلات است.

یکی از کارهای مهم من، تشکیل اتاق بازرگانی مشترک ایران و ارمنستان بود که ۲۴ سال ریاست آن اتاق را به عهده داشتم و طی ۲۰ سال، هر سال نمایشگاه کالاهای ایرانی را برپا کردم که خیلی موفقیت‌آمیز بود. در این نمایشگاه‌ها حداقل ۵۰ شرکت ایرانی شرکت

استقبال کرد. معلوم است که جایی به آنها دستور دادند که این‌گونه با ما رفتار شود. در صورتی که وقتی به دیدار آقای خامنه‌ای و آقای رفسنجانی رفتیم، خیلی خوب و با احترام از ما استقبال شد. در دورانی که آقای خامنه‌ای رییس‌جمهور بودند، ما بابت هزینه‌های جنگ از ارامنه پول جمع کردیم و به ایشان دادیم.

خوشبختانه تاکنون در فعالیت‌های اقتصادی من مشکلی ایجاد نشده است. در حال حاضر من دو فعالیت اقتصادی دارم؛ یکی همین شرکت سستی و دیگری فرآورده‌های گوشتی آندره. الان در صدد خرید مرکزی برای پخش و فروش محصولات آندره هستیم. آندره نام پدر من است او انسانی بسیار باسواد و خوب بود. در روسیه تحصیلات دانشگاهی داشت و همانطور که گفتم، بعد از انقلاب بلشویکی به ایران آمد و سپس در شرکت پرسیس نفت در شهسوار به عنوان حسابدار مشغول به کار شد، اما دید نمی‌تواند کارمند بماند و تصمیم گرفت کسب‌وکاری راه‌اندازی کند. با توجه به اینکه پدر بزرگم در روسیه صاحب رستوران راه‌آهن بود و پدر و عمویم آنجا را اداره می‌کردند، در خیابان ولی عصر (پهلوی سابق) یک مغازه خرید و کم‌کم آنجا معروف شد. پدرم بعد از مدتی دو دهانه مغازه کنار مغازه خودش را هم خرید و کارش را وسعت داد.

انقلاب که شد همه اموالش را خراب و چپاول کردند و چیزی باقی نگذاشتند، با این حال ما دوباره کارمان را از سر گرفتیم؛ تا اینکه با همکاری برادرم که لیسانس اقتصاد از دانشگاه تهران داشت و در بانک تجارت کار می‌کرد، کار فرآورده‌های گوشتی را شروع کردیم. یک باغ بزرگ ۲۰ هزار متری در کمال شهر نزدیک کرج داشتیم که قسمتی از آن را به کارخانه تبدیل کردم و رسماً آندره آغاز به کار کرد و اکنون یکی از بهترین فرآورده‌های گوشتی در ایران است.

خستگی‌ناپذیر و پر امید

من شرکت سستی را هم نگه داشته‌ام و باید نگه دارم. نیروهای بسیار خوبی دارم. با تکیه بر آنها توانسته‌ام همه این کارهای بزرگ‌اعم از حمل و وسایل مورد نیاز ساخت پتروشیمی لردگان و

**من ۱۲ سال مجله‌ای
به زبان ارمنی به نام
«هویس» یعنی امید منتشر
می‌کردم و اخبار ایران،
روحیه و علائق ایرانی‌ها
را در آن چاپ می‌کردیم
و رایگان به فرانسه و
ارمنستان و کشورهای
ارامنه‌نشین می‌فرستادیم
البته اکنون به دلیل
افزایش هزینه انتشار
می‌خواهیم آن را به صورت
فصلنامه منتشر کنیم**



دو سال جنگ تجاری با چین هنوز دستاورد ملموس بااهمیتی نداشته، اما ترامپ می‌داند هر قدر سیاست‌هایش در خاورمیانه مورد انتقاد سیاستمداران دو حزب است، جنگ با چین و تغییر رفتار اقتصادی این غول آسیایی اتفاق نظر آمریکایی‌ها را به همراه دارد.

تلاش‌های کنگره برای وادار کردن چینی‌ها به انعطاف بیشتر، دست‌کمی از تلاش‌های رئیس‌جمهور ندارد. در این میان، جنگ تعرفه‌ها آغاز شده تا سروسامانی به کسری تجاری قابل توجه در مرادفات با چین بدهد؛ ضمن آنکه نگرانی‌ها از بلندپروازی‌های پکن، ممانعت از گسیل سرمایه‌های آمریکایی به اقتصاد چین را به ضرورت بدل کرده است.

در این میان، تن دادن شرکت‌های چینی به استانداردهای حسابرسی و شفافیت مالی آمریکا از اهدافی است که کنگره را مجاب کرده تا لایحه‌ای تنظیم کند که شرکت‌های چینی حاضر در آمریکا را تهدید به اخراج از بازارهای سهام این کشور کند، اما دولت چین در برابر این خواسته مقاومت می‌کند.

اعمال فشار نظارت حسابرسی بر شرکت‌های چینی در بازار سهام آمریکا

... این دعوا ادامه دارد

علی محسنی

دونالد ترامپ هر قدر در ستیز با سلف خود جدی باشد، اما نمی‌تواند منکر اولویت راهبرد اساسی دولت باراک اوباما شود. ترامپ با مواضع استثنایی و اقدامات عجیبش در جهان سیاست شهره است و به نحوی شگفت‌انگیز سعی دارد خود را متفاوت از ساکن پیشین کاخ سفید معرفی کند؛ اما کسی شک ندارد که راهبرد اصلی ترامپ، ستیز با موقعیت کنونی چین است: ستیزی که اندیشمندان و سیاستمداران در دولت اوباما در دستور کار کاخ سفید قرار دادند. تغییر راهبرد این کشور و تمرکز بر منطقه شرق آسیا، از جمله تلاش‌های ویژه رئیس‌جمهور دموکرات پیشین بود و حال رئیس‌جمهور جمهوری خواه نیز سعی دارد با ادبیاتی تندتر و اقدامات تهدیدآمیزتر، این راهبرد را به فرجامی خوش برساند البته اگر ستیز با قدرتی نوظهور که در آستانه فتح قله اقتصاد جهان است، فرجامی کوتاه‌مدت داشته باشد.

دو سال جنگ تجاری با چین هنوز دستاورد بااهمیتی نداشته است، اما ترامپ می‌داند هر قدر سیاست‌هایش در خاورمیانه مورد انتقاد سیاستمداران دو حزب باشد، جنگ با چین و تغییر در رفتار اقتصادی این کشور اتفاق نظر آمریکایی‌ها را به همراه دارد

در ماه ژوئن گذشته قانونگذاران آمریکایی لایحه‌ای را ارائه کردند که طی آن، شرکت‌های چینی پذیرفته شده در بازارهای سهام آمریکا موظف هستند دسترسی حساب‌برسان به حساب‌های مالی خود را ایجاد کنند و در غیر این صورت از این بازارها اخراج خواهند شد

می‌داند. به گفته او، شرکت‌های چینی که مقررات «PCAOB» (هیئت نظارت بر حسابداری شرکت‌های عمومی) را رعایت نمی‌کنند، خطراتی مهم برای سرمایه‌گذاران آمریکایی ایجاد می‌کنند.

این در حالی است که بسیاری از کارشناسان نگرانی‌های مهم‌تری را مورد توجه قرار می‌دهند؛ نگرانی‌هایی از جنس برنامه توسعه صنعتی چین با عنوان «Made in China ۲۰۲۵» که هدف ادغام صنایع فن‌آوری محور نظامی و غیرنظامی را دنبال می‌کند تا حضور قوی‌تر در بازارهای جهانی را موجب شود. این اقدام حتی ممکن است مرز میان شرکت‌های دولتی و خصوصی چین را محو کند و آمریکایی‌ها نگران هستند سرمایه‌شان به برنامه‌ای کمک کند که حاضر نیست چندان به قواعد شفافیت مطلوب آنها تن دهد. در حقیقت، قوانین چین در باب حفاظت از اسرار دولتی و امنیت ملی مانع آن است که شرکت‌های این کشور نظارت PCAOB را بپذیرند.

۱۵۶ شرکت در آمریکا

مطابق آخرین داده‌ها تا فوریه گذشته، ۱۵۶ شرکت چینی در لیست بازارهای سهام آمریکا از جمله نیویورک و نزدک پذیرفته شده بودند. دست‌کم ۱۱ شرکت دولتی چین نیز موفق شدند سهام خود را در ایالات متحده عرضه کنند. ارزش بازار این شرکت‌ها به ۱۲۰۰ میلیارد دلار می‌رسد.

Alibaba غول خرده‌فروشی اینترنتی چین، به‌تنهایی بیش از یک‌سوم این ارزش را به خود اختصاص داده است. ارزش بازار ۴۵۸ میلیارد دلاری این شرکت چینی در حالی است که بزرگ‌ترین شرکت‌های جهان که آمریکایی هستند، به‌تازگی موفق به فتح مرزهای هزار میلیارد دلاری ارزش شده‌اند. این شرکت چینی اگر در کنار دو غول نفتی «پتروچینا» و «سینوپک» قرار گیرد، بیش از نیمی از ارزش بازار چینی‌ها در بازارهای سهام آمریکا را شامل خواهد شد. China Life Insurance و بایدو دو شرکت بزرگ دیگر چینی از منظر ارزش بازار هستند. در میان ۱۵۶ شرکت چینی اما نام چهار

چند ماه پس از ارائه لایحه در کنگره، رئیس‌جمهور آمریکا نیز تهدید مشابهی را علیه چین مطرح کرده تا نرمش بیشتری در مذاکرات تجاری به خرج دهند.

اخراج از وال‌استریت

تحلیلگران بر این باورند تلاش گسترده برای محدود کردن سرمایه‌گذاری آمریکایی‌ها در شرکت‌های چینی و انگیزه‌های ناشی از نگرانی‌های روزافزون امنیتی فعالیت این شرکت‌ها، دونالد ترامپ را به صرافت تهدید به اخراج شرکت‌های چینی از بازارهای آمریکا انداخته است. ترامپ در اواخر ماه سپتامبر و تنها چند روز قبل از آغاز تعطیلات یک هفته‌ای به مناسبت هفتادمین سالگرد تاسیس جمهوری خلق چین، این تهدید را مطرح کرد که به افت ارزش شاخص بازارهای سهام منجر شد و در حالی که هنوز مشخص نیست صورت و آثار این تهدید به چه شکل رخ خواهد داد، شرکت‌های چینی حاضر بر تابلو بازار سهام نیویورک کاهش قابل توجه ارزش سهام را تجربه کردند.

در ماه ژوئن، قانونگذاران آمریکایی از هر دو حزب، لایحه‌ای را ارائه کردند که طی آن، شرکت‌های چینی پذیرفته‌شده در بازارهای سهام آمریکا موظف خواهند بود دسترسی حساب‌برسان به حساب‌های مالی شرکت خود را ایجاد و امکان نظارت را برای نهادهای تنظیم‌کننده (رگولاتوری) فراهم کنند، در غیر این صورت از این بازارها اخراج خواهند شد. مقام‌های چینی اما سال‌هاست که با استناد به نگرانی‌های مربوط به امنیت ملی، تمایلی به نظارت نهادهای تنظیم‌کننده بین‌المللی بر شرکت‌هایشان ندارند. چینی‌ها حتی نمی‌خواهند نظارتی بر شرکت‌های عضو شبکه‌های بزرگ حسابداری بین‌المللی نیز اعمال شود. تهدید به اخراج شرکت‌ها از آمریکا اما اقدامی است که به‌وضوح فشار مضاعف برای تن دادن به مقررات شفافیت مالی آمریکا را نشان می‌دهد.

سناتور «مارکو روبیو» که سال‌هاست به عنوان یکی از منتقدان مشهور سیاست‌های حکومت چین شناخته می‌شود، تصویب این لایحه را از اولویت‌های کاری مهم آمریکا

تا ماه فوریه، ۱۵۶ شرکت چینی در لیست بازارهای سهام آمریکا پذیرفته شده بودند و دست کم ۱۱ شرکت دولتی چین نیز موفق شدند سهام خود را در ایالات متحده عرضه کنند. ارزش بازار این شرکت‌ها به ۱۲۰۰ میلیارد دلار می‌رسد. غول خرده‌فروشی اینترنتی چین یعنی Alibaba، به تنهایی بیش از یک سوم این ارزش را در اختیار دارد

سه شرکت مرتبط با صنعت حمل‌ونقل در بین ۲۰ شرکت بزرگ چینی حاضر در بازارهای سهام آمریکا عبارتند از ZTO Express که در زمره برترین شرکت‌های پستی در جهان است و هواپیمایی این کشور

شرکت مرتبط با صنعت حمل‌ونقل نیز دیده می‌شود. سه شرکت از این جمع در بین ۲۰ شرکت بزرگ چینی حاضر در بازارهای سهام آمریکا هستند. ZTO Express که در زمره برترین شرکت‌های تحویل پستی در جهان نیز جای دارد، بزرگ‌ترین شرکت حمل‌ونقلی این جمع است که با ارزش بازار ۱۵ میلیارد دلاری خود، سیزدهمین شرکت برتر چینی است که سهام خود را در بازار آمریکا عرضه کرده است.

این شرکت که خدمات لجستیکی نیز ارائه می‌دهد، از همکاران دو شرکت خرده‌فروشی عظیم Alibaba و JD.com است که از نیمه سال ۲۰۱۶ میلادی، پوشش شبکه کاری خود را به ۹۶ درصد از شهرها و مناطق چین رسانده است. ZTO ناوگانی متشکل از ۳۳۰۰ دستگاه کامیون دارد و تنها به فاصله ۱۴ سال از زمان تاسیس خود موفق شده در سال ۲۰۱۶ یکی از بزرگ‌ترین عرضه‌های اولیه سهام چینی در بازار آمریکا را رقم بزند.

دو شرکت بزرگ هوایی چین، دوشادوش یکدیگر رتبه ۱۷ و ۱۸ بزرگ‌ترین شرکت‌های چینی بازار سهام آمریکا را به خود اختصاص داده‌اند. China Eastern Airlines و China Southern Airlines در کنار «ایرچاینا» سه خط هوایی بزرگ چین را تشکیل می‌دهند. هر دو شرکت در سال ۱۹۸۸ تاسیس شده‌اند و در ۱۹۹۷ سهام خود را در آمریکا عرضه کرده‌اند. ارزش بازار هر دو نیز حدود ۱۰ میلیارد دلار است.

ایرلاین شرقی چین، ناوگانی با ظرفیت ۵۵۲ فروند هواپیما دارد و سفارش خرید ۱۵۷ فروند دیگر را هم ارائه کرده است. ایرلاین جنوبی چین هم که از نظر جابه‌جایی مسافر، هفتمین خط هوایی برتر جهان است و از سه منظر ناوگان، جابه‌جایی مسافر و درآمد، بر قله خطوط هوایی آسیا ایستاده، ۶۲۱ هواپیما در اختیار دارد و سفارش خرید ۱۷۷ فروند دیگر را به سازندگان داده و برای ۱۰۰ هزار نفر شغل ایجاد کرده است.

شرکت Guangshen Railways نیز که در حوزه اپراتوری راه‌آهن فعالیت دارد و خطوط ارتباطی مهمی میان چین و هنگ‌کنگ را مدیریت می‌کند، نیز با ارزش بازار سه

میلیارد دلاری خود در رتبه سی و سوم برترین شرکت‌های چینی حاضر در آمریکا قرار گرفته است.

گرنش چین، پایان نزاع خواهد بود؟
 ملاقات روزهای ۱۰ و ۱۱ اکتبر هیئت‌های تجاری چین و آمریکا دستاوردی داشت که ترامپ با خوشحالی از آن یاد کرد. پس از هفته‌ها مذاکره، توافق «فاز نخست» به دست آمد که طی آن، چینی‌ها پذیرفته‌اند سالانه تا ۵۰ میلیارد دلار محصولات کشاورزی آمریکا را خریداری کرده، برنامه خود برای مدیریت نوسان واحد پولی شان را منتشر کنند و به حقوق مالکیت معنوی احترام بیشتری بگذارند.

این تعهدات در شرایطی پذیرفته شده که آمریکایی‌ها در قبال آن، افزایش تعرفه واردات ۲۵۰ میلیارد دلار کالای چینی تا ۳۰ درصد را به تعویق انداخته‌اند. این توافقات اما کوچک‌تر از آن است که نوید پایان جنگ تجاری را بدهد و به نظر می‌رسد خاموشی کامل شعله‌های این جنگ میان بزرگ‌ترین صادرکننده و بزرگ‌ترین واردکننده صحنه تجارت جهانی نیاز به مذاکرات بسیار

پردامنه‌تر و طولانی‌تری دارد. آیا می‌توان پایانی کوتاه‌مدت برای نزاع تجاری فعلی متصور بود؟ بسیاری از تحلیلگران موافق این گزاره نیستند. اقتصادهای مطرح جهانی به‌گونه‌ای از بازار بزرگ آمریکا بهره‌جسته‌اند که دامنه‌ای از ارزش‌های این کشور از اشتغال بالا تا هژمونی اقتصادی جهان را به چالش کشیده است. نشریه «فارین پالیسی» در مقاله ۱۹ اکتبر خود به‌خوبی به ریشه‌های عمیق این نزاع اشاره کرده است.

از دیدگاه «مایکل پتیس» نویسنده مقاله، این جنگ تجاری را نمی‌توان به دعوای ترامپ با «شی جین‌پینگ» و یا حتی نزاع بین آمریکا و چین محدود کرد. آمریکا حتی با تغییر ترامپ نیز ناگزیر به پیمودن این راه است. این جنگ از عدم تعادل‌های جدی در تجارت جهانی نشأت گرفته و علاوه بر چین با مازاد تجاری ۱۳۰ میلیارد دلاری، پای ژاپن با مازاد ۱۸۰ و آلمان با مازاد تجاری حدود ۲۸۰ میلیارد دلاری نیز به میان می‌آید.

آمریکا حتی با تغییر ترامپ نیز ناگزیر به پیمودن این راه است؛ چراکه این جنگ از عدم تعادل جدی در تجارت جهانی نشأت گرفته و علاوه بر چین با مازاد تجاری ۱۳۰ میلیارد دلاری، پای ژاپن با مازاد ۱۸۰ و آلمان با مازاد تجاری حدود ۲۸۰ میلیارد دلاری نیز در میان است

نرخ پس‌اندازهای خانگی در ژاپن در ۱۵ سال اخیر حدود صفر بوده و دستمزدهای پایینی موجب شده کارگران چینی مصرف بسیار پایینی داشته باشند. این اقدام موجب شده که تولید، ارزشی بالاتر از مصرف و سرمایه‌گذاری پیدا کند و خود را در شکل مازاد تجاری جلوه دهد که این مازاد در دارایی‌های مالی خارج از کشور سرمایه‌گذاری شده است.

چه زاویه دید ما به ریشه‌های جنگ تجاری شبیه به نویسنده فارین پالیسی باشد و چه دلایل ساده‌تری را عامل این جنگ بدانیم، تهدید برای ادامه مسیر چین در صحنه اقتصاد جهان جدی است. بعید است اقتصاد و شرکت‌های چینی در زمان کوتاه و با اعطای امتیازهایی محدود موفق شوند از این تنگنا عبور کنند.

آمریکا می‌خواهد اقتصاد برتر جهان باقی بماند یا حداقل مسیر فرمانروایی چین در این عرصه را هموار نکند و شرکت‌های چینی نیز به همراه دولت چین تا اندازه‌ای به راهبرد مقاومت دل خواهند بست، اما به نظر می‌رسد کرنش قطعی است.

به گفته نویسنده مقاله، جهان در طول دو دهه اخیر در رفع عدم تعادل‌های تجاری موفق نبوده است. مازاد یا کسری تجاری عمدتاً ناشی از مازاد یا کسری پس‌انداز داخلی است که خود از نابرابری درآمدهای داخلی نشأت می‌گیرد. تا زمانی که این نابرابری رفع نشود، کشورهای با صرفه‌جویی بالا همچنان از ابزار تجارت برای انتقال آثار این نابرابری‌ها به شرکایی چون ایالات متحده بهره می‌گیرند و صرف‌نظر از آنکه چه کسی ساکن کاخ سفید باشد، آمریکا ناچار به مدیریت کسری تجارت خود با این کشورها خواهد بود.

مایکل پیتس در ادامه تأکید می‌کند که برخلاف دیدگاه رایج، این مازاد تجاری، نتیجه بازده استثنایی تولید و یا کار سخت‌کوشانه نیست. در کشورهای مانند چین، ژاپن و کره جنوبی مازاد تجاری بالا، نتیجه طبیعی سیاست‌هایی است که به نام رقابت‌پذیری، قدرت خرید شهروندان را به نفع بانک‌ها، تجارت، نخبگان سیاسی و یا شرکت‌های تحت مدیریتشان کاهش می‌دهد.

RAHBANAN
INTERNATIONAL TRANSPORT

TRANSPORT IS ART

95, North Kheradmand St.
Karimkhan Zand Blvd. Tehran, Iran

www.rahbanan.com
(+9821) 88825901
tehran@rahbanan.com

کالا سپید تراب
شرکت حمل و نقل بین‌المللی

حمل کالاهای ترانزیتی و صادراتی به افغانستان و آسیای میانه و اروپا

هفته حمل و نقل و راهداری بر تمامی مدیران و دست‌اندرکاران حمل و نقل مبارک باد.

دفتر مرکزی تهران: خیابان ولیعصر، نرسیده به چهارراه زرتشت، پلاک ۲ طبقه ۲ تلفکس: ۸۸۹۴۱۹۶۷ - ۰۲۱

kalasepid@gmail.com

LEASING



براساس سالنامه جهانی لیزینگ، در سال ۲۰۱۷ منطقه آمریکای شمالی شامل آمریکا، کانادا و مکزیک با حجم عملکرد ۴۴۵/۹ میلیارد دلار، موقعیت خود را به عنوان بزرگترین بازار لیزینگ جهان حفظ کرده است و ۳۴/۸ درصد از این صنعت را در جهان به خود اختصاص داده است و با داشتن بزرگترین بازار جهان، نقش اصلی را در این منطقه بازی می‌کند.

براساس گزارش‌های سالیانه ارائه شده، حجم عملکرد صنعت تامین مالی تجهیزات نسبت به سال ۲۰۱۷ حدود ۶/۹ درصد افزایش داشته، حجم عملکرد آمریکا در سال ۲۰۱۷ در حدود ۴۱۰/۳ میلیارد دلار تخمین زده شده است.

اروپا

اروپا با گزارش رشد ۳۲/۷ درصدی در سال ۲۰۱۷ و حجم عملکرد ۴۲۸/۳ میلیارد دلاری توانسته در این زمینه جایگاه خود را به عنوان دومین منطقه بزرگ در جهان حفظ کند و ۳۳/۴ درصد از سهم بازار را در دنیا به خود اختصاص دهد. ۵ کشور اروپایی (انگلستان، آلمان، فرانسه،

کارنامه جهانی لیزینگ

ترجمه و تلخیص: سارا صفایی پور
کارشناس تحقیق و توسعه لیزینگ صنعت و معدن

سالنامه جهانی لیزینگ نشان می‌دهد که صنعت لیزینگ به نوآوری و انعطاف‌پذیری خود ادامه می‌دهد و با گذشت یک سال رشد چشمگیری را در حجم عملکرد نشان داده است. حجم عملکرد ۵۰ کشور برتر سال ۲۰۱۷ از ۱۰۹۹/۷۷ میلیارد دلار در سال ۲۰۱۶ به ۱۲۸۲/۷۳ میلیارد دلار در سال ۲۰۱۷ افزایش یافته که این حاکی از رشدی ۱۶/۶ درصدی است. سه منطقه آمریکای شمالی، اروپا و آسیا بیش از ۹۵ درصد از حجم عملکرد جهان را در اختیار داشته‌اند. حجم عملکرد تمام جهان در سال گذشته از ۱۸۲/۹۶ میلیارد دلار تجاوز کرده است.

حجم عملکرد این صنعت در آسیا رشد استثنایی ۵۸/۹ درصدی را تجربه کرده که تا حد زیادی مربوط به افزایش حجم عملکرد در چین است. اروپا نرخ رشد ۲۲/۷ درصدی و آمریکای شمالی رشد ۹/۳ درصدی را نسبت به سال گذشته تجربه کردند.

در سال ۲۰۱۷ منطقه آمریکای شمالی شامل آمریکا، کانادا و مکزیک با عملکرد ۴۴۵/۹ میلیارد دلاری خود توانست موقعیت خود را به عنوان بزرگ‌ترین بازار لیزینگ جهان حفظ کند و ۳۴/۸ درصد از این صنعت را در جهان به خود اختصاص دهد

در سال ۲۰۱۷ حجم عملکرد آسیا افزایش ۵۹ درصدی داشته و ۲۷/۶ درصد سهم بازار جهانی را به خود اختصاص داده؛ در این منطقه، تمرکز اصلی روی چین است که با عملکرد ۲۶۵/۶ میلیارد دلاری، جایگاه خود را به عنوان دومین بازار لیزینگ جهان تثبیت کرد

تمرکز اصلی روی چین است که توانسته با حجم عملکرد ۲۶۵/۶ میلیارد دلاری در سال ۲۰۱۷ جایگاه خود را به عنوان دومین بازار بزرگ لیزینگ در جهان تثبیت کند.

ژاپن به عنوان پنجمین بازار بزرگ لیزینگ در جهان کاهش ۲ درصدی در حجم معاملات لیزینگ را در سال ۲۰۱۷ تجربه کرده و حجم عملکردش به ۶۰/۴ میلیارد دلار رسیده است، با این حال توانسته به عنوان دومین بازار بزرگ در آسیا بعد از چین جایگاه خود را حفظ نماید. تقریباً ۶ درصد از سرمایه‌گذاری‌های خصوصی در ژاپن از طریق لیزینگ انجام می‌شود.

سومین بازار بزرگ لیزینگ در آسیا کره جنوبی است که توانسته با رشدی ۵/۳ درصدی در سال ۲۰۱۷ و حجم عملکرد ۱۲ میلیارد دلاری در رتبه چهاردهم جهانی قرار گیرد.

سهم عملکرد و استفاده از لیزینگ بر اساس انواع دارایی در پایان سال ۲۰۱۷ عبارتست از: تجهیزات حمل و نقل (۷۳/۸ درصد)، تجهیزات ماشین‌آلات صنعتی (۱۳/۰ درصد)، تجهیزات پزشکی (۷/۲ درصد) و تجهیزات آموزشی، علمی و فنی (۳/۱ درصد) است.

■ سایر مناطق جهان

قدمت لیزینگ در استرالیا بیش از ۴۰ سال است، اما از آنجا که اطلاعاتی دقیق از حجم عملکرد کشور نیوزلند در دست نیست، در رتبه‌بندی جهانی، استرالیا و نیوزلند با هم بررسی شده‌اند.

استرالیا با حجم عملکرد ۳۱/۵ میلیارد دلاری در رتبه هشتم جهانی قرار گرفته است.

ایتالیا و سوئد که در میان ۱۰ کشور برتر در رتبه‌بندی جهانی قرار دارند ۶۵ درصد از حجم کل اروپا را تشکیل می‌دهند. انگلستان و آلمان کماکان بازیگران اصلی این صنعت در اروپا هستند، انگلستان در رتبه سوم و آلمان در رتبه چهارم جهانی قرار دارد. این دو کشور ۴۰ درصد از بازار اروپا و ۱۳ درصد از بازار جهان را به خود اختصاص داده‌اند.

در سال ۲۰۱۷ صنعت انگلستان حجم عملکرد ۹۲/۴ میلیارد دلاری را برای خود ثبت کرده است و با نرخ رشد ۵/۱۸ درصدی (در واحد پول محلی) در مقایسه با سال گذشته دارای موقعیت و جایگاه مستحکمی بعد از آمریکا و چین در رتبه‌بندی جهانی است.

دومین بازار بزرگ اروپا، آلمان است که توانسته با حجم عملکرد ۷۸/۳ میلیارد دلاری، نرخ رشد ۷/۲۹ درصدی (در واحد پول محلی) را در سال ۲۰۱۷ برای خود ثبت نماید.

ایتالیا به عنوان چهارمین بازار بزرگ اروپا با حجم عملکرد ۳۳/۶ میلیارد دلاری و سوئد با حجم عملکرد ۲۴/۸ میلیارد دلاری در جایگاه پنجم قرار دارند. همچنین فرانسه با حجم عملکرد ۴۹/۷ میلیارد دلار و تبت رشد ۸/۶۹ درصدی توانسته ششمین جایگاه رتبه‌بندی جهان را در اختیار بگیرد.

■ آسیا

در سال ۲۰۱۷ حجم عملکرد آسیا افزایش چشمگیر ۵۹ درصدی داشته و توانسته است ۲۷/۶ درصد سهم بازار جهانی را با ۳۵۴/۳ میلیارد دلار به خود اختصاص دهد. در آسیا

جدول شماره یک - حجم و رشد براساس منطقه (۲۰۱۶-۲۰۱۷)

رتبه	منطقه	حجم سالانه (میلیارد دلار)	رشد ۲۰۱۶-۲۰۱۷	درصد حجم بازارهای جهانی ۲۰۱۶	درصد حجم بازارهای جهانی ۲۰۱۷	تغییر در سهم بازار ۲۰۱۶-۲۰۱۷
۱	آمریکای شمالی	۴۴۵/۹	۹/۳	۳۷/۹	۳۴/۸	-۳/۱
۲	اروپا	۴۲۸/۳	۳۲/۷	۳۱/۵	۳۳/۴	۱/۹
۳	آسیا	۳۵۴/۴	۵۸/۹	۲۶/۴	۲۷/۶	۱/۳
۴	استرالیا / نیوزلند	۳۱/۵	۰/۹	۲/۶	۲/۵	-۰/۱
۵	آمریکای جنوبی	۱۷/۰	۲۳/۲	۱/۲	۱/۳	۰/۲
۶	آفریقا	۵/۷	-۱۵/۸	۰/۸	۰/۴	-۰/۱
جمع				۱۲۸۲/۷۳		

استرالیا و نیوزلند ۲/۵ درصد از سهم بازار جهان را به خود اختصاص داده‌اند. آفریقا ۰/۴ درصد از بازار لیزینگ جهان را تشکیل می‌دهد و تنها چهار کشور آفریقایی در ۵۰ کشور برتر لیزینگ قرار دارند که عبارتند از آفریقای جنوبی، نیجریه، مراکش و مصر. حجم عملکرد قاره آفریقا در سال ۲۰۱۷ با کاهش ۱۵/۸ درصدی به ۵/۷ میلیارد دلار رسیده است.

درباره بازار آفریقا با کمبود اطلاعات دقیق و مفید روبه‌رو هستیم. شرکت‌های مالی بین‌المللی متعلق به بیش از ۲۰ کشور که عضو بانک جهانی هستند بیش از ۱۰ سال است که صنعت لیزینگ را در آفریقا مورد حمایت خود قرار داده‌اند، اما در حال حاضر، گزارش‌های دقیقی درباره این قاره وجود ندارد و این باعث شده تا ارزیابی وضعیت منطقه دشوار گردد.

حجم عملکرد آمریکای جنوبی در سال ۲۰۱۷، ۲۳/۲ درصد (به دلار آمریکا) افزایش یافت. آمریکای لاتین ۱۳ درصد کل حجم لیزینگ جهانی را تشکیل می‌دهد. بزرگ‌ترین بازارهای لیزینگ در آمریکای جنوبی براساس اندازه عبارتند از: کلمبیا، شیلی، برزیل، پرو و آرژانتین. پورتوریکو با حجم عملکرد ۰/۳۶ میلیارد دلاری در رتبه پنجاهم جهانی قرار دارد.

گزارش جهانی لیزینگ گروه وایت کلارک

رتبه	کشور	حجم سالانه	درصد رشد ۲۰۱۶-۲۰۱۷	درصد ضریب نفوذ بازار	رتبه	کشور	حجم سالانه	درصد رشد ۲۰۱۶-۲۰۱۷	درصد ضریب نفوذ بازار
۱	آمریکا	۴۱۰/۳۵	۶/۹۰	۲۱/۶	۲۶	فنلاند	۴/۴۷	۱۶/۰۸	۱۷/۰
۲	چین	۲۶۵/۶۸	۲۰/۴۲	۶/۸	۲۷	پرتغال	۳/۳۸	۹/۰۱	۱۷/۰
۳	بریتانیا	۹۲/۴۵	۵/۱۸	۳۲/۴	۲۸	شیلی	۴/۳۷	-۱۶/۰۰	-
۴	آلمان	۷۸/۳۲	۷/۲۹	۱۷/۲	۲۹	برزیل	۳/۲۶	۲۰/۰۰	-
۵	ژاپن	۶۰/۴۷	-۲/۰۰	۵/۳	۳۰	اسلوواکی	۳/۱۶	۶/۵۹	۱۷/۸
۶	فرانسه	۴۹/۷۸	۸/۶۹	۱۶/۱	۳۱	آفریقای جنوبی	۳/۱۱	-۲/۹۰	-
۷	ایتالیا	۳۳/۶۳	۱۲/۸۹	۱۵/۲	۳۲	مجارستان	۲/۸۰	۱۸/۳۵	۱۰/۳
۸	استرالیا	۳۱/۴۹	۲/۱۰	۴۰/۰	۳۳	رومانی	۲/۵۰	۲/۰۰	۱/۰
۹	کانادا	۲۶/۴۶	۲/۷۰	۳۸/۰	۳۴	لیتوانی	۲/۳۶	۲۳/۶۶	۳۲/۱
۱۰	سوئد	۲۴/۸۸	۱۰/۵۰	۲۷/۱	۳۵	اسلونی	۱/۷۵	۸/۷۳	۲۱/۹
۱۱	روسیه	۲۰/۰۶	۴۶/۶۸	-	۳۶	پرو	۱/۷۰	-۷/۰۰	-
۱۲	لهستان	۱۹/۱۱	۱۵/۷۲	۲۵/۱	۳۷	مراکش	۱/۶۳	۹/۳۵	-
۱۳	سوئیس	۱۳/۵۹	۰/۲۷	۱۲/۳	۳۸	مالزی	۱/۵۸	۳۵/۶۵	-
۱۴	کره	۱۲/۰۰	۵/۳۰	۸/۹	۳۹	استونی	۱/۴۵	۹/۸۸	۳۱/۶
۱۵	دانمارک	۱۱/۹۵	۰/۳۱	۲۹/۴	۴۰	ایران	۱/۳۲	۵/۴۰	۴/۰
۱۶	تایوان	۱۱/۸۳	۸/۰۸	۹/۹	۴۱	بلغارستان	۱/۱۷	۹/۱۹	۱۱/۹
۱۷	اسپانیا	۱۱/۱۵	۸/۷۶	۶/۲	۴۲	هند	۱/۰۸	۸/۵۰	۰/۵
۱۸	مکزیک	۹/۰۶	۹/۷۰	-	۴۳	لتونی	۱/۰۰	۱۳/۰۲	۱۸/۰
۱۹	اتریش	۸/۸۵	۷/۸۵	۱۳/۰	۴۴	آرژانتین	۰/۸۹	۶۸/۰۰	-
۲۰	نروژ	۸/۷۷	۱۳/۸۸	۱۲/۹	۴۵	یونان	۰/۶۳	۶۵/۳۲	۲/۹
۲۱	ترکیه	۷/۹۳	۱۷/۸۰	-	۴۶	نیجریه	۰/۵۱	۵/۰۰	-
۲۲	بلژیک	۷/۷۳	-۳/۴۹	۱۰/۱	۴۷	اوکراین	۰/۴۶	۲/۶۰	-
۲۳	هلند	۷/۷۱	۷/۶۴	۷/۳	۴۸	هنگ کنگ	۰/۴۰	۲/۶۰	-
۲۴	کلمبیا	۶/۴۴	۶/۰۰	-	۴۹	مصر	۰/۳۰	۲۳/۰۰	-
۲۵	چک	۵/۵۸	۵/۵۹	۱۳/۶	۵۰	پورتوریکو	۰/۳۶	۲۳/۰۰	-

ایمان فرجام‌نیا گفت: «طی سالیان متوالی بر اساس قانون برای سود ناشی از ارائه تسهیلات لیزینگ به مشتریان، مالیات بر ارزش افزوده لحاظ شده که افزایش قیمت تمام‌شده فروش اقساطی یا اجاره به شرط تملیک را به دنبال داشته است.»

این کارشناس با اشاره به این که بعضاً برای تسهیلات ۵ ساله فروش اقساطی یا اجاره به شرط تملیک، مشتری تسهیلات باید تا مبلغ ۳/۵ درصد کل اقساط را در قالب مالیات بر ارزش افزوده پرداخت نماید، توضیح داد: «به عنوان مثال محاسبات نشان می‌دهد که اگر بخواهیم تسهیلاتی را به قیمت یک میلیارد تومان برای یک کامیون و یا اتوبوس تخصیص دهیم خریدار یا مستاجر در بازپرداخت باید رقمی معادل ۵۶ میلیون تومان به عنوان مالیات بر ارزش افزوده پرداخت کند که این چیزی حدود ۵/۶ درصد از ارزش تسهیلات است.»

فرجام‌نیا با بیان اینکه خارج از ایران نرخ تمام‌شده پول برای لیزینگ‌ها پایین‌تر از ایران است و مالیات بر ارزش افزوده هم وجود ندارد، اظهار کرد: «تحقیقات نشان می‌دهد که در جهان برای توسعه ظرفیت‌های تولیدی بر روی افزایش ضریب نفوذ لیزینگ در تمامی ابعاد زندگی افراد تمرکز می‌شود و اساساً خرید در دنیا به جای یک سیستم نقدی از یک سیستم اعتباری تبعیت می‌کند.»

فرجام‌نیا تأکید کرد: «با توجه به بالا رفتن شدید قیمت‌ها و الزام تقویت سازوکار فروش اقساطی و اجاره به شرط تملیک محصولات و کالاها، ضرورت دارد که دولت و مجلس در این راستا قدم بردارند و با حذف مالیات بر ارزش افزوده به رونق اقتصاد ملی کمک کنند.»

او خاطر نشان کرد: «اگر به صنعت لیزینگ اجازه داده می‌شد که به رشد و توسعه خود در یک ساختار حرفه‌ای با نظارت بانک مرکزی و نهادهای ذی‌ربط بپردازد ما قطعاً شاهد بروز حوادثی از جنس هپکو نبودیم.»

مدیرعامل شرکت لیزینگ اقتصاد نوین

مالیات بر ارزش افزوده مانعی برای توسعه صنعت لیزینگ

مدیرعامل شرکت لیزینگ اقتصاد نوین، مالیات بر ارزش افزوده را یکی از موانع بنیادین بر سر راه توسعه این صنعت عنوان کرد و حذف آن را برای بهبود وضعیت این صنعت و اقتصاد کشور ضروری دانست.

سیاوش ملکی‌فر از اعطای تسهیلاتی تا سقف ۲۰ میلیون تومان برای شرکت‌های دانش‌بنیان خبر داد و افزود: «در بخش نیازمندی‌های صنعت هوایی تاکنون ۱۳۵ میلیارد تومان قرارداد منعقد شده است.»

این مقام مسئول افزود: «در حال حاضر ۱۶۰ تا ۲۰۰ هواپیمای عملیاتی داریم که نیاز به تعمیر و نگهداری دارند، ضمن آنکه هر هواپیما در طول عمر مفید خود ۲ تا ۵ برابر قیمت تمام‌شده آن هزینه تعمیر و نگهداری دارد که این اعداد نشان‌دهنده بازار مناسب برای شرکت‌های تعمیر و نگهداری هواپیما است.»

ملکی‌فر با تأکید بر این که در نقشه جامع علمی کشور، حوزه هوا و فضا در صدر اولویت‌های این نقشه قرار دارد، خاطر نشان کرد: «بر این اساس با همکاری نهادهایی چون معاونت علمی و فناوری ریاست جمهوری و انجمن هواپیمایی اقدام به برگزاری رویداد دوروزه معرفی نیازهای فناورانه تعمیر و نگهداری هواپیما کردیم که در طی آن نیازهای فناورانه هفت شرکت فعال در حوزه تعمیر و نگهداری معرفی شد.»

معاون صندوق نوآوری و شکوفایی با تأکید بر اینکه ۲۷۶ میلیارد تومان درخواست تسهیلات از سوی شرکت‌های هوایی به این صندوق ارائه شده است، تصریح کرد: «با برگزاری این رویداد تاکنون بالغ بر ۱۳۵ میلیارد تومان توافق‌نامه میان شرکت‌های دانش‌بنیان و طرف تقاضا منعقد شده است.»

وی همچنین از اعطای تسهیلات لیزینگ به شرکت‌های فعال در حوزه صنعت هوایی خبر داد و گفت: «اعطای تسهیلات ترجیحی لیزینگ تا ۷۰ درصد مبلغ قرارداد فروش محصولات دانش‌بنیان با نرخ ۹ درصد در نظر گرفته شده است.»

معاون توسعه فناوری

صندوق نوآوری و شکوفایی خبر داد

تسهیلات لیزینگ برای محصولات دانش‌بنیان صنعت هوایی

معاون توسعه فناوری صندوق نوآوری و شکوفایی از اعطای تسهیلات لیزینگ به شرکت‌های فعال در حوزه صنعت هوایی خبر داد و گفت: «اعطای تسهیلات ترجیحی لیزینگ تا ۷۰ درصد مبلغ قرارداد فروش محصولات دانش‌بنیان با نرخ ۹ درصد در نظر گرفته شده است.»

بایدها و نبایدهای الزام به نصب فیلتر جاذب دوده روی خودروهای دیزلی

جدال جان و مال و دوده

چند سالی است که الزام به نصب فیلتر جاذب دوده روی خودروهای دیزلی در دولت تصویب شده است، بنابراین همه خودروهای دیزلی تولید شده از آن تاریخ به بعد به فیلتر مجهز هستند. با این وجود، گاهی خودروسازان به بهانه تحریم و هزینه‌بری برای اجرای این مصوبه مقاومت می‌کنند. تا جایی که ماه گذشته ایران خودرو دیزل در نامه‌ای که در حاشیه آن تایید ضمنی معاون اول رئیس‌جمهور نیز پاراف شده بود، از سازمان حفاظت محیط‌زیست ایران درخواست کرد که الزام نصب فیلتر جذب ذرات معلق (DPF) در خودروهای دیزلی به دلیل محدودیت‌های ناشی از تحریم‌ها حذف شود.

در پی این نامه معاون محیط‌زیست انسانی سازمان حفاظت محیط‌زیست، در انتقادی تند، از رئیس این سازمان خواسته تا با درخواست ایران خودرو دیزل به منظور توقف نصب فیلتر دوده با استناد به تحریم‌ها مخالفت کند. مسعود تجریشی با اشاره به این که خسارت آلودگی هوا در ایران حدود ۷ میلیارد دلار در سال است، تاکید کرد: «اگر قیمت فیلتر دوده افزایش پیدا کرده است و برای همین خودروسازان به دنبال حذف این مصوبه هستند آیا هزینه درمان سرطان در کشور افزایش نیافته است؟ آیا هزینه حفظ سلامت شهروندان افزایش نیافته است؟» آیا قرار است بر سر سلامت جان شهروندان به نفع شرکت‌های خودروساز معامله شود؛ آن هم در شرایطی که سازمان بهداشت جهانی (WHO) بر اساس یافته‌های اپیدمیولوژیک، دود خروجی از خودروهای دیزلی را در گروه ۱ مواد سرطان‌زا قرار داده است و گزارش مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی در مهرماه امسال نیز نشان می‌دهد هزینه‌های مربوط به تجهیز موتورهای دیزلی به فیلتر جاذب ذرات معلق ده‌ها برابر کمتر از هزینه‌های تحمیلی ناشی از دود دیزل است.

مسئولان مدعی هستند
فیلتر جاذب دوده گران
و نصب آن پرهزینه
است؛ در حالی که هیچ
اجباری برای نصب
سیستم گران وجود
ندارد. آنها می‌توانند
برای صرفه‌جویی در
هزینه‌ها از فیلتر احیای
غیرفعال (Passive)
به جای فیلتر احیای
فعال استفاده کنند

هزینه درمان سرطان
و هزینه‌های پنهانی که
هر خانواده درگیر با این
بیماری متحمل می‌شود
قابل مقایسه با هزینه
نصب فیلتر دوده نیست.
ما این هزینه‌ها را
محاسبه نمی‌کنیم،
اما بر سر هزینه
نصب فیلتر چرتکه
می‌اندازیم!

فیلتر جاذب دوده احیای غیرفعال (Passive) به جای فیلتر احیای فعال (Active) استفاده کنند. به این صورت، هم در هزینه‌ها صرفه‌جویی شده است و هم اتوبوس‌های شهری به فیلتر جاذب دوده مجهز می‌شوند و از آلودگی هوا جلوگیری می‌شود.»

نچار با بیان اینکه نصب فیلترهای Active هزینه‌بر است و فیلترهای Passive می‌تواند به صرفه باشد، یادآور شد: «همانطور که از نظر علمی هم ثابت شده است دود خروجی از خودروهای دیزلی سرطان‌زا است بنابراین محاسبه هزینه فایده در چنین کاری معامله بر سر جان انسان‌ها است.»

او خاطر نشان کرد: «هزینه‌های درمان بیماری سرطان و هزینه‌های پنهانی که هر خانواده درگیر با این بیماری متحمل می‌شود، قابل مقایسه با هزینه نصب فیلتر دوده نیست. در صورتی که ما این هزینه‌ها را نمی‌بینیم و محاسبه نمی‌کنیم، اما بر سر هزینه نصب فیلتر چرتکه می‌اندازیم. اکنون حدود ۴ سال از تصویب قانون الزام به نصب فیلتر دوده می‌گذرد، اگر زودتر به فکر افتاده بودیم و بر سر هزینه بهانه‌جویی نکرده بودیم تاکنون درصد بالایی از خودروهای دیزلی به این قطعه مجهز شده بودند و در نتیجه هم هوای تهران و حتی کلانشهرهای دیگر مانند مشهد، تبریز، شیراز و اصفهان پاک‌تر بود و هم هزینه آن با توجه به افزایش نرخ دلار نسبت به هزینه فعلی کمتر می‌شد.»

نچار با بیان اینکه آنقدر ادله آوردیم تا بالاخره نصب فیلتر جاذب دوده بر روی خودروهای گازی و تیلی تصویب شد، گفت: «به عقیده ما حتی کوچک‌ترین چراغ خودرو هم که به نظر برای زیبایی تعبیه شده است کاربرد خاصی مثلاً برای روزهای مه‌آلود و بارانی دارد چه برسد به قطعه‌ای به نام فیلتر جاذب دوده که بالغ بر ۲۰ سال است در کشورهای اروپایی امتحان خود را پس داده است.»

او تأکید کرد: «برای نصب فیلتر جاذب دوده، مسیر اشتباه را در پیش گرفتیم؛ براساس قانون خودروسازان موظفند از این به بعد فیلتر جاذب دوده را روی خودروهای سنگین صفر کیلومتر نصب کنند، در حالی که باید به این نکته توجه می‌داشتیم که خودروی صفر به

نصب فیلتر دوده به منظور حذف ذرات معلق خروجی از آگروز خودروهای دیزلی از سال ۱۹۹۴ میلادی در کل دنیا آغاز شد و در ایران هم در سال ۹۳، ضرورت نصب «فیلتر دوده» روی خودروهای دیزلی به تصویب دولت رسید و قرار بود از پاییز ۹۴ نصب آنها روی خودروهای دیزل نو اجباری شود، اما خودروسازان یک سال وقت گرفتند تا کارهای تحقیقی و توسعه‌ای لازم را انجام دهند و بالاخره استفاده از فیلتر دوده برای خودروهای دیزلی از ابتدای سال ۱۳۹۶ الزامی شد؛ هرچند معضلات ناشی از خودروهای دیزلی با این مصوبه حل نشد، زیرا جدا از خودروهای نو، مشکل اصلی در شهر بزرگی چون تهران، خودروهای دیزلی در حال تردد به‌ویژه ناوگان حمل‌ونقل عمومی شهر بود؛ از این رو مطابق آیین‌نامه‌های ۲ و ۸ قانون هوای پاک، استفاده از فیلتر دوده علاوه بر خودروهای نو برای خودروهای دیزلی در حال تردد به‌ویژه ناوگان حمل‌ونقل عمومی نیز الزامی شد؛ با این حال شرکت واحد اتوبوسرانی نیز به بهانه‌های مختلف از انجام این تعهد شانه خالی می‌کند.

این در حالی است که در جریان بررسی لایحه شهرداری تحت عنوان «انتشار ۳۰۰۰ میلیارد تومان اوراق مشارکت برای توسعه حمل‌ونقل» اعضای شورای شهر تهران در دی ماه سال گذشته، به اختصاص بخشی از اوراق مشارکت به خرید فیلتر دوده رای منفی دادند و به همین دلیل خرید فیلتر دوده از محل ۳۰۰۰ میلیارد تومان اوراق مشارکت حذف شد و به این ترتیب، یکی از منابع مهم خرید فیلتر دوده، از ردیف‌های کمک حذف شد و سر فیلتر دوده نیز از کمک‌ها بی‌کلاه ماند!

رضا نچار، یکی از فعالان این حوزه در گفت‌وگو با ترابران از ضرورت نصب فیلتر جاذب دوده گفت: «درد مشترک ما در همه جلساتی که درباره نصب این قطعه برگزار می‌شود این است که می‌گویند این قطعه گران است و نصب آن پرهزینه می‌شود در صورتی که هیچ‌گونه اجباری برای نصب سیستم گران‌قیمت وجود ندارد زیرا آنها می‌توانند برای صرفه‌جویی در هزینه‌ها از

برای نصب فیلتر جاذب دوده، مسیر اشتباه را پیش گرفتیم. خودروی صفر به اندازه خودروی کارکرده دودزا نیست، بنابراین مشکل اصلی خودروهایی هستند که اکنون در شهر تردد دارند. باید اول تجهیز آنها را به فیلتر هدف‌گذاری کنیم، بعد به سراغ خودروهای صفر کیلومتر برویم

واحد غلظت گازوئیل در ایران ۵۰ PPM است و ما مطمئن هستیم با همین غلظت نیز فیلتر جاذب دوده حداقل ۱۰۰ هزار کیلومتر کار می‌کند. در نتیجه حتی اگر بعد از ۱۰۰ هزار کیلومتر برای سرویس فیلتر ۵۰۰ هزار تومان هم هزینه کنیم، در برابر سلامتی مردم جامعه و هوا رقم زیادی نیست

اندازه خودروی کارکرده دودزا نیست و مشکل اصلی ما در خودروهایی است که اکنون در سطح شهر تردد دارند و باید نخست تجهیز آنها را به فیلتر هدف‌گذاری کنیم و بعد به سراغ خودروهای صفر برویم. نجار با اشاره به اینکه هیچ‌کس به تبصره‌ها و حواشی یک قانون و یا مصوبه توجه ندارد، افزود: «در قانونی که نصب فیلتر را اجباری کرده، گفته شده که شرکت نفت ایران متعهد است همزمان با همان تاریخ در کل جایگاه‌های کشور گازوئیل سوخت یورو ۴ ارائه دهد در صورتی که هنوز در برخی جایگاه‌ها این اتفاق رخ نداده و همین موضوع دلیلی بر نیاز فیلتر به سرویس است.»

او با بیان اینکه اگر ماشین سالم باشد و به تعمیر نیاز نداشته باشد و سوخت هم یورو ۴ باشد، حداقل زمان برای سرویس این قطعه ۱۰۰ هزار کیلومتر است، افزود: «در اروپا واحد غلظت گازوئیل ۱۰ PPM و در ایران ۵۰ PPM است. با این حال ما مطمئن هستیم با همین ارقام و غلظت موجود نیز این فیلتر حداقل ۱۰۰ هزار کیلومتر کار می‌کند. در نتیجه حتی اگر بعد از ۱۰۰ هزار کیلومتر برای سرویس فیلتر ۵۰۰ هزار تومان هم هزینه کنیم، در مقابل سلامتی مردم جامعه و هوا رقم بالایی نیست.»

به گفته نجار؛ این فیلترها را می‌توان روی کامیون، کامیونت، اتوبوس، مینی‌بوس، ژنراتور، لیفتراک، لودر و هر ماشینی که با گازوئیل کار می‌کند، نصب کرد. نجار معتقد است نباید به دنبال نصب فیلتر روی خودروهای صفر بود، بلکه در ابتدا باید سیستم حمل‌ونقل فعلی را احیا کرد «... ما با یک بیمار در کما به نام تهران، اصفهان، مشهد، شیراز و تبریز مواجه هستیم که اگر بخواهیم آنها را احیا کنیم باید در تهران ۶۴۰۰ دستگاه اتوبوس مجهز به فیلتر شوند؛ نه اینکه سایپادیزل یک کامیونت صفر را فیلتربندی کند.»

این کارشناس اظهار کرد: «با همه مشکلات ارزی و هزینه‌بر بودن نصب فیلتر دوده (به زعم برخی مخالفان) وقتی ما به عنوان نمونه، یک خودروی صفر فیلتردار را ردگیری کردیم متوجه شدیم در یکی از دهیاری‌های شمال کشور است و هفته‌ای فقط یک بار

تردد دارد؛ این یعنی دارویی را که برای احیای تهران به کمارفته به آن نیاز داریم، به فرد سالم فروخته‌ایم؛ بنابراین هدرروی منابع در این زمینه بسیار است.»

نجار تصریح کرد: «۵ سال است که شهرداری و شرکت واحد اتوبوسرانی هزینه‌ای را برآورد کرده‌اند و بر اساس آن می‌گویند بودجه نداریم، این در حالی است که ما می‌توانستیم با ۴۰ درصد بودجه‌ای که شرکت واحد اتوبوسرانی برآورد کرده بود، فیلترها را نصب کنیم، اما نپذیرفتند.»

او با بیان اینکه دو سال است که رایزنی‌هایی انجام شده است تا شرکت ملی نفت، این هزینه را پرداخت کند، اما این هم هنوز اجرایی نشده، گفت: «اگر بتوانیم اندکی از سود و فایده خود را نادیده بگیریم و سقف سود را پایین آوریم می‌توانیم ناوگان اتوبوسرانی را به فیلتر جاذب دوده تجهیز کنیم و شهری پاک با شهروندانی سالم داشته باشیم، اما متأسفانه مسوولان ما حتی به خودشان هم اهمیت نمی‌دهند. ممکن است که آنها از اتوبوس استفاده نکنند اما همین هوا را تنفس می‌کنند.»

او در پاسخ به این پرسش که اجرای کامل این مصوبه در گرو چیست، افزود: «اگر همتی باشد و عزم و اراده‌ای قوی این موضوع را حمایت کند، بی‌شک شدنی است؛ اما مشکل آنجاست که ما همچنان بر فیلتر Active اصرار داریم و به نصب فیلتر Passive راضی نمی‌شویم، در صورتی که می‌توانیم با هزینه پایین‌تر آن را انجام دهیم. از طرف دیگر، سنگ بزرگ علامت نردن است. آقایان اعلام می‌کنند تا پایان سال ۲ هزار دستگاه اتوبوس را مجهز می‌کنیم که خبر این با بودجه‌ای که آنها در نظر گرفته‌اند، شدنی نیست.»

نجار در پاسخ به پرسشی مبنی بر امکان تولید این فیلترها در داخل کشور، اظهار کرد: «درست است که خرید از خارج ارزبری دارد اما تولید در داخل همیشه به صرفه نیست و چندین برابر هزینه خواهد برد. در دنیا هم این کار را نمی‌کنند چند برند خاص این فیلترها را تولید و بقیه کشورها از آنها استفاده می‌کنند. اگر صرفه اقتصادی داشت بیشتر کشورهای که صنعتی هستند اقدام به تولید آن می‌کردند.»

زیان اقتصادی آلودگی هوا چقدر است؟

آلودگی هوا سالانه ۲۲۵ میلیارد دلار از اقتصاد جهان را از بین می‌برد و اقتصاد ایران نیز هر سال ۲/۳ درصد از تولید ناخالص داخلی خود را به دلیل آلودگی هوا از دست می‌دهد.



بر اساس گزارش مجمع جهانی اقتصاد، آلودگی هوا هر ساعت ۸۰۰ نفر را به کام مرگ می‌کشد؛ به بیانی دیگر، هر دقیقه ۱۳ نفر جان خود را به خاطر آلودگی هوا از دست می‌دهند. آلودگی هوای خانگی نیز هر سال باعث مرگ ۳/۸ میلیون نفر می‌شود. اغلب این مرگ‌ها نیز در کشورهای در حال توسعه اتفاق می‌افتد. ۶۰ درصد آن نیز در میان زنان و بچه‌هاست.

۹۳ درصد از کودکان جهان، در مناطقی که هوایشان آلوده است، زندگی می‌کنند. ۹۷ درصد از شهرهای جهان در کشورهای دارای درآمد پایین و متوسط، دستورالعمل‌های سازمان جهانی بهداشت را برای سطح کیفیت هوا رعایت نمی‌کنند. در کشورهایی با درآمد بالا نیز، ۲۶ درصد این دستورالعمل‌ها را اجرا نکرده‌اند.

بانک جهانی نتایج تحقیقاتی با عنوان «گزارش ۲۰۱۹ وضعیت هوای جهان» به تازگی منتشر کرده است. این تحقیقات نشان می‌دهد که ۴ میلیارد نفر از مردم جهان در شرایط آب و هوایی ناسالم زندگی می‌کنند. بر اساس این تحقیق، ایران نیز یکی از کشورهایی با بیشترین میزان آلودگی هوا به شمار می‌آید.

رابطه آلودگی هوا با اقتصاد چیست؟

نیویورک‌تایمز در گزارشی می‌نویسد: «مطالعات زیادی اثبات می‌کنند که آلودگی هوا، روی آموزش و درآمدهای اقتصادی اثر مستقیم دارد. زمانی که حال فردی بد باشد، عملکرد خوب در مدرسه و دانشگاه، یا در محیط کار با اختلال مواجه می‌شود. همین اختلال، بهره‌وری را کاهش می‌دهد. از طرفی دیگر، اگر عملکرد فرد در مدرسه و کار به دلیل مشکلات سلامت ایجاد شده باشد، تهدید آن بلندمدت است و روی بهره‌وری آموزشی و اقتصادی اثر بلندمدت دارد.»

طی سال‌های اخیر، آلودگی فزاینده هوا یکی از اصلی‌ترین چالش‌های کل جهان بوده است. این چالش تنها سلامت و جان فردی انسان‌ها را درگیر نمی‌کند بلکه سالانه ۲۲۵ میلیارد دلار از اقتصاد جهان را نیز از بین می‌برد. بیشترین آسیب را نیز کشورهای جنوب آسیا تجربه می‌کنند.

مطالعات جدید سازمان همکاری و اقتصاد بین‌المللی نیز درباره آلودگی هوا و اثرات اقتصادی آن، نشان داده است که هر سال میلیاردها دلار از اقتصاد جهان به خاطر آلودگی هوا از بین می‌رود و حجم آن تا سال ۲۰۶۰، چندین برابر خواهد شد. برآورد می‌شود که هزینه‌های آلودگی هوا تنها در منطقه OECD از ۲۱ میلیارد دلار در سال ۲۰۱۵ به ۱۷۶ میلیارد دلار در سال ۲۰۶۰ برسد. همچنین در سال ۲۰۶۰ تعداد روزهای از دست رفته کار به خاطر آلودگی هوا که روی بهره‌وری نیروی کار اثر مستقیم دارد، به ۳/۷ میلیارد در سطح جهان می‌رسد.

در ایران مطالعات دقیقی برای برآورد هزینه اقتصادی آلودگی هوا انجام نشده است، اما محسن طباطبایی، دبیر انجمن علمی اقتصاد شهری ایران گفته بود که هزینه آلودگی هوای تهران در سال ۹۱، بر اساس واقعی‌سازی قیمت‌ها با نرخ تورم، ۶ هزار میلیارد و ۶۷۰ میلیون تومان برآورد شده بود.

بانک جهانی سال ۲۰۱۶، اعلام کرده بود که هر سال ۲/۳ درصد از تولید ناخالص داخلی ایران به خاطر آلودگی هوا از بین می‌رود و ۲۱ هزار نفر به خاطر این آلودگی جان خود را از دست می‌دهند. همچنین براساس گزارش بانک جهانی، آلودگی هوا برای خاورمیانه و شمال آفریقا ۹ میلیارد دلار هزینه به دنبال دارد که بیشترین آن، متوجه ایران و مصر است. آبان ماه ۹۶ نیز مدیرعامل وقت شرکت کنترل کیفیت هوای تهران گفته بود: «هزینه اقتصادی آلودگی هوای تهران بین ۱۲ تا ۱۵ هزار میلیارد تومان است و می‌توان گفت پایتخت معادل بودجه شهرداری هزینه اقتصادی آلودگی هوا را می‌دهد.»

در سال ۲۰۱۸ سهم مستقیم گردشگری از تولید ناخالص داخلی در ایران ۱۰/۷ میلیارد دلار معادل ۲/۵ درصد از تولید ناخالص داخلی کل این کشور را تشکیل داده که در بین ۲۳ کشور مورد بررسی سند چشم‌انداز ۱۴۰۴، نوزدهمین کشور است و پیش‌بینی می‌شود این سهم در سال‌های ۲۰۱۹ و ۲۰۲۵ بدون تغییر باقی بماند. همچنین در سال ۲۰۱۸، سهم مستقیم سفر و گردشگری در کشور برای ایجاد اشتغال ۴۶۸ هزار شغل معادل ۱/۹ درصد از کل اشتغال این کشور بوده و انتظار می‌رود در سال ۲۰۲۵، نهایتاً به ۲ درصد یا ۵۰۵ هزار شغل برسد.

در سال ۲۰۱۸ سرمایه‌گذاری در بخش سفر و گردشگری در ایران به قیمت جاری ۲/۵ میلیارد دلار معادل ۳/۴ درصد از مجموع سرمایه‌گذاری در کشور بوده است و انتظار می‌رود این سهم برای سال‌های ۲۰۱۹ و ۲۰۲۵ به ترتیب به ۳/۵ و ۶/۴ درصد افزایش یابد. همچنین صادرات بازدیدکنندگان در ایران در سال ۲۰۱۸ رقم ۴/۱ میلیارد دلار برابر با ۴ درصد از کل صادرات کشور بوده است که پیش‌بینی می‌شود این سهم برای سال‌های ۲۰۱۹ و ۲۰۲۵ به ترتیب به ۵/۷ و ۷/۲ درصد برسد.

بررسی بانک جهانی در سال ۲۰۱۶ (در سال

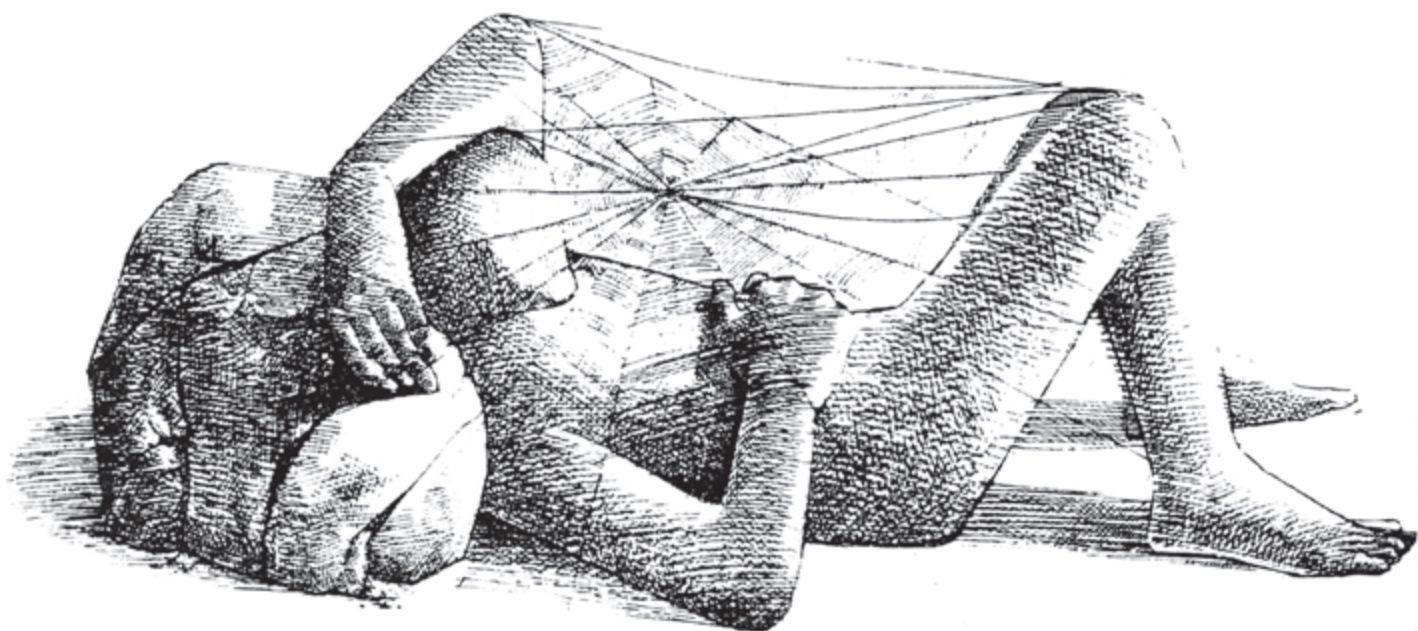
توصیف آماری تازه از صنعت گردشگری در ایران

وضعیت عینی یک عقب‌مانده!

براساس آمار منتشر شده توسط (WTTC) The World Travel & Tourism Council

در سال ۲۰۱۹، سهم مستقیم سفر و گردشگری از تولید ناخالص داخلی جهان در سال ۲۰۱۸، ۲ میلیارد و ۷۵۱ میلیون دلار و معادل ۳/۲ درصد از مجموع تولید ناخالص داخلی جهان بوده است. همچنین پیش‌بینی می‌شود که این آمار برای سال‌های ۲۰۱۹ و ۲۰۲۵ به ترتیب به ۲۸۹۳ و ۴۳۴۶ میلیارد دلار افزایش یابد و به سهمی ۳/۳ و ۳/۴ درصد از کل GDP دنیا برسد. علاوه بر این، سهم سفر و گردشگری در همین سال به صورت مستقیم ایجاد ۱۲۳ میلیون شغل جدید (۳/۸ درصد از مجموع اشتغال در دنیا) بوده و انتظار می‌رود در سال ۲۰۲۵ این عدد به ۱۴۲ میلیون شغل (۴/۱ درصد کل اشتغال) برسد.

در سال ۲۰۱۸ صادرات گردشگران ورودی، ۱۶۴۳ میلیارد دلار معادل ۶/۵ درصد از مجموع صادرات دنیا بوده است. پیش‌بینی می‌شود این سهم تا سال ۲۰۲۵ به ۶/۹ درصد برسد. در همین سال، سرمایه‌گذاری در بخش سفر و گردشگری در جهان، ۹۴۱ میلیارد دلار معادل ۴/۴ درصد از کل سرمایه‌گذاری در دنیا را شامل شده و پیش‌بینی‌ها برای سال ۲۰۲۵ رقمی معادل ۱۵۶۸ میلیارد دلار معادل ۴/۷ درصد از کل است.



در سال ۲۰۱۸ سهم مستقیم گردشگری از تولید ناخالص داخلی در ایران ۱۰/۷ میلیارد دلار معادل ۲/۵ درصد از تولید ناخالص داخلی کشور بوده که در بین ۲۳ کشور مورد بررسی در سند چشم‌انداز، نوزدهمین کشور است و پیش‌بینی می‌شود این سهم در سال ۲۰۱۹ نیز بدون تغییر باقی بماند

سهم مستقیم سفر و گردشگری در کشور برای ایجاد اشتغال در سال ۲۰۱۸ حدود ۴۶۸ هزار شغل معادل ۱/۹ درصد از کل اشتغال این کشور بوده و انتظار می‌رود در سال ۲۰۲۵، نهایتاً به ۲ درصد یا ۵۰۵ هزار شغل برسد

گردشگری در این کشور ۳۳۵ هزار شغل معادل ۵/۳ درصد از کل اشتغال بوده است و انتظار می‌رود در سال‌های ۲۰۱۹ و ۲۰۲۵، به ترتیب سهمی معادل ۵/۴ و ۵/۸ درصدی را تجربه‌نماید.

در همین سال، سرمایه‌گذاری در بخش سفر و گردشگری در امارت متحده عربی، به میزان ۷/۷ میلیارد دلار بوده که معادل ۷/۸ درصد از کل سرمایه‌گذاری این کشور محسوب شده است و انتظار می‌رود این سهم برای سال‌های ۲۰۱۹ و ۲۰۲۵ به ترتیب به ۸/۱ و ۹/۷ درصد افزایش یابد.

مقایسه سه کشور با ایران در بخش گردشگری

به‌منظور ترسیم موقعیت ایران در حوزه گردشگری لازم است، تصویر روشنی از جایگاه این کشور در منطقه و در مقایسه با سه کشور برتر در این بخش ارائه شود. در آخرین گزارش رقابت‌پذیری جهانی سفر و گردشگری در سال ۲۰۱۷، امارات و ترکیه با رتبه ۲۹ و ۴۴، دو کشور اول منطقه در بین ۱۳۶ کشور مورد بررسی مجمع جهانی اقتصاد هستند

همچنین با توجه به آنکه دو شاخص مهم گردشگری شامل سهم مستقیم گردشگری بر اشتغال و تولید ناخالص داخلی بر اساس آمارهای منتشر شده توسط شورای جهانی سفر و گردشگری حاکی از بهبود رشد کشور گرجستان در سال‌های ۲۰۱۷ و ۲۰۱۸ است و پیش‌بینی می‌شود این رشد تا سال ۲۰۲۵ افزایش یافته، به طوری که حتی بالاتر از کشورهای امارات و ترکیه قرار گیرد، لذا این کشور نیز به‌عنوان سومین کشور منطقه برای بررسی و مقایسه با ایران در نظر گرفته شده است.

آمارها نشان می‌دهد که وضعیت ایران در هر چهار شاخص سهم مستقیم سفر و گردشگری از تولید ناخالص داخلی، سهم مستقیم سفر و گردشگری از اشتغال، سهم صادرات بازدیدکننده از صادرات کل و سهم سفر و گردشگری از سرمایه‌گذاری کل، از هر سه کشور مورد بررسی پایین‌تر است.

از سوی دیگر، این آمارها نشان می‌دهد که

۲۰۱۷، آماری برای ایران در بانک جهانی درج نشده است) درخصوص شاخص دریافتی‌ها از گردشگری بین‌المللی (هزینه‌های انجام شده توسط گردشگران بین‌المللی ورودی)، نشانگر آن است که ایران در بین ۱۸۵ کشور جهان رتبه ۵۹ را در کسب درآمد از گردشگران بین‌المللی (حدوداً ۴ میلیارد دلار به قیمت جاری) و رتبه ۹ را در بین ۲۲ کشور منطقه سند چشم‌انداز ۱۴۰۴ را دارد (جایگاه اول و دوم منطقه، به ترکیه و امارات تعلق دارد).

در زمینه جذب گردشگر نیز براساس آمار سال ۲۰۱۷ بانک جهانی، ایران با ۴ میلیون و ۸۶۷ هزار گردشگر بین‌المللی ورودی، جایگاه ۵۵ را در بین ۱۷۴ کشور و رتبه ۷ را در بین ۱۷ کشور منطقه سند چشم‌انداز به خود اختصاص داده است.

در واقع، آمارهای رسمی گردش مالی بیش از ۸۰۰ میلیارد دلار سالانه در صنعت توریسم جهان را نشان می‌دهد که سهم ایران کمتر از یک دهم درصد است.

در سال ۲۰۱۸، رشد تولید ناخالص داخلی ترکیه بر حسب صنعت سفر و گردشگری این کشور ۱۵ درصد بوده که بسیار بالا و قابل ملاحظه است.

سهم مستقیم سفر و گردشگری از تولید ناخالص داخلی کشور ترکیه ۳۴ میلیارد دلار، معادل ۴/۳ درصد از مجموع تولید ناخالص داخلی این کشور بوده است و پیش‌بینی می‌شود این سهم در سال‌های ۲۰۱۹ و ۲۰۲۵ به ترتیب به ۴/۵ و ۴/۷ درصد برسد. همچنین در سال ۲۰۱۸ سهم مستقیم سفر و گردشگری از اشتغال در کشور ترکیه ۵۳۲ هزار شغل بوده که ۱/۸ درصد از مجموع اشتغال در این کشور است و انتظار می‌رود که این سهم در سال‌های ۲۰۱۹ و ۲۰۲۵ به ترتیب به ۱/۹ و ۲ درصد برسد.

باید اذعان داشت که در حال حاضر نیز جایگاه این کشور در زمینه تعداد بازدیدکننده و اشتغال در بخش گردشگری بالاتر از متوسط جهانی است. در سال ۲۰۱۸ سهم مستقیم گردشگری از تولید ناخالص داخلی کشور امارات ۲۲ میلیارد دلار، معادل ۵/۵ درصد بوده است.

همچنین در سال ۲۰۱۸، سهم مستقیم سفر و

براساس آمارهای بانک جهانی، ایران در سال ۲۰۱۷ با ۴ میلیون و ۸۶۷ هزار گردشگر ورودی، جایگاه ۵۵ را بین ۱۷۴ کشور و رتبه ۷ را در بین ۱۷ کشور منطقه سند چشم‌انداز بیست‌ساله به خود اختصاص داده است

به دلیل ضعف در بخش گردشگری در ایران، سهم این بخش از اقتصاد از متوسط کشورهای موفق در این منطقه نیز پایین‌تر است. در سال ۲۰۱۸، در بین کشورهای منطقه سند چشم‌انداز ۱۴۰۴، صنعت توریسم گرجستان با داشتن سهم مستقیم ۸/۶ درصد در اشتغال این کشور و سهم مستقیم ۱۰/۱ درصدی در GDP آن بالاترین جایگاه را در منطقه داشته است. دلایل زیادی برای این رشد قابل ملاحظه می‌تواند وجود داشته باشد؛ به‌طور مثال، بخش اعظم سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی در کشور گرجستان در بخش‌های گردشگری و پروژه‌های تولید برق صورت گرفته است. اقدامات دولت در زمینه جذب گردشگر، از جمله تلاش و تعهد در جهت حفظ امنیت گردشگران، توسعه و بهبود

زیرساخت‌های حمل‌ونقلی و نیز تسهیلات جدید در صدور روادید، موجب توسعه بخش گردشگری در سال‌های گذشته شده است. خصوصی‌سازی امکانات توریستی از جمله هتل‌ها، امکانات رفاهی، شبکه‌های حمل‌ونقل، رستوران‌ها و خطوط ارتباطی، از دیگر اقدامات موفق دولت در این زمینه بود که اعمال این سیاست‌ها در طی سال‌های اخیر تاثیر زیادی در توسعه بخش گردشگری کشور گرجستان داشته است.

از سوی دیگر، در شاخص رقابت‌پذیری جهانی سفر و گردشگری در سال ۲۰۱۷ ایران رتبه ۹۳ را در بین ۱۳۶ کشور مورد بررسی و امتیاز ۳/۴ را کسب کرده که در مقایسه با رتبه ۹۷ (از ۱۴۱ کشور) و امتیاز ۳/۳ در سال ۲۰۱۵ اندکی بهبود داشته است.

آخرین گزارش رقابت‌پذیری جهانی سفر و گردشگری در سال ۲۰۱۷ نشان می‌دهد که ایران در رکن رقابت‌پذیری قیمتی همانند سال ۲۰۱۵ همچنان رتبه اول را کسب کرده است. در رکن شاخص بهداشت و سلامت در هر دو گزارش، رتبه ۹۳ را به‌دست آورده و در سه رکن سفر تجاری و منابع فرهنگی، پایداری محیطی و منابع طبیعی، جایگاه کشور تنزل یافته است.

ایران در رکن‌های دیگر وضعیت مناسب‌تری نسبت به سال ۲۰۱۵ تجربه کرده و از جمله در سه رکن محیط کسب‌وکار، ایمنی و امنیت و اولویت‌بخشی به سفر و گردشگری بهبود داشته است.

بدترین رتبه ایران در بین مولفه‌های شاخص رقابت‌پذیری سفر و گردشگری در سال ۲۰۱۷ مربوط به پایداری محیطی و پس از آن اولویت‌بخشی به سفر و گردشگری و زیرساخت خدمات گردشگری بوده است.

بررسی چهار زیرشاخص رقابت‌پذیری سفر یعنی توانمندسازی محیط، سیاست‌های سفر و گردشگری، زیرساخت‌ها و منابع طبیعی و فرهنگی، نشان می‌دهد ایران به‌طور متوسط در زیرشاخص توانمندسازی محیط و پس از آن سیاست‌های سفر و گردشگری امتیاز بهتری نسبت به دو زیرشاخص دیگر کسب کرده است.

ایران در زیرشاخص توانمندسازی محیط (در

جدول ۱- تعداد گردشگران بین‌المللی ورودی و میزان دریافتی از آنها در میان کشورهای منطقه سند چشم‌انداز (سال ۲۰۱۷)

تعداد گردشگری بین‌المللی ورودی	دریافتی از گردشگر ورودی (میلیون دلار)	ترکیه
۳۹,۴۷۸,۰۰۰	۲۶,۶۱۶,۰	عربستان
۱۷,۹۹۴,۲۲۵	۱۰,۱۲۹,۷	امارات
۱۴,۲۰۰,۰۰۰	۱۶,۰۳۸,۱	مصر
۹,۱۳۹,۱۰۴	۶,۰۶۵,۱	ایران
۵,۲۳۷,۰۰۰	۳,۴۸۳,۰	قزاقستان
۴,۵۵۹,۵۰۰	۱,۵۳۳,۶	اردن
۳,۷۶۱,۰۷۲	۴,۰۶۴,۹	قرقیزستان
۳,۰۵۱,۰۰۰	۴۲۵,۶	قطر
۲,۹۲۹,۶۳۰	۵,۰۳۵,۴	گرجستان
۲,۲۸۱,۹۷۱	۱,۹۳۵,۹	آذربایجان
۱,۹۲۱,۹۲۵	۲,۳۰۹,۵	عمان
۱,۸۹۷,۰۰۰	۱,۵۳۹,۷	لبنان
۱,۵۱۷,۹۲۷	۶,۸۵۷,۳	بحرین
۱,۲۰۰,۰۰۰	۱,۱۹۷,۰	ارمنستان
۱,۱۹۱,۹۱۰	۹۳۵,۸	پاکستان
۹۶۵,۴۹۸	۳۱۷,۰	تاجیکستان
۴۱۳,۸۳۴	۱,۰	کویت
۱۸۲,۰۰۰	۴۹۸,۶	

* آمارهای کشورهای منطقه که در جدول فوق ذکر نشده، در گزارش رقابت‌پذیری سفر و گردشگری سال ۲۰۱۷ موجود نیست.

طبق آمارهای رسمی گردش مالی سالانه صنعت توریسم جهان حدود ۸۰۰ میلیارد دلار است که سهم ایران از این میزان کمتر از یک دهم درصد است

یکی از زیرشاخص‌های مهم در امر گردشگری مقوله زیرساخت‌هاست که با وجود اندکی بهبود در سال ۲۰۱۷ نسبت به ۲۰۱۵ همچنان باعث افت جایگاه ایران در گزارش رقابت پذیری جهانی سفر و گردشگری شده است. ضمن اینکه در زیرشاخص منابع طبیعی و فرهنگی هم تغییر قابل توجهی دیده نمی‌شود

رتبه کشورهای مورد بررسی در ارکان شاخص رقابت پذیری سفر و گردشگری در سال ۲۰۱۷

توانمندسازی محیط					
	محیط کسب و کار	ایمنی و امنیت	سلامت و بهداشت	بازار نیروی کار	آمادگی ICT
امارات	۵	۲	۶۳	۳۳	۱۵
ترکیه	۶۳	۱۱۶	۶۴	۹۴	۷۲
گرجستان	۲۲	۲۹	۳۶	۵۱	۶۷
ایران	۷۹	۸۷	۹۳	۱۰۵	۹۴

سیاست‌های سفر و گردشگری				
	اولویت بخشی به گردشگری	باز بودن بین‌المللی	رقابت پذیری قیمتی	پایداری محیطی
امارات	۳۱	۷۵	۵۶	۴۰
ترکیه	۸۷	۵۰	۷۰	۱۱۲
گرجستان	۴۱	۶۶	۶۶	۴۲
ایران	۱۱۷	۱۰۹	۱	۱۱۹

زیرساخت‌ها			
	هوایی	زیرساخت زمینی و بندر	خدمات گردشگری
امارات	۳	۱۹	۲۷
ترکیه	۱۴	۵۴	۴۲
گرجستان	۹۰	۶۳	۷۰
ایران	۸۹	۷۵	۱۱۶

منابع طبیعی و فرهنگی		
	منابع طبیعی	سفر تجاری و منابع فرهنگی
امارات	۹۱	۵۰
ترکیه	۷۰	۱۶
گرجستان	۱۰۶	۸۱
ایران	۱۰۰	۳۸

وضعیت کشورهای مورد مطالعه در برخی شاخص‌های اقتصادی گردشگری ۲۰۱۸ - درصد

	سهم مستقیم از GDP	سهم از اشتغال	سهم مستقیم از اشتغال	سهم کلی از اشتغال	سهم از مجموعه صادرات	سهم از کل سرمایه‌گذاری
امارات	۵/۵	۱۱/۱	۵/۳	۹/۶	۸/۶	۷/۸
ترکیه	۴/۳	۱۲/۱	۱/۸	۷/۷	۱۶/۴	۶/۸
گرجستان	۱۰/۱	۳۳/۷	۸/۶	۲۹/۵	۴۳/۵	۴/۲
ایران	۲/۵	۶/۵	۱/۹	۵/۴	۴	۳/۴

* منظور از سهم کلی مربوط به صنعت گردشگری و صنایع وابسته به آن است.

سرمایه‌گذاری در بخش سفر و گردشگری در ایران در سال ۲۰۱۸ ۲/۵ میلیارد دلار معادل ۴/۳ درصد از کل سرمایه‌گذاری در کشور بوده و انتظار می‌رود این سهم برای سال ۲۰۱۹ به ۳/۵ درصد افزایش یابد

مولفه ایمنی و امنیت) بالاترین امتیاز را به دست آورده است و پس از آن در مولفه‌های سلامت و بهداشت و محیط کسب‌وکار که بالاترین میزان بهبود رتبه (۶۰) را نسبت به سال ۲۰۱۵ داشته، از امتیاز مناسبی برخوردار شده است.

در سیاست‌های سفر و گردشگری تنها رقابت‌پذیری قیمتی از امتیاز مناسبی برخوردار بوده و بقیه مولفه‌های آن شامل اولویت‌بخشی به سفر و گردشگری، باز بودن بین‌المللی و پایداری محیطی وضعیت نامناسبی دارند. زیرشاخص زیرساخت‌ها که عامل بسیار مهمی در گردشگری است، با وجود اندکی بهبود در سال ۲۰۱۷ نسبت به ۲۰۱۵، همچنان باعث افت جایگاه ایران در این گزارش شده است. در زیرشاخص منابع طبیعی و فرهنگی هم تغییر قابل توجهی دیده نمی‌شود. در سال ۲۰۱۷، بالاترین رتبه‌های ایران در

رکن رقابت‌پذیری قیمتی، با قیمت سوخت (رتبه ۵)، برابری قیمت خرید (رتبه ۱۰) و هزینه‌های فرودگاهی و مالیات بلیت (رتبه ۱۳) بوده است.

همچنین در رکن منابع فرهنگی و سفرهای تجاری، ایران در مولفه‌های «تعداد اماکن میراث فرهنگی جهانی» و «میراث فرهنگی غیرملموس و شفاهی» به ترتیب رتبه ۹ و ۱۲ را کسب کرده است.

از سوی دیگر، مقایسه رتبه ایران با کشورهای مورد مطالعه در زمینه رقابت‌پذیری سفر و گردشگری هم موبد این نکته است که ایران در میان رقبای خود در منطقه از جایگاه پایین‌تری برخوردار بوده و راه طولانی برای به دست گرفتن بازار گردشگری در این منطقه در پیش روی دارد.

ماخذ: معاونت اقتصادی اتاق بازرگانی و صنایع و معادن ایران

رتبه و امتیاز ایران در شاخص جهانی رقابت‌پذیری سفر و گردشگری در سال ۲۰۱۷

تغییر رتبه	۲۰۱۷		۲۰۱۵	رکن	زیرشاخص	
	امتیاز	رتبه	رتبه			
۴	↑	۳/۴	۹۳	۹۷	شاخص رقابت‌پذیری سفر و گردشگری	
۴۰	↑	۴/۳	۷۹	۱۱۹	محیط کسب و کار	توانمندسازی محیط
۹	↑	۵/۲	۸۷	۹۶	ایمنی و امنیت	
۰		۴/۷	۹۳	۹۳	سلامت و بهداشت	
۹	↑	۴/۱	۱۰۵	۱۱۴	منابع انسانی و بازار نیروی کار	
۴	↑	۳/۸	۹۴	۹۸	آمادگی ICT	
۱۳	↑	۳/۶	۱۱۷	۱۳۰	اولویت‌بخشی به سفر و گردشگری	سیاست‌های سفر و گردشگری
۷	↑	۲/۴	۱۰۹	۱۱۶	باز بودن بین‌المللی	
۰		۶/۷	۱	۱	رقابت‌پذیری قیمتی	
۴	↓	۳/۶	۱۱۹	۱۱۵	پایداری محیطی	زیرساخت‌ها
۴	↑	۲/۲	۸۹	۹۳	زیرساخت حمل‌ونقل هوایی	
۱	↑	۳/۱	۷۵	۷۶	زیرساخت زمینی و بندر	
۳	↑	۲/۵	۱۱۶	۱۱۹	زیرساخت خدمات گردشگری	
۲	↓	۲/۴	۱۰۰	۹۸	منابع طبیعی	منابع طبیعی و فرهنگی
۱	↓	۲/۸	۳۸	۳۷	سفر تجاری و منابع فرهنگی	

* امتیاز بین ۱ تا ۷ (بهترین)



نماینده‌گی کشتیرانی و حمل‌ونقل بین‌المللی
SHIPPING AGENCY&INT'L.TRANSOPORT CO.
۰ ۲ ۱ - ۸ ۳ ۵ ۶ ۳



فدراسیون جهانی راه
International Road
Federation Fédération
Routière Internationale
Federación Internacional
de Carreteras



جمهوری اسلامی ایران
وزارت راه و شهرسازی

Ministry of Roads & Urban Development

هفته حمل و نقل
گرامی باد (۲۶ آذر الی ۱ دی ماه)

”حمل و نقل هوشمند ، پایدار و بهره ور“

چهارمین نمایشگاه بین المللی حمل و نقل بحسبیک و صنایع وابسته

با حضور بیش از
۵۰۰ شرکت دانش بنیان و
استارت آپ از سراسر کشور

The 4th Asia International
**Transportation,
Logistics and Related Industries**

۲۴ - ۲۶ آذر ماه ۱۳۹۸

15-17 December 2019

تهران، مصلای امام خمینی (ره)

همزمان با پنجمین نمایشگاه بین المللی
دریایی و صنایع فراساحل ج.ا.ایران



www.irantransexpo.com

حامیان بین المللی:
URBAN NEWS 10 times SHIP 2 SHORE





روحال سفر

فرا رسیدن ۲۶ آذر روز حمل و نقل
روز تجلی ایثار: شجاعت و از
خودگذشتگی بخش حمل و نقل جاده‌ای
را به تمام فعالان و همراهان بخش‌های
مختلف حمل و نقل کشور تبریک عرض می‌نماییم.



سیر و سفر فرودگاه



جناب آقای مهندس اسلامی

وزیر محترم راه و شهرسازی

جناب آقای مهندس حسن‌نیا

ریاست محترم سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای کشور

فرا رسیدن هفته حمل و نقل و راهداری، یادآور
اخلاص، توانمندی و خودباوری فعالان صنعت
حمل و نقل جاده‌ای را به تمامی زحمتمکشان و
تعالی‌گران این بخش تبریک عرض می‌نماییم.



سیر و سفر ایران

فرا رسیدن هفته حمل و نقل و راهداری را به دلیر مردان عرصه جاده‌ها و
کارکنان و دست اندرکاران حمل و نقل کشور تبریک عرض نموده و سعادت
و بهروزی برای کلیه تلاشگران این صنعت را از خداوند منان خواستاریم.



BAYANDOR Digital Magazine

شماره نیمه اول ۱۳۹۸

فعالیت شرکت های کشتیرانی به دلیل گرانی سوخت نوجبه اقتصادی ندارد

لندن هفته آینده در این زمینه تصمیم گیری می کند

کاهش سرعت کشتی ها برای حفظ محیط زیست

انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران

عضای هیات مدیره انجمن کشتیرانی مشخص شدند

حضور دو چهره جوان در هیات مدیره انجمن کشتیرانی

هلیکوپتک شیبکت گزارش می دهد

کاهش ۲ درصدی سود بندری شرکت کاسکو

انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران

Shipping Association of IRAN

نشریه تخصصی دریایی و بندری ایران

- ◀ صاحب امتیاز: انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران
- ◀ اطلاع از آخرین اخبار جهانی حوزه حمل و نقل دریایی
- ◀ اخبار فناوری مرتبط با صنعت حمل و نقل دریایی
- ◀ اخبار انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته
- ◀ بررسی موضوعات روز صنعت حمل و نقل دریایی ایران و جهان
- ◀ معرفی کتاب و کارگاه آموزشی در حوزه حمل و نقل دریایی

[@seanews_agency](https://www.seanews.ir)

www.seanews.ir

شماره واحد روابط عمومی و بازرگانی: ۰۹-۸۸۹۴۷۶۶۶



انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران
Shipping Association of IRAN



انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران
Shipping Association of IRAN



هفته حمل و نقل گرامی باد

۲۶ آذر تا ۱ دی ماه



تدبیر از بزرگان امید بر جوانان



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

راهنمای ترابران

صفحه	حمل و نقل بین المللی	دی ترانس صبا	نیرو ترابر	۱۵۱	دنیز ترابر خلیج فارس	گذرگاه دریا پارس	۱۴۴
۱۳۰	آتشیا	راگا ترابر پاسارگاد				لنکا	۱۴۱
۱۲۴	آتیه	رادمان ترابر				لنگر دریا جنوب	۱۴۱
۱۲۷	آرسام بار آریایی	راه گستر فارس	آرتنگ نگیں	۱۴۷	سلمان جنوب	ماروس ترابر	۱۳۹
۱۲۴	آرش تیر زرین	راه نیک	نیک بر	۱۲۹	ممتاز ترابر خلیج فارس	مدیریت بار و دریا	۱۴۳
۱۲۹	آرمان دریا زمین	راه وند	پرستو ترابر	۱۵۱	نسیم ترابر بندر	موج مد	۱۴۲
۱۳۵	آریا فرین جام	رز راه پارسه	صبوران ترابر	۱۵۰		مینو دریای خلیج فارس	۱۴۴
۱۲۴	آرین ترابر امیر	روشا راه جهان	حمل و نقل بین المللی استان خراسان		حمل و نقل سنگین و فوق سنگین	هانزا ناو دریا	۱۴۴
۱۳۴	آسان سیر سبحان	روشن تیر	آباتراه طوس	۱۴۸	ترکیب بار	هفت دریا	۱۴۳
۱۳۰	اسفند ترابر	ره انجام	اترک بار خراسان	۱۴۸	سنی	هلال دریای ایرانینان	۱۴۰
۱۲۸	اسکان برودت پارس	رهباد ابریشم	آسا برودت طوس	۱۴۸	سنگین بار ظاهری	هماهنگ دریای پارس	۱۴۰
۱۲۴	اسوع ترابر	رهزاد ترابر	آسا ترابر شرق	۱۴۹	سنگین ترابر		
۱۲۷	آیدین ترابر جهان	ریتون رود	امین تارا	۱۵۰	حمل و نقل ریلی	خدمات بندری، تخلیه و بارگیری	
۱۳۸	ایلیا تیر راتان جاده	زمد ترابر نوین	بانی راه توس	۱۴۸	پر تو بار فراهر خلیج فارس	اهورا بار بندر	۱۴۰
۱۲۵	الیت آریا جم	سپهران ترابر	بیداران شب	۱۵۰	چپش ریل	بندری سینا	۱۴۶
۱۳۸	امیدان پارس تیر	سرعت ترابر ایرانیان	پارت ترابر خراسان	۱۵۰	راه آهن حمل و نقل	دریای آبی خلیج فارس	۱۴۶
۱۲۶	امید اندیش	سندباد بحر	پارس پردیس ترابر	۱۴۹	سینا ریل پارس		
۱۲۵	امین ترابر	سورچی ترابر	پیشناز ترابر عصر خاوران	۱۴۹	واکن بار	بازرگانی، ترخیص کالا و امور گمرکی	
۱۲۶	ایران سریع	سینا صدر	جواهر نگار توس	۱۵۰		اختر طلای دریای خزر	۱۵۶
۱۲۸	ایران ترکمن	سی بن ترابر	خادم لجستیگ	۱۴۸	خدمات دریایی و کشتیرانی	بازرگانی ابشی	۱۵۷
۱۲۶	ایران برودت بار	سیروان ترابر ماد	خدمات گنج بار صبا	۱۵۰	آباد اختر آریامن	بازرگانی اسلامی	۱۵۶
۱۲۵	باربران ایران	شاخخ فرابر	راهگشا کالا	۱۴۹	آریا بندر سینتا	بازرگانی خامه زر	۱۵۷
۱۲۸	بارفراوری آراز	شاهین ترابر	ره تاش توس	۱۵۰	آرین ترنس	بازرگانی عبیدی	۱۵۶
۱۴۷	بارفراوری راهیان	شهاب ترابر آریا	ستاره یاران زمین	۱۴۹	آرین سپهر اروند	بازرگانی گامرون	۱۵۸
۱۴۶	بارفراوری کامیاران	شهاب ثاقب	سر آمد یاران زمین	۱۴۹	اسپندان ترابر آتیه	بازرگانی لطفی	۱۵۷
۱۲۸	بارفراوری کامیاران	شهام ترابر	سور تمه ترابر	۱۵۰	اسپاد دریا پایا	بازرگانی وارسته فر	۱۵۶
۱۲۳	بارمان ره تیتیس	صحرا ترابر	سدنا آسیا بار فراهر	۱۴۹	الماس مارین	بازرگانی یعقوبی	۱۵۶
۱۲۴	بلوچ	فراور	شبیگر بار طوس	۱۴۹	آهنگ دریا	پردیس هگمتانه نوید	۱۵۶
۱۳۸	بهبود کالا ایرانیان	کاسپین	کیا مهر ترابر	۱۵۰	امواج دریا	شی بن کو	۱۵۷
۱۳۷	به تام ترابر	کارگو اطلس	میچکا ترابر شرق	۱۴۸	امیدان ساحل پارسیان	فرا تجارت هخامنش	۱۵۶
۱۲۴	بی تا ترابر	کالابر			ایران ترابر	کیان ترخیص	۱۵۷
۱۳۱	پارسا ترابر پرشیا	کالا تندبر	حمل و نقل بین المللی سیستان و بلوچستان		ایرانیان غلات پارسه	گروه بازرگانی ساحل	۱۴۱
۱۲۱	پارساترابر کاسپین	کالا سمید ترابر	ماکا ترابر بلوچستان	۱۴۷	ایرسا مارین	گمرکی عباس نوری	۱۵۶
۱۳۹	پارس ترابر	کیهکشان سیر آسیا			بو پخر ایران	نوید راسا آذر	۱۲۷
۱۲۹	پارس ترابر یاس	کیان مهر ترابر	حمل و نقل بین المللی استان کردستان		پاسارگاد لاین		
۱۲۹	پارس سما کالا	گروه شرکت های آرین	ایران ویج	۱۴۷	پاشا دریا شرق	آژانس های مسافرتی و خدمات بار هوایی	
۱۲۹	پارس گیتا	گیتی پارس آسیا			پترو آسیا	جهان سیر فروغ	۱۴۲
۱۲۷	پارسیان زمین دریا	لایمز ترانسپورت کیش	حمل و نقل بین المللی استان کرمانشاه		تاجران دریا کالا	ستاره آبی دریا	۱۳۹
۱۲۸	پر شیا سپید ترابر	ماکو سیر	روانسر ترابر	۱۴۷	ترنگ دریا	ماهان تجارت یاس (ماتی)	۱۴۶
۱۴۷	پژوهش	ماهان تجارت لیماک			تندیس خلیج فارس		
۱۳۷	پل وان ترابر	ماهان ترنس	حمل و نقل بین المللی استان گلستان		خط استوا مارین	مسافربری داخلی و بین المللی	
۱۳۳	پنج اقلیم	مینا آسیا فرابر	حکمت ترابر گنبد	۱۴۷	خدمات ساحلی ایران	آرام گرد اهر	۱۵۵
۱۲۸	پیروز راتان جهان	مژده ترابر	دشت نوردان	۱۴۷	خورشید دریایی آبی	ایران پیمنا	۱۵۵
۱۲۸	پیشرو حمل کالا	مسیر پیتمه پارس	حمل و نقل بین المللی استان هرمزگان		دریا پیمای امین پارس	تعاونی شماره ۲ (بی.ام.تی)	۱۵۵
۱۳۲	پیشرو ناوگان سیراف	ملک ترابر	روان ترابر امید	۱۴۷	دریا تجارت سامیار	تی.بی.تی زاهدان	۱۵۵
۱۴۴	پیشنازان	مهان تندر پارسه			دریا سرعت	لاسه سیر جهان	۱۵۵
۱۳۸	تات فرابر ایرانیان	مهرداد ناوگان	حمل و نقل داخلی ایران		دریا گیتی ساحل	همسفر شمس زاهدان	۱۴۱
۱۳۵	تبسم ره آریا	میهن ترابر	آرمین بازرگان	۱۵۴	دریا محور تیرازه		
۱۳۷	تیرداد سپهر	نامداران ترابر	بندر امام خمینی	۱۵۴	دریا وحدت	خدمات بیمه	
۱۳۱	توشه بر	نیک تک	پرستو بار بازرگان	۱۵۱	دریای تفره ای کاسپین	بیمه آسیا (بوه رز)	۱۵۵
۱۳۷	تیرکاران	نیک نام مارین	پرستوهای مهاجر	۱۳۱	دلفین	بیمه ایران (پوشش جاده ابریشم)	۱۵۵
۱۲۸	تهران تیر	نیلگون آبی ایرانیان	توکا	۱۵۴	دنچ سفر کیش	بیمه کوثر (قنبری)	۱۵۵
۱۳۳	تهران راهوار	ودود ترابر	ترکیب حمل و نقل	۱۵۲	دنیز دریا پیمنا		
۱۳۸	جاده ابریشم	وفاراه	چپش ترابر جنوب	۱۵۳	دورقی	صنعت و خدمات	
۱۵۱	جاده پویان جهان	ویسمان	درخشنده بار	۱۵۳	راهیان دریای سعادت	ثبات تایر آریا	۱۴۶
۱۳۰	جاده ابریشم فرابر	هاگ بار	دزفول مهر	۱۵۳	روشاک دریا	خدمات فنی و بازرسی TCIS	۱۴۲
۱۳۶	جهان دنیز کالا	هویار ترابر	ساسان ترابر پارس	۱۵۴	ساحل نمایان بندر	سبا سیستم	۱۵۷
۱۳۶	جهان جاده	یوتیبیاک	ساحل ترابر پارس	۱۵۳	سام دریا آسیا	فناوران ناب افزار ایرانیان	۱۵۸
۱۳۰	جهان یخچال بار		سعادت ترابر	۱۵۲	ستاره	مجتمع روغنی خلیج فارس	۱۵۶
۱۲۷	حافظ	حمل و نقل بین المللی آذربایجان شرقی	سیمان تانکر	۱۵۲	ستاره آبی دریا	موسسه حسابداری امیر آشنائی	۱۲۹
۱۲۴	خزر ترابر	آنا ترنس آذر	شباهنگ بروجن	۱۵۲	ستاره آبیانوس آبی		
۱۳۲	خط سفید خزر	ایده آل راه	فخر جهاد	۱۵۳	ستاره تدارک دریا	Tarabaran Guide	
۱۳۶	خلیج فارس	تربوه	عدل ترابران توس	۱۴۹	سبزارک	Abdis Mareine	159
۱۲۴	خیام ترابر	ترم تبریز	گلشن بار اهر	۱۵۵	سیراف دریا لیان	Aria Faren jaam	159
۱۳۴	دالاهو ترابر شایان	زمین دریا	مسلم بار	۱۵۳	سی رود کالای خاورمیانه	Royal World Transporst	159
۱۳۰	دانپال ترابر	ساربان گستر سیلان	ممتاز	۱۴۹	شاخص صدف دریا	Fanus Taleae Jazire	159
۱۳۰	دریا زمین اروند	ساقه ترابر			فرناک دریای آرام	Pole One Trans	159
۱۲۵	دلنا بار	سرافراز ترابر	حمل و نقل داخلی استان هرمزگان		فرشته اقیانوس آبی	Sapra Tarabar	159
۱۳۰	دنیا بار	صبورانان	آزاده بندر	۱۵۲	کالا سریع	Shaahin Tarabar	159
۱۳۱	دنیا گرد	کالجار	حرا پویای قشم	۱۵۴	کسری افق دریا	Torang Darya	159

شرکت های حمل و نقل بین المللی (تهران)



شرکت حمل و نقل بین المللی

آتیه

• حمل کالاهای وارداتی، صادراتی و ترانزیت به کشورهای اروپایی، ترکیه و آسیای میانه و بالعکس
• انجام کلیه عملیات گمرکی از ثبت سفارش تا ترخیص کالا از کلیه گمرکات کشور تهران، خیابان حافظ، پایین تر از سمیه، روبروی دانشگاه امیرکبیر، کوچه شیرین، پلاک ۳۴، طبقه دوم
تلفن: ۸۸۹۱۰۵۶۵ / ۸۸۹۱۰۵۶۵ (خط ۵)
فکس: ۸۸۸۹۸۲۶۹
info@atiehtransport.com



شرکت خزر ترابر

شرکت حمل و نقل بین المللی
(کریر- فورواردر)

Khazar Tarabar
International Transport Co.
P.L.S

حمل فرآورده های نفتی از ایران به عراق و بالعکس
تهران: سعادت آباد، خیابان علامه جنوبی، خیابان ۳۸ غربی، پلاک ۵۵، طبقه ۳
تلفن: ۸۸۶۸۱۱۱۰ / ۸۸۶۸۱۱۹۹
فکس: ۸۸۶۸۱۹۴۷
info@khazartarabar.com



بی تاترابر

شرکت حمل و نقل بین المللی
(کریر- فورواردر)

حمل کالا به اقصی نقاط دنیا و بالعکس به ویژه اروپا و آسیا و عراق

تهران: سعادت آباد، خیابان علامه جنوبی، خیابان ۳۸ غربی، پلاک ۵۵، طبقه ۳
تلفن: ۸۸۶۸۱۱۳۳
فکس: ۸۸۶۸۱۹۴۷
کرمانشاه: ۰۸۳-۳۸۳۹۰۰۵۳
نمبر: ۰۸۳-۳۸۳۶۶۸۷۲
خسروی: ۰۸۳-۴۲۴۲۰۶۶۸
www.bitatarabar.com
info@bitatarabar.com



شرکت خیام ترابر

(با مسئولیت محدود)

کشتیرانی - حمل و نقل بین المللی
کریر- فورواردر
خدمات گمرکی - ترخیص کالا

KHAYYAM TARABAR Co.LTD
Shipping & International Transportation
CARRIER-FORWARDER
CUSTOMS SERVICES
CUSTOMS CLEARANCE

دارای نمایندگی در کلیه بنادر و گمرکات کشور

مالکیت شرکت کشتیرانی و کانتینری دوریس در امارات متحده عربی

نماینده انحصاری خطوط:

نماینده خط کانتینری لسر لاین
نماینده خط کشتیرانی سی آی کون
نماینده خط کشتیرانی سان استار
نماینده شرکت کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی دی اند دی سون
نماینده شرکت توفکچی

Having Agencies in all ports and customs of country

United Emirates / Doris
Shipping & container owned
Company

shipping company
Exclusive Lines Agency:

LANCER CONTAINER
LINES LTD

SEAIKON SHIPPING
AGENCY PVT.LTD.

SUN STAR SHPPING LINE
D & D 7 SPEDITION GmbH
TUFEKCI FUARCILIK

تهران، خیابان وزرا، خیابان سوم، پلاک ۲۸
طبقه ۴، واحد ۱۰ کدپستی: ۱۵۱۳۶۳۹۳۴

تلفن: ۸۸۷۱۵۷۹۴-۵
۸۸۷۰۰۲۶۵-۶، ۸۸۱۰۲۹۱۰-۱۵
فکس: ۸۸۷۱۰۴۷۵

info@khayyamtarabar.com
www.khayyamtarabar.com



شهاب ترابر آریا

شرکت حمل و نقل بین المللی

کریر- فورواردر

* حمل کالاهای صادراتی به کلیه نقاط دنیا (دریایی، زمینی، ریلی، هوایی)
* حمل کالاهای وارداتی از کشورهای ترکیه، چین، امارات متحده عربی و اروپا به ایران
* ترانزیت داخلی کالا از کلیه بنادر و مرزهای زمینی کشور به گمرکات داخلی
* ترانزیت خارجی کالا از کلیه بنادر و مرزهای زمینی به سایر کشورها
* حمل محمولات ترافیکی از چین، دبی و ترکیه به ایران و انجام امور تشریفات ترانزیت در صورت لزوم
* انجام کلیه امور گمرکی داخل کشور (ترخیص، ترانزیت)
* حمل هوایی کالا از کلیه شهرهای چین و دبی به ایران

TURKEY OFFICE

Ariyalojistik Ulusiararasi tas ve dis tic. Stl K.bakkalkoy mah.dudullu boslanici yolu cad, brandium residans, R1 block. No:220 Istanbul/Turkey
Tel: 0090216469990-1
Fax: 00902164699059
Mob: 00905325950949
www.ariyalojistik.com
info@ariyalojistik.com

CHINA OFFICE

U_ELITE LOGISTICS CO.,LTD
.Room #2302, Guidu Building No 3007
Chunfeng Road, Luohu district, Shenzhen City
Postcode: 518000
Tel: +86-755-25889867

GERMANY OFFICE

HANI TRANS GMBH
In Den Tannen 6,66953 Pirmasens Germany
TEL: +4963312281010, +4963312281011
FAX: +4963312281012
Email: Info@hanitrans.de

تهران - خیابان احمد قصبیر (بخارست)، کوچه چهارم، پلاک ۲۹، طبقه ۵، واحد ۹
تلفن: ۸۸۵۳۵۷۷۵ / فکس: ۸۸۵۳۵۷۷۰

www.shtarya.com



نامداریان

حمل و نقل بین المللی و استتیک

کریر- فورواردر
هوایی، زمینی، دریایی
مجرب به کامیون های یخچال دار
تلفن: ۰۲۱-۹۶۶۴۱۰
نمبر: ۰۲۱-۹۶۶۴۱۰۰۱

www.namdaranlogistic.com
sales@namdaranlogistic.com



پیشتازان

شرکت حمل و نقل بین المللی

تهران، خیابان دکتر شریعتی، شماره ۲۶۵، طبقه سوم

تلفن: ۷۷۶۰۵۰۱۶ - ۷۷۶۰۴۲۴۲
۷۷۶۰۲۹۲۵ - ۷۷۵۰۲۷۵۲
فکس: ۷۷۵۰۹۵۱۵

www.pishtazan.net
E-mail: info@pishtazan.net



اسرع ترابر

تهران: بلوار آفریقا، بالاتر از چهارراه جهان کودک، جنب پارک خشایار، برج افرا، طبقه ۴، واحد ۴۲۷
دفتر بازرگان: جاده ترانزیت، نرسیده به گمرک
تلفن: ۴۴۳۸۷۴۳۴ - ۴۴۳۷۵۶۰۷ / ۴۴۳۷۴۶۵۲
E-mail: info@asratarabar.com
www.asratarabar.com

شرکت های حمل و نقل بین المللی (تهران)



دلتا بار
شرکت حمل و نقل بین المللی
و نمایندگی کشتیرانی

تهران، خیابان مطهری، خیابان
امیرانایک، شماره ۱۱۶. ساختمان دلتا
تلفن: ۸۸۸۲۰۱۱۸ (خط ۱۲)
۸۸۸۲۰۱۶۲
فکس: ۸۸۸۲۰۱۸۳
www.deltabar.com
deltabar@deltabar.com



باربران ایران
شرکت حمل و نقل بین المللی
نمایندگی کشتیرانی
و خدمات بار هوایی

• متخصص حمل ترکیبی از « قاره به ایران »
• ترانزیت به کشورهای CIS
• حمل کالاهای پروژه ای با هر حجم

تهران: خیابان فلسطين نیش خیابان بزرگمهر
ساختمان (ک) ط ۴ واحد ۴۲
تلفن: ۸۸۹۲ ۲۷۷۱ (خط ۲۰۷) ۹۸ ۶۱ ۶۶۶۱
۸۸۹۲ ۱۵۴۲۳
تلفن: ۸۸۹۲ ۱۷۶۹
Fard@barbaraniran.com
www.barbaraniran.com



سورچی ترابار
Soorchit Tarabar Co. Ltd

حمل کالاها و صادراتی و وارداتی با
کانتینر از ایران به بنادر و شهرهای
اروپایی و آسیایی و بالعکس
زمینی، دریایی، هوایی

حمل کالاهای ترانزیت با کامیون و واگن به
کشورهای آسیای میانه، انجام تشریفات گمرکی
در کلیه گمرکات و بنادر ایران

تهران: خیابان خرمشهر (آبادان)،
پلاک ۲۹، طبقه ۴، واحد ۱۳
تلفن: ۸۸۷۵۶۲۴۹، ۸۸۷۴۶۴۸۰
فکس: ۸۸۷۴۶۴۸۱
E-mail: info@soorchitarabar.com
www.soorchitarabar.com



سینا صدر
شرکت حمل و نقل بین المللی
و نمایندگی کشتیرانی

آدرس: خیابان سعدی شمالی،
ساختمان ۲۵۰، طبقه ششم،
واحد شماره ۵

تلفن: ۷۷۶۸۶۴۴۵
۷۷۶۱۲۵۴۱
تلفکس: ۷۷۶۸۵۱۶۸
sinasadr@neda.net.ir



الیت آریا جم
شرکت حمل و نقل بین المللی کالا

• سرویس های هوایی و زمینی و دریایی
از کلیه نقاط دنیا به ایران و بالعکس
• ترانزیت داخلی و خارجی
• ترخیص کالا • امور نمایندگی
• بازرگانی و خرید کالا از مبادی اروپایی و آسیایی

تهران، شهرک غرب، بلوار دامن، برج طلویی،
طبقه ۱۴، واحد ۳
تلفن: ۹۶۶۶۷۳۷۰ (خط ۱۰)
۹۶۶۶۷۳۹۰
فکس: ۹۶۶۶۷۳۹۰

دفتر فرودگاه: تلفن ۵۱۰۰۵۲۷۱-۲
فرودگاه امام (ره) تلفن: ۴۴۰۴۳
info@elitemaria.com
www.elitemaria.com



شرکت میهن ترابار
Mihan Tarabar
International Transport Co. Ltd

کریر، فورواردر، ترخیص، ترانزیت
تهران: میدان هفت تیر، خیابان قائم مقام فرامانی،
کوچه الوند، ساختمان الوند، پلاک ۱۳
طبقه ۵، واحد ۱۷
تلفن: ۸۸۸۲۷۰۹۲-۳ / ۸۸۸۲۰۷۲۲
فکس: ۸۸۸۲۰۷۲۳
info@mihan-tarabar.com
www.mihan-tarabar.com



مژده ترابار
International Forwarding
Transport Co. LTD

حمل و نقل بین المللی و کشتیرانی
(با مسئولیت محدود)

دفتر مرکزی: تهران، بلوار آیت الله کاشانی،
برج اداری باران، طبقه ۶، واحد ۶۰۱

تلفن: ۴۵۸۴۲
فکس: ۴۴۰۵۸۹۵۷
www.mojdehtarabar.com
info@mojdehtarabar.com



شرکت کالا بار
KALA BAR
International Transport
& Shipping Services

زمینی - دریایی - هوایی
کریر - فورواردر

- سرویس کامیون ایرانی متشکل از ۱۸۰
دستگاه کامیون چادری و یخچالدار تحت
پوشش جهت حمل محمولات صادراتی و
وارداتی به کلیه کشورهای اروپایی و بالعکس
- دارای نمایندگی در کشورهای آلمان،
ایتالیا، اتریش، یونان، بلغارستان، ترکیه،
چین، کره جنوبی و تایوان

تهران، خیابان طالقانی، نیش بهار
جنوبی، پلاک ۱۶۳، طبقه ۴، واحد ۱۸

تلفن: ۹-۷۷۶۷۱۱۵۶ - ۹۸۲۱
نمابر: ۷۷۶۰۲۶۱۸ - ۹۸۲۱



رهیاد ابریشم
شرکت حمل و نقل بین المللی

فورواردر - کریر

♦ حمل انواع کالاهای وارداتی، صادراتی
و ترانزیتی از کلیه نقاط دنیا
به ایران و آسیای میانه و بالعکس

♦ خدمات ترخیص و ترانزیت و
امور گمرکی در کلیه گمرکات
تهران: خیابان مطهری، نیش سلیمان
خاطر، شماره ۱۴۸، طبقه سوم
تلفن: ۸۸۸۴۶۶۶۴-۶۵
فکس: ۸۸۳۰۷۵۸۵
ecmelan2003@yahoo.com



امین ترابار
حمل و نقل بین المللی (با مسئولیت محدود)

کریر - فورواردر
ترخیص کالا

تهران، خیابان سمیه، بعد از مفتاح، نیش
رامسر، پلاک ۱۶۲، طبقه اول، واحد ۳

تلفن: ۸۸۵۹۴۲۰۷-۸
نمابر: ۸۸۳۰۵۹۶۸
Email: info@amintarabar.com
www.amintarabar.com




شهاب ثاقب
شرکت حمل و نقل بین المللی

کریر - فورواردر
ترخیص کالا

تهران، خیابان سمیه، نیش خیابان رامسر،
شماره ۱۶۲، طبقه ۴، واحد ۹

تلفن: ۸۸۸۱۰۰۰۱-۲ / ۸۸۸۲۲۷۱۹
فکس: ۸۸۳۰۵۹۶۸
E-mail: info@shahabsagheb.com
www.shahabsagheb.com



SAFE CARGO
Safe Cargo Logistics
Int'l Transport / Logistics / Trading Solutions

- دفتر و انبار اختصاصی در بلغارستان
- سرویس های حمل وارداتی در تمام نقاط
اروپا به ایران و بالعکس
- سرویس ترخیص و خدمات گمرکی در
کلیه گمرکات بلغارستان و اروپا
- انجام کلیه خدمات اسناد برای
محمولات خاص
- خدمات Trading Company

Address: No.119, bul. Iliyantsi, 1220
Sofia, Bulgaria
Tel: +359 - 877443900
+359-879207970
www.safecargo-co.com
info@safecargo-co.com



نیک تک
حمل و نقل بین المللی
و کشتیرانی

- ♦ حمل هوایی، دریایی، زمینی، ریلی، ترکیبی
- ♦ خدمات گمرکی و ترخیص کالا
- ♦ مدیریت پروژه های خاص ♦ خدمات امور نمایشگاهی
- ♦ انبارداری و توزیع ♦ مشاوره لجستیک
- ♦ سیستم های یکپارچه لجستیک و تامین
- ♦ ترانزیت (داخلی و خارجی)

تهران، بزرگراه کردستان، بالاتر از خیابان ملاصدرا، خیابان عطار، پلاک ۴۸
تلفن: ۸۸۸۷۷۵۳۰ فکس: ۸۸۷۸۴۹۴۲ بندرعباس: ۰۷۶-۳۲۲۴۷۵۸۹
info@niktak.com
www.niktak.com



ستاره

(با مسئولیت محدود)

STAR MARINE Services Co.LTD.

مدیر عامل:

محمد مهدی عسگری بهبهانی

زمینه فعالیت:

• نمایندگی خطوط کشتیرانی

و چارترینگ

• نماینده انحصاری خط

عربستان سعودی Bahri

Mitsui O.S.K.Line (MOL) •

شعبات: بندر امام خمینی، بندر عباس

بندر بوشهر، خرمشهر، چابهار،

خارک و کیش

تهران: خیابان شهید بهشتی، بین قائم مقام و
میرزای شیرازی، پلاک ۴۳۶، ساختمان پارسه،

طبقه سوم، واحد ۱۲

کد پستی: ۱۵۸۶۷۶۴۴۸

تلفن: ۸۸۷۲۵۷۵۸

نمابر: ۸۸۷۰۹۴۵۶-۷

www.starmarine.net

info@starmarine.net



شرکت حمل و نقل بین المللی

زمین دریا

فورواردر - کریر

زمینی - دریایی - هوایی

حمل محمولات از ایران به کلیه کشورهای و بالعکس

• تبریز - عجمان رسالت - مجتمع تجاری کوثر

واحد ۵۹۱ - کدپستی: ۵۱۷۸۹۳۷۳۸

• بندر عباس - خیابان سیدجمالالدین اسدآبادی

جنب مسجد اسدآبادی - ساختمان زمین دریا

کدپستی: ۹۱۷۶۹۱۱۱۵۱ - شماره: ۷۹۱۳۷۷۶۱۶۱

تلفن	Toll
+۹۱-۳۴۴۷۰۴۳۶	041-34470428
+۹۱-۳۴۴۷۰۶۰۸	041-34470608
+۹۱-۳۴۴۷۰۶۰۹	041-34470609
لاکس	Fax
+۹۱-۳۴۴۵۳۷۵۲	041-34453752

No:594 / kosar complex / resalat ave

tabriz - iran - post code : 5178937768

zamindarya@yahoo.com



SAHRA TARABAR Co.

Shipping & International Transport

صحرا ترابر

شرکت کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی

(با مسئولیت محدود)

نمایندگی خطوط کشتیرانی

کریر - فورواردر

◀ حق العملکاری، انبارداری، مشاوره در

امور گمرکی و ترخیص

◀ ترانزیت کالا توسط کامیونهای کفی،

چادری، تانکر، کارکریر، کمرشکن، بوژی

◀ ترخیص کالا از کلیه بنادر و گمرکات معتبر

تهران، خیابان ایرانشهر جنوبی، نبش سمیه،

شماره ۱۱۴، طبقه اول، واحد ۲

تلفن: ۵۲-۸۸۳۱۸۸۵۰

فاکس: ۸۸۸۴۷۳۷۳

شعبه اردبیل: ۰۳۳۸۱۲۶۶۲-۰۳۳۸۱۶۰۱-۰۴۵

www.stcotransport.com

info@stcotransport.com



شرکت حمل و نقل بین المللی و کشتیرانی

امید اندیش

کریر، فورواردر

به مدیریت غلامرضا حنفی

• حمل و ترخیص و ترانزیت کلیه

محموله های گروپاژ، نرمان، سنگین،

فوق سنگین، ترافیکی و فله

• دارای نمایندگی فعال در کشورهای

ترکیه، گرجستان، ایتالیا، آلمان، اسپانیا،

سوئد، فرانسه و روسیه

ترخیص و واگذاری کشتنده های نو

و کار کرده ساخت اروپا با استاندارد

یورو ۵ و برندهای رنو پرمیوم، داف،

ولوو، مرسدس بنز اکتوروز و اسکانیا

به رانندگان یا شرکت های حمل و نقل

تهران: میدان هفت تیر، خیابان بهارمستیان،

پلاک ۶، طبقه ۲، واحد ۴

تلفن: ۸۸۳۱۲۴۰۰-۸۸۴۹۴۰۵۱

فاکس: ۸۸۳۰۲۰۷۵

info@omidandish.com

www.omidandish.com



ایران سریع

حمل و نقل بین المللی (سهامی خاص)

کریر - فورواردر

حمل کالا از کلیه بنادر جهان به بنادر

ایران، ترانزیت کالا به آسیای میانه و عراق

سرورس منظم کامیون به اروپا و بالعکس

دارای نمایندگی اختصاصی در آلمان

دفتر مرکزی: تهران، خیابان فلسطین

نبش بزرگمهر، شماره ۱۴۱

تلفن: ۶۶۴۰۳۳۳۹ - ۶۶۴۶۸۰۶۶

فاکس: ۶۶۴۰۷۱۸۷

info@iransarie.com



نمایندگی آلمان

info@ariangmbh.com



ایران برودت بار

شرکت حمل و نقل بین المللی

IRAN BOROUDAT BAR

INTL TRANSPORT CO. LTD.

کریر - فورواردر - ترخیص کالا

متخصص در حمل کالاهای فاسد شدنی

تهران: خیابان دکتر فاطمی، شماره ۲۲۱، طبقه ۷، واحد ۷۰۲

نمابر: ۸۸۹۹۳۹۲۵

تلفن: ۴-۸۸۹۵۵۰۰۳

info@ibbite.com

www.ibbite.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

و کشتیرانی

راهوند

Rahvand

Internation Transport &
Shipping Co.

تهران: خیابان استاد نجات الهی

(ویلا) شماره ۲۲۷

تلفن: ۸۸۹۰۱۲۸۰ (۵ خط)

فاکس: ۸۸۸۰۱۰۴۸

www.rahvand.com

info@rahvand.com



Malek Tarabar International Transport

شرکت حمل و نقل بین المللی ملک ترابر با مسئولیت محدود

ملک ترابر

هوایی، دریایی، زمینی - کریر - فورواردر

◀ حمل پروژه های سنگین (حمل کالاهای ترافیکی و فوق سنگین)

◀ ترانزیت داخلی و خارجی و ارائه کلیه امور گمرکی در کلیه گمرکات کشور

◀ مجهز به بوژی، کمرشکن، ترپلر، کفی، کشویی، خودرو، یخچالی، لبه دار، چادری

◀ خدمات هوایی حمل بار از فرودگاه امام خمینی به تمامی فرودگاه های دنیا و بالعکس

◀ حمل و نقل زمینی با کامیون های ایرانی و خارجی از مبادی مختلف اروپا و آسیای میانه به ایران و بالعکس

◀ حمل محمولات دریایی به صورت فله و کانتینری از آمریکای شمالی، اروپا، خاور دور و خاورمیانه به بنادر جنوبی ایران و بالعکس

◀ حمل کالا به افغانستان و ترکمنستان ◀ حمل مشتقات نفتی

تهران: خیابان آزادی، بین جیحون و آذربایجان، کوی زمانی، شماره ۶، طبقه پنجم، واحد ۷

تلفن: ۶۶۰۸۱۸۲ (۱۰ خط) فاکس: ۶۶۰۱۸۰۸۰

www.malektarabar.com

Email: info@malektarabar.com

شرکت های حمل و نقل بین المللی (تهران)



HUYAR TARABAR
هويار ترابار
شرکت حمل و نقل بین المللی
INT'L TRANSPORT CO. LTD

فورواردر - کریر

- صادرات، واردات، ترانزیت
- حمل ترکیبی و پروژه
- خدمات گمرکی
- چندین نماینده معتبر در اروپا، آسیا و خاورمیانه

نماینده انحصاری گرانده مولتی
مودال لجستیک (چین و تایوان)

تهران: میدان آرژانتین، بلوار بیهقی،
خیابان ۱۴ شرقی، پلاک ۱۵، طبقه همکف
تلفن: ۰۲۱-۸۸۱۷۱۰۱۰
فاکس: ۸۸۱۷۶۷۹۱
info@huyartarabar.com



شاهام ترابار
(سهامی خاص)
شرکت حمل و نقل بین المللی
شماره ثبت ۱۴۸۴۳۴

تهران: خیابان شریعتی، تقاطع طالقانی،
خیابان خواجه نصیرالدین طوسی، شماره
۲۰۸۸، طبقه ۵، واحد ۲۰

تلفن: ۷۷۵۲ ۳۴۴۲ - ۷۷۵۲ ۳۴۶۹
فاکس: «داخلی ۱۰۲» ۷۷۵۲ ۳۴۷۱
info@shahamtarabar.com
www.shahamtarabar.com

Shaham Tarabar
International Transport Co. (PVT)
Reg. No. 120202



رهزاد ترابار
Rahzad Tarabar
شرکت حمل و نقل بین المللی (سهامی خاص)

تخصص ما حمل محموله ها با
کامیون های چادری و یخچالی به
کشورهای افغانستان
(اسلام قلعه، هرات، زرنج، مزار شریف)
عراق
(اربیل، سلیمانیه، بغداد، کربلا، نجف)
ارمنستان - ترکمنستان
ازبکستان - تاجیکستان
گرجستان - آذربایجان
ترکیه و کشورهای عضو شینگن

جاده ساهو: شهرک صنعتی چهاردانگه، خیابان
۲۱ (بلوار ماهر)، میدان نصرت، پلاک ۲۳، ورودی ۹
تلفن: ۰۲۱-۵۵۲۶۴۷۱۲-۱۳/۵۵۲۶۴۹۲۲
فاکس: ۰۲۱-۵۵۲۶۴۷۱۴
rahzad.tarabar@yahoo.com



بارفربری پارسیان زمین دریا
Persian Land Sea Forwarding

Power Beyond Cargo

تلفن: ۰۲۱-۴۵۲۴۷۰۰۰ / ۸۸۱۷۲۱۰۰
www.pls-co.com contact@pls-co.com



MABNA ASIA FARABAR
شرکت حمل و نقل بین المللی
مبنا آسیا فرابر
شماره ثبت: ۵۰۲۴۸۳

- هوایی، زمینی، دریایی
- ترانزیت داخلی و خارجی
- متکی بر ۱۵ سال سابقه
حمل و نقل بین المللی

متخصص حمل هوایی و زمینی


تهران: سپهرودی شمالی، بعد از خیابان بهشتی،
کوچه شهر تاش - پلاک ۳۱
تلفن: ۰۲۱-۸۸۵۴۳۳۳۵-۷
نمبر: ۰۲۱-۸۸۱۷۰۴۸۸
info@mabnasia.com
www.mabnasia.com



شرکت حمل و نقل بین المللی
آرسام بار آریایی
کریر - فورواردر
زمینی، دریایی، هوایی
اجراکننده پروژه های ترانزیتی
مجهد به ناوگان یخچال دار و چادری

حمل و نقل بین المللی جمهوری اسلامی ایران (ایریت) سابق
دارای نمایندگی های فعال در کشورهای اروپایی، چین و امارات

تهران، خیابان شهید بهشتی، نبش خیابان داریوش، پ ۱۰۲، طبقه اول
تلفکس: ۸۸ ۴۰ ۶۷ ۱۸ / ۸۸ ۴۲ ۵۶ ۲۵
www.arsamirit.com info@arsamirit.com



شرکت حمل و نقل بین المللی
و کشتیرانی
لاینر ترانسپورت کیش
دفتر تهران: اتوبان رسالت، خیابان شهید
عراقی، نبش گیلان شرقی، پلاک ۲۴،
طبقه ۵، واحد ۱۰
تلفکس: ۲۶۳۱۱۰۶۱
دفتر بندرعباس: میدان یادبود (شهیدا)،
ساختمان دهقان، طبقه دوم
تلفکس: ۰۷۶-۳۳۵۸۴۸۷۵
info@linertransportkish.com
www.linertransportkish.com



شرکت حمل و نقل بین المللی آیدین ترابار جهان
AYDIN TARABAR JAHAN
international transport co.



شرکت نوید راسا آذر
NAVID RASA AZAR
Export & Import

- حمل کالاهای صادراتی توسط کامیونهای ترک و ایرانی به کشورهای ترکیه - سوریه - لبنان - اردن و گرجستان
- ارایه کامیونهای یخچالی به کشورهای فوق الذکر و کل اروپا و بالعکس
- این شرکت دارای پارکینگ اختصاصی و لیفتراک جهت تخلیه و بارگیری و انبارداری به مساحت ۶۰ هزار متر مربع
جنب گمرک شهریار می باشد.

نماینده شرکت های حمل و نقل بین المللی و کشتیرانی از کشور ترکیه

تلفن: ۰۲۱-۶۶۲۷۱۲۶۵-۶ / ۶۶۲۷۷۰۰۶-۸ فاکس: ۰۲۱-۶۶۲۷۱۲۶۷
مدیریت: ۰۹۱۲۲۰۷۷۹۲۹ / (فرهاد آذر افزا) / ۰۹۱۲۵۲۷۳۵۲۰ (محمودی)
Fazarafza@yahoo.com / Navid.rasaazar@Gmail.com / Aydintarabarjahan@gmail.com

شرکت های حمل و نقل بین المللی (تهران)



ماکوسیر

حمل و نقل بین المللی (با مسئولیت محدود)
تهران، خیابان شریعتی، ابتدای خیابان بهشتی.
پلاک ۱۹، برج زرین، واحد ۶/۲
کد پستی: ۱۵۵۹۶۴۹۱۳۷
تلفن: ۸۸۵۰۴۹۷۸ / ۸۸۵۰۴۹۸۲
فکس: ۸۸۷۴۸۱۰۲
ms_makuseir@yahoo.com



ایران ترکمن

شرکت حمل و نقل بین المللی
کریر - فورواردر
حمل کالاهای صادراتی، وارداتی، ترانزیت،
حمل کالاهای سنگین، ترخیص کالا، دارای
نماینده در کلیه بنادر و مرزها
تهران: میرداماد، میدان مادر، خیابان نظری،
کوچه دوم، پلاک ۳۹، طبقه اول
کد پستی: ۱۵۴۷۹۳۶۷۳۳
تلفن: ۰۲۱-۲۲۹۲۲۱۷۷-۸
نمابر: ۰۲۱-۲۲۹۲۲۱۷۹
info@iranturkeman.com



عضو اتحادیه بین المللی فورواردرها

FIATA

مدیر عامل: آرش نبوی
صادرات و واردات از اروپا و خاور دور ترانزیت
از ایران به آسیای میانه بلعکس
تهران: سعادت آباد، ابتدای بلوار دریا،
پلاک ۹۷، طبقه ۳، واحد ۴
تلفن: ۰۲۱-۸۸۶۹۷۶۰۰
نمابر: ۰۲۱-۸۸۶۹۲۰۸۸
sales2@kamyaran.co
manager@kamyaran.co



پیشرو حمل کالا

شرکت حمل و نقل بین المللی، فورواردری
و خدمات کشتیرانی
♦ جاده ای، دریایی، هوایی و ریلی
تهران: خیابان بهشتی، بعد از چهار راه
اندیشه، نرسیده به سهروردی، پلاک ۱۱۲،
طبقه اول، واحد ۳
تلفن: ۰۲۱-۸۸۴۳۳۸۷۰ و ۷۲
نمابر: ۰۲۱-۸۶۰۲۸۲۵۲
info@pishrohaml.com
www.pishrohaml.com



دنچ سفر کیش

شرکت خدماتی بازرگانی
نماینده خطوط کشتیرانی
حمل و نقل فرآورده های
نفی و پتروشیمی
دفتر مرکزی: ۰۲۱-۸۸۰۵۹۶۰۹
موبایل: ۰۹۱۲۳۳۵۱۰۰۲
Info@dskshipping.com
www.dskshipping.com



پیروزرانان جهان

شرکت حمل و نقل بین المللی
و خدمات کشتیرانی
ترانزیت و حمل کالا از اروپا، بنادر خلیج فارس
و آسیای میانه به ایران و بالعکس
تهران: خیابان شهید بهشتی، خیابان
سرافراز، کوچه یکم، پلاک ۱۲، طبقه اول
تلفن: ۰۲۱-۸۸۵۴۳۱۳۴-۶۰
نمابر: ۰۲۱-۸۸۷۵۵۸۴۰
info@piroozranan.com
www.piroozranan.com



پارتنیا سپید زبار

شرکت حمل و نقل بین المللی
کریر - فورواردر
تهران: میدان آرژانتین، خیابان بهیقی،
کوچه ۱۲ شرقی، پلاک ۱۶، طبقه ۳ واحد شرقی
تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۳۳۱۶۷-۸۸۷۳۳۱۰۰
نمابر: ۰۲۱-۸۸۷۳۲۸۷۲
info@persiasepidtarabar.com
www.persiasepidtarabar.com



تیرکاران

شرکت حمل و نقل بین المللی
حمل بار با کامیون یخچال دار
به ارمنستان
تلفن: ۶۶۷۰۶۷۵۱
۶۶۷۲۵۹۹۲
فکس: ۶۶۷۲۵۹۳۲
www.tirkarantransport.com
info@tirkarantransport.com



ودود ترابر

شرکت حمل و نقل بین المللی
کریر، فورواردر
زمینی، دریایی
تهران: خیابان نجات الهی، خیابان کلانتری،
پلاک ۷۶، طبقه ۱، واحد ۹
تلفن: ۸۸۸۹۸۹۹۹
نمابر: ۸۸۸۹۵۸۲۷
vadudetarabar@gmail.com



شرکت حمل و نقل بین المللی ریتون رود

* صادرات، واردات، ترانزیت * حمل ترکیبی و پروژه
* دارای نماینده معتبر در اروپا، آسیا و خاورمیانه
* حمل تخصصی محمولات به کشورهای روسیه،
گرجستان، آذربایجان بصورت ریلی، کامیون و بالعکس

تهران، خیابان مفتح، کوچه عطارد، پلاک ۲، طبقه ۵، واحد ۱۹
تلفن: ۰۲۱-۸۸۸۶۰۶۲۷
نمابر: ۸۸۸۶۳۷۴۶
www.rhytonroad.com
Info@rhytonroad.com



ارکان برودت پارس

حمل و نقل بین المللی
حمل تخصصی
کالاهای فاسد شدنی
تلفن: ۸۸۴۲۲۶۲۳-۴
فکس: ۸۸۴۵۶۰۳۵
info@skanbp.com



Istanbul: +90 (0) 212 77 77 222

info@euroasia.biz.tr

www.barbodea.com

تهران: ۱۱۱ ۲۶ ۸۸۵

info@barbodea.com



IRAN.TURKEY Is KONSEYI



CCIM



LECCI



CCI



Deutsch-Iranische



ECO



Iran, Belgium



LECC

شرکت های حمل و نقل بین المللی (تهران)



شرکت حمل و نقل بین المللی نیلگون آبی ایرانیان

کریر - فورواردر

تهران: یوسف آباد، نبش خیابان ششم، پلاک ۵۶، واحد ۷
تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۰۵۴۰۹
۷۷۵۲۰۵۷۲

info@nilgonabi.com
www.nilgonabi.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

راه گستر فارس (سهامی خاص)

کریر - فورواردر

♦ ترانزیت کالا و اتو مبیل به کشورهای آسیای میانه
♦ حمل کانتینر وارداتی از مبداء چین و امارات به گمرکات و مناطق آزاد کشور و مشترک منافع
♦ دارای دفاتر مستقل در گمرکات ورودی و خروجی کشور
♦ دفاتر فعال در کشورهای چین، امارات، ارمنستان، ترکمنستان جهت تحویل اتومبیل و کانتینر کالا و تحویل در کشور و آدرس مطبوعشان
تهران، میدان ولیعصر، خیابان فیروزه، مجتمع اداری ولیعصر، طبقه چهارم، واحد ۷۲
تلفن: ۰۲۱-۸۸۹۴۳۳۴۱ / ۸۸۹۴۳۵۶۲ (۰۲۱) فاکس: ۰۲۱-۸۸۹۴۳۵۳۸
www.rgfcenet info@rgfcenet



شرکت حمل و نقل بین المللی

پارس گیتا

(تاسیس ۱۳۶۰ - تهران)

تهران: خیابان قائم مقام فراهانی، بالاتر از میدان شعاع، نرسیده به مطهری، کوچه وند، پلاک ۱۳، طبقه ۱، واحد ۶
تلفن: ۰۲۱-۸۸۳۲۵۵۸۵ / ۰۲۱-۸۸۳۰۴۰۳۲
نمابر: ۸۸۸۴۴۵۴۳



E-mail: info@parsgita.com
www.parsgita.com



کالا تجیر

شرکت حمل و نقل بین المللی

International Transport Co.Ltd

فورواردر - کریر

آدرس: میدان هفت تیر، خیابان شهید لطفی (تابنده)، پلاک ۱۱، طبقه دوم
تلفن: ۸۸۸۱۱۱۷۸-۹ و ۸۸۸۳۴۶۳۶
فاکس: ۸۸۸۳۵۲۱۷

e-mail: y.ebadi@ktb-co.ir



گیتی پارس آسیا

شرکت حمل و نقل بین المللی
زمینی - دریایی - هوایی

تهران، خیابان خرمشهر، خیابان عربعلی
خیابان ششم، پلاک ۶۰، طبقه دوم
تلفن: ۸۸۷۵۶۸۶۴ - ۸۸۷۵۷۸۳۰
نمابر: ۸۸۷۵۷۰۹۸

www.gitipars.com info@gitipars.com



آرمان دریا زمین (با مسئولیت محدود)

شرکت حمل و نقل بین المللی

کریر - فورواردر
حمل کالاهای صادراتی - وارداتی - ترانزیتی

دارای ۱۶۰ دستگاه کامیون بلغاری
بلغارستان - یونان - رومانی و آلمان

تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۶۵۳۸۰
فاکس: ۰۲۱-۸۸۷۴۸۴۱۳
۰۹۱۹۵۹۳۳۲۸۶

www.aslline.com
info@aslline.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

پارس سما کالا

(با مسئولیت محدود)

زمینی، دریایی، هوایی

تهران: خیابان بهشتی، پلاک ۲۳۷
طبقه دوم، واحد ۸
کد پستی: ۱۵۳۱۶۱۵۷۳
تلفن: ۸۸۱۷۱۱۵۰

info@parsamakala.com



NIKBAR Co Int'l transport

URMIA, 1583666144 IRAN
TEL & FAX : +98 4432759351-4
Turkey: +90 5380553631 (Davood)
+90 5335058845 (Shiva)

infonikbarco@gmail.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

مهان تندر پارسه

* صادرات، واردات، ترانزیت
* حمل ترکیبی و پروژه

* دارای نماینده معتبر در اروپا، آسیا و خاورمیانه

تهران، خیابان ولیعصر بالاتر از بهشتی برج نگین ساعی طبقه ۷ واحد ۷۰۳
تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۱۲۲۱۴ - ۱۶ نمابر: ۸۸۱۰۷۹۴۳

www.mehanltd.com

Info@mehanltd.com

موسسه حسابداری

امیر آشنایی و همکاران

* عضو انجمن اقتصاد دانان ایران
* هیئت مدیره عضو انجمن حسابداران خبره ایران
و مدیریت خبره

(تهیه صورت مالی و اظهار نامه مالیاتی
انتبارگردانی، حسابداری مالی، بودجه نویسی،
بیمه مشاوره وزارت کار، مالیاتی و حقوقی،
تهیه گزارش ارزش افزوده)

تهران، خیابان ولیعصر، کوچه بیمه، پلاک ۱۲
طبقه اول، واحد یک / نمابر: ۸۸۹۳۶۶۷۳
تلفن: ۸۸۹۳۸۹۴۴ / ۷۶۲۵۱۴۷۷

www.Atashani.ir
Info@Atashani.ir

خدمات کشتیرانی و حمل و نقل دریایی
خدمات حمل و نقل هوایی
خدمات حمل و نقل زمینی
ترخیص کالا / سرمایه گذاری و خرید کالا



PARS TARABAR YAS
Marine Navigation and Shipping Services
Air Shipment Services
Land Transportation Services
Investment & International Purchasing

عمران تجارت پاس
www.yasadings.com
info@yasadings.com



پارس ترابار پاس
PARS TARABAR YAS

حمل و نقل بین المللی و ترخیص کالا

مجتمع پالادیوم، طبقه دهم جنوبی، واحد ۱۰۲۳ تلفن: ۰۲۱-۲۲۶۸۰۸۲
www.yaslogistics.com info@yaslogistics.com

yaslogistics



هاگ بار

حمل و نقل بین المللی

(شرکت سهامی خاص)

کریر - فورواردر

حمل و نقل بین المللی و داخلی
مجهز به ناوگان یخچال دار، کفی،
کشنده بر، تانکر، چادری

تهران، کیلومتر ۱۲ جاده قدیم کرج،

خیابان سپاه اسلام، پلاک ۳۹

تلفن: ۷۰ - ۴۴۹۰۷۱۶۱

فاکس: ۴۴۹۰۷۱۶۹

email: info@hbtc.biz



آتشیآ

حمل و نقل بین المللی
و نمایندگی خط کشتیرانی

سرویس دریایی، زمینی،

Door To Door و مرکب

دفتر مرکزی: تهران، خیابان آفریقا،

خیابان سعیدی، پلاک ۳۳ طبقه ۴

تلفن: ۳ - ۲۲۰۲۵۱۳۰

فاکس: ۳ - ۲۲۰۲۵۱۳۰ (داخلی ۶)

دفتر بندرعباس: سه راه دلگشا،

ساختمان شهاب، طبقه سوم

دفتر بندر چابهار: منطقه آزاد تجاری،

چابهار، بالاتر از مجتمع ابریشم،

مجتمع اداری ولیعصر، طبقه اول،

واحد ۲۰۶



شرکت حمل و نقل بین المللی

زمرد ترابر نوین

کریر - فورواردر

کشتیرانی

تهران: بزرگراه نواب، نیش آذربایجان

شرقی، برج گردون، واحد ۵۰۲ شمالی

تلفن: ۷ - ۶۶۳۸۳۰۹۵

فاکس: ۶۶۳۸۳۰۹۸

www.zomorrod tarabar.com

info@zomorrod tarabar.com



جاده ابریشم

شرکت حمل و نقل بین المللی

حمل ریلی، دریایی

زمینی و هوایی

تهران: خیابان استاد نجات اللهی،

خیابان شهید کلانتری، پلاک ۷۸،

طبقه ۳، واحد جنوبی

تلفن: ۴۰۸۸۱۱۱۲

نمبر: ۴۰۸۸۱۵۷۰

www.silk-roadco.com

info@silk-roadco.com



Esfand Tarabar

International Transport co., Ltd.

زمینی، دریایی، هوایی

(صادرات، واردات، ترانزیت)

شرکت حمل و نقل بین المللی

اسفند ترابر

(با مسئولیت محدود)

- ♦ حمل کالای ترانزیت از کلیه مبادی ورودی به کشورهای آسیای میانه و بالعکس
- ♦ حمل کالا با کامیون از کلیه مبادی در ایران به تمام نقاط کشورهای اروپایی آسیایی و بالعکس
- ♦ حمل کالا توسط کانتینر از کلیه مبادی ایران به تمام بنادر آسیا، اروپا، آمریکا، افریقا و استرالیا
- ♦ دارای دفاتر نمایندگی در کلیه مبادی مرزی (بازرگان، بندرعباس، سرخس، لطف آباد، اینچه برون، باشماق، میرجاوه، آستارا و ...)
- ♦ نمایندگی انحصاری در آلمان، ایتالیا، بلغارستان، ترکیه، ترکمنستان، افغانستان و عراق

تهران: خیابان جمهوری، تقاطع اسکندری، شماره ۱۵۷۷ (ساختمان زائر)، طبقه ۵ واحد ۶۰۱

تلفن: (۱۰ خط) ۶۶۴۳۲۲۴۲ - ۶۶۴۳۱۵۰۰ - ۶۶۴۳۱۵۰۰

info@esfand-tarabar.com

www.esfand-tarabar.com



International Transport & Shipping CO. LTD

دنیا بار

شرکت حمل و نقل بین المللی
و نمایندگی کشتیرانی (با مسئولیت محدود)

تهران، میدان آرژانتین، خیابان الوند،

خیابان ۳۵، شماره ۷

تلفن: ۴ - ۸۸۷۷۴۸۵۳

۸۸۷۸۱۴۵۰ - ۸۸۷۸۱۴۵۱

فاکس: ۸۸۷۷۳۹۵۱

www.donyabar.com

info@donyabar.com



شرکت بازرگانی حمل و نقل بین المللی
دریا زمین اروند

♦ خدمات چارترینگ و مشاوره
و حمل کالای فله

♦ حمل و نقل بین المللی کلیه کالاهای
کانتینری وارداتی و صادراتی

♦ نمایندگی در کلیه نقاط جهان و
کشورهای همسایه، از جمله ترکیه،

امارات و عراق

تهران: میدان آرژانتین، خیابان احمدقصر،

خیابان هجدهم، پلاک ۱۰، طبقه ۳، واحد ۶

کد پستی: ۱۵۱۴۸۳۴۴۱۷

تلفن: ۰۲۱ - ۸۸۵۲۷۲۳۰

نمبر: ۰۲۱ - ۸۸۵۲۷۲۳۱

www.arvandsealand.com

info@arvandsealand.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

دانیال ترابر

(با مسئولیت محدود)

♦ حمل زمینی و دریایی انواع کالاهای
صادراتی، وارداتی و ترانزیت

♦ دارای نمایندگی در کلیه مبادی ورودی
و خروجی کشور

♦ دارای نمایندگی در کشورهای چین،
ترکیه، کره، ایتالیا، آلمان، فرانسه، اسپانیا

تهران، خیابان آزادی، نیش جمالزاده شمالی،
ساختمان اداری جمالزاده، طبقه ۲، واحد ۱

تلفکس: ۶۶۹۳۳۳۵۶ / ۶۶۹۲۲۷۹۶

۶۶۹۲۰۷۷۴ / ۶۶۹۲۰۲۱۸ / ۶۶۹۲۰۱۷۴

۶۶۹۲۳۶۲ / ۶۶۹۲۳۶۲

www.danieltarabar.com

info@danieltarabar.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

و نمایندگی کشتیرانی و خدمات بار هوایی

جهان بخش بار

(با مسئولیت محدود)

تهران، خیابان سپهروردی جنوبی،

خیابان شهید برادران نوبخت، شماره ۳۹

کد پستی: ۱۵۷۸۶۶۴۹۳۱

تلفن: ۸۸۸۳۴۷۸۰ - ۸۸۸۳۵۱۳۵

فاکس: ۸۸۸۴۴۳۷۵ - ۸۸۸۳۱۳۹۱

E-mail: info@jybco.com

شرکت های حمل و نقل بین المللی (تهران)



شرکت حمل و نقل بین المللی پاسا ترا بر پرشیا

♦ با امکانات، تاسیسات و تجهیزات و ماشین آلات تخصصی در زمینه حمل، واردات و صادرات گاز مایع LPG

در منطقه آسیا و خاور دور
تهران: سهروردی شمالی، هویزه غربی، نبش خیابان ویدا، پلاک ۱

تلفن: ۸۸۷۶۴۶۱۱

فکس: ۸۸۷۶۷۰۶۰

E-mail: info@pasargas.com



جاده ابریشم فرا بر

شرکت حمل و نقل بین المللی و خدمات کشتیرانی

تهران، خیابان ولیعصر، بالاتر از چهارراه ولیعصر، پ ۱۴۴۹، مجتمع تجاری و اداری ابریشم، طبقه ۵، واحد ۵۰۳

تلفن: ۶۶۴۷۷۳۸۷ / ۶۶۴۷۷۳۵۱

فکس: ۶۶۴۷۷۴۰۳

حمل هوایی، زمینی، دریایی، و ریلی

ایمیل: naser@silkrOADfarabar.com

وبسایت: www.silkrOADfarabar.com



شرکت حمل و نقل بین المللی کهکشانشیر آسیا

کریر-فورواردر

متخصص در امر ترانزیت کالا

دارای نمایندگی فعال در گمرکات بندرعباس، بازرگان، تهران

تهران، تقاطع خیابان جمهوری اسلامی و اسکندری، ساختمان تجاری و اداری زائر، طبقه سوم، واحد ۴۰۶

تلفکس: ۶۶۹۰۴۹۵۵-۶۶۴۳۲۵۴۲

۶۶۵۸۳۸۱۵-۶۶۵۸۳۸۰۷

kahkeshanseireasia@gmail.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

روشن تیر

زمینی، دریایی، هوایی
ترانزیت و ترخیص کالا
کریر - فورواردر

دارای نمایندگی در کلیه بنادر، مرزها و کشورهای اروپایی

تهران، خیابان سمیه، نرسیده به خیابان ایرانشهر، شماره ۱۹۲، طبقه ۵، واحد ۱۵

تلفن: ۸۸۱۴۱۸۴۱-۴

۰۲۱-۸۸۸۰۶۸۶۰-۲

نمابر: ۰۲۱-۸۸۸۱۰۲۱۹



شرکت حمل و نقل بین المللی

سرعت ترا بر ایرانیان

✓ ارائه دهنده خدمات تخصصی در زمینه های صادرات، واردات، ترانزیت داخلی و خارجی

✓ ارائه سرویس Door to Door شامل حمل و نقل مرکب، خدمات بیمه ای، باررگانی و ترخیص کالا

✓ دارای نماینده های معتبر در آسیا، اروپا و خاور دور

تهران: بلوار افریقا، کوچه نور، پلاک ۱۲، طبقه اول، واحد ۲

تلفن: ۰۲۱ ۸۸۶۲۳۱۰ - ۸۸۶۱۸۲۶

فکس: ۰۲۱۸۸۶۲۱۲۳

Info@sticompany.ir



گروه حمل و نقل

پرستوهای مهاجر

انجام کلیه عملیات حمل و نقل و خدمات مرتبط

دارای پایانه اختصاصی در کلیه شعبات

بندر عباس: روبروی اسکله رجایی، جنب تیر حاوی، تلفن: ۰۷۶۳۳۷۹۰۱۷ - ۰۷۶۳۳۷۹۰۱۶

عسلویه: شهرک حمل و نقل کالا، تلفن: ۰۷۷۳۳۶۷۰۷۰ - فکس: ۰۲۱۴۳۸۵۰۲۹۸

پارسیان: محور پارسیان به عسلویه کیلومتر ۳، تلفن: ۰۹۱۷۴۴۲۰۲۷

یوشهر: محور یوشهر برلجان روبروی پلیس راه احمدی، تلفن: ۰۹۱۷۲۳۵۹۴۱۴

بندر امام: پایانه حمل و نقل کالا، فرقه ۷۵، تلفن: ۰۶۱۵۲۲۴۱۵۳۷-۹ - ۰۹۱۶۶۵۱۰۰۷۶

parastoohayemohajer.com

pme.tzd@gmail.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

پاسا ترا بر کاسپین

ناوگان تخصصی

حمل، واردات و صادرات

گاز مایع LPG

تهران: خیابان سهروردی شمالی، خیابان هویزه، نبش ویدا، پلاک، طبقه اول

تلفن: ۰۲۱-۸۸۵۴۵۸۹۰-۱

نمابر: ۰۲۱-۸۸۷۶۷۰۶۰



دنیارد

شرکت حمل و نقل بین المللی و نمایندگی کشتیرانی

با ۴۰ سال سابقه فعالیت
کریر-فورواردر

زمینی - دریایی - هوایی - ریلی

* خدمات گمرکی - ترخیص کالا

* صادرات، واردات، ترانزیت

تهران، جنت آباد جنوبی،

نبش سوم غربی، ساختمان سپه

تلفن: (خط ۵) ۰۲۱-۴۴۴۶۵۳۰۰

نمابر: ۰۲۱-۴۴۴۶۴۸۱۸

همراه: ۰۹۱۲۵۷۷۵۷۷۸

تلگرام: ۰۹۱۰۵۹۴۰۰۵

www.Donyagard.ir

Azad@Donyagard.ir



شرکت کشتیرانی
و حمل و نقل بین المللی

توشه بر

Tushehbar

shipping & international freight forwarders co. (Tehran-Iran)

سرویس حمل کالاهای صادراتی و وارداتی به اقصی نقاط جهان

تهران، خیابان خرمشهر، خیابان عربعلی، خیابان ۱۵ (نسترن شرقی)، پلاک ۵۲، ساختمان توشه بر

تلفن: ۴۳۶۰۲ (تا ۳۰ خط)

نمابر: ۸۸۷۳۶۹۷۱



راه نیک

شرکت حمل و نقل بین المللی

کریر-فورواردر

* حمل، ترخیص و ترانزیت کلیه محموله های خرده بار، نرمال، سنگین، فوق سنگین، ترافیکی، فله و محمولات فاسد شدنی

* حمل ترکیبی پروژه

* خدمات گمرکی و ترخیص کالا

* دارای دفاتر فعال در کشورهای ترکیه، هلند،

امارات و کلیه گمرکات مرزی

تهران، بخ سهروردی شمالی، کوچه شهرتاش، پلاک ۷۴ طبقه ۲ واحد ۵

تلفن: ۸۸۵۰۸۳۵۱-۸

info@rahniklogistics.com



شرکت حمل و نقل بین المللی
کارگو اطلس

کریر - فورواردر

- ♦ حمل جاده ای، ریلی، دریایی، هوایی
- ♦ حمل کالاهای صادراتی، وارداتی، ترانزیتی به ترکمنستان، افغانستان، ترکیه، عراق، آسیای میانه و بالعکس

تهران: سعادت آباد، خیابان سرو غربی، خیابان صدف، پلاک ۲۱، (مجمع اداری جامعه)، طبقه دوم، واحد ۲۱

تلفن: ۰۲۱-۲۲۳۶۰۹۷۱-۳
نمابر: ۰۲۱-۲۲۳۶۰۹۷۴

cargoatlas@yahoo.com
www.cargoatlas.ir



Ishro Navgan Siraf
Int. Freight Forwarding & Logistics Co.

شرکت پیشرو ناوگان سیراف

حمل و نقل بین المللی کالا با شیوه های مختلف حمل اعم از وارداتی و صادراتی به ویژه حمل کالا و تجهیزات پروژه، چارترینگ کشتی و هواپیما

تهران، بلوار نلسون ماندلا (جردن)، بلوار گلشهر، پلاک ۴، واحد ۹ و ۱۰ فکس: ۲۲۰۵۸۳۳۰
تلفن: ۲۲۰۵۵۰۲۱ - ۲۲۰۵۶۰۸۶
Info@pishronavgan.com | www.pishronavgan.com



حمل و نقل بین المللی
خط سفید خزر

انجام حمل و نقل کالا در امور جاده ای، ریلی، هوایی و دریایی واردات، صادرات، ترانزیت، ترخیص از مبدأ تا مقصد نهایی در بالاترین کیفیت علی الخصوص کشور چین نمایندگی در جلفا: ۰۹۱۴۴۹۲۱۴۲۷ (میر محمد عیوضی) عضو هیئت مدیره

بندر عباس، بندر امام، بندر خرمشهر، بندر انزلی، آستارا، سرخس مشهد، دوغارون، خرم آباد تهران: ابتدای نواب، برج سهیل دفتر مرکزی: ۱۹-۶۶۳۸۱۴۱۶-۰۲۱ نمابر: ۰۲۱-۶۶۳۸۱۴۲۰



WAN HAI LINES LTD.
WE CARRY, WE CARE

شرکت بر و بحر ایران
خدمات کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی

- نمایندگی کشتیرانی
- حمل و نقل بین المللی
- خدمات تحویل گیری کالا به صورت درب به درب

نمایندگی انحصاری خط کانتینری
WAN HAI وان های

تهران، میدان آرژانتین، خیابان الوند، پلاک ۷۲، طبقه دوم شرقی

نمابر: ۸۸۶۴۳۳۳۰

تلفن: ۲۵-۸۸۶۴۳۳۱۰

E-mail: info@iranlandsea.com



دی ترانس سبا

کریر - فورواردر

با بیش از ۲۵ سال سابقه در حمل و نقل بین المللی (زمینی، دریایی، هوایی و ریلی) حمل کالا به اقصی نقاط جهان در خدمت تجار، بازرگانان و همکاران گرامی

تهران، خیابان مفتاح، پایین تر از خیابان مطهری پلاک ۲۵۸، طبقه اول، واحد ۲

تلفن: ۰۲۱-۵۰۷-۸۸۳۴۰۵۰۱
فکس: ۰۲۱-۵۰۳-۸۸۳۴۰۵۰۳

esmaeil@daytranssaba.com
Daytranssaba@gmail.com



PETROASIA
SHIPPING AGENCY Co. Ltd.

شرکت نمایندگی کشتیرانی پترو آسیا
PETROASIA SHIPPING AGENCY CO.

- ♦ انجام امور چارترینگ، بروکرینگ
- ♦ حمل محمولات سنگین و ترافیکی
- ♦ حمل محمولات فله خشک و مایعات
- ♦ حمل میعانات گازی

♦ انجام امور کارگزاری در بنادر جنوبی و شمالی کشور

♦ دارای دفاتر اختصاصی در کشورهای ترکیه، مالزی، نروژ و آذربایجان

تلفن: ۱۴-۶۶۵۷۲۹۰۷ - ۰۲۱ - ۶۶۵۷۲۹۰۳ و ۰۶ - ۶۶۵۷۲۹۰۳ نمابر:

info@petroasia.net



شرکت حمل و نقل بین المللی
سیروان ترابر ماد

Sirwan Tarabar Maad
International Transport co. Ltd

فورواردر-کریر

- ◀ ترانزیت کالاهای خشک
- ◀ ترانزیت فرآورده های نفتی
- ◀ ترانزیت و حمل کالاهای وارداتی
- ◀ حمل کالاهای صادراتی

تهران: میدان ونک، خیابان ملاصدرا، بعد از چهارراه شیخ بهایی، پلاک ۲۰۸، طبقه ۴، واحد ۱۴
تلفن: ۳-۸۸۲۱۶۱۸۱ (+۹۸۲۱)
نمابر: ۰۳-۸۸۲۱۶۲۰۳ (+۹۸۲۱)

info@sirwantarabar.maad.com
www.sirwantarabar.maad.ir

شرکت های حمل و نقل بین المللی (تهران)



ارائه کلیه خدمات واردات، صادرات، ترانزیت، لجستیک و ترخیص کالا

دارای نمایندگی انحصاری از شرکت **ItalianSped** در زمینه حمل دریایی

تهران، بلوار آفریقا، بلوار مینا
پلاک ۱۸ واحد ۴۰۱ و ۴۰۲
تلفن: ۳۰-۸۸۲۰۱۳۲۹-۸۸۲۰۸۷۷۹-۸۰ و ۸۸۶۴۵۱۶۵-۷
فاکس: ۸۸۶۴۵۱۵۵
www.shamekh.org
info@shamekh.org



▲ سرویس های حمل زمینی، دریایی و هوایی

▲ خدمات حمل Door to Door

▲ خدمات حمل پروژه های

تهران، خیابان دکتر بهشتی - نبش میرعماد

شماره ۲۸۲ - واحد ۲۰۲

نمابر: ۸۸۷۵۷۸۸۱

تلفن: ۶-۸۸۷۵۰۳۵۳

www.5continents.ir

info@5continents.ir



شرکت حمل و نقل بین المللی

سپهران ترابر

متخصص در امور فورواردینگ، حمل و نقل چند وجهی و حمل کالاهای ترانزیتی و پروژه ای از کلیه مبادی به مقاصد داخلی، آسیای میانه و افغانستان

تهران: خیابان ولیعصر، مقابل پارک ملت، خیابان ارمغان غربی، پلاک ۶۶، طبقه چهارم

تلفن: ۵-۲۲۰۲۸۷۸۱

نمابر: ۲۲۰۲۸۷۸۰

info@sepehran.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

سندباد بحری

■ با نمایندگی فعال در بنادر و مرزهای کشور

■ خدمات زنجیره تامین و بارفرابری دریائی، زمینی و هوائی

■ تحویل درب کارخانه

■ واردات، صادرات و ترانزیت به آسیای میانه، خاور دور، اروپا آفریقا و آمریکای لاتین

با خدمات ما، چالش های حمل و نقل را به برتری واقعی
زنجیره تامین خود تبدیل کنید

تهران، میدان آرژانتین، خیابان الوند پلاک ۷۲، واحد ۲ غربی

تلفن: ۴۸-۴۸۶۴۳۳۴۲-۰۲۱ نمابر: ۰۲۱-۸۸۶۴۳۳۲۷

sit@sindbadlogistics.com / www.sinbadlogistics.com



تهران تیر

شرکت حمل و نقل بین المللی

کریو-فورواردر

▲ دریایی - زمینی - هوایی

▲ صادرات - واردات - ترانزیت

▲ حمل کالا به صورت مرکب و مستقیم

▲ ترخیص کالا از کلیه گمرکات و بنادر کشور به صورت موقت و قطعی

▲ دارای نمایندگی در کلیه بنادر و مرزهای کشور

تهران: خیابان کریم خان زند، خیابان شهید کلاتری، بین نجات الهی و سپهبد قری، ساختمان ۷۶ طبقه ۵ واحد ۲۴

تلفن: ۴-۸۸۸۴۹۰۲۱ فکس: ۸۸۸۴۹۰۲۵
tehrantir@gmail.com



حمل و نقل بین المللی

بارمان ره تیس

● متخصص در حمل محمولات گروپاژ - خرده بار

به انگلیس، آلمان، سوئد و ... و بالعکس

● انجام خدمات حمل کالا به صورت Door to Door

● حمل محمولات زمینی، دریایی، هوایی

از / به اقصی نقاط دنیا

● صادرات - واردات - ترانزیت

تهران: میدان فردوسی، خیابان سمیه، نبش خیابان موسوی، پلاک ۶۸

ساختمان سعید، طبقه دوم، واحد ۳۲

تلفن / فکس: ۴-۸۸۸۴۷۰۹۳-۸۸۸۴۷۴۹۶-۸۸۸۴۷۵۳۸

info@brt-co.com www.brt-co.com



حمل و نقل بین المللی

وفاراه

کریو-فورواردر

● حمل کالا از اقصی نقاط دنیا و بالعکس

● ترخیص کالا در کلیه گمرکات کشور

● دارای دفاتر نمایندگی در کشورهای CIS

● اروپا و کلیه مبادی ورودی و مراکز شهرستانها

● صدور بارنامه فیاتا و CMR در اروپا و کشورهای CIS

تهران: خیابان آیت الله کاشانی، روبروی مسجد

نظام مافی، مجتمع تجاری اداری اترک،

طبقه دوم، واحد ۲۰۵

تلفن: ۵-۴۶۰۹۲۳۰۳-۰۲۱-۴۶۰۹۲۳۰۶ نمابر: ۴۶۰۹۲۳۰۶

دفتر ازبکستان: ۰۰۹۹۸۹۷۱۵۵۷۵۷۱

۰۰۹۹۸۹۷۱۵۵۱۳۱۱

www.vafarah.com

vafarah_co@yahoo.com



شرکت حمل و نقل بین المللی ره انجام (کریر - فورواردر)

- ♦ دارای نمایندگی در تمامی گمرکات، بنادر و مرزهای خروجی و ورودی ایران
 - ♦ سرویس حمل زمینی توسط کامیون های چادری، یخچالی و کفی به اقصی نقاط اروپا و آسیا میانه بیش از ۱۰۰ دستگاه کامیون
 - ♦ ترانزیت کلیه محمولات از تمامی مبادی ورودی کشور ♦ سرویس حمل دریایی، ریلی و حمل مرکب
 - ♦ تریخیص کالا از کلیه گمرکات کشور و همچنین انجام تمام تشریفات گمرکی برای صادرات کالا
 - ♦ ترانس شیب کالا از ایران به تمامی کشورهای اروپای شرقی و غربی که امکان حمل زمینی به طور مستقیم با کامیون ایرانی ندارد
 - ♦ دارای نمایندگی خارجی در ترکیه، رومانی، اتریش، آلمان، اکراین، لهستان و همچنین نماینده انحصاری در کشورهای ایتالیا، اسلونی و بلغارستان
- تهران: خیابان ولیعصر، نرسیده به سهراه فاطمی، کوچه شهید حمید صدر، پلاک ۴۷، واحد ۱
 تلفن: ۴-۸۸۸۰۷۰۸۳ / ۸۸۸۰۲۲۲۳
 نمابر: ۸۸۸۰۲۲۲۴

www.rahamjam.ir

info@rahamjam.ir



شرکت حمل و نقل بین المللی دالاهو ترابر شایان

- کریر - فورواردر - ترانزیت
- حمل محمولات سبک، سنگین و فوق سنگین
 - حمل تخصصی مایعات، گاز، کالاهای خطرناک و فاسد شدنی
 - مجهز به کامیون های تانکر دار، یخچال دار، چادری و کفی
 - دارای نمایندگی در تمام بنادر و مرزهای کشور
- تهران: خیابان بهشتی، خیابان شهید خلیل حسینی (سورنا)، کوچه فرهاد، پ ۱، ط ۲، واحد ۴
 تلفن: ۸۶۰۳۱۰۴۸ نمابر: ۸۶۰۳۱۰۵۴
 dalahootarabar@gmail.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

آرین ترابر امیر (مسئولیت محدود)

- کریر - فورواردر
- * ارائه دهنده خدمات لجستیک و زنجیره تامین درزمینه صادرات، واردات و ترانزیت
 - * ارائه سرویس های ترکیبی، خدمات بیمه بازرگانی و تریخیص کالا
- تهران، سعادت آباد، سرو شرقی، خیابان رشادت، کوی اقبال ملی، ساختمان فرهنگ، شماره یک، طبقه ۴، واحد ۱۲
 تلفن: ۲۲۳۵۸۱۴-۱۷ فکس: ۲۲۳۶۷۰۹
 www.ariantarabar.com info@ariantarabar.com



سی بن ترابر

شرکت حمل و نقل بین المللی (سهامی خاص)

- ارائه کلیه خدمات گمرکی و شیوه های حمل چند وجهی (زمینی، دریایی، هوایی)
- جهت کالاهای وارداتی، صادراتی و ترانزیتی از اقصی نقاط جهان به بنادر و گمرکات ایران و بالعکس
- تهران، میدان هفت تیر، خیابان مفتاح شمالی، شماره ۲۷۲، برج مرجان، واحد ۹۰۳
 تلفن: ۸۸۳۲۵۱۹۲-۹۳ فاکس: ۸۸۸۴۷۶۴۲
 www.seabonetarabar.com info@seabonetarabar.com



BALUCH INTERNATIONAL TRANSPORT CO. LTD

شرکت حمل و نقل بین المللی بلوچ

- کریر - فورواردر
- دارای نمایندگی فعال در تمامی گمرکات کشور سرویس منظم جهت حمل تمامی محموله های گروپاژی و فول تراک از کشورهای عضو اتحادیه اروپا و ترکیه - ترانزیت و حمل کالا به کشورهای مشترک المنافع و عراق صادرات و واردات - تریخیص کالا - مشاور امور گمرکی
- آدرس: تهران، خیابان گاندی، خیابان پنجم، شماره ۲۲، طبقه پنجم، واحد ۵۰۲
 تلفن: ۴-۸۸۸۳۱۸۸۸ (۰۹۸) فکس: ۹۱۷۱۴ (۰۹۸) ۲۱۸۸۷
 آدرس بندرعباس: میدان یادبود، برج ملکه آسمانها، طبقه ۱۰، واحد ۱۰۰۱
 تلفن: ۷-۲۲۲۵۰۲۸۲-۷۶ فکس: ۲۲۲۵۰۲۸۸-۷۶
 e-mail: transport_balooch@yahoo.com



شرکت حمل و نقل بین المللی آسان سیر سبحان

- * حمل بار زمینی به صورت دربست (FTL) / گروپاژ (LTL) * خدمات زمینی / دریایی / ریلی / هوایی
- * ارائه کلیه خدمات گمرکی در مبدا و مقصد، ثبت سفارش و تریخیص کالا * بازرگانی و خرید و فروش محمولات سوختی، مشتقات نفتی و قیر
- * حمل انواع محموله های نفت و گاز و پتروشیمی و قیر * حمل کالا و ترانزیت به کشورهای آسیای میانه و کشورهای اروپایی
- * حمل محمولات دریایی LCL و FCL از کلیه بنادر خاور دور به مقصد بنادر جنوبی و شمالی ایران

دفتر بندرعباس: سه راه ۲۲ بهمن، ساختمان سحر، بلوک A، طبقه ۲، واحد A4
 تلفن: ۰۷۶۳۳۴۴۶۵۳۶ علی درویشی: ۰۹۱۲۷۸۸۵۶۰۸

دفتر مرکزی: تهران، خ انقلاب، خ استاد نجات الهی، خ سلمان پاک، پلاک ۱، واحد ۱۱
 تلفن: ۸۸۹۱۴۲۳۷ - ۸۸۹۲۳۱۰۸ - ۸۸۹۲۳۲۵۳ فکس: ۸۸۹۱۴۲۳۸
 احمد درخشانی: ۰۹۱۲۱۷۷۰۴۲۱ محمد درخشانی: ۰۹۱۴۱۶۴۹۱۸۳

www.Asanseir.co

Email:Info@asanseir.co



شرکت حمل و نقل بین المللی رادمان ترابری

- ♦ سرویس های منظم صادرات و واردات به کلیه نقاط کشور ترکیه با داشتن نمایندگی مستقر در محل
- ♦ سرویس های منظم صادرات و واردات به کشورهای : لبنان، عراق، پاکستان، افغانستان، آذربایجان، ارمنستان
- ♦ سرویس های مستقیم به مناطق غرب نشین عراق مانند کربلا، نجف، بصره، و سایر شهرهایی که امنیت داشته باشد .
- ♦ سرویس های منظم ترانزیت از بندر جنوبی کشور و ترکیه به کشورهای افغانستان و کشورهای C.I.S
- ♦ سرویس های صادرات و واردات به کلیه کشورهای آسیایی و اروپایی و جمهوریهای روسیه
- ♦ انجام عملیات بارگیری ، تخلیه در کلیه گمرکات و بندر ♦ کلیه عملیات لجستیک در اروپا ♦ انجام سرویس های گروپاژ (خرده بار)

تهران: خیابان ولیعصر، نرسیده به سهراه فاطمی، کوچه شهید حمید صدر، پلاک ۴۷، واحد ۲

نمابر: ۸۸۹۲۶۵۲۴

تلفن: ۸۸۸۰۲۶۰۶

www.riteco.co

info@riteco.co



تبسم ره آریا

شرکت حمل و نقل بین المللی

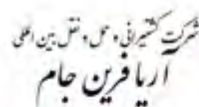
(کریبر و فورواردر)



تهران: خیابان احمد قصیر (بخارست) کوچه دهم غربی پلاک ۲۵ واحد ۲

تلفن: ۰۲۱-۸۸۵۰۰۲۷۵ فکس: ۰۲۱-۴۳۸۵۵۳۱۱

info@tra-cargo.com



CARRIER - FORWARDER

- ♦ ارائه سرویس های جاده ای به صورت کریبری و فورواردری از سراسر دنیا به ایران و سایر کشورها و بالعکس.
- ♦ ارائه سرویس های ترانزیت از تمامی بندر به گمرکات ایران و کشورهای C.I.S، افغانستان، عراق، آذربایجان و اروپا و سایر کشورها
- ♦ ارائه سرویس های فورواردری دریایی، هوایی، ریلی و ترکیبی

همراه: ۰۲۶ ۱۹۷ ۳۳ ۷۶
تلفن: ۰۲۱ ۴۱ ۳۸ ۲۰۰۰
فکس: ۰۲۱ ۸۸ ۳۸ ۱۵ ۳۳

تهران: خیابان مطهری، پلاک ۲۵۹
ساختمان بهار، طبقه دوم، واحد ۳

www.ariafarin.com

transit@ariafarin.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

نیک نام مارین فرابر

تهران: خیابان مطهری، خیابان مفتاح شمالی، بعد از چهارراه زهره، پلاک

۲۷۲، ساختمان مرجان، طبقه سوم، واحد ۳۰۳
تلفن: ۰۲۱-۸۸۳۲۶۰۳۸-۹ ۸۶۰۷۱۰۰۸-۹
نمابر: ۸۶۰۷۲۲۹۳

www.niknammarin.com

info@niknammarin.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

رز راه پارسه Persian Road Rose International Transport Co

تهران: خیابان مطهری، خیابان سلیمان خاطر، خیابان وراوینی،

پلاک ۱۱، طبقه ۲، واحد ۶
تلفن: ۰۲۱-۸۶۰۷۱۰۰۸-۹
نمابر: ۸۸۸۲۵۱۴۳

www.persianroadrose.com

info@persianroadrose.com



شرکت حمل و نقل بین المللی مهرراد ناوگان

- ♦ حمل کلیه کالاهای وارداتی و صادراتی از طریق کلیه روش های متعارف حمل و نقل (چند وجهی، حمل دریایی، حمل جاده ای، حمل هوایی)
- ♦ انجام کلیه خدمات ترانزیت، داخلی و خارجی
- ♦ ارائه کلیه خدمات لجستیک shelf to shelf · door to door · کراس استافینگ shop and ship



تلفن: ۰۲۱-۸۶۰۴۵۰۰۰

تهران، میدان آرژانتین، خیابان بیهقی، کوچه ۱۲ شرقی، ساختمان ۴۳، پلاک ۱۶، طبقه ۲، واحد ۳ و ۴

www.mehrrad.com

info@mehrrad.com

Shaahin Tarabar
International Transport Co. LTD

شاهین ترابر



شرکت حمل و نقل بین المللی (با مسئولیت محدود)

کریر و فورواردر / Carrier & Forwarder

- حمل کلیه کالاهای نرمال ، ترافیکی ، وزین ، فله و مایعات • انجام کلیه عملیات لجستیکی ، تخلیه و بارگیری
- حمل کالاهای صادراتی ، وارداتی ، ترانزیت به وسیله کامیون ، واگن و کانتینر • انجام کلیه تشریفات گمرکی و ترخیص کالا تهران ، میدان هفت تیر ، خیابان مفتوح جنوبی ، خیابان ورزنده ، پلاک ۸ ، واحد ۴

تلفن: ۸۸۳۲۲۹۷ (خط ویژه) فاکس: ۸۸۳۲۲۹۶

www.shaahintrans.com Email: info@shaahintrans.com



Jahan Jadeh

شرکت حمل و نقل بین المللی جهان جاده

International transport and
Freight Forwarders

(کریر - فورواردر)

- حمل محمولات زمینی، دریایی و گروپاژ به کشورهای اروپایی (ترکیه، گرجستان، اوکراین)
- حمل محمولات صادراتی، وارداتی، پروژه ای و فله
- دارای نمایندگی در اروپا، ترکیه، چین، کره

تهران: خیابان نجات اللهی، خیابان اراک، ساختمان ۶۴، طبقه سوم، واحد ۱۲
تلفن: ۰۲۱-۸۸۹۱۴۵۸۰-۲ شماره: ۰۲۱-۸۸۸۹۹۶۸۹

www.jahan-jadeh.com info@jahan-jadeh.com



KIAN MEHR
TARABAR Co.(L.L.d.)
INTL.FORWARDING & SHIPPING

شرکت کشتیرانی / حمل و نقل بین المللی

کیان مهر ترابر

کریر - فورواردر

- ترانزیت داخلی و خارجی و ترخیص کالا از کلیه گمرکات و بنادر کشور
- حمل محمولات پروژه ای (فوق سنگین و ترافیکی)
- حمل محمولات وارداتی از کلیه کشورهای اروپائی
- حمل محمولات صادراتی با کامیونهای جدید تحت پوشش

تهران: میدان هفت تیر، خیابان مازندرانی، پلاک ۲۲
تلفن: ۸۸۸۱۲۹۲۸ / ۸۸۸۲۸۹۰۶ - ۰۲۱ شماره: ۰۲۱-۸۸۸۶۵۹۳۰

trans043@neda.net



International Transport.Co (LTD)

شرکت حمل و نقل بین المللی

کالا سپید ترابر

(با مسئولیت محدود)

حمل کالاهای ترانزیتی و صادراتی به افغانستان و آسیای میانه و اروپا

دفتر مرکزی: تهران، خیابان ولیعصر، نرسیده به چهارراه زرتشت، بن بست سروش، پلاک ۲، طبقه ۲
تلفن: ۰۲۱-۸۸۹۴۱۹۶۷
دفتر مشهد: پامچال ۵، پلاک ۲۲، طبقه ۲ - کدپستی: ۹۱۸۶۹۹۳۴۳۳
تلفن: ۰۵۱-۳۶۰۳۹۸۹۰-۳ شماره: ۰۵۱-۳۶۰۳۹۸۹۴

kalasepid@gmail.com



Jahan Deniz Kala

جهان دنیز کالا

- ◀ فورواردری
- ◀ حمل کالاهای سنگین
- ◀ ترانزیت داخلی و خارجی
- ◀ خدمات کانتینری انواع کالا (صادرات - واردات)
- ◀ انجام امور ایجنسی و چارترینگ (کشتی های فله، جنرال کارگو، تانکر و گاز)

تهران، سعادت آباد، بلوار دریا، بین چهارراه مسجد و رامش، پلاک ۳۳

+982188377176

Info@wsc-ir.com



شرکت حمل و نقل بین المللی **خلیج فارس** (سهامی عام)

حمل و نقل ایمن ، سریع ، ارزان

- رتبه اول به لحاظ گستردگی شبکه حمل و نقل و تعداد شعب در سطح کشور
- رتبه اول به لحاظ موجودی ناوگان فعال ملکی کشور
- رتبه اول به لحاظ سرمایه و نیروی انسانی
- اولین شرکت حمل و نقل جاده ای دریافت کننده گواهینامه تعالی سازمانی و جایزه ملی بهره برداری
- دارای ۱۰۴ شعبه و نمایندگی در سراسر کشور
- تهران، کیلومتر ۱۷ بزرگراه آیت الله سعیدی، میدان نماز

سامانه پیام کوتاه: ۳۰۰۰۱۰۱۱۲۱

فکس دبیرخانه: ۵۶۳۴۲۸۷۷

فکس: ۵۶۳۵۷۰۱۳

فکس: ۸۸۹۷۸۲۸۴

تلفنخانه: ۵۶۳۷۰۹۰۱-۲

بازاریابی: تلفن: ۵۶۳۷۰۸۹۱

امور بین الملل: تلفن: ۸۸۹۷۸۲۸۴-۷

www.pgtco.ir

info@pgtco.ir



Pole One Trans
International Trans, Co. LTD

پل وان ترابری

شرکت حمل و نقل بین المللی (با مسئولیت محدود)

کریر و فورواردر / Carrier & Forwarder

- حمل کلیه کالاهای نرمال ، ترافیکی ، وزین ، فله ، مایعات • حمل کالا به کشورهای اروپایی و کشورهای مشترک المنافع ، ترکیه و بالعکس
- حمل کالاهای صادراتی ، وارداتی ، ترانزیت به وسیله کامیون ، واگن ، کانتینر • انجام کلیه عملیات و تشریفات گمرکی و ترخیص کالا
- حمل به شیوه های مختلف (ترانشیپ ، مرکب) • انجام کلیه عملیات لجستیکی ، تخلیه ، بارگیری و بسته بندی

تهران ، میدان هفت تیر ، خیابان مفتاح جنوبی ، خیابان ورزنده ، پلاک ۰۸ ، واحد ۳

تلفن : ۸۸۸۲۳۳۴۹ ، ۸۸۳۴۳۷۳۳ ، ۸۸۳۴۳۷۳۴ ، ۸۸۳۳۲۷۴ ، ۸۸۳۰۹۱۴۱ ، ۲۳-۸۸۳۴۳۷۳۲ فاکس : ۸۸۸۲۰۸۸۹

www.poleone.com

E-mail: info@poleone.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

حافظ

کریر - فورواردر

حمل محمولات وارداتی صادراتی از کلیه کشورهای اروپایی و بالعکس

تهران: خیابان خالد اسلامبولی، کوچه ۱۶، پلاک ۱۴، طبقه ۳

نمبر: ۸۸۵۵۱۸۲۰

تلفن: ۵۴۹۲۱

info@hafeztrans.ir



شرکت

راگا ترابری پاسارگاد

- ۱- حمل کلیه محمولات وارداتی و صادراتی به صورت گروپاژ و خرده بار
- ۲- حمل کلیه محمولات وارداتی و صادراتی با کامیون دربست و کانتینر دربست
- ۳- خدمات حمل پروژه های کالاهای سنگین و خدمات حمل کراس استافینگ و انجام کلیه خدمات ترانزیت داخلی و خارجی Door To Door

تهران، خیابان پاسداران، برج سفید، طبقه پنجم، واحد ۵۰۸ کدپستی: ۱۹۴۶۹۶۳۷۵۵

تلفن: ۰۲۱-۲۲۵۵۱۴۸۸ ، ۲۲۵۵۱۴۸۷ ، ۲۲۵۵۱۴۸۷ ، ۲۲۵۵۱۴۸۷

www.raga-tp.com

info@raga-tp.com



شرکت حمل و نقل بین المللی
به نام ترابری

ارائه خدمات فورواردینگ بین المللی و ترخیص کالا
دارای دفتر اختصاصی در فرودگاه امام (ره)
تلفن دفتر مرکزی: ۰۲۱-۴۲۷۵۱۰۰۰
تلفن دفتر فرودگاه: ۰۲۱-۵۵۶۷۸۰۲۰

info@behtam.net h.miri@behtam.net

www.behtam.net

شرکت حمل و نقل بین المللی (با مسئولیت محدود)

تیرداد سپهر

شماره ثبت: ۱۸۱۱۹۶

TIRDADSEPHR

International Forwarding & transport Co.LTD.

فورواردر - ترانزیت

تهران، سعادت آباد، خیابان علامه جنوبی، ساختمان تجاری طوس،

طبقه ۵، واحد ۱۰۱

تلفن: ۸۸ ۶۹ ۳۱ ۳۰ ، فکس: ۸۸ ۶۹ ۵۰ ۲۴

www.tstc.ir info@tstc.ir

tstco1381@hotmail.com



UNIPACK S.A.

International Movers & Freight Forwarders

بسته بندی و حمل و نقل بین المللی (سهامی خاص)

شرکت یونپاک

بسته بندی لوازم منزل و مبلمان

بسته بندی کالاهای نمایشگاهی و ماشین الات و ابزار هنری

ساخت صندوق های جوی

کلیه خدمات بس و بنش از ارسال کالا و بیمه بار

حمل و نقل بین المللی کالا از طریق هوایی ، دریایی و زمینی

جابجایی دفاتر شرکتها و سفارتخانه ها و دفاتر روزنامه

عضویت در انجمن های بین المللی فورواردرها در امریکا و اروپا و آسیا



www.unipack.ir

info@unipack.ir

Wireman
International
Transport Co.Ltd.

شرکت حمل و نقل بین المللی
ویسمان
حمل و نقل بین المللی وستان

دارای ۱۶ سال سابقه و تجربه حمل و نقل بین المللی
هوایی، زمینی و دریایی

- ارائه دهنده سرویس های خاص حمل هوایی، زمینی و دریایی به ایران و بالعکس
- حمل بارهای مسافری (فریت) با بسته بندی مناسب و مطابق با آخرین استانداردهای جهانی و انجام امور گمرکی از آدرس اعلام شده تا مقصد (Door To Door)
- حمل کالاها با شرایط نگهداری در دمای خاص، حمل های پروژه ای

دفتر مرکزی: تلفن: ۰۹۲-۵۳۹۰-۸۸۵۰۵۳۸۹ فکس: ۸۸۵۰۵۳۸۹
www.wiseman-cargo.org
دفتر فرودگاه: تلفن: ۰۷۰-۵۱۶۹-۵۱۰۰ فکس: wiseman@wiseman-cargo.org

BKI

شرکت حمل و نقل بین المللی
بهود کالا ایرانیان
کریر - فروردرد

تهران: خیابان ولیعصر چهارراه طالقانی کوچه رحیم زاده پلاک ۱۰
تلفن: ۶۶۴۶۲۰۰۸ (۷ خط) فکس: ۶۶۴۱۲۹۵۶
همراه: ۰۹۱۲۴۸۸۲۳۴۶ تلگرام، واتس اپ: ۰۹۳۷۴۷۶۵۰۸۱

www.bki-co.ir info@bki-co.ir

TR

شرکت تهران راهوار (م.م.م)
Tehran Rahvar Co. Ltd.
International Freight Forwarders

کریر - فروردرد

انجام کلیه خدمات دریایی، فله و کانتینر و حمل و نقل کالاهای سنگین و فوق سنگین به صورت ترانزیت و حمل داخلی

تهران: خیابان ولیعصر، پایین تر از توانیر، پلاک ۲۳۰۷
ساختمان آریان، طبقه ۴، واحد ۲۲ / کد پستی: ۱۵۱۶۷۴۵۱۵۵
تلفن: ۰۴۲-۸۸۲۰۶۳۴۰ نمابر: ۸۸۲۰۶۳۳۹

www.tehranrahvar.net info@tehranrahvar.net

TFI

شرکت حمل و نقل بین المللی
تات فرابر ایرانیان
(کریر - فروردرد)

حمل و نقل کالا به صورت دربست و گروپاژ از اتحادیه اروپا، انگلیس، ترکیه، روسیه، کشورهای CIS، چین و خاور دور به صورت دریایی، هوایی و زمینی

تهران: خیابان ویلا، نرسیده به کریم خان، نبش کوچه جرج جرداق، پلاک ۲۶۹، ساختمان پردیس ویلا، طبقه اول، واحد ۱۰۲
تلفن: ۰۲۱-۸۸۹۲۵۸۳۹ / ۸۸۹۲۵۸۴۱ / ۸۸۹۲۵۸۴۴
فکس: ۸۸۹۲۵۵۳۲ همراه: ۹۱۲۱۵۷۰۷۷۶ / ۹۱۲۸۳۳۴۱۴۵
tatarabar@yahoo.com ghasemi@tatarabar.com
Alipour@tatarabar.com S: trans_shams

مسیر پهنه پارس
MPP حمل و نقل بین المللی

* حمل محمولات زمینی (صادراتی، وارداتی)
به کشورهای اروپایی (ترکیه، ایتالیا، فرانسه و آلمان)

دفتر مرکزی: تهران، خیابان نجات الهی، خیابان اراک، پلاک ۶۴، طبقه ۲، واحد ۹
تلفن: ۰۴۱-۸۸۹۱۹۶۴۰ نمابر: ۸۸۸۹۹۶۹۸

دفتر ارومیه: چهارراه مخابرات، خیابان برق، برج جواهر، طبقه ۴، واحد ۵
تلفن: ۰۷۲-۳۳۴۸۷۱۷۱ نمابر: ۰۴۴-۳۳۴۸۷۱۷۱

www.mpp-co.ir masir.pahnehpars@gmail.com

ماهان ترانس
(با مسئولیت محدود)
حمل و نقل بین المللی و داخلی جاده ای کالا
(کریر و فروردرد)

MTC

حمل انواع کالای سریع الفساد، صادراتی، ترانزیت، مجهز به ناوگان یخچالدار

دفتر مرکزی: تهران، خیابان شهید بهشتی، جنب گمرک جمهوری اسلامی، پلاک ۳۱۴ طبقه ۲، واحد ۵
تلفن: ۰۲۱-۸۸۵۳۵۷۲۱ فکس: ۰۲۱-۸۹۷۸۸۷۸۲

تومینال: تهران، شهرک صنعتی شمس آباد، بلوار نگارستان، خیابان گلزار
تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۴۶۳۲۵

آستارا: پایانه بار آستارا، غرفه ۸ / تلفن: ۰۱۵-۴۴۸۰۴۴۱۴ / ۰۱۳-۴۴۸۰۴۴۱۴

بندرعباس: جاده اسکله شهید رجایی، بافتستان، پارکینگ ماهان ترانس
تلفن: ۰۷۶-۳۳۳۷۹۰۸۶ فکس: ۰۷۶-۳۳۳۷۹۰۸۵

تلفن ویژه: ۰۲۱-۴۱۱۲۶

ایلیاتیرانان جاده
شرکت حمل و نقل بین المللی
INTERNATIONAL TRANSPORT Co.LTD.

مدیرعامل: احد زمانی
(کریر و فروردرد)

دفتر تهران: میدان انقلاب خ کارگر شمالی خ نصرت شرقی
پلاک ۵۴، طبقه ۳، واحد ۶ تلفن: ۰۲۱-۶۶۹۳۴۷۷۰

بندر عباس، میدان شهدا، بلوار امام خمینی، برج ملکه آسمان ها، طبقه ۷، واحد ۷
تلفن: ۰۴۹ و ۰۳۲۲۵۰۵۴۷ نمابر: ۰۷۶-۰۹۱۲۶۹۵۰۶۷۴

O.P.T
International Transport Company

شرکت حمل و نقل بین المللی
امیدان پارس تیر

* دارای نمایندگی های فعال و معتبر در اقصی نقاط دنیا
* ارائه سرویس های cross stuffing و ترانسشیپمنت
* ترانزیت داخلی و خارجی
* حمل محمولات صادراتی وارداتی به صورت دریایی، هوایی و زمینی

تهران، امانیه خیابان ولیعصر نبش گلستان پلاک ۲۷۶۱ طبقه ۳ و ۳۱
تلفن: ۰۲۱-۲۶۲۹۱۰۶۲ / ۰۲۱-۲۶۲۹۱۰۶۸

www.optlogistics.co info@optlogistics.co

شرکت‌های کشتیرانی و خدمات دریایی

CARGO SEA TRADERS Co.Ltd
Shipping Agency & Int'L Freight
Forwarder



تاجران دریا کالا نماینده‌گی خطوط کشتیرانی

- نماینده خطوط کشتیرانی METRO و RSLF
- سرویسهای ذیل را به صاحبان محترم کالا ارائه می‌نماید:
- سرویس حمل کانتینری از کلیه بنادر جنوبی ایران به بنادر کانادا، استرالیا، چین خاور دور، شبه قاره هند و خلیج فارس (صادرات و واردات)
 - با استفاده کانتینرهای استاندارد، یخچالی، Flatrack و Opentop
 - حمل مواد شیمیایی و پتروشیمی با استفاده از IsoTank و FlexiTank
 - حمل کالا به صورت EX Work
 - سرویس Cross Stuffing به تمام نقاط دنیا DUBAI
- تهران، بلوار آفریقا، کوچه آناهیتا، پلاک ۱۱، طبقه ۵، واحد ۱۷
تلفن: ۸۸۶۷۰۵۳۰ - ۸۸۶۷۰۵۳۰ - ۸۸۱۹۷۵۴۵
www.cargoseatradrs.com



ستاره آبی دریا



شرکت حمل و نقل بین‌المللی و
پست سریع هوایی

- * نماینده انحصاری خطوط کشتیرانی BSS و PBS در ایران
- * ارائه سرویس منظم کانتینری صادرات و واردات - چین و سراسر اروپا (معمولی و یخچالی)
- * سرویس پست سریع هوایی BSL EXPRESS از سراسر دنیا به ایران (Door to Door)
- حمل کالاهای خطرناک، باتری، مواد شیمیایی
- * حمل بین‌المللی جاده‌ای از سراسر اروپا و CIS به ایران
- * ارائه سرویس ترانزیت داخلی و خارجی

www.bslshipping.com

تلفن: ۴۲۲۸۷ - ۰۲۱



پارس ترابار شرکت حمل و نقل بین‌المللی و نمایندگی خطوط کشتیرانی

شرکت حمل و نقل بین‌المللی و نمایندگی خطوط کشتیرانی

تهران: بلوار آفریقا، بالاتر از جهان کودک، خیابان سپیدار، پلاک ۱۸، طبقه ۳، واحد ۱۰
تلفن: ۸۸۱۹۴۴۶۱ - ۲ - ۸۸۱۹۴۴۶۱ (خط ۴۰) ۵۴۵۱۳ - ۸۸۱۹۴۴۵۶
نمبر: ۸۸۱۹۴۴۵۶

info@parstarabar.com



شرکت کسرم افق دریا

کشتیرانی و بازرگانی

- اجاره شناورهای کربوت و سوپلای بوت
- خدمات اجنسی و خدمات افشور
- تدارکات دریایی و خدمات سکوها
- دارای بیشترین فعالیت در بندر عسلویه

عسلویه، شهر نخل تقی، کوچه دوم پشت بانک ملت درب اول،
کدپستی: ۴۸۶۶ ۱۸۴ ۷۵۱

۰۹۱۶۳۵۳۹۰۲۶

تلفن: ۰۹۱۲۸۴۵۱۵۷۶



ماروس ترابار کشتیرانی و ترابری بین‌المللی

- ◆ مالکیت و مدیریت کشتی
- ◆ خدمات نمایندگی کشتی و دعاوی بین‌المللی
- ◆ خدمات مهندسی و پشتیبانی فراساحل
- ◆ خدمات لجستیک و ترابری بین‌المللی

تهران: بزرگراه آفریقا، بلوار ستاری، شماره ۵۹، طبقه اول
کد پستی: ۱۹۶۸۸۱۵۶۱
تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۹۸۸۰۰ - ۰۲۱-۸۸۷۹۸۴۸۳
نمبر: ۰۲۱-۸۸۷۹۸۴۸۳

www.maroos.net

maroos@maroos.net



شرکت خدمات دریایی و بندری ساحل نمایان بندر

- تخلیه و بارگیری، بارنوسی، انبارداری • استریپ و استافینگ کانتینر
- مالکیت ثبت اختراع شماره ۸۲۷۳۷ • باگت مکانیکی جهت تسریع در عملیات بارگیری و تخلیه انواع محمولات فله به کشتی با حذف نیروی انسانی در خن کشتی و دارای انواع و اقسام ماشین آلات و تجهیزات تخلیه و بارگیری

دفتر عملیات: بندر شهید رجایی، ۲۰۰ هکتاری
انبار اختصاصی شرکت ساحل نمایان بندر

دفتر مرکزی: بندر عباس، بلوار پاسداران، روبروی دخانیات، ساختمان بختیاری،
پلاک ۱۱۴، واحد ۲

تلفن: ۰۷۶-۲۳۵۱۴۷۸۰ - ۰۷۶-۲۳۵۱۴۷۸۲
مدیر عامل: ۰۹۱۷۳۶۱۰۷۹۵ - ۰۹۱۷۳۶۰۸۴۲۷
مدیر عملیات: ۰۹۱۷۳۶۰۸۴۲۷

www.sahelnamayan.com

sahelnamayan.bnd@gmail.com



شرکت خدمات دریایی ستاره اقیانوس آبی (سهامی خاص)

- حمل دریایی (کانتینری)، هوایی و زمینی
- خدمات چارترینگ کشتی در دریای خزر
- انجام خدمات حمل به صورت door to door
- اجاره انواع کشتی

تهران: فلکه دوم صادقیه، بلوار آیت‌الله کاشانی، بوستان یکم،
ساختمان بارمان، طبقه سوم، واحد ۱۰

تلفن: ۴۴۰۱۸۷۰۱ - ۴۴۰۱۸۷۲۰ - ۴۴۰۱۸۷۲۰
نمبر: ۴۴۹۶۱۷۶۸
info@blosco.ir www.blosco.ir



IRSA MARINE SHIPPING Co.

شرکت کشتیرانی ایرسا مارین (سهامی خاص)

- حمل و نقل هوایی زمینی و دریایی
- انجام انواع خدمات حمل به صورت Door To Door
- حمل ترانزیت داخلی و خارجی و ترانسشیپ
- چارترینگ انواع هواپیما
- خدمات بیمه باربری

تهران: بلوار آفریقا، کوچه مریم، پلاک ۵، طبقه پنجم، واحد ۲۰
تلفن: ۰۲۱-۴۳۳۴۹۰ - ۰۲۱-۲۲۰۲۷۲۶۷ - ۰۲۱-۲۲۰۲۷۲۶۷

Email: info@irsa-marine.com

شرکت های کشتیرانی و خدمات دریایی



شرکت کشتیرانی
خط استوا مارین
Tropical Marine Line
(TML) Shipping Co. Ltd.

حمل کالاهای فله، خشک، فولادی و کالاهای پروژه‌های

تهران: میدان ونک، خیابان ونک، پاساژ ونک، طبقه چهارم، واحد ۴۰۴

تلفن: ۸۸۸۸۵۸۷۶ / ۸۸۷۷۱۹۴۵

Info@tmlines.com



شرکت خدمات ساحلی ایران
نماینده انحصاری خط کشتیرانی EVERGREEN در ایران
نماینده انحصاری خط کشتیرانی INTERWORLD در ایران

بندرعباس	تلفن: ۰۷۶-۳۳۵۵۸۰۶۵	نمابر: ۰۷۶-۳۳۵۵۸۰۶۱
بندر امام خمینی	تلفن: ۰۶۱-۵۳۲۸۹۴۹۷-۸	همراه: ۰۹۱۳۱۰۶۶۹۱۶
خرمشهر	تلفن: ۰۶۱-۵۳۵۲۷۷۰۲	نمابر: ۰۶۱-۵۳۵۲۵۴۰۷
بوشهر	تلفن: ۰۷۷-۳۳۳۳۶۲۰۷-۸	نمابر: ۰۷۷-۳۳۳۳۱۱۴۲

دفتر مرکزی: تهران - میدان آرژانتین - خیابان الوند - پلاک ۷۲ - طبقه سوم
کدپستی: ۱۵۱۶۸۴۴۷۱۱ | تلفن: ۰۱۵-۸۸۶۴۴۴۰۰ | نمابر: ۸۸۷۷۱۱۵۳
www.iranlandservice.com | Email: is-teh@iranlandservice.com



شرکت کشتیرانی
پاشا دریای شرق
ESTERN SEA PASHA

- خدمات کارگزاری ترابری دریایی (نماینده کشتیرانی) برای انواع کشتی هادر تمام بنادر جنوبی ایران نظیر بندرعباس، بندر امام خمینی، بندر عسلویه، بندر بوشهر، و جزیره خارک
- خدمات بارگیری و تخلیه انواع کشتیها با بهره گیری از پایانه های اختصاصی
- حمل دریایی کالا از بنادر خاور دور و نیز حمل کالاهای صادراتی

تهران، میدان ونک، خیابان ونک، پاساژ ونک، طبقه چهارم، واحد ۴۰۴
تلفن: (۵ خط) ۰۶ / ۸۸۸۸۶۳۶۰ - ۸۸۷۹۰۹۳۵ - ۰۲۱ - ۸۸۷۷۳۳۱۳ - فکس: ۰۲۱-۸۸۷۷۳۳۱۳

saleh@pashamarine.com



نماینده کشتیرانی
هلال دریا ایرانیان
HILAL DARYA IRANIAN SHIPPING CO
The Sole agent for HIKARU LINE INC in Iran

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

تلفن: ۸۳۵۶۴ | نمابر: ۸۶۰۸۲۰۶۴

بندرعباس: تلفن: ۰۷۶-۳۲۲۴۲۳۱۳ | نمابر: ۰۷۶-۳۲۲۴۲۳۱۲

بوشهر: تلفن: ۰۷۷-۳۳۵۳۶۱۴۸ | نمابر: ۰۷۷-۳۳۵۳۵۹۹۷

General@hilaldarya.com



دریا تجارت سامیار (سهامی خاص)
Samyar Sea Trade (PJS)
SSTRADE

Your Logistic Advisor and Partner

مدیریت بر حمل بین المللی دریایی، زمینی، هوایی،
ریلی، سوخت و ترانزیت داخلی و خارجی

تلفن: ۰۲۱-۸۸۸۳۹۸۳۱ | فکس: ۰۲۱-۸۸۸۴۷۱۰۸

www.sstrade.ir | info@sstrade.ir



نماینده کشتیرانی خطوط کشتیرانی
هماهنگ دریای پارس
EMKAY Line

تهران: میدان مادر، خیابان بهروز، پلاک ۲۰، طبقه سوم، واحد ۱۰

تلفن: ۷۵۹۹۲ | نمابر: ۲۶۷۰۵۷۹۱

ss@hamahanghdaryaypars.com
info@hamahanghdaryaypars.com



شرکت اهورا بار بندر امام
عملیات تخلیه و بارگیری
مدیرعامل: بهزاد ویسی منفرد

- عملیات محوطه بندری
- تجهیزات کامل تخلیه و بارگیری
- تجربه موفق تخلیه، بارگیری و کیسه گیری ۳۰۰ هزار تن انواع کود شیمیایی و ارسال به تمام نقاط کشور در مدت ۵ ماه
- دارای تقدیرنامه از وزارت جهاد کشاورزی
- همکاری با شرکت های جهاد سبز، شرکت خدمات حمایتی کشاورزی و شرکت بازرگانی غدیر سپهر، تک مارون، آرد داران، نهادهای دامی جاهد

دفتر مرکزی: سرپندر، ۷۰۰ دستگاه، سعیدی ۷، مجتمع توحید، واحد ۵
تلفن: ۰۶۱-۵۲۲۴۸۶۵

دفتر عملیات: مجتمع بندری امام خمینی، اسکله ۲۰، محوطه اختصاصی
تلفن: ۰۶۱-۵۲۲۸۴۳۶۴ | همراه: ۰۹۱۶۱۵۱۴۳۵۳

Ahorabar@gmail.com



شرکت کشتیرانی
دریای پیمای امین پارس

تهران، خیابان میرداماد، میدان مادر، خیابان سنجابی، ساختمان آذر،
پلاک ۲۰، طبقه ۳، واحد ۸

تلفن: ۲۶۴۱۷۰۶ | ۰۲۱-۷۵۲۶۴ | فکس: ۲۶۴۰۹۶۰۷

دفتر بندر عباس، چهارراه بلوکی، خیابان موسی صدر شمالی، مجتمع مدیا،
بالای بانک انصار، طبقه ۵، واحد ۵۰۸

تلفن: ۳۲۲۵۳۶۷۱ | ۰۷۶۳۲۲۱۰۷۵۴
es@daryapeymayaminpars.com

شرکت های کشتیرانی و خدمات دریایی



شرکت کشتیرانی سام دریا آسیا

* نمایندگی خطوط کانتینری
* سرویس منظم و هفتگی کانتینری از کلیه بنادر جنوبی کشور به شبه قاره هند، آفریقا و خاور دور
* متخصص در حمل محمولات یخچالی
* زئراتورهای قابل نصب بر روی کانتینر جهت محمولات وارداتی و صادراتی

تهران، خیابان بخارست، نبش خیابان ۱۱، پلاک ۳۸ طبقه ۱ واحد ۷ و ۸
تلفن: ۰۲-۸۸۷۲۸۶۰۲ - ۸۸۷۲۸۵۵۳ - ۸۸۷۲۸۵۲۶ نمابر: ۸۸۷۲۸۵۲۶

کالای سریع

شرکت کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی
International Shipping
and Forwarding Co.



کشتیرانی، حمل و نقل بین المللی، تخلیه و بارگیری
ترخیص کالا، حمل شهری، انبارداری، توزیع کالا

تهران: خیابان طالقانی، بین بهار و مفتح، نبش ملک الشعراي بهار، ساختمان تارا، پلاک ۱۲ طبقه هشتم
فکس: ۸۸۴۳۱۷۶، ۸۸۴۴۵۷۲
تلفن: ۸۸۲۵۱۳۳، ۸۸۲۳۷۱۰، ۸۸۲۴۷۵۸، ۸۸۲۳۶۶۴-۵
No 12 Malak of Shoara Bahar, 8Th Floor, Tehran 15717 15833 Iran
Tel: (+9821) 88824758 , 88827710 , 88825123 , 88836664
Fax: (+9821) 88844572 , 88843176
E-mail : info@kalayesaree.com website : www.kalayesaree.com



کارگزاری و نمایندگی انواع کشتی های تانکر و باری
• خدمات بندری • خدمات جانبی و متفرقه • خدمات امور خدمه کشتی
• سوخت رسانی و آبرسانی • خدمات فراساحل
مشاوره تخصصی اجاره کشتی و حمل کالا
• حمل مایعات و گاز ها • کشتی های فله بر
حمل و نقل مایعات توسط ایزوتانک کانتینر
• خدمات فوروردی • ترانزیت کالا

دفتر مرکزی: تهران، خیابان ولیعصر، بالاتر از میدان ونک، کوچه خلیل زاده، پلاک ۵۲
تلفن: ۸۸۷۷۰۵۷۱ (+۹۸۲۱) نمابر: ۸۸۷۷۴۳۶۱-۶۲ (+۹۸۲۱)
administration@seawaves.net
www.seawaves.net



شرکت نمایندگی کشتیرانی فرتاک دریای آرام

Farahdel@fta-co.net
fartak_darya
WWW.FTA-CO.NET

- حمل کالاهای کانتینری و غیر کانتینری (FCL/LCL)
- خدمات حمل پروژه های صنایع (DOOR TO DOOR)
- ارائه سرویس های حمل و نقل وارداتی و صادراتی
- ارائه خدمات فوروردی و استعلام آنلاین

تهران: خیابان خردمند جنوبی، تقاطع آذر شهر، مجتمع تجارت ایران ط ۷، واحد ۱۱۴
تلفن: ۸۸۳۴۶۹۸۶-۸۸۳۴۵۶۹۹-۴۰۸۸۰۱۹۶-۴۰۲۱
نمابر: ۰۲۱-۸۹۷۸۰۸۴۳

www.fta-co.net

farahdel@fta-co.net



Torang Darya Shipping Line

تلفن: ۰۰۰ ۳۴ ۴۲۰ ۲۱ ۹۸+
فکس: ۲۲ ۱۵ ۴۸ ۲۱ ۹۸+
www.torangdarya.com
info@torangdarya.com

تهران، خیابان مطهری، پلاک ۲۵۹، طبقه دوم، واحد ۴



خدمات دریایی، بندری، ترخیص کالا، صادرات، واردات نمایندگی حمل و نقل بین المللی

خوزستان، بندر امام خمینی (سربندر)، بلوار طالقانی، ۱۲۸ دستگاه،
کوچه شکوفه ۳، پلاک ۳ تلفن مستقیم: ۵۲۲۲۲۷۶۲-۰۶۱
تلفن: ۵۲۲۳۵۵۳۱-۳۹-۰۶۱ نمابر: ۸۹۷۷۹۶۰۹-۰۲۱
همراه: ۰۹۱۶۱۵۰۴۰۴۵ / ۰۹۱۶۱۵۱۴۰۴۵ / ۰۹۱۳۰۲۲۸۰۴۵

info@langardarya.com

گروه شرکت های کشتیرانی لتکا



تهران، خیابان ولی عصر بالاتر از خیابان شهید بهشتی کوچه ۱۸ پلاک ۱۸
تلفن: ۰۲۱-۸۸۱۰۰۷۰۱

info@lotka-group.com



خرید، حمل و ترخیص
ماشین آلات راهسازی و خودروی
سواری از قبیل لودر، بیل
مکانیکی، دام تراک، فنیشر



گروه بازرگانی ساحل

تلفن: ۰۷۶-۳۲۲۳۹۳۳۱
همراه: ۰۹۱۷۷۵۸۰۱۱۲
۰۹۱۷۳۶۰۷۴۹۸

دریا گیتی ساحل

شرکت کشتیرانی
کریب-فورواردر
تلفن: ۰۷۶-۳۲۲۴۲۸۲۶
همراه: ۰۹۱۷۳۵۹۵۷۷۴

دارای نمایندگی در خرمشهر، بوشهر، چابهار و بندر امام خمینی
بندر عباس، خیابان سیدجمال الدین اسدآبادی، نرسیده به پارک لاله،
ساختمان دکتر رسایی، طبقه دوم واحد ۳

sahelbazargan98@gmail.com



ایران ترابار

نمایندگی خطوط کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی

- حمل محمولات کانتینری، یخچالی و پروژه های از اقصی نقاط جهان به بندر ایران و بالعکس
 - دارای نمایندگی مشهورترین خطوط کشتیرانی جهان و فورواردرهای بین المللی
 - حمل و نقل کالا از طریق جاده از اروپا
 - ترانزیت خارجی و داخلی از طریق ریل و جاده
- تهران: میدان آرژانتین، خیابان شهید احمد قصری، کوچه چهارده غربی پلاک ۴، واحد ۱ و ۲
تلفن: ۸۸۱۷۲۰۲۴، ۸۸۱۷۲۰۲۴، ۸۸۷۶۰۱۸۳
www.iranatarabar.com

شرکت خدمات دریایی و بندری

آهنگ دریا

نمایندگی خطوط کشتیرانی

- دفتر مرکزی: بندر امام، ابتدای ۱۰۰ دستگاه بلوار شهید موحّد، ساختمان سفید ۲ طبقه
- تلفن: ۰۶۱-۵۲۲۴۲۲۲۹
نمبر: ۰۶۱-۵۲۲۴۲۰۵۰
- دفتر تهران: خیابان وحید دستگردی، پلاک ۲۵۹، طبقه ۶ واحد ۱۳
- تلفن: ۰۲۱-۸۸۸۸۴۲۰۱-۲
نمبر: ۰۲۱-۸۸۶۶۵۲۳۵
- دفتر بندر عباس:
تلفن: ۰۷۶-۳۲۲۳۶۸۰۱
نمبر: ۰۷۶-۳۴۲۱۲۷۱۲
- دفتر عسلویه:
تلفن: ۰۷۷-۳۷۲۶۵۶۱۹

ahangdarya@neda.net



DOLPHIN

دلفین

نمایندگی کشتیرانی و

خدمات فراساحلی

- تهران: خیابان شریعتی، بعد از خیابان ملک، خیابان شهید کشواد، پلاک ۳ واحد ۱ و ۲
- تلفن: ۸۸۱۴۸۶۳۳
- دفاتر نمایندگی:

بندرعباس، بوشهر، بندر امام خمینی، بندر لنگه، جزیره خارک، جزیره کیش

info@dolphinshipping.net
www.dolphinshipping.net

ARIAN GROUP

ARIAN TRANS

نمایندگی کشتیرانی و حمل و نقل

حمل و نقل دریایی، هوایی، زمینی، ریلی
حمل و نقل ترکیبی، کانتینری، فله و ترافیکی



www.ariantrans.com

JSF AIR

حمل و نقل هوایی

خدمات هوایی حمل بار از فرودگاه های امام خمینی و مهرآباد به تمامی فرودگاه های داخلی و خارجی و بالعکس



www.jsfair.ir

ARIAN SEPEHR

حمل و نقل دریایی

چارترینگ، حمل فله خشک، کالاهای پروژه ای و تانکر خدمات کارگزاری ترابری، تخلیه و بارگیری و انبارداری



cargo.booking.com

TCIS

خدمات فنی و بازرسی

خدمات فنی و بازرسی محصولات کشاورزی صنعتی، مصرفی، معدنی و الکترونیکی - مشاوره اخذ گواهی های استاندارد PV، IC، PSI COI



www.Tcisiran.com

تلفن: ۰۲۱-۴۲۸۶۷ (خط ۳۰)

www.ariantrans.com
info@ariantrans.com



شرکت کشتیرانی و خدمات بازرگانی

شاخص صدف دریا

نمایندگی کشتیرانی و خدمات بازرگانی (صادرات و واردات و ترخیص کالا)
ارائه خدمات گمرکی و ترمینالی، کراس استاف در بندر صحر (عمان) و جبل علی (امارات)

بندرعباس سه راه دلگشا جنب عکاسی فوتو هرمز ساختمان شهاب طبقه ۵ واحد ۵۰۴

تلفن: ۰۷۶-۳۲۲۳۳۲۶ - ۰۷۶-۳۲۲۳۳۶۹ - ۰۷۶-۳۲۲۳۳۶۹

همراه: ۰۹۱۲۰۲۵۱۳۵۸

INFO@SHAKHSSD.COM



Seas Ark S.A.

شرکت کشتیرانی سیزارک

(سهامی خاص)

- نمایندگی خطوط کشتیرانی - ترانزیت داخلی و به کلیه کشورهای آسیای مرکزی، افغانستان و عراق
- ترخیص کالا
- چارترینگ
- حمل از مبدأ تا مقصد
- حمل چند وجهی
- حمل کالای پروژه های

دارای دفاتر و شعب در:

بندرعباس - بندر امام خمینی - بوشهر - چابهار - خرمشهر - خارک - عسلویه - کنگان - قشم - بندر انزالی

تهران: خیابان سپهری شمالی، خیابان هویزه غربی، پلاک ۱۱۸، طبقه دوم

تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۳۶۴۴۰

نمبر: ۰۲۱-۸۸۷۳۶۴۷۸-۹

info@seasark.com

www.seasark.com



Sea Roshak Shipping Services Co. Ltd.

شرکت خدمات کشتیرانی

روشاک دریا

نماینده خطوط کشتیرانی NVOCC در ایران

تهران: ونک، خیابان گاندی، خیابان ۲۵، پلاک ۱۲، طبقه ۵، واحد ۱۵

تلفن: ۸۸۸۸۳۱۱۳ (خط ۱۰)

فکس: ۸۸۶۷۴۸۸۱

دفتر بندرعباس: ۰۷۶-۳۳۵۶۴۶۲۸

info@searoshak.com



خدمات کشتیرانی موج مد

نماینده خط کشتیرانی

Moj Madd Shipping services Co. LTD

حمل کلیه کالاهای کانتینری

صادراتی و وارداتی

تهران: خیابان آفریقا، ظفر غربی، شماره ۲۶۵، برج پیم، طبقه ۱۱، واحد ۳
تلفن: (خط ۱۰) ۸۸۷۹۲۷۹۳
فکس: ۸۸۷۹۲۷۹۵ - ۸۸۷۹۲۷۹۸

شعب داخلی:

بندرعباس، بوشهر، خرمشهر،

بندر امام، عسلویه، چابهار

E-mail: info@mojmadd.org



کشتیرانی بین المللی
آریا بندر سینتا
دریایی، زمینی، هوایی

• نماینده خطوط کشتیرانی BSPL & ISL

- ترانزیت از مبادی ورودی
- به گمرکات داخل و خارج کشور
- دارای نمایندگی فعال در کشورهای آسیایی و اروپایی

تلفن: ۴-۸۸۷۰۸۰۰۳ / ۸۸۱۰۷۹۹۶
۸۹۷۷۵۳۳۸-۱ / فکس: ۸۸۷۰۳۴۸۰-۱
www.absshipping.com
info@absshipping.com



شرکت کشتیرانی
سیراف دریا لیان
Siraf Darya Lian

ارایه دهنده خدمات مطلوب در زمینه های:

- حمل و نقل دریایی (کانتینر، فله، تانکر)
- نمایندگی کشتیرانی (فوروار دینگ، خدمات Door-to-Door)
- خدمات گمرکی، مشاوره ترخیص کالا
- ترانزیت و حمل کالاهای صادراتی، وارداتی

از مبادی مختلف به ایران و بالعکس
بوشهر: خیابان دهقان، روبروی گمرک، ساختمان جفره، طبقه اول، واحد ۱
تلفن: ۰۷۷-۲۳۳۳۳۲۲۲
فکس: ۰۷۷-۲۳۳۳۶۰۴۴
info@sdlllogistics.com



شرکت نمایندگی کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی (با مسئولیت محدود)
Shipping Agency & Int'l Transportation Co.Ltd



نمایندگی انحصاری خط کانتینری در ایران

- ✓ فورواردر
- ✓ ترانزیت داخلی و خارجی
- ✓ حمل پروژه
- ✓ ISO TANK
- ✓ انجام امور اجنسی و چارترینگ

دفتر مرکزی: تهران، بلوار میرداماد، شماره ۱۶۹
تلفن: ۰۲۲۲۵۳۰۳ (۱۲ خط)
فاکس: ۰۲۲۷۰۶۳۸
دارای شعبه و نمایندگی در:
بندرعباس، بندر امام خمینی، بندر بوشهر، بندر چابهار، بندر خرمشهر، بندر انزلی، جلفا، سرخس، بازرگان، دوغارون و کلیه شهرهای ایران

general@sevenseasir.com
www.sevenseasir.com



نمایندگی کشتیرانی

- حمل کالای کانتینری و غیر کانتینری
- خدمات حمل Door to Door
- حمل پروژه ای و ارائه راهکارهای ویژه صنعت
- ارائه سرویس حمل و نقل وارداتی
- ارائه خدمات فورواردری

تهران، خیابان وزرا، نبش کوچه بیست و نهم، پلاک ۱۴۷
+۹۸۲۱ ۸۹ ۷۷۵ ۲۵۸ / +۹۸۲۱ ۸۸۸ ۷۸ ۵۰۱-۴



نمایندگی کشتیرانی

- حمل کالای کانتینری
- ارائه دهنده سرویس حمل و نقل وارداتی و صادراتی

از تمام بنادر

تهران، خیابان وزرا، کوچه بیستم (رفیعی)، پلاک ۲۷
تلفن: ۰۲۱ ۸۶۰ ۴۶ ۱۸۸/۳۷ / +۹۸




ROSHA RAH JAHAN
International Transport Co.

- جستجو و ردیابی واگن های MPS و SPS در ایران و حوزه CIS
- دارای مجوز رسمی راهداری و حمل و نقل جاده ای کشور و راه آهن جمهوری اسلامی ایران
- حمل محمولات ترانزیتی داخلی و خارجی و کلیه محمولات صادراتی و وارداتی زمینی، ریلی، دریایی و هوایی
- دارای نمایندگی در کلیه گمرکات داخلی و مرزی کشور

تهران، میدان آرژانتین / خیابان وزرا /
خیابان بیستم (رفیعی)، پلاک ۲۷، طبقه اول
+۹۸ ۲۱ ۴۱ ۹۸۹ ۰۰۰ /
info@rosharah.com

شرکت
مدیریت بار و دریا
Sun Logistics: نمایندگی
St. John Lines
Trans liner a sia pacific line

قبول کلیه محمولات کانتینری به مقصد شبه قاره هند، سنگاپور، مالزی
تهران: خیابان ولیعصر، روبروی پارک ملت، خیابان ارمغان غربی، پ ۳ و ۳
تلفن: ۰۲۲۰۲۸۷۷۷-۸
نمابر: ۰۲۲۰۲۸۷۷۹



شرکت کشتیرانی
دریا محور تیراژه

- حمل کالاهای صادراتی و وارداتی شامل جنرال، پروژه ای، آهن آلات و فله خشک
- نماینده شرکت Spica Logistics در کشور بلژیک دارای شبکه بین المللی
- انجام کلیه امور گمرکی و ترخیص کالا توسط شرکت های زیر گروه
- عملیات تخلیه و بارگیری در بندر امام خمینی
- دارای نمایندگی های فعال در بنادر شمالی و جنوبی ایران

دفتر مرکزی: تهران، خیابان ظفر، جنب خیابان نفت شمالی، پلاک ۲۰۰، واحد ۳
تلفن: ۰۲۲۶۲۸۶۹-۲۲۶۲۸۶۹
نمابر: ۰۲۲۹۱۳۶۸۵
www.tirajehshipping.com
info@tirajehshipping.com



شرکت کشتیرانی
فرشته اقیانوس آبی

نمایند ۵ خط کشتیرانی در حوزه های جغرافیایی مختلف

- * دارای سرویس حمل کالاهای صادراتی و وارداتی مستقیم دریایی، به آمریکا، استرالیا، سنگاپور، کره، اندونزی، تایلند، تایوان و سریلانکا اروپا، کانادا، چین، هند و حاشیه خلیج فارس
- * مجهز به کانتینرهای معمولی، فلت راک و این تاپ

تهران، مخ سهروردی شمالی،
کوچه شهرتاش، پلاک ۷۴ طبقه ۲ واحد ۵
تلفن: ۰۲۲-۸۸۵۰۸۳۵۲-۷
همراه: ۰۹۳۰۸۰۹۹۷۲۷
Info@fereshtehlineragency.com

شرکت های کشتیرانی و خدمات دریایی



شرکت خدمات کشتیرانی
خورشید دریای آبی
(بامسئولیت محدود)
Blue Sea Sun Shipping Service Co. Ltd.

◆ نماینده انحصاری خط کانتینری
MUSKAN در ایران

◆ عضویت در گروه نمایندگی های
Cooperative و Millennium در کلیه
کشورهای جهان

◆ ارائه سرویس های منظم و هفتگی کانتینری
وارداتی و صادراتی به صورت FCL و LCL

◆ انجام خدمات حمل Door to Door

◆ عملیات انبارداری، بارگیری، صدور مدارک و
حمل مجدد در بنادر حوزه خلیج فارس

◆ اجاره کشتی و قبول نمایندگی کشتی های
فلهبر و تانکری

◆ انجام کلیه عملیات ترانزیت زمینی و حمل هوایی

تلفن: ۰۲۱-۸۶۰۸۶۷۱۴
۰۲۱-۸۶۰۸۶۷۲۹ / ۸۶۰۸۶۷۴۸
نمابر: ۰۲۱-۸۶۰۸۶۵۹۳
URL: www.BlueSeaSun.com
E-mail: info@blueseasun.com



کشتیرانی گذرگاه دریای پارس
Pars Sea Passage

◆ نماینده انحصاری خطوط کشتیرانی CFI - TACHYON - AXL

◆ خدمات حمل DOOR TO DOOR

◆ ارائه سرویس کانتینری ۲۰ فوت ۴۰ فوت و یخچالی صادراتی و وارداتی از
/ به بنادر چین، اروپا، حوزه خلیج فارس، پاکستان، هند و جنوب شرق آسیا

◆ حمل کالاهای خطرناک

تهران - میدان کاج - کوچه علی اکبر - پلاک ۲۰ - واحد ۵۰۴

تلفن: ۰۲۲۳۸۶۰۴۶ - ۰۲۲۳۸۶۰۷۸ - ۰۲۲۳۸۶۰۵۴

Sarah.tn@psp-shipping.com
gmr@psp-shipping.com



شرکت کشتیرانی و خدمات دریایی
مینو دریای خلیج فارس

مدیرعامل: حمیرا علوی

◆ نمایندگی شناورهای
داخلی و خارجی

◆ حمل و نقل دریایی

◆ صادرات و واردات

دفتر مرکزی
بوشهر: ۰۹۱۷۷۳۴۹۳۰
دیر: ۰۹۱۷۱۷۱۲۰۷۲

- ◆ نمایندگی کشتیرانی با مجوز رسمی سازمان بنادر و دریانوردی
- ◆ خدمات بارفربری زمینی دریایی هوایی
- ◆ ارائه خدمات تخلیه و بارگیری محصولات صادراتی
- ◆ خدمات تکمیلی ترانزیت داخلی و خارجی
- ◆ خدمات تکمیلی تشریفات گمرکی و ترخیص کالا
- ◆ عضویت در **FIATA** و **BIMCO**، انجمن کشتیرانی ایران، انجمن سراسری
شرکتهای حمل و نقل بین المللی ایران، اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی
ایران، اتاق های بازرگانی ایران و آلمان، ایران و ایتالیا، ایران و بلژیک
- ◆ دارای رتبه ۱۰ شرکت برتر همکاری با کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران
- ◆ دارای تقدیر نامه پلاتینیوم مشترک از خط کشتیرانی **EVERGREEN** و
شرکت خدمات ساحلی ایران



دفتر مرکزی: تهران، میدان آرژانتین،
خیابان احمد قصیر، کوچه ۱۷، شماره ۱۷، طبقه ۴

تلفن: ۰۲۱ - ۴۳۳۱۲
نمابر: ۰۲۱ - ۴۳۸۵۳۹۴۰

www.hansanav.com

Sales@hansanav.com



شرکت کشتیرانی
دریا وحدت

حمل سوخت شناورها
حمل بار متفرقه، فله، کانتینر
صادرات - واردات

بندر امام خمینی،
بلوار آیت... خامنه‌ای، پشت کارواش آبشار

تلفن: ۰۶۱-۵۲۳۳۴۴۳۰
همراه: ۰۹۱۶۱۵۱۴۰۱۳
۰۹۱۳۳۷۲۳۱۵۹
۰۹۱۶۳۵۳۰۳۲۸
suscobik@gmail.com

شرکت دنیز دریای پیما (بامسئولیت محدود)
نمایندگی خطوط کشتیرانی
Deniz Seafarer Company (LTD)

◆ دارای شعب فعال در کشورهای امارات و پاکستان

◆ ارائه سرویس های Switch BL و Cross Stuffing

◆ ارائه سرویس های کانتینری وارداتی و صادراتی به صورت FCL و LCL

◆ ترانزیت و حمل کالاهای صادراتی و وارداتی از مبادی مختلف به ایران و بالعکس

◆ خدمات Door-to-Door

دفتر مرکزی: تهران، خیابان شهید بهشتی، خیابان ولیعصر،
بن بست رامتیا، پلاک ۲، برج شهاب، طبقه ۶، واحد ۶۰۸
کدپستی: ۱۵۱۱۳۴۹۹۹ / تلفن: ۰۲۱-۸۸۵۵۲۷۰۵

U.A.E. (Dubai) OFFICE:
DENIZ Sea Shipping Lines Agents L.L.C.
Suite #305, 4th Fl, Al Kunooz Business Center,
Old Arab Bank Building, Deira, Port Saeed, Dubai-UAE

PAKISTAN OFFICE:
Deniz Seafarer Shipping Line Pakistan.
Suite #2407, Sector 8/f Gulshan-e-Zahoor, Karachi-Pakistan

www.denizseafarer.com Info@denizseafarer.com

شرکت خدمات کشتیرانی
دریای نقره ای کاسپین

- ◆ نمایندگی خطوط کشتیرانی
روسیه
- ◆ نماینده خطوط کانتینری
کاسپین روسیه
- ◆ دارای دفاتر و شعب در
بندر انزلی، نوشهر، امیرآباد و
فردونکنار

بندر انزلی: غازیان، خیابان رضایی،
ساختمان قائم، طبقه ۴، واحد ۱۶

تلفن: ۰۱۳-۴۴۴۴۰۶۹۳
نمابر: ۰۱۳-۴۴۴۳۷۲۲۸
info@caspiansilversea.com
www.caspiansilversea.com



شهرت اسپندان ترابری
Spandan Tarabar Atieh

نمایندگی کشتیرانی و خدمات بندری

تهران، خیابان خرمشهر، کوچه رهبر،
پلاک ۴ واحد ۷

تلفن: ۰۲۱-۸۸۵۰۲۸۶۳ - ۸۸۷۶۹۶۰۸

فکس: ۰۲۱-۸۸۷۶۴۸۵۸

info@sta-co.com
m.bahrani@sta-co.com



دریا سرعت
DARVA SORAT
Shipping Since 1985



AGENCIES



CHARTERING



LOGISTICS

www.daryasorat.com

Tel: +98 21 75301000 ۰۲۱ ۷۵۳ ۱۰۰۰ تلفن
Fax: +98 21 75301999 ۰۲۱ ۷۵۳ ۱۹۹۹ فکس



شرکت کشتیرانی
الماس مارین جنوب کیش
ALMAS MARINE SOUTH KISH

*نمایندگی کشتیرانی

* حمل و نقل دریایی * ترخیص کالا
* ارائه خدمات به سکوهای نفتی و حفاری

تلفن: ۰۷۶ - ۴۴۴۲۵۷۵۵

همراه: ۰۹۱۲۱۹۹۱۸۴۲

almasmarine.kish@gmail.com



ایرانیان غلات پارسه
کشتیرانی بازرگانی بین‌المللی

- ♦ بازرگاری و حمل کالا از مبادی
- ♦ بنادر روسیه به ایران و بالعکس
- ♦ ارائه پروفورما برای غلات و تخته
- ♦ از روسیه و قزاقستان
- ♦ ترخیص و انجام تمامی
- ♦ امور گمرکی در کمترین زمان
- ♦ تهیه غلات از کشورهای CIS

مازندران: نوشهر، بلوار شهید خیریان
میدان ولیعصر، مجتمع کاج، طبقه ۵، واحد ۱۵

تلفن: ۰۱۱-۵۲۱۲۶۲۱۴-۷

نمابر: ۰۱۱-۵۲۱۲۶۲۱۳

ساعد جمشیدیان ۰۹۱۱۱۹۱۲۹۴۲

info@saedjamshidian-co.com



شرکت حمل و نقل بین‌المللی
سیرود کالای خاورمیانه کارا

(با مسئولیت محدود)

- ♦ ارائه دهنده خدمات بار فرابری
- ♦ جاده ای، دریایی، هوایی
- ♦ حمل انواع کالاهای صادراتی،
- وارداتی، ترانزیت

آدرس: تهران، خیابان وزرا، کوچه ۷، پلاک
۱۳ طبقه ۲ واحد ۸
همراه: ۰۹۱۲۲۸۹۷۰۶۱
تلفن: ۰۲۱۸۸۷۰۶۳۰۰

Mail: info@seeroadkala.com
Website: www.seeroadkala.com



مدیریت: کاپیتان محمدآبخو

شرکت بین‌المللی کشتیرانی و خدمات صیادی تندیس خلیج فارس

با بیش از دو دهه فعالیت در حوزه کشتیرانی، صیادی، تجاری و خدمات فراساحلی فعال می‌باشد.

معرفی شرکت و توانمندی‌ها:

- ♦ خدمات کشتیرانی: مالکیت و مدیریت کشتی - اجاره شناور (چارترینگ)
- ♦ خدمات تجاری و بین‌المللی: حمل و نقل بار و کالا از بنادر جنوبی کشور به بنادر حوزه خلیج فارس
- ♦ خدمات فراساحلی: خدمات لجستیک و ترابری فراساحلی در حوزه نفت و گاز در محدوده خلیج فارس
- ♦ خدمات بندری: مدیریت و بهره‌برداری بندر صیادی شیلات بوشهر به مدت ۳ سال
- ♦ خدمات صیادی: صید، فرآوری و توزیع انواع آبزیان خلیج فارس و دریای عمان - تهیه و توزیع ادوات و ابزار آلات صیادی به روش صید شناورهای صنعتی و سنتی

نشانی: بوشهر-خیابان حافظ شمالی (نادر)- فرعی بانک قوامین- ساختمان نادر- طبقه ۳- واحد ۶۵ تلفکس: ۰۷۷ ۳۳۳۲۵۲۰۸-۹

www.tpg.org.ir

tandis_persiangulf@yahoo.com



گروه شرکت های راهیان

راهیان دریا سعادت
 حمل و نقل بین المللی و صاحب خط کانتینری RDS
 دارای سرویس مستقیم از:
 اروپا، آسیا و جنوب شرق آسیا
 کانادا و استرالیا
 آمریکای جنوبی و بالعکس
 کشورهای حوزه خلیج فارس به بنادر ایران و بالعکس
 ترانزیت داخلی و خارجی به کشورهای CIS
 حمل محمولات فله و پروژه ای
 حمل هوایی
 حمل زمینی از اروپا
 متصدی حمل LCL (خرده بار) از تمامی بنادر آسیا و اروپا به مقصد ایران
 شعب و نمایندگی در کلیه بنادر ایران
 دارای دفتر اصلی در کشور امارات
 دفتر مرکزی: تهران، خیابان مطهری، نشن خیابان لارستان، پلاک ۴۱۴، طبقه ۵، واحد ۲۳
 تلفن: ۰۲۱-۸۸۸۹۴۷۰۴ (۱۵ خط)
 نمابر: ۰۲۱-۸۸۹۱۳۵۶۸

www.rdsshipping.com
 info@rdsshipping.com



PASARGAD LINE

خط کشتیرانی پاسارگاد لاین

بنیانگذار اولین خط کانتینری در بنادر گناوه، لنگه و دیر

یکی از فیدرهای مطرح خلیج فارس

دفتر مرکزی: ۰۷۷-۲۳۱۳۰۰۰۰ دفتر تهران: ۰۲۱-۲۲۰۲۱۰۶۴

شعبه بندرعباس: ۰۷۶-۲۳۲۵۱۱۹۱ شعبه لنگه: ۰۷۶-۴۴۴۵۱۱۳۳ دفتر امارات: ۰۰۹۷۱۵-۸۵۳۲۱۱۵

www.pasargadline.com info@pasargadline.com



شرکت دریای آبی خلیج فارس

(عملیات تخلیه و بارگیری)

- عملیات محوطه بندری (تخلیه در محوطه، دیو، بارگیری)
- تجهیزات کامل تخلیه و بارگیری (فله، کارگو)
- رضایتمندی کامل کشتیرانی ها و صاحبان کالا
- تجربه فعال تخلیه و بارگیری بالغ بر ۱/۵ میلیون تن (بالغ بر ۹۰ کشتی) در سال
- تقدیرنامه از سازمان بنادر و دریانوردی بندر امام خمینی (ره)
- (کالاهای متفرقه، آهن آلات، زغال کک، خاک سنگ آهن، آهن آلات ضایعاتی، بریگت، گنداله، شکر، گندم، ذرت، سویا و سایر کالاهای فله و کارگو)

مدیران: کریم فر، شریفیات
 بندر امام خمینی، فاز ۳، سعدی ۱، پلاک ۵ تلفن/فکس: ۰۶۱۵-۲۲۳۷۲۳۴
 همراه: ۰۹۱۶۱۵۱۴۵۰۱ / ۰۹۱۶۳۵۳۹۳۵۹
 website: www.bluedarya.com
 E-mail: blue_sea_pg@yahoo.com

ثبات تایر آریا STA
 نمایندگی میلر MILLER TYRES
 کیفیت - استقامت - مسافت بیشتر
 تهران، خیابان مصطفی خمینی، بعد از چهارراه سرچشمه، کوچه قوام الحضور، پلاک ۶، واحد ۷
 تلفن: ۰۲۱-۳۳۵۲۳۲۲۹
 ۳۳۵۲۲۹۳۷
 نمابر: ۳۳۵۲۴۰۸۲
 sobattirearia@gmail.com

شرکت آباد اختر آریامن
 کارگزاری ترابری دریایی
 نماینده خط کشتیرانی AAA هند
 حمل و نقل بین المللی جاده ای کالا، ریلی و هوایی
 تلفن: ۰۷۶-۳۳۴۴۶۳۶۳ - ۶۴۶۴ - ۶۵۶۵
 Info@AAA-Logs.com

کلیه عملیات خدمات بندری و ترمینالی کالاهای عمومی، یخچالی، کانتینری و پایانه مواد نفتی در بنادر امام خمینی، بندر شهید رجایی، بندر بوشهر، بندر نوشهر با در اختیار داشتن بهترین و مدرن ترین ماشین آلات و تجهیزات با فن آوری روز دنیا
 مدیرعامل: مجتبی دلگشایی
 دفتر مرکزی: تهران، خیابان گاندی، کوچه ۱۳، پلاک ۱۸
 تلفن: ۰۲۱-۸۴۳۰۹۰۸۴۳۰۹ (خط ۳۰)
 فاکس: ۸۸۷۷۹۲۳
 بندر امام خمینی: فاز ۳، نشن خیابان حافظ ۶، شرکت توسعه خدمات دریایی و بندری سینا
 تلفن: ۰۷۶-۵۲۲۸۴۴۳۸
 فاکس: ۰۷۶-۳۲۱۲۳۹۲۲
 بندرعباس: بلوار پاسداران، نرسیده به هتل هما، کوچه دلاوران ۳، مجتمع ساحل
 تلفن: ۰۷۶-۳۳۵۲۴۶۱۴-۱۷
 فاکس: ۰۷۶-۳۲۱۲۳۹۲۲
 بندر بوشهر: اداره کل بنادر و دریا نوردی استان بوشهر، شرکت توسعه خدمات دریایی و بندری سینا
 تلفن: ۰۷۷-۳۳۳۳۰۶۸۳
 فاکس: ۰۷۷-۳۱۶۶۱۷۰۴
 بندر نوشهر: اداره بنادر و دریا نوردی استان مازندران، ساختمان اداره امور بندری
 تلفن: ۰۱۱-۵۲۳۳۹۰۶۶
 www.spmco.co
 public@spmco.co

شرکت امیدان ساحل پارسیان
 خدمات فنی و مهندسی (ساخت و ساز و طراحی، مدیریت پروژه)
 خدمات فرا ساحل (تامین اقلام ضروری سکوها نفتی و Firefighting standby)
 تامین تجهیزات مخابراتی و ایمنی چارترینگ
 تهران: پاسداران، خیابان گل نیلی، خیابان ناطق نوری، میدان قبا، پلاک ۷۴، طبقه ۲، واحد ۷
 تلفن: ۰۲۱-۲۲۸۷۹۹۵۰-۶۰-۷۰
 نمابر: ۰۲۱-۲۲۸۷۹۹۸۰
 info@ospico.com www.ospico.com

شرکت خدمات بار هوایی MATYA
 شرکت ماهان تجارت یاسی هما (ماتیا)
 ارسال بار به تمام نقاط دنیا بخصوص آمریکا، کانادا، استرالیا
 تهران، خیابان بهشتی خیابان سرفراز کوچه ۱۱ پلاک ۵ واحد ۳
 تلفن: ۵۵۶۷۷۸۶۴ / ۸۸۷۳۹۱۸۵ / ۸۸۷۳۹۱۸۶
 www.Matyaco.ir / Info@matyaco.ir

شرکت های حمل و نقل بین المللی



شرکت حمل و نقل بین المللی

روانسر ترابر

(با مسئولیت محدود)
رئیس هیئت مدیره و مدیر عامل:
جعفر سوری

حمل کالا به اروپا و آسیا به ویژه عراق

دفتر تهران: ۸۸۵۳۴۰۲۹

نمابر: ۸۸۷۴۶۵۵۰

همراه: ۰۹۱۸۳۳۱۱۱۹۲

کرمانشاه: ۰۸۳-۳۴۲۸۲۷۹۲

نمابر: ۰۸۳-۳۴۲۸۲۷۹۳

سلیمانیه: ۰۷۷۰۲۰۴۰(+۹۶۴۷۷۰)

jafarsouri@yahoo.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

حکمت ترابر گنبد

تاسیس ۱۳۷۵

کریر - فورواردر

گنبد کاووس، خیابان مینهن غربی،
مجتمع آخوندزاده طبقه ۴ واحد ۸۸

تلفن: ۰۱۷ - ۳۳۲۲۰۵۶۳

۰۱۷ - ۳۳۲۹۰۶۸۰

۰۱۷ - ۳۳۲۳۵۰۷۶

فکس: ۰۱۷ - ۳۳۲۹۰۶۷۵

hekmatg@gmail.com



حمل و نقل بین المللی
کشتیرانی و امور گمرکی

ایران ویک

دفتر مرکزی: سنندج
صندوق پستی: ۵۹۶-۶۶۱۳۵
تلفن: ۰۸۷-۳۳۲۹۰۶۷۸
نمابر: ۰۸۷-۳۳۲۹۱۱۶۹
همراه: ۰۹۱۸۷۸۷۴۰۹۸
دفتر تهران: خیابان شهید قرنی، خیابان،
سوسن، شماره ۴ طبقه ۴
تلفن: ۸۸۹۰۶۷۶۹
۸۸۹۱۶۹۲/۸۸۹۱۱۰۵۹
نمابر: ۸۸۸۹۷۴۹۷
واتس آپ: ۰۹۰۱۶۳۶۴۳۴۳
iranvichco@yahoo.com



آرنگ نگین

شرکت حمل و نقل بین المللی
(سهامی خاص)

کریر - فورواردر

♦ حمل و ترانزیت کالا به تمام نقاط جهان

♦ دارای دفاتر و نمایندگی در کلیه مبادی ورودی و خروجی کشور

♦ دارای نمایندگی و شعب در کشورهای عراق / اربیل، آذربایجان

اباکو، گرجستان / تفلیس

ارومیه: کیلومتر ۲ جاده سلماس تلفن: ۰۴۴-۳۲۷۲۰۰۷۴-۵

دفتر خوی: خوی جنب گمرک خوی تلفن: ۰۴۴-۳۶۲۶۸۵۴۳-۴۶

latifbeiramy@yahoo.com

www.lbeg.ir info@lbeg.ir



شرکت حمل و نقل بین المللی

سرافراز ترابر

(با مسئولیت محدود)

Sarafranz Tarabar

International Transport Co. Ltd.

کریر - فورواردر

تبریز: فلکه دانشگاه، برج بلور، طبقه ۱۸، واحد G

تلفن: ۰۴۱-۳۳۳۵۸۸۱۱/۳۳۳۵۸۸۱۴/۳۳۳۵۸۸۴۱

نمابر: ۰۴۱-۳۳۳۵۸۸۱۹

www.sarafranztarabar.com

ferdousi7005@hotmail.com

info@sarafranztarabar.com

ferdousialireza@gmail.com



روان ترابر نوین امید

شرکت حمل و نقل بین المللی

کریر - فورواردر

♦ حمل و نقل دریایی، زمینی و هوایی

♦ واردات، صادرات، ترانزیت و ترخیص

♦ واردات از کلیه بنادر اروپایی و آسیایی

♦ حمل زمینی از اروپا

♦ خدمات گمرکی در کلیه گمرکات سراسر کشور

بندر عباس: سه راه سازمان آب، بلوار اسد آبادی، کوچه مهیار ۷، طبقه ۳، واحد ۳

تلفن: ۰۷۶-۳۲۲۲۷۸۵۲ - ۳۲۲۲۷۸۶۰

RAVANTARABAR@GMAIL.COM

حمل انواع کالاهای وارداتی و صادراتی

و ترافیکی و ترانزیتی به کشورهای

آسیایی: ترکمنستان، قزاقستان،

پاکستان، افغانستان، ازبکستان و

تاجیکستان و بالعکس

گرگان، خیابان شهید بهشتی،

ابتدای خیابان بهشت ۱۱

تلفن: ۰۱۷-۳۲۲۲۷۱۳۵

۳۲۲۲۵۰۰۵

۳۲۲۲۲۰۸۵

تلفکس: ۰۱۷-۳۲۲۳۰۱۴۶

dasht_navardan@yahoo.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

دشت نوردان

گرگان

کریر - فورواردر



شرکت حمل و نقل بین المللی

پژوهش

کریر - فورواردر

(زمینی، دریایی، ریلی)

♦ حمل انواع کالاهای صادراتی، وارداتی، ترانزیت

به کشورهای اروپایی، آسیای میانه و بالکنس

♦ انجام عملیات بندری (تخلیه و بارگیری)،

امور گمرکی ترخیص از کلیه گمرکات کشور

تهران: دانشگاه تهران، خیابان بزرگمهر، خیابان
فریمان، پلاک ۲۷، طبقه سوم شمالی، واحد ۷

تلفن: ۶۶۹۵۶۰۳۴-۳۵، ۶۶۴۶۲۴۹۸

۶۶۹۵۷۷۳۶ فاکس: ۶۶۴۰۶۷۴۰

دفتر گمرک پیام: ۰۲۶-۳۴۵۶۷۳۱۱-۱۲

www.pazhoohesh-transport.com

info@pazhoohesh-transport.ir



شرکت حمل و نقل بین المللی

بارفرابری آراز

International Carriage Company

♦ حمل ترانزیت انواع خودرو از امارات و بنادر جنوب

به عراق، ترکمنستان، ارمنستان و گرجستان

♦ حمل زمینی از کلیه مبادی اروپایی و سایر نقاط

بوسیله کامیون به صورت خرده بار و یا در بست

♦ حمل زمینی کالاهای غیر استاندارد و پروژه ای

بوسیله کامیون های ویژه ♦ حمل محمولات سنگین

و فوق سنگین از کلیه مبادی داخلی و خارجی

تهران: خیابان سپهرودی شمالی، بالاتر از بهشتی،

خیابان شهرتاش، پلاک ۷۴، طبقه دوم، واحد ۷

تلفن: ۸۶۰۳۱۵۷۸ / ۸۸۵۲۳۴۶ / ۸۸۷۳۷۸۷۳

نمابر: ۸۸۷۳۸۱۶۵ - ۰۲۱

arya.forward@gmail.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

ماکا ترابر بلوچستان

Maka Trans Co.

کریر - فورواردر

♦ خدمات گمرکی، ترخیص کالا

♦ حمل و ترانزیت محمولات وارداتی و

صادراتی به کلیه نقاط دنیا

♦ مشاوره در امر ترخیص و حمل کالا

زاهدان، خیابان فردوسی، پلاک ۷۱

تلفن: ۰۵۴-۳۳۳۱۱۸۵۷ / ۳۳۲۲۳۵۹۳

تلفکس: ۰۵۴-۳۳۳۱۱۸۵۸ / ۳۳۲۲۱۷۱۳

makatrans@yahoo.com

شرکت های حمل و نقل بین المللی استان خراسان



شرکت حمل و نقل بین المللی واگن بار آسیا

- * با مجوز رسمی سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای کشور و راه آهن جمهوری اسلامی ایران
- * نماینده قانونی راه آهن ترکمنستان (اکسپدیتور) در پرداخت کرایه مسیر ریلی
- * جستجو و ردیابی واگن های MPS و SPS در منطقه CIS و ایران
- * دارای شعبات در کشورهای ترکمنستان، ازبکستان، ترکیه
- * دارای نمایندگی در کشورهای امارات، قزاقستان، تاجیکستان، قرقیزستان
- * اخذ مجوز و حمل محمولات ترافیکی، خطرناک * عضو فیاتا

مشهد: بلوار ملک آباد، بزرگمهر جنوبی، بین بزرگمهر جنوبی ۱۰ و ۱۲/۱، پلاک ۴۸
 تلفن: ۰۵۱-۳۷۶۶۴۰۵۱-۶ نمابر: ۰۵۱-۳۷۶۶۴۰۸۴

info@wagonbar.com



حمل و نقل بین المللی، کشتیرانی، پلیس، هوایی، گمرکی، تامین کالا و انبارداری

www.khadem-logistics.com
 Contact us : 051-31731



شرکت حمل و نقل بین المللی اترک بار خراسان

کریر-فورواردر

- * مشاوره در امور گمرکی و حمل و نقل
- * ترانزیت به کشورهای آسیای میانه و بالعکس
- * دارای ناوگان حمل جاده ای ایرانی، ازبکی، تاجیکی (کفی، چادری، کارکریر)
- * حمل محموله های وارداتی و صادراتی (زمینی، ریلی)
- * بهترین نرخ کرایه حمل به کشورهای CIS بصورت ریلی و زمینی (ترانزیتی، صادراتی)
- * حمل و تهیه انواع مجوز محموله های خاص، محموله های ترافیکی و سنگین بار

مشهد، بلوار سجاد، چهارراه بزرگمهر، پاساژ پردیس، طبقه دوم، واحد ۸
 تلفن: ۰۵۱-۳۷۶۶۰۱۸۲-۳ فکس: ۰۵۱-۳۷۶۶۴۳۴۵۲

www.atrakharkhorasan.com
 msh-office@atrakharkhorasan.com



کریر، فورواردر سوخت و کالا (صادرات، واردات، ترانزیت به کلیه کشورهای آسیای میانه و اروپا) جاده‌ای، ریلی، دریایی

- * حمل فرآورده‌های نفتی با تانکرهای واحد شرایط دارای آتین نامه حمل مواد خطرناک
- * حمل گاز مایع LPG با کسول‌های واحد شرایط با ناپید سازمان بازرسی شرکت ملی نفت
- * حمل فرآورده‌های پتروشیمی جامد و مایع بصورت حمل سریع و آسان
- * حمل فرآورده‌های غیرنفتی با تانکرهای استنل استاندارد
- * حمل محموله‌های کانتینری با انواع تریلرهای کفی، چادری، خونرو بر
- * حمل کلیه محموله‌های ترافیکی سنگین و نیمه‌سنگین
- * مستوره و راهمندی صاحبان کالا بخصوص عملیات حمل با هزینه کمتر و بازدهی بیشتر

دفتر مرکزی: خراسان رضوی، مشهد، میدان ظنی آباد، مجتمع اداری زیست خاور، طبقه ۳، واحد ۳۰۴
 تلفن: ۰۵۱-۳۸۵۵۷۴۸۱-۴ نمابر: ۰۵۱-۳۸۵۵۷۴۸۱-۳
 خط تلفن: ۰۹۳۹۸۲۷۲۴۷۷ شماره پانکی: ۰۹۸۱۲۴۳۰۰۰۰۶۹

Email: Brra_11253@yahoo.com Site: www.Brra.Co.Ir Gmail: Brra.11253@gmail.com



شرکت حمل و نقل بین المللی میچکا ترابر شرق

کریر - فورواردر

- * عضو کنوانسیون تیر
- * حمل کالای ترانزیتی و صادراتی به کشورهای عراق، پاکستان، افغانستان و آسیای میانه به خصوص تاجیکستان، قزاقستان، ازبکستان، ترکمنستان و بالعکس
- * حمل کالا از طریق راه آهن به کشورهای CIS
- * نمایندگی در کلیه بنادر و مرزهای کشور

مشهد: خیابان آبکوه، نبش آبکوه ۵، مجتمع تجاری، سعد آباد، واحد ۱۰۳
 تلفن: ۰۵۱-۳۷۲۳۹۰۹۷ / ۳۷۲۳۹۰۹۶ / ۳۷۲۹۸۱۴۶ / ۳۷۲۹۳۷۴۳
 نمابر: ۰۵۱-۳۷۲۹۷۹۶۶ علیرضا فرتاج: ۰۹۱۵۳۱۴۱۰۵۴

info@michka-mts.com

شرکت حمل و نقل بین المللی

آبانراه طوس



کریر - فورواردر

حمل و ترانزیت گاز LPG با کامیون های ملکی و تحت پوشش

- * حمل و ترانزیت کالا به آسیای میانه و افغانستان
- * انجام تشریفات گمرکی و ترخیص کالا از کلیه گمرکات کشور

مشهد: میدان ابوطالب، نبش حر عاملی، ۴۷ ساختمان پمپ بنزین ره پیمان، طبقه اول

تلفن: ۰۵۱-۳۷۰۶۳۱۱۵-۶ فکس: ۰۵۱-۳۷۲۵۲۲۹۵ موبایل: ۰۹۱۵۱۱۳۰۸۴۳

bidel@abanraha.com - khavari@abanraha.com
 www.abanraha.com



(کریر-فورواردر)

شرکت حمل و نقل بین المللی آسا برودت طوس

- * مشاوره و انجام کلیه عملیات حمل پروژه های تخصصی کالاهای یخچالی به کشورهای مستقل مشترک المنافع توسط کامیون های یخچالدار تحت مالکیت شرکت
- * دارنده بزرگترین ناوگان کامیون های یخچالی در استان خراسان رضوی
- * حمل کانتینری کالاهای یخچالی و غیر یخچالی در قالب عملیات واردات، صادرات و ترانزیت از کلیه بنادر چین و سایر کشورهای خاور دور و حوزه خلیج فارس به ایران و بالعکس
- * سرویس منظم از بندر و سایر مبادی ترانزیتی و گمرکی کشور به کشورهای مستقل مشترک المنافع، افغانستان و عراق
- * انجام عملیات و تشریفات گمرکی و ترخیص کالاهای یخچالی و غیر یخچالی در تمامی گمرکات و بنادر کشور
- * دارای دفاتر نمایندگی فعال در کشورهای چین، هند، قزاقستان، تاجیکستان، ازبکستان و ترکمنستان

Add: 14, 5th, floor of Marmar Complex, Imam khomeini 28st, Mashad, Iran.
 Mobile: +98915 3141875

مشهد: خیابان امام خمینی، نبش امام خمینی ۲۸، مجتمع مرمر، طبقه ۵، واحد ۱۴ همراه: ۰۹۱۵۳۱۴۱۸۷۵

info@abtlogistics.ir

تلفن: ۰۵۱-۳۸۱۱۴۷۴۸ - ۰۵۱-۳۸۱۱۴۷۴۷ - ۳۸۱۱۴۳۷۹ نمابر: ۰۵۱-۳۸۱۱۴۷۴۸



شرکت حمل و نقل بین المللی
پارس پردیس ترابر

- * حمل کالای ترانزیتی و صادراتی به کشورهای افغانستان، ارمنستان، آسیای میانه به خصوص ترکمنستان و ازبکستان
- * حمل کانتینری کالای ترانزیتی از تمامی بنادر چین و دبی به بندرعباس و سپس به کشورهای ذکر شده
- * دارای دفاتر نمایندگی در چین و دبی

مشهد، میدان تقی آباد، مجتمع زست خاور، طبقه ۳، واحد ۳۰۸
تلفن: ۰۵۱-۳۸۵۳۱۹۵۲ / ۳۸۵۳۱۹۶۴

parspardis.intlco@gmail.com parspardis.intlco@yahoo.com



شرکت حمل و نقل بین المللی



شرکت حمل و نقل سراسری

عدل ترابران توس (عدالتیان) **پیشواز ترابر عصر خاوران**

- حمل و نقل فرآورده های نفتی بصورت تخصصی با ۱۰۰۰ دستگاه کامیون ملکی و ۱۰۰۰ دستگاه تحت پوشش واجد شرایط آئین نامه حمل مواد خطرناک
 - حمل فرآورده های نفتی صادراتی از مبدا انبارهای شرکت ملی پخش و دیگر نقاط عرضه به مقصد افغانستان، عراق و دیگر مقاصد مورد نیاز
 - حمل کلیه کالاها، محمولات و محصولات کارخانجات و صنایع بصورت داخلی و بین المللی
- مشهد، انتهای بلوار فرودگاه، ابتدای شهرک عسکریه، حاشیه میدان احسان پلاک ۳
پیشواز ترابر: ۰۵۱-۳۳۸۲۲۴۵۳ / ۳۳۸۲۲۴۱۰ شماره: ۰۵۱-۳۳۸۲۲۴۷۰
عدل ترابران: ۰۵۱-۳۳۸۲۲۴۴۹ شماره: ۰۵۱-۳۳۸۲۲۴۴۹ (داخلی ۵)

adtarabaran@yahoo.com / pishtaztarabar@yahoo.com



سدنا آسیا بار فرابر (مسئولیت محدود)

- تخصص در حمل و نقل ریلی از ایران به کشورهای مستقل مشترک المنافع، ترکیه، افغانستان و بالعکس
- تخصص در حمل پروژه های ترکیبی بصورت درب به درب
- خدمات ترابری بین المللی و ترانزیت کالا (قله، کانتینری)
- خدمات گمرکی و ترخیص کالا

Sedna Asia Forwarder International Transportation Co., Ltd
No 30, Unit 6, 4' Galang Street, 10' South Khayyan Blvd, Mashhad, Iran
سدنا آسیا بار فرابر
شرکت حمل و نقل بین المللی - مسئولیت محدود
ایران، مشهد، بلوار گالانگ - جنوبی
نیش گلنیل ۳ پلاک ۳۰ طبقه ۴ واحد ۳۰
+98 - 51 - 37 66 69 58 - 59
+98 - 51 - 37 65 04 26
info@sednaasiaforwarder.com
www.sednaasiaforwarder.com



راه گشا کالا

شرکت حمل و نقل بین المللی

RAHGOSHA KALA INT TRASPORT

(کریر و فورواردر)

مشهد، رضا شهر، بلوار رضوی، بین رضوی ۸ و ۱۰، پلاک ۱۳۸
تلفن: ۰۵۱-۳۸۷۶۸۱۷۶ - ۷۷ شماره: ۰۵۱-۳۸۷۸۶۱۷۷

www.rahgoshakala.com
info@rahgoshakala.com



سر آمد یاران زمین



ستاره یاران زمین

شرکت حمل و نقل بین المللی

کریر - فورواردر

خداپرست - فیض محمدی

فعال در ترانزیت کالا به آسیای میانه و افغانستان

مشهد: رضا شهر، بین رضوی ۱۱ و ۱۳، پلاک ۶۵
تلفن: ۰۵۱-۳۸۷۶۵۳۲۸ / ۳۸۷۶۵۳۳۱
شماره: ۰۵۱-۳۸۷۶۱۷۸۱

yaranzamin_star@yahoo.com Saramadyaranzamin@yahoo.com



موسسه حمل و نقل و باربری

ممتاز

قبول حمل کالا به تمام نقاط کشور (تحت پوشش بیمه)

تهران، خیابان فدائیان اسلام، ایستگاه ممتاز

تلفن: ۰۳۳۳۸۳۰۳۰ (۱۲ خط)

فکس: ۳۳۷۴۲۹۲۸

تلفن غرفه ۲۲۴ پایانه:

۰۵۵۲۹۶۲۱۷، ۰۵۵۲۹۶۰۰۰-۳



شبگیر بار هوس

حمل و نقل بین المللی

سهامی خاص

حمل کالا توسط کامیون و واگن به تمام نقاط آسیای میانه و بالعکس

مشهد: بلوار سجاد، خیابان بزرگمهر شمالی

۲ ساختمان شمس، طبقه ۵

تلفن: ۰۵۱-۳۷۶۷۶۹۱۱

شماره: ۰۵۱-۳۷۶۵۲۲۳۶

www.shabgirbarhous.com

shabgirbarhous@gmail.com



حمل و نقل بین المللی آسا ترابر شرق (کریر - فورواردر)

* ارائه خدمات حمل دریایی، زمینی و ریلی

* مشاوره و حمل محموله های کانتینری، چادری، یخچالی و سوخت

* سرویس منظم از بندرعباس به تمامی کشورهای CIS، افغانستان و عراق

* حمل کالاهای خطرناک، یخچالی و فسادپذیر، سنگین وزن، ترافیکی و LPG

* حمل کالاهای وارداتی، صادراتی و ترانزیتی از کلیه بنادر چین و کشورهای حوزه خلیج فارس به ایران و بالعکس

* دارای دفاتر نمایندگی فعال در کشورهای چین، هند، قزاقستان، تاجیکستان، ازبکستان و ترکمنستان



www.asatarabar.ir info@asatarabar.ir

Add: Apt. No. 2, 5th Floor, Qatar Airways Bldg., North Janbaz Blvd., Mashhad, Iran
Phone: +985137664131-4 Fax: +985137664130

آدرس: مشهد، بلوار جانباز شمالی، بین جانباز ۲ و ۴
ساختمان هواپیمایی قطر، طبقه ۵، واحد ۲
تلفن: ۰۵۱-۳۷۶۶۴۱۳۰ فکس: ۰۵۱-۳۷۶۶۴۱۳۰



پارت‌تراپ خراسان
شرکت حمل و نقل بین‌المللی

♦ حمل کالاهای صادراتی -
وارداتی و یا ترانزیتی
به کشورهای آسیای میانه و
افغانستان

مشهد: خیابان سنا باد، بین
سنا باد ۴۲ و ۴۴، ساختمان
۴۴۰، واحد ۴
تلفن: ۰۵۱-۳۷۱۲۳۰۲۳
نمابر: ۰۵۱-۳۸۴۶۹۰۱۱
m.parttarabar@gmail.com



شرکت حمل و نقل بین‌المللی
جواهر نگار طوس
کریر - فورواردر

♦ دارای نمایندگی‌های فعال
در گمرکات مرزی کشور
♦ فعال در ترانزیت کالا
به آسیای میانه و افغانستان

مشهد: خیابان کوهسنگی ۳۰،
شماره ۲۸، طبقه ۳
تلفن: ۰۵۱-۳۸۴۴۴۵۹۱ / ۳۸۴۴۳۹۷۱
نمابر: ۰۵۱-۳۸۴۰۱۲۴۶
بندرعباس: ۰۷۶-۳۳۵۱۱۳۵۱-۲
نمابر: ۰۷۶-۳۳۵۱۱۲۷۸
info@javahernegar.com



شرکت حمل و نقل بین‌المللی
ره تاش توس
کریر - فورواردر

♦ دارای نمایندگی‌های فعال
در گمرکات مرزی کشور
♦ فعال در ترانزیت کالا
به آسیای میانه و افغانستان

مشهد: خیابان کوهسنگی ۳۰،
شماره ۲۸، طبقه ۲
تلفن: ۰۵۱-۳۸۴۱۶۱۱۴ / ۳۸۴۴۳۰۸۰
نمابر: ۰۵۱-۳۸۴۲۹۹۷۸
بندرعباس: ۰۷۶-۳۳۵۱۱۳۵۱-۴
نمابر: ۰۷۶-۳۳۵۱۱۲۷۸
rahtash@gmail.com



شرکت حمل و نقل بین‌المللی
کیامهر ترابار
کریر - فورواردر

حمل کالاهای وارداتی، صادراتی و ترانزیت
به صورت زمینی، دریایی، ریلی به
کشورهای آسیای میانه و بالعکس
ترخیص کالا از کلیه گمرکات و بنادر
کشور ایران و ترکمنستان

مشهد، خیابان امام خمینی، سه راه دارایی،
ساختمان اداری مرمر، طبقه ۱۲، واحد ۳
تلفن: ۰۵۱-۳۸۱۱۴۲۸۰
نمابر: ۰۵۱-۳۸۱۱۴۳۲۷
kiamehr@mail.ru
www.kiamehrtarabar.com



شرکت حمل و نقل بین‌المللی
صبوران ترابار و صبوررانان
(کریر و فورواردر)



- ترانزیت، واردات و صادرات توسط کامیون‌های چادری، تانکری، کفی و کمرشکن به آسیای میانه و کشورهای اروپایی و همسایه
- حمل انواع فراورده‌های نفتی به کشورهای عراق و افغانستان
- دارای نمایندگی در کلیه مبادی ورودی و خروجی
- ترخیص و انجام تشریفات گمرکی کالا از بنادر، گمرکات و مناطق آزاد تجاری کشور

دفتر مرکزی صبوران ترابار آذربایجان: ارومیه، بلوار آزادی جنب گمرک تلفکس: ۰۴۴-۳۲۷۵۵۸۴۲-۳
دفتر مرکزی صبوررانان: تبریز، خیابان جهاد، مجتمع میلاد، طبقه ۲، واحد ۲۰۲
صدیقی: ۰۹۱۲ ۱۵۲۱ ۰۱۲ ۰۹۱۲ صدیقی: ۰۹۱۲ ۰۲۵ ۹۰۶۰ قلی‌پور: ۰۹۱۲ ۷۶۶ ۰۲۴۲
مؤذنی: ۰۹۱۲ ۲۰۹ ۶۰۴۵ مجری: ۰۹۱۲ ۰۲۸۰ ۶۹۳

sabooran_transportco@yahoo.com



شرکت حمل و نقل بین‌المللی
سورت‌مه ترابار خراسان
کریر - فورواردر

ترانزیت کالا از کلیه بنادر دنیا به
کشورهای آسیای میانه
افغانستان، عراق، پاکستان

مشهد: خیابان امام خمینی، سه راه دارایی، امام
خمینی ۲۸، مجتمع تجاری اداری مرمر،
طبقه ۶، واحد ۱۱
تلفن: ۰۵۱-۳۸۱۱۴۴۸۵-۸۶
بندرعباس: بلوار پاسداران، سه راه هتل هما،
ساختمان پارس آلومینیوم، طبقه ۳، واحد ۹
تلفن: ۰۷۶-۳۳۵۱۹۸۰۲
نمابر: ۰۷۶-۳۳۵۱۷۹۹۹
info@stk-shipping.com
ceo@stk-shipping.com
www.stk-shipping.com




شرکت حمل و نقل بین‌المللی
خدمات بارگنج صبا
فورواردر

شرکت حمل و نقل بین‌المللی
بیداران شب
کریر

Logistics service provider

* ارائه‌دهنده خدمات بارفرابری جاده‌ای، دریایی و ریلی
* مشاوره و انجام کلیه عملیات حمل کالاهای
صادراتی، وارداتی و ترانزیت

مشهد: بلوار فردوسی، بین میدان جانباز و چهارراه خیام، ساختمان اسکان،
طبقه ۴، واحد ۱۵
تلفن: ۰۵۱۳۷۶۴۸۹۱۷ / نمابر: ۰۵۱۳۷۶۴۸۶۰۳ / موبایل: ۰۹۱۵۱۵۶۶۸۹۹
www.sabacontainer.com Info@sabacontainer.com



شرکت حمل و نقل بین‌المللی
(TIR)
کریر - فورواردر
(جاده ای، دریایی، ریلی)

♦ صادرات واردات و ترانزیت به
کشورهای آسیای میانه، افغانستان، اروپا
و روسیه و بالعکس

مشهد، خیابان کلاه‌دوز ۵۴، ساختمان جام
جم، طبقه ۵، واحد ۵۰۳
تلفن: ۰۵۱-۳۸۴۶۰۲۹۴-۷
همراه: ۰۹۱۵ ۱۱۵ ۱۶ ۳۹
۰۹۱۵۳۱۴۹۰۴
aliabdollahi.amintara@gmail.com
www.amintara.com

شرکت های حمل و نقل بین المللی آذربایجان



شرکت حمل و نقل بین المللی

ترنم تبریز

کریر - فورواردر

- ◀ حمل کالاهای صادراتی، وارداتی و ترانزیت
 - ◀ حمل مواد سوختی، قیر به کشورهای آسیای میانه
 - ◀ ترخیص کالا از گمرکات و بنادر کشور
 - ◀ دارای دفاتر نمایندگی در کلیه بنادر و مرزها
 - ◀ حمل و ترانزیت سواری به کشورهای همسایه و روسیه
- تبریز: چهارراه آبرسان، ساختمان اسکان طبقه هفتم، واحد DY
 تلفن: ۰۴۱-۳۳۳۵۵۳۱۵-۷
 ۳۳۳۷۰۱۳۳-۴
 فکس: ۰۴۱-۳۳۳۷۰۱۳۵/۳۳۳۵۵۳۱۸
 E-mail: info@taranomtabriz.ir



شرکت حمل و نقل

پرستوبار بازرگان

- حمل کالاهای صادراتی و وارداتی از کشورها مختلف دنیا به ایران و بالعکس
 - داشتن نمایندگی های رسمی در اروپا، آسیا و کشورهای تازه استقلال یافته روسیه
 - دارای نمایندگی های رسمی در گمرکات ورودی و داخل استان های کشور
 - ترانزیت و پاساوان کالاهای وارداتی
 - شرکت در کمیسیون حل اختلاف
 - ترخیص کلیه کالاهای وارداتی در حداقل زمان ممکن
 - اخذ قبض انبار و ترخیص از شرکت های حمل و نقل دریایی
- مدیریت حبیب عظیم زاده: ۰۹۱۴۳۴۵۱۸۴۲ - ۰۹۱۲۹۳۲۰۹۲۸
 دفتر مرکزی: ارومیه خیابان سرداران ۱، نبش کوچه ۱۵، ساختمان فردوس آسیا، طبقه ۲، واحد ۳
 تلفن: ۰۴۴۲۲۵۳۷۴۴-۷
 دفتر بازرگان: خیابان امام، جنب پمپ بنزین، برج پالادیوم، طبقه ۱۰
 تلفن: ۰۴۴-۳۴۲۷۷۲۵۰

parasoo.bar@yahoo.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

پرستوتراپر

- ارومیه: خیابان سرداران یک، بعد از تقاطع حافظ، ساختمان اسپوتا، طبقه ۶، واحد ۱۷
- تلفن: ۰۴۴-۳۲۲۵۶۶۰۱ / ۳۲۲۵۴۲۹۱
- نمابر: ۰۴۴-۳۲۲۵۷۳۹۹
- تلفن دفتر تهران: ۰۲۱-۶۶۳۸۳۲۲۶-۳۰

parastotarabar@yahoo.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

نیرو تراپر

فورواردر - کریر

NIROU TARABAR
International Transport

- ◀ حمل مواد سوختی به داخل و خارج از کشور
 - ◀ حمل کالاهای صادراتی و وارداتی
- دفتر مرکزی: تبریز، میدان جهاد، ساختمان بانک سپه، طبقه ۲، واحد ۱
 تلفن: ۰۴۱-۳۴۴۳۷۲۵۶-۷
 فاکس: ۰۴۱-۳۴۴۳۹۲۹۶
 دفتر دیزل آباد: اول دیزل آباد
 جنب گاراژ مدرن
 تلفن: ۰۴۱-۳۴۴۶۵۷۱۷-۸
 فاکس: ۰۴۱-۳۴۴۶۰۱۰۸



شرکت حمل و نقل بین المللی و خدمات بار هوایی

کالجار

International Transport & Air Cargo Services.co
Carrier - Forwarder

- نماینده گي هوایمی
 آتا، ترکیش، ماهان، آسمان، کیش ایر و قشم
- تبریز: انتهای خیابان رسالت، مجتمع تجاری کوثر، پلاک ۵۶۲
 تلفن: ۰۴۱-۳۴۴۵۰۳۵۹ / ۳۴۴۷۰۴۴۵
 فکس: ۰۴۱-۳۴۴۷۰۵۱۲
 فرودگاه تبریز، روبه روی سالن مسافری
 تلفن: ۰۴۱-۳۲۶۱۳۳۱۳
 www.kaljar.co
 kaljar_co@hotmail.com



ساربان گستر سبلان

- شرکت حمل و نقل بین المللی
- با مسئولیت محدود
 کریر - فورواردر
- تبریز: انتهای خیابان رسالت، مرکز تجاری رسالت، ساختمان مرکزی، طبقه اول، پلاک ۲/۴۴
 تلفن: ۰۴۱-۳۴۴۶۸۷۰۰
 ۳۴۴۶۸۷۰۱
 نمابر: ۰۴۱-۳۴۴۵۷۱۲۱
 E-mail: sarban.int@gmail.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

ایده آل راه

کریر - فورواردر

- ◀ حمل محمولات صادراتی، ترانزیتی به اروپا، آسیا، کشورهای همجوار و بالعکس
 - ◀ حمل اختصاصی کالا به روسیه بلاروس، اوکراین و بالعکس
 - ◀ حمل قیر یا تانکرهای مخصوص حمل محمولات یخچالی
 - ◀ ارائه کلیه خدمات گمرکی و ترخیص کالا در کلیه گمرکات
- تبریز، خیابان رسالت، مجتمع تجاری کوثر، شماره ۵۸۲، طبقه اول
 تلفن: ۰۴۱-۳۴۴۷۲۲۳۰ و ۲۱
 فکس: ۰۴۱-۳۴۴۵۷۱۷۸
 idealrah@gmail.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

جاده پویان جهان

JADDEH POUYN - E - JAHAN

کریر - فورواردر

- دفتر مرکزی: تهران، میدان ولی عصر، نبش کوچه شقایق، مجتمع تجاری ایرانیان، طبقه ۱۰، واحد ۸
 تلفکس: ۰۲۱-۸۸۹۲۹۷۶۴-۶۵
 دفتر بازرگان: بازرگان، خیابان امام، درب گمرک، خیابان تجاری آتا، طبقه ۴، واحد ۲
 تلفن: ۰۴۴-۳۴۳۷۵۰۵۸
 نمابر: ۰۴۴-۳۴۳۷۵۰۵۶
 mysam.bazargan@gmail.com



گروه شرکت های حمل و نقل بین المللی تریوه (تریوه، آتا ترانس آذر، سرای ترانس آذر، پرداد کامه صنعت)



- حمل بار زمینی به صورت دربست (FTL) / گروپاژ (LTL)
- خدمات زمینی / هوایی / دریایی / ریلی • ترانزیت - کریر - فورواردر
- ارائه کلیه خدمات گمرکی در مبدأ و مقصد، ثبت سفارش کالا و ترخیص کالا
- حمل انواع محموله های نفت و گاز و پتروشیمی و قیر
- حمل کالا و ترانزیت به کشورهای آسیای میانه و افغانستان، عراق و ترکیه
- واردات، ساخت، تهیه و توزیع تجهیزات و ماشین آلات مورد نیاز صنایع نفت و گاز و پتروشیمی و فولاد

تبریز، خیابان رسالت، مجتمع کوثر، طبقه ۱، پلاک ۵۵۲ تلفن: ۰۴۱-۳۴۴۷۰۴۵۰ / ۰۴۱-۳۴۴۵۳۷۸۹ - ۰۴۱-۳۴۴۵۳۷۸۹
 www.tarivehco.com

شرکت های حمل و نقل سنگین و جادهای

Sangin Tarabar
Road Transport Co Ltd.



سنگین ترابار
شرکت حمل و نقل جادهای

لجستیک - پروژه - فوق سنگین

جابجایی محمولات حجیم ترافیکی سنگین و فوق سنگین (داخلی - آسیای میانه)

تهران، خیابان ولیعصر، بالاتر از شهید بهشتی، کوچه نادر،
پلاک ۶، طبقه ۴، واحد ۱۵

تلفن: خط ویژه ۰۵۶۵۶-۸۸۷۰

www.sangintarabar.com

E-mail: info@sangintarabar.com

شرکت حمل و نقل جادهای
سنگین ترابار طاهری



- ◀ نیم قرن تجربه در صنعت حمل و نقل کشور
- ◀ مجهز به ماشین آلات و تجهیزات روز جهان
- ◀ عضو انجمن صنفی بوسوی داران ایران

دفتر مرکزی: شیراز - بلوار امیرکبیر - نیش خیابان قالیشویی
ساختمان میلاد

ترمینال اختصاصی: شیراز - کمر بندی جنوبی - یک کیلومتر
بعد از ورودی شهرک صنعتی - شهرآهن شیراز - واحد ۸۰ و ۸۱

تلفن: ۱۲-۰۷۱-۳۸۲۱۴۴۱۰ / ۰۷۱-۳۸۲۱۴۴۱۴ / ۰۷۱-۳۸۲۱۴۴۱۴

همراه: ۰۹۱۲۱۵۰۵۹۱۹ / ۰۹۱۷۱۱۷۱۴۴۶ / ۰۹۱۷۱۱۷۹۸۶۳

www.adelsanginbar.com / sanginbar@yahoo.com



شرکت ترکیب بار و نقل

(سهامی خاص)

- حمل و نقل داخلی از طریق ریل و جاده
- حمل کالاهای وارداتی، صادراتی و ترانزیت از طریق راه آهن به کشورهای آسیای میانه و بالعکس.
- حمل کالاهای وارداتی، صادراتی و کانتینری به بنادر کشور و بالعکس از طریق ریل و جاده
- حمل بار جاده ای از تهران به تمام نقاط کشور
- دارای نمایندگی در گمرک غرب و شهریار، بندرعباس، اصفهان، اهواز، سرخس و سیرجان و سایر نقاط کشور.
- نماینده ایران در کربدور بین المللی شمال - جنوب

دفتر مرکزی، تهران: میدان توحید، خیابان نصرت غربی، پلاک ۱۵۸

تلفن: (۶ خط) ۰۶۶۹۱۳۹۲۹ و ۰۵-۰۶۶۹۱۵۱۸۳ / فاکس: ۰۶۶۹۱۳۹۲۴

www.tarkibtrans.ir / info@tarkibtrans.ir

ترکیب بار
شرکت حمل و نقل سنگین و فوق سنگین
عضو انجمن بوزی داران ایران

TARKIB BAR
Heavy Transportation Co., Ltd.

شرکت حمل و نقل جادهای

حمل کلیه محمولات ترافیکی سنگین و فوق سنگین

قزوین، کیلومتر ۱۷ جاده بوئین زهرا، پایانه بار استان قزوین
غرفه ترکیب بار

تلفن: ۰۲۸-۳۲۵۸۰۲۰۵ / فاکس: ۰۲۸-۳۲۵۸۰۲۰۶

همراه: ۰۹۱۲۳۸۳۳۵۹۴ - ۰۹۱۲۳۸۳۳۱۲

tarkibbar@yahoo.com



شرکت حمل و نقل جاده ای آزاده بندر
Azadeh Bandar Transportation Co.

شرکت حمل و نقل آزاده بندر

- حمل کلیه محمولات سبک و سنگین به وسیله کامیون تریلی، کمرشکن و بوزی به تمام نقاط کشور
- مشاوره در امور گمرکی با کادری مجرب جهت انجام امور ترخیص کالاهای داخلی و ترانزیت
- دارای انبار و محوطه جهت سبک سازی، استریپ نگهداری کالا و حمل شهری

بندرعباس: بلوار پاسداران، نیش خیابان مالک اشتر، طبقه دوم کتاب فروشی
تلفن: ۰۷۶-۲۲۰۹ / ۰۷۶-۲۳۵۱۴۷۶۵ / ۰۷۶-۲۳۵۱۴۷۶۵ / همراه: ۰۹۱۷۱۶۱۷۸۲۸

پایانه بندرعباس: شهرک حمل و نقل نگین ترابار، خیابان هنگام یک، ساختمان ۴

میدان تره بار: بندرعباس، بعد از پلیس راه قدیم، میدان میوه و تره بار

دفتر تهران: خیابان آیت الله کاشانی، خیابان ابادر، نیش پیامبر شرقی، ساختمان آریا، پلاک ۷۴، طبقه ۴

www.azadehbandar.com / info@azadehbandar.com



ستی

شرکت حمل و نقل بین المللی و مسافرتی (سهامی خاص)

حمل و نقل بین المللی، امور کشتیرانی،
حمل قطعات سنگین، فروش بلیط هواپیما ...



دارنده ISO9001:2000

تهران: خیابان مطهری، شماره ۲۲۷ کد پستی: ۱۵۸۷۶

تلفن: ۰۲۱-۸۸۵۱۴۷۵۰ / ۰۲۱-۸۸۷۳۰۷۳۷ / ۰۲۱-۸۸۷۳۰۷۳۷

E-mail: info@sati-co.com Website: www.sati-co.com



شرکت حمل و نقل

شباهنگ بروجن (متحده)

بنیان: ۱۳۱۹

حمل کالا به تمام نقاط کشور

بروجن: جاده مبارکه، روبروی دانشگاه آزاد

تلفن: ۰۳۸-۳۴۲۲۱۶۴۰-۳۴۲۲۱۶۵۰

همراه: ۰۹۱۳۳۸۴۶۳۰۰ / ۰۹۱۳۳۸۵۱۹۸۰



سعادت ترابار
Saadat Tarabar Transport Co.

♦ نامی آشنا در صنعت حمل و نقل کشور

♦ برترین شرکت حمل و نقل استان کرمان در سال ۸۸

♦ کسب رتبه پنجم کشوری در سال ۱۳۹۱ و رتبه چهارم کشوری در سال ۱۳۹۲

دفاتر شرکت های تابعه

(کرمان، زرنده، رفسنجان، سیرجان و طبس)

مدیرعامل: محمدرضا بارید ۰۹۱۲۱۹۶۳۹۶۹

دفتر مرکزی: کرمان، خیابان هزار و یک شب، کوچه شماره ۲۳، پلاک ۷

تلفن: ۰۳۴-۳۲۴۷۶۸۲۴ / ۰۳۴-۳۲۴۷۶۷۸۵ / ۰۳۴-۳۲۴۷۶۷۰۵

زرنده: جاده رفسنجان، جنب پمپ بنزین ولیعصر (عج) تلفکس: ۰۳۴-۳۳۴۳۶۱۷۵-۹

saadat_tarabar@yahoo.com

www.saadattarabar.com

شرکت های حمل و نقل داخلی

شرکت حمل و نقل داخلی
ساسان ترابر پارس

گروه حمل و نقل پارس



شرکت حمل و نقل داخلی
ساحل ترابر پارس

◀ حمل تخصصی کود شیمیایی ◀ حمل محمولات سبک و سنگین ◀ حمل انواع محمولات پلیمری، شیمیایی
◀ حمل محمولات تانکری و مایعات ◀ انجام پروژه های ترکیبی تخلیه، بارگیری و حمل در منطقه

دفتر مرکزی: عسلویه، منطقه ویژه اقتصادی انرژی پارس، پایانه حمل کالا
تلفن: ۰۷۷-۳۱۳۷۵۲۴۶ - ۰۷۷-۳۱۳۷۵۲۴۵ - ۰۷۷-۳۱۳۷۵۲۴۵
دفتر مرکزی: کرمانشاه، کیلومتر ۹ جاده بیستون، پایانه بار،
تلفن: ۰۸۳-۳۴۳۲۹۵۲۰ - ۳۴۳۲۹۵۲۹ - ۳۴۳۲۹۵۱۲
دفتر گروه تهران: خیابان ولیعصر، نرسیده به مطهری، کوچه حسینی راد، پلاک ۳۹، طبقه اول، واحد ۳
تلفن: ۰۹۱۲-۱۴۴۱-۳۲۴ - ۰۲۱-۸۶۰۳۷۳۳۹ - ۸۶۰۳۷۲۵۱ - ۸۶۰۳۷۳۳۹
همراه: ۰۹۱۲ ۱۴۴۱ ۳۲۴

info@sasantarabar.com

info@saheltarabar.com

شرکت حمل و نقل
دز فول مهر
(با مسئولیت محدود)
شماره ثبت ۲۱۱
مدیریت: سید محمد حسن غفوری
تلفن: ۰۶۱-۴۲۴۴۶۲۰۰ - همراه: ۰۹۱۶۱۴۱۴۹۰۸
دز فول: جنب میدان بار مهدیه، خیابان پاییز نیش خیابان دوم

تامین قطعات و حمل و نقل ریلی
اجرای پروژه های بزرگ حمل و نقل (جاده ای - ریلی)
• دارای دفتر نمایندگی صدور بارنامه در
هرمزگان، تهران، چابهار، خواف
• امکان حمل بار از کلیه نقاط کشور
• دارای انواع کامیون ملکی (کفی، لبه دار،
یخچالی و فوق سنگین، بونکر سیمان)
تهران، خیابان آزادی، خیابان شهیدصادقی، پلاک ۲۶، طبقه ۴، واحد ۱۳
تلفن: ۰۶۶۰۰۷۸۹۷ - ۶۶۰۰۶۶۴۷ - ۶۶۰۰۶۶۴۷ - ۶۶۰۴۸۲۸۷ - ۶۶۰۱۰۷۵۲
www.jaheshrail.com
www.jahesharabar.ir
jaheshrail@yahoo.com
jahesharabar@yahoo.com

شرکت حمل و نقل درخشنده بار
(با مسئولیت محدود)
شماره پیمان ۲۰۲۵۴
♦ نخستین شرکت حمل کننده فرآورده های نفتی به صورت آزاد در کشور
♦ مجری و مشاور در امور حمل و نقل فرآورده های نفتی با نیم قرن تجربه
تهران: مهرآباد جنوبی، ۴۵ متری زرنده، ایستگاه فردوس، نیش خیابان طالقانی
تلفن: ۰۸-۶۶۶۲۵۵۵۶ / ۶۶۶۹۳۶۳۷ / ۶۶۶۹۱۴۱۷ / ۶۶۶۸۸۵۷۰-۹
نمابر: ۶۶۶۱۳۳۴۲
derakhshandehco@yahoo.com

شرکت حمل و نقل
مسلم بار
شماره ثبت: ۱۹۳۲
مدیر عامل: فریدون کاوه
حمل محموله های سبک و سنگین به تمام نقاط کشور
سرعت در حمل، دقت در جا به جایی، امانت داری در تحویل
همراه با بیمه بار
واحد نمونه سال ۸۲ و ۹۳ شرکت نمونه سال ۸۴ لرستان
خرم آباد: کمربندی پایانه بار
تلفن: ۰۶۶-۴۲۲۶۶۳۷-۹ - ۰۶۶-۴۲۲۶۶۳۹ - فاکس: ۰۶۶-۴۲۲۶۶۳۷
همراه: ۰۹۱۶۱۶۱۳۰۱۵ / ۰۹۱۶۳۶۱۱۵۴۵

شرکت حمل و نقل جاده ای داخلی
فجر جهاد
(وابسته به صندوق بازنشستگی کشوری)
www.Fajr.jahad.com

شعبه تهران:
نسیم شهر، پایانه استان تهران، غرفه ۲۰۵
تلفن: ۰۲۱۵۵۲۹۵۸۹۳ - ۴
نمابر: ۰۲۱۵۵۲۹۵۸۹۵

شعبه بندر انزلی:
پایانه بار بندر انزلی، پلاک ۲۴
تلفن: ۰۱۸۱۳۳۳۸۱۲۰

شعبه بندر عباس:
پایانه بار، غرفه شماره ۲۸
تلفن: ۰۷۶۳۳۳۴۹۸۰۹

شعبه چابهار:
پایانه بار، غرفه شماره ۸
تلفن: ۰۵۴۳۵۳۳۵۴۲۸

شعبه بندر امام خمینی:
پایانه بار بندر، طبقه ۲، غرفه ۲۰
تلفن: ۰۶۱۵۲۲۴۱۲۹۶

شعبه بوشهر:
پایانه بار بوشهر
تلفن: ۰۷۷۳۳۴۴۵۳۱۷

شعبه عسلویه:
پایانه بار منطقه ویژه
تلفن: ۰۷۷۳۱۳۷۵۲۵۴

شعبه کرمانشاه:
پایانه بار کرمانشاه
تلفن: ۰۸۳۳۱۲۷۲۸۱۲

پایانه و دفتر فنی تهران، آیت الله سعیدی، کیلومتر ۵ جاده ساوه، ابتدای اسماعیل آباد، جنب مترو آزادگان
تلفن: ۵۵۸۲۰۰۲۸ ۵۵۸۶۰۴۵۷ ۵۵۸۵۲۹۷۸
نمابر: ۵۵۸۴۳۰۵۶



توکا

شرکت حمل و نقل
اولین شرکت حمل و نقل پذیرفته شده
در بازار بورس اوراق بهادار
اولین شرکت حمل و نقل دارنده گواهینامه IMS
دارای پروانه فعالیت کشوری و توانایی صدور
بازنامه در کل کشور
اولین شرکت حمل و نقل جاده ای
دارای تقدیرنامه دو ستاره تعالی سازمانی

- توانایی حمل کالا بصورت ترکیبی:
جاده ای - دریایی
- توانایی تخلیه کشتی، حمل شهری، استریپ،
ترخیص و انبارداری در بندر و سایر مناطق کشور
- توانایی اجرای پروژه های متنوع حمل و
نقل داخلی در معادن و مراکز عظیم صنعتی
- نمایندگی مجاز شرکت ایران خودرو
دیزل (گواه) با رتبه درجه یک ممتاز کشوری
- جزء شرکت‌های برتر کشور با بالاترین
آمار حمل و تعداد سفر
- شرکت برتر صنعت حمل و نقل در استان اصفهان

دفتر مرکزی: اصفهان، پایانه امیرکبیر،
غرفه ۳۶ فکس: ۳۲۸۷۲۵۶۶ / ۰۳۱-۳۲۸۷۲۵۶۵
تلفن: ۳۲۸۷۲۵۶۵ / ۳۲۸۶۶۹۰۱

نشانی شرکت: اصفهان، مبارکه، جنب فولاد
مبارکه، پایانه حمل و نقل توکا
تلفن: ۰۳۱-۵۲۷۲۳۵۰۷۵-۹

توکا: تلفن: ۰۳۱-۵۲۷۲۳۵۰۷۵-۹

مبارکه: تلفن: ۰۳۱-۵۲۷۲۳۵۰۸۲-۳

تلفن: ۵۲۷۲۳۵۰۸۴

بندر عباس: نمابر: ۰۷۶-۳۳۴۲۵۱۴۷
تلفن: ۳۳۴۲۵۱۴۵ / ۳۳۴۲۵۱۴۵

پایانه انزلی: تلفن: ۰۱۳-۴۴۴۴۱۲۲۳-۲۴
تلفن: ۴۴۴۳۵۵۱۹-۲۰-۲۱

کاشان: تلفن: ۰۳۱-۵۵۵۴۶۱۲۱
نمابر: ۵۵۵۴۱۲۶۱

تهران: تلفن: ۰۲۱-۲۲۰۸۷۱۰۹
نمابر: ۲۲۰۸۸۲۵۵

www.tukatrans.com
info@tukatrans.com

بندر امام خمینی

(سهامی خاص)

* با ارائه خدمات حمل و نقل، تخلیه،
ترخیص، ترانزیت
* با بیش از ۳۴ سال سابقه در امر حمل و نقل
* مجهز به کمرشکن های ۲ تا ۱۱ محور،
و کشویی مخصوص محموله های طویل و
دستگاه های بوزی
* حمل محموله های سبک و سنگین و فله بر
از بندر امام به تمام نقاط ایران

بندر امام خمینی، پایانه بار، طبقه دوم، غرفه ۲۳
تلفن: ۰۶۱-۵۲۲۴۱۲۵۵
۰۶۱-۵۲۲۴۱۳۵۹
فکس: ۰۶۱-۵۲۲۴۱۲۸۴
همراه: ۰۹۱۶۱۵۱۵۷۹۴
۰۹۱۶۳۶۱۲۵۳۰



سلمان جنوب

(سهامی خاص)

شرکت حمل و نقل جاده ای داخلی
حمل کلیه کالاها از بندرعباس
به کلیه نقاط کشور و خدمات
استریپ کانتینر
مدیر عامل و رئیس هیئت مدیره:
آقای شیرزاد غمگین
بندر عباس: میدان شهدا، ساختمان صدرا،
طبقه ۶، واحد ۶۰۲
تلفن مدیریت: ۰۷۶-۳۳۵۶۱۲۴۰
تلفن دفتر: ۰۷۶-۳۳۵۱۴۸۸۰
۰۷۶-۳۳۵۱۴۸۶۵
نمابر: ۰۷۶-۳۳۵۱۴۸۶۶
همراه: ۰۹۱۷۷۶۳۴۵۶۸



شرکت سیمان تانکر

حمل سریع و مطمئن سیمان تهران
به تمام نقاط ایران

تهران، خ کوشک، انتهای ارباب
جمشید شمالی، جنب سیمان تهران،
پلاک ۴، طبقه اول، شماره ۳
تلفن: ۶۶۱۷۰۷۱۸ - ۶۶۱۷۰۷۲۸
۶۶۱۷۰۷۲۵ - ۶۶۱۷۰۷۱۲
همراه: ۰۹۱۲۱۲۷۱۸۳۲
۰۹۱۲۱۲۷۱۳۱

mohammadarvary@yahoo.com



شرکت حمل و نقل جاده ای رشید بار بندر

بندرعباس، بلوار امام خمینی،
مجتمع ملکه آسمان ها، طبقه هفتم،
واحد ۷۰۲
تلفن: ۰۷۶-۳۲۲۵۰۵۷۷-۸۱
پایانه: ۰۷۶-۳۲۲۳۲۱۳
میدان تره بار: ۰۷۶-۴۳۷۰۰۹۸
نمابر: ۰۷۶-۳۲۲۵۰۵۸۲
www.rashidbar.ir
rashidbar_company2006@yahoo.com

ماهان تجارت لیمارک

شرکت حمل و نقل بین المللی و بازرگانی

- مشاور در امور حمل و نقل
- بهترین نرخ و سرویس کانتینرهای
یخچالی، ایزو تانک، فلکسی تانک،
این تاپ، فلت رک
- نازل ترین نرخ کانتینر صادراتی
- حمل تخصصی قیر
(از پالایشگاه به تمام مقاصد دنیا)
- حمل کالاهای تحریمی به تمام نقاط دنیا

تهران: میدان نوین، ابتدای پاسداران،
بین کوهستان ۵۴، مجتمع تجاری غزال
طبقه ۳ واحد ۸
تلفن: ۰۲۱-۲۶۱۱۰۹۹۳
۲۶۱۱۰۹۳۹

www.mahantejarat.com
info@mahantejarat.com

حمل و نقل ممتاز ترابر خلیج فارس

بندرعباس، سه راه دلگشا، جنب
عکاسی فتو هرمز، ساختمان شهاب،
طبقه ۴، واحد ۴۰۳
تلفن: ۰۷۶-۳۲۲۴۲۴۰
۰۷۶-۳۲۲۴۷۴۵۷
فکس: ۰۷۶-۳۲۲۴۹۴۰۷

حمل و نقل حرا
پویایی قشم
هرمزگان، جزیره قشم، شهرک
صنعتی طولا
همراه: ۰۹۱۷۱۶۳۱۲۴۴
مدیریت: آقای نصرت آبادی

شرکت حمل و نقل آرمین بازرگان

شماره ثبت: ۲۸۲
Armin Bazargan
Transportation co
بازرگانی - حمل و نقل داخلی و بین المللی

صادرات - واردات

دفتر مرکزی: بازرگان، بلوار امام،
روبروی بانک ملی
تلفن: ۰۴۴-۳۴۳۷۴۰۶۶
۳۴۳۷۳۳۳۴ - ۳۴۳۷۴۳۱۶
فکس: ۰۴۴-۳۴۳۷۴۰۴۴
دفتر پایانه: بازرگان، تیرپارک، غرفه ۴
تلفن: ۰۴۴-۳۴۳۷۳۳۲۱
همراه: ۰۹۰۳۴۳۷۴۳۱۶
۰۹۱۳۴۳۷۴۳۱۶
تلگرام: ۰۹۱۰۳۲۲۱۳۴۶

Bazargan_armin@yahoo.com
info@arminbazargan.com
bszarganarmin2@gmail.com



دنیز ترابار DENIZ TARABAR

Heavy & Super Heavy Transportation Co

مدیر عامل: مهدی سرخاب

بندر عباس، میدان شهدا (یادبود)
ساختمان ملکه آسمان ها
طبقه ۷، واحد ۷۰۴
تلفن: ۰۷۶-۳۲۲۵۰۵۶۵-۸
۰۷۶-۳۲۲۵۰۵۶۹
همراه: ۰۹۱۲-۵۲۰۱۰۲۹

deniz.tarabar@yahoo.com



شرکت حمل و نقل

نسیم ترابر بندر

حمل کالا به تمام نقاط کشور

بندر عباس: بلوار پاسداران، سه راه هتل
هما، ساختمان هما، طبقه سوم، واحد ۳۰
تلفن: ۰۷۶-۳۳۴۴۶۱۳۹
۳۳۴۴۶۱۴۷
نمابر: ۰۷۶-۳۳۴۴۶۳۶۸
همراه: ۰۹۱۷۱۶۱۶۶۲۸
۰۹۱۷۱۶۳۵۲۰۰ / ۰۹۱۷۱۶۱۶۸۸۴
nasimtarabarco@yahoo.com



شرکت حمل و نقل دوستان هرمزگان

قبول حمل کالا از بندر عباس به
کلیه نقاط کشور و قبول ترانزیت
کالا به خارج از کشور

بندر عباس، خیابان امام، نرسیده به
میدان یادبود، روبروی خیابان دانش،
ساختمان یاس، طبقه اول
تلفن: ۰۷۶-۳۲۲۱۳۳۵۷-۹
دفتر عملیات: ۰۷۶-۳۳۵۳۲۸۲۵-۷
همراه: ۰۹۱۷۳۰۱۶۸۸۲

Info@doostanhormozgan.com

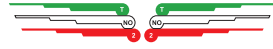


پیشرو در صنعت حمل و نقل مسافربری

تلفن های دفتر مرکزی: ۶۶۷۰۷۱۴۸
تلفن های زررو ترمینال جنوب: ۵۵۱۸۵۳۱۲-۲۳
تلفن های زررو ترمینال غرب: ۴۴۶۶۳۹۵۴-۵
تلفن های زررو ترمینال شرق: ۷۷۸۶۵۵۳۰-۷۷۸۶۸۰۸۰
تلفن های زررو پارکینگ بیهقی: ۸۸۷۵۳۶۰۰-۱
www.iranpeyma.info

ترمینال تهران

شماره ثبت: ۳۷۷۰۰ (پی.ام.تی)



شرکت تعاونی مسافربری شماره (۲)
مدیرعامل: منصور ملاصالحی
تلفنکس دفتر مرکزی: ۰۲۱-۶۶۴۶۲۹۳۴
پایانه جنوب: ۴-۵۵۱۸۵۳۰۱
۵۵۱۸۵۳۲۴-۶
پایانه شرق: ۷۷۸۸۰۸۵۵ / ۷۷۸۸۰۸۵۱
۷۷۸۷۰۶۰۷ / ۷۷۸۶۰۱۵۱
pmt.t2co@gmail.com
www.pmtco.ir



شرکت مسافربری همسفر شمس

زاهدان
مدیرعامل: سید شمس موسوی
سرویس دهی به کلیه نقاط ایران
نشانی: زاهدان، پایانه مسافربری انقلاب، غرفه ۱۲
تلفن: ۰۵۴-۳۳۴۳۲۷۳۱-۳
تلفنکس: ۰۵۴-۳۳۴۳۲۷۳۹



شرکت مسافربری لاله سیر جهان

سرویس دهی به کشورهای ترکیه و ارمنستان و شهرهای اردبیل و پارس آباد
دفتر مرکزی: تهران، میدان آزادی، ترمینال غرب
تلفن: ۰۲۱-۴۴۶۹۲۱۹۰-۴
مدیرعامل: جناب آقای شاملو
۰۹۳۶۱۰۶۷۲۵۵
www.lalchseir-co.ir

شرکت حمل و نقل کالا و مسافر

گلشن بار ابهر آرام گرد ابهر

به مدیریت محمد رضا همتی
آدرس باربری ابهر: پایانه بار، غرفه ۵
آدرس مسافربری ابهر: پایانه مسافربری شماره تماس باربری: ۰۱۱۵۴۱۱-۰۹۹۰
۰۲۴۳-۵۲۸۴۰۲۳
شماره تماس مسافربری
دفتر امام حسین: ۵۲۷۳۳۵۷-۰۲۴۳
دفتر ترمینال: ۵۲۱۴۰۳۵-۰۲۴۳
خرم دره: ۵۵۲۸۱۰۸-۰۲۴۳
مدیر عامل: ۰۹۱۲۱۴۲۵۴۱۱

خدمات بیمه ای بوبه رز (سهامی خاص)

کد: ۱۰۲۱

نماینده برتر

صدور انواع بیمه نامه:

♦ باربری و مسئولیت متصدیان حمل و نقل داخلی، CMR و ...

ISO 9001:2008

تهران، خیابان طالقانی، خیابان ایرانشهر، نرسیده به خیابان سمیه، پلاک ۱۰۲
طبقه ۴، واحد ۱۷ همراه: ۰۹۱۲ ۳۸۶۷۱۹۵
تلفنکس: ۸۸۳۰۳۴۹۷ - ۸۸۳۴۰۱۸۳ - ۸۸۳۱۷۹۷۳
Email: bobehreja@gmail.com

نمایندگی بیمه کوثر

کد ۶۰۸۰



۱. صدور انواع بیمه نامه های (اموال، اشخاص، مسئولیت و مهندسی)
۲. متخصص در صدور بیمه نامه و پرداخت خسارت بیمه های حمل و نقل
(مسئولیت متصدیان TBL - FBL - SMGL - MTBL - Airwaybill - CMR و باربری)
۳. پیگیری خسارات از زمان وقوع حادثه تا زمان پرداخت خسارت
۴. پاسخگویی ۲۴ ساعته و آنلاین کارشناسان

تهران، ابتدای خیابان شهید بهشتی (چهارراه قصر)، رو به روی متروی شهید قدوسی، پلاک ۱۲، طبقه دوم، واحد ۳
همراه: ۰۹۱۹۰۷۵۰۶۲۶ . فکس: ۸۸۴۷۶۶۵۶ . تلفن: ۸۶۰۱۱۷۹۶ - ۸۶۰۱۱۷۹۲

متخصص در صدور انواع بیمه نامه و آگن های باری و مسافربری

* صدور انواع بیمه نامه (آتش سوزی مسئولیت باربری، اتومبیل، اشخاص و درمان)
* پرداخت خسارت
تهران: خیابان فرصت شیرازی، نرسیده به کارگر، پلاک ۹، طبقه ۵
تلفن: ۶۶۹۱۳۹۷۰
نمابر: ۶۶۹۱۳۸۲۴



(بیمه ایران)
شرکت خدمات بیمه ای پوشش جاده ابریشم
وابسته به موسسه صندوق راه آهن
www.abrishamins.ir
info@abrishamins.ir



T.B.T (تی.بی.تی)

شرکت مسافربری تعاونی شماره ۱۵ ترابری تا زاهدان (به مدیریت سید امین موسوی)

زاهدان: پایانه مسافربری انقلاب، غرفه ۶
تلفن: ۰۵۴-۳۳۴۳۲۶۸۰
۰۵۴-۳۳۴۳۲۶۸۱
نمابر: ۰۵۴-۳۳۴۳۲۶۸۲



شرکت ترابری بین المللی فرارو

کریر، فورواردر، ترانزیت کالا تهران، فلکه دوم صادقیه، ابتدای بلوار آیت اله کاشانی، خیابان شهید احمدی ساختمان آراد، پلاک ۳ واحد ۵
تلفن: ۰۲۱-۴۴۹۷۶۹۰۷ - ۴۴۹۷۶۹۰۴
فکس: ۴۴۹۶۵۵۲۴
همراه: ۰۹۱۷ ۱۹۸۴۰۰۱
Fararocompany92@gmail.com



کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی

تهران، شمال میدان هفت تیر، خیابان غفاری، شماره ۲۰
تلفن: ۸۸۳۰۴۴۱۸-۱۹
۸۸۳۰۷۴۸۷ . ۸۸۳۰۲۰۶۶-۸
۸۸۳۰۷۴۵۳-۸۸۸۱۱۳۷۴
شعب: بازرگان، جلفا (نوردوز)، آستارا، تبریز، بندرانزلی، مشهد، بندرعباس، بندر امام، بوشهر، دوغانرون، چابهار و مراکز شهرستان ها
E-mail: douraghi_g@dpimail.net

بازرگانی داود وارسته فرد

ترخیص کالا از کلیه گمرکات کشور
دارای پروانه رسمی از گمرک ایران
تبریز، خیابان راه آهن، چهارراه قطران.
پاساژ عمران، طبقه اول، شماره ۳۴
تلفن: ۰۴۱-۳۴۴۳۶۲۷۲
فاکس: ۰۴۱-۳۴۴۳۳۸۹۸
همراه: ۰۹۱۴۱۱۶۱۳۸۱
d.varasteh@gmail.com



شرکت بازرگانی پر دیس هگمتانه نوید

شماره ثبت: ۸۸۰

Pardis Hegmatane N Avid
Trading co. Reg No:8805

مدیریت: فرهاد دولتی ۰۹۱۷۱۶۳۰۹۶۳

مشاور امور گمرکی، صادرات، واردات، ترانزیت

ثبت سفارش و ترخیص کالا

بندر عباس، میدان یادبود، ساختمان صید کیش، طبقه ۳، واحد ۲۸

تلفکس: ۰۷۶-۳۳۵۵۷۹۰۲ / ۳۳۵۵۲۲۰۵

www.pardis-hn.com

pardis_hn@yahoo.com

بازرگانی عبدی

- واردات، صادرات، ترانزیت
ترخیص کالا از گمرک کشور
- مشاور امور گمرکی

جلفا، پایانه مرزی نوردوز، دفتر بازرگانی
تلفن: ۰۴۱-۴۲۰۹۱۸۷
نمابر: ۰۹۱۴۴۱۱۳۵۱۲
۰۹۱۴۴۹۲۹۸۸۶

عباس نوری

کارشناس و کارگزار رسمی در
گمرک سرخس

مشاور امور گمرکی، ترانزیت
صادرات، واردات، کامیون و واگن

تلفن: ۰۵۱-۳۴۵۲۲۴۳۷
همراه: ۰۹۱۵-۱۱۲۷۰۶۱
فاکس: ۰۵۱-۳۴۵۲۹۵۸۰
همراه: ۰۹۱۵-۱۱۲۶۰۴۵

csnoori@gmail.com

شرکت فراتجارت هخامنش
۱۲ سال سابقه بعنوان کارگزار گمرک
افقی روشن به آینده ای متمایز



کارگزار گمرکی جهت واردات و صادرات و ترخیص کالا از
گمرکات جنوب کشور شامل: گمرک شهید رجایی بندر عباس و گمرکات بوشهر و بندر امام
گمرکات تهران شامل گمرکات غرب و گمرک شهر بار و فرودگاه بین المللی امام خمینی
گمرکات شمال کشور

دفتر مرکزی: تهران، جردن، برج تجارت ایران (برج مشکی)، طبقه ۱۴ واحد ۴
تلفن: ۰۲۱-۲۶۲۱۲۳۴۵-۸ / ۲۶۲۱۲۳۴۵-۵

دفتر بندر عباس: رسالت شمالی، ۱۳ هکتاری، جنب بانک مهر، ساختمان دلسا، طبقه اول، واحد ۲
تلفن: ۰۷۶-۳۳۷۵۸۰۰۰ / ۳۳۷۵۹۹۹۹ / ۳۳۷۵۹۹۹۹

www.HakhmaneshTrading.com

info@HakhmaneshTrading.com

بازرگانی اسلامی

مشاوره در امور بازرگانی و ترخیص کالا

ارائه خدمات گمرکی و ترخیص
کالا از تمامی گمرکات کشور
ثبت سفارش، دریافت کلیه
مجوزهای واردات و صادرات

تهران، خیابان خرمشهر، خیابان صابونچی،
کوچه ایازی، پلاک ۶۸، واحد ۱۱
تلفکس: ۰۲۱-۸۸۵۱۵۱۱۶-۱۸

baha.commercial@gmail.com



مجتمع مخازن روغنی خلیج فارس

(سهامی خاص)

مجتمع نگهداری روغن های خام خوراکی با ظرفیتی معادل ۱۳۰۰۰۰ تن
مترمکعب، دارای مخازن استاندارد برای ذخیره سازی و
نگهداری انواع روغن های گیاهی.

دفتر تهران: خیابان خالد اسلامبولی (وزراء) کوچه نهم، پلاک ۲۰، طبقه چهارم
کد پستی: ۱۵۱۳۷۳۴۳۱۵ / تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۱۷۰۲۰ / نمابر: ۸۸۱۰۳۹۹۷

دفتر بندر عباس: بندر عباس، منطقه ویژه اقتصاد شهید رجایی، بلوار کیش، خیابان چارک، پلاک ۱
کد پستی: ۷۹۱۷۱۸۳۸۱۲ / تلفن: ۰۷۶-۳۳۵۶۲۴۰۳ / نمابر: ۰۷۶-۳۳۵۱۴۱۸۶

gulf_p@yahoo.com

بازرگانی یعقوبی

- انجام کلیه خدمات بازرگانی با کشور عراق در زمینه بارهای
(ترانزیتی، مواد سوختی، صادرات، واردات)
- دارای سایت تخلیه و بارگیری انواع مواد سوختی در مرز پرویز خان
- تهیه کامیون جهت حمل مواد سوختی و کالاهای وارداتی جهت حمل داخلی و
خارجی از گمرکات غرب کشور
- (کرمانشاه، خسروی، پرویز خان، سنندج، باشماق، مهران)
- قبول نمایندگی شرکت های حمل و نقل بین المللی و خطوط
کشتیرانی در گمرکات فوق

همراه: ۰۹۱۸۳۳۵۱۱۴۹ / ۰۹۱۲۱۸۳۷۲۱۹

تلفکس دفتر: ۰۸۳-۳۸۳۸۳۲۷۹

bazargani.yaghobi@gmail.com



شرکت اخترطلائی دریای خزر

فعالیت در تمامی گمرکات کشور (گمرکات شمالی و جنوبی و گمرکات استان تهران)
حق العمل کار رسمی گمرک جمهوری اسلامی

بندر عباس، میدان شهدا، به سمت بلوار ساحلی، ساختمان سلامه، طبقه سوم، واحد ۱۰۳

تلفن: ۰۹۹۰۷۲۵۲۹۳۱ / ۰۹۱۷۹۳۷۲۹۳۱ / ۰۹۱۱۵۶۲۱۴۶۱ / همراه: ۰۷۶-۳۳۵۵۸۶۱۷-۳۳۵۵۳۶۲۳

bazargani.abkenari@gmail.com



شرکت مهندسی
سبا رویا پردازان سیستم

شرکت نرم افزاری سبا سیستم

این همه امکانات در یک نرم افزار حمل و نقل شگفت انگیزه !!!
تحویلی نو در مدیریت شرکت های حمل و نقلی

نرم افزار جامع حمل و نقل ترکیبی سبا سیستم
(دریایی، جاده ای، هوایی، ترخیص)

- ✓ مدیریت بازرگانی و خرید و فروش (فورواردر، کریر)
- ✓ مدیریت هوشمند حسابداری حمل و نقل
- ✓ مدیریت عملیات و اسناد
- ✓ مدیریت گزارشات (درآمد، هزینه، سود و زیان، پورسانت)
- ✓ مدیریت مذاکرات و ارتباطات با مشتری CRM

تهران : خیابان مفتاح شمالی، کوچه آرام، پلاک ۳۱، واحد ۸، شرکت مهندسی سبا سیستم

info@sabanetsystem.ir

فروش آنلاین : ۰۹۱۲۳۲۷۳۹۸۹

تلفن فروش : ۰۲۱۸۸۸۳۱۱۹۴

www.sabanetsystem.ir

بازرگانی رحیم ابشی

- ♦ مشاور امور گمرکی و ترخیص کالا
- ♦ کارگزار (حق العمل کار)
- ♦ رسمی گمرک ایران
- ♦ صادرات - واردات و ترخیص کالا
- ♦ از کلیه گمرکات کشور

بندر انزلی - تلفن : ۰۱۳-۴۴۴۱۷۰۵
نمبر: ۰۱۳-۴۴۴۲۹۶۱۴
همراه: ۰۹۱۱۱۸۱۵۵۶۸ / ۰۹۱۱۸۲۰۱۹۵۰
rahimabshi@yahoo.com

بازرگانی و حق العملکاری خامه زر

مدیر عامل: علیرضا خامه زر

- ♦ صادر کننده نمونه استانی و سابقه ۱۸ ساله در امر صادرات
- ♦ ناوگان منظم حمل سوخت و فرآورده های نفتی به افغانستان، عراق و بالعکس
- ♦ نمایندگی درمبادی ورودی افغانستان (دوغارون، میلک، بیرجند، میل ۷۸ و سرخس)
- ♦ اخذ نوبت تانکرهای حمل فرآورده های نفتی در گمرک

بیرجند: خیابان عدل، بین عدل ۱۹ و ۲۱، درب داخل کوچه، پلاک ۹
شعبه شماره ۲: منطقه ویژه اقتصادی بیرجند
تلفن: ۰۵۶-۳۲۴۴۲۰۹
۰۵۶-۳۲۴۴۸۶۱۸
همراه مدیریت: ۰۹۱۵۱۱۶۲۵۹۹
Khamehzarkit@yahoo.com

شرکت کارگزار گمرکی شی بن کو

با مدیریت: فتحعلی درویش

با بیش از ۳۰ سال سابقه

دارای پروانه کارگزاری گمرکی ۱۵۲۰، سال ۱۳۵۷

- ترخیص کلیه کالاهای تولیدی و تجاری از گمرکات کشور
- مشاور امور گمرکی و بازرگانی
- عضو اتحادیه کارگزاران گمرکی ایران

تهران: خیابان بهشتی، شماره ۲۳۷، طبقه ۳
تلفن: ۸۸۵۱۲۶۷۸-۸۲
۸۸۷۳۵۰۲۳ ۸۸۷۳۷۷۳۶
فکس: ۸۸۷۵۲۵۶۸
shibenco@yahoo.com

بازرگانی لطفی Lotfi Trade

صادرات، واردات، ترخیص کالا و مشاوره در امور گمرکی

تهران، میدان ونک، چهار راه جهان کودک، پلاک ۶۷، طبقه ۳، واحد ۱۰

تلفن: ۰۲۱-۸۸۶۷۷۶۴۵
تلفکس: ۸۸۶۷۷۶۴۶
همراه: ۰۹۱۲۳۷۸۶۷۸۳
Lotfi_trade@yahoo.com
www.lotfitrade.com



بازرگانی کیان ترخیص

(کارگزار رسمی گمرک)

تخصص ما کوتاه نمودن زمان عملیات گمرکی و بازرگانی می باشد

- ♦ مشاوره تخصصی ترخیص کالا از گمرکات
- ♦ گشایش اعتبار اسنادی (L/C) / ارز مبادله ای
- ♦ اخذ گواهی بازرسی کالا در مبداء و مقصد
- ♦ حل اختلافات گمرکی کسر دریافتی / اضافه پرداختی (تعرفه - ارزش)
- ♦ اخذ معافیت های گمرکی / حمل یکسره بدون توقف کالا در گمرک
- ♦ خرید و ترخیص خودروهای وارداتی تا مرحله شماره گذاری

دفتر مرکزی: تهران، خیابان ولیعصر، پایین تر از پارک ساعی، برج سپهر ساعی، طبقه ۳، واحد ۳۰۴

تلفن: ۰۲۱ - ۸۸۴۸۲۱۶۱ - ۴
نمبر: ۰۲۱ - ۸۸۴۸۲۱۶۵

بندرعباس: خیابان سیدجمال الدین اسد آبادی، چهارراه مرادی، کوچه مهیار یک، ساختمان آرمیس، طبقه ۵، واحد ۴

تلفن: ۰۷۶-۳۲۲۳۸۳۵۴
نمبر: ۰۷۶-۳۲۲۳۸۳۵۵

kiantarkhis93@gmail.com

www.KianTarkhis.ir



فناوران ناب افزار ایرانیان

The Next Step

+۹۸ ۲۱ ۸۸۹۷۸۰۹۹

+۹۸ ۲۱ ۸۸۳۹۰۴۳۳

info@nabafzar.com
www.nabafzar.com

- ارائه بسته های آماده نرم افزاری با قابلیت سفارشی شدن برای ترمینالهای کانتینری
- ترمینالهای کالا عمومی، شرکت‌های گیر، نمایندگی، فورواردی در انواع حمل دریایی زمینی، ریلی، هوایی و چندوجهی
- ارائه سرویسهای ابری و خدمات الکترونیکی ذینفعان زنجیره تامین لجستیک از طریق سامانه جامعه لجستیک ایرانیان
- ارائه ابزارهای فناوری مورد نیاز تولید کنندگان نرم افزار در زمینه های برنامه ریزی هوشمند اتوماسیون جمع آوری اطلاعات، پرداخت و تبادل اطلاعات الکترونیکی

تهران، یوسف آباد، خیابان چهل ستون، کوچه دوم، پلاک ۲۳ واحد ۱



گروه بازرگانی گامرون
Gameron Trading Group
ISO 9001:2008
NS CERT

تهران: ونک، خیابان برزیل شرقی، کوی ناله، پلاک ۶، واحد ۱۳۰

تلفن: ۸۸۱۹۸۳۵۰، شماره: ۸۸۱۹۸۳۷۴، وبسایت: ۴۴۶۹۴۰۰۰

www.gameron-group.com
info@gameron-group.com

مدیرعامل: حامد نوروزی



- شرکت حمل و نقل سینا ریل پارس با برخورداری از انواع واگن‌های لبه بلند، مخزن دار مخصوص حمل مایعات سبک و مخزن دار مخصوص حمل مایعات سنگین در زمینه خدمات زیر فعالیت دارد:
- حمل و نقل ریلی محمولات سوختی، انواع روغن و مواد پتروشیمی
- تنها دارنده ناوگان حمل ریلی مواد شیمیایی (سود- اسید) در کشور
- حمل و نقل ریلی داخلی مواد معدنی فله نظیر سنگ آهن، گندله، کنسانتره، کلینکر و ...
- حمل و نقل چند وجهی مواد معدنی و شیمیایی با استفاده از کانتینرهای سقف باز (این تاپ) و ایزوتانک
- حمل و نقل ریلی بین المللی محمولات صادراتی، وارداتی و ترانزیتی

دفتر مرکزی: تهران، بزرگراه شهید ستاری، نبش جنوب شرقی بلوار فردوس ساختمان سینا، طبقه ۴ تلفکس: ۹ - ۴۶۱۰۰۹۸۰

info@srpt.ir

- ◀ حمل و نقل انواع کالاهای وارداتی، صادراتی و ترانزیت
- ◀ فورواردی واگن‌های وارده از کشور چین به کشور ایران به صورت کانتینری
- ◀ حمل و نقل ریلی انواع مواد معدنی و میعانات به مقاصد داخلی و بنادر در پایانه‌های مرزی
- ◀ تخلیه مواد فله‌ای معدنی در پایانه بندر عباس
- ◀ حمل و نقل خرده بار با سرویس روزانه واگن‌های توشه در کلیه ایستگاه‌های راه آهن کشور
- ◀ حمل و نقل انواع خودرو با واگن‌های مخصوص حمل خودرو



راه آهن حمل و نقل

دفتر مرکزی: تهران، خیابان کارگر شمالی، خیابان نصرت،

پلاک ۱۲۴، کدپستی ۱۴۱۹۸۴۵۱۳۴

تلفن: ۶۶۴۲۴۹۰۰ (خط ۱۲)

فاکس: ۶۶۴۲۱۲۱۶

www.RWT.IR

info@rwt.ir

TARABARAN GUIDE

The international of some international transport companies and shipping services Co.



Pole One Trans (LTD)
International Trans, Co.

**The Exact Address of Goods Transportation
in to the World**

Add: Unit 3, No.8, Varzandeh St., South Mofateh Ave.,
7th Tir Sq., TEHRAN-IRAN

Tel: (+9821) 88833349 / 88343722-3

Fax: (+9821) 88820889

www.poleone.com

E-mail: info@poleone.com

Shaahin Tarabar

International Transport Co. LTD

Carrier & Forwarder



Add: Unit 4, No.8, Varzandeh St., South Mofateh Ave.,
7th Tir Sq., TEHRAN-IRAN

Tel: (+9821) 88322297

Fax: (+9821) 88322296

www.shaahintrans.com

E-mail: info@shaahintrans.com



ARIA FARIN JAAM

CARRIER - FORWARDER

Mob: +98 936 197 34 76

Tel: +98 21 41 48 2000

Fax: +98 21 88 48 15 32

www.ariafarin.com

transit@ariafarin.com

Unit 3, No.259, Motahari Ave, Tehran, Iran.



Tel: +98 21 420 34 000

Fax: +98 21 88 48 15 32

www.torangdarya.com

info@torangdarya.com

Unit 4, No.259, Motahari Ave, Tehran, Iran.



Sapra Tarabar International Transportation Co.

SAPRA TARABAR

Unit 1603, Floor 16, Tower Sepehr Saei Cross form Park
Saei, St Valiasr, Tehran / Iran

Tel: (+9821) 41632000

www.sapratarabar.com

Email: info@sapratarabar.com



**Fanus Talae Jazire
Shipping LLC**

(As Agents)

1st Floor, Building No: 1 ,12st Alley , Vozara St,
Tehran, Iran.

Tel: +98 21 8855 1940 - 2

Fax: +98 21 8872 8306

info@iglship.com

www.iglshipping.com

ROYAL
WORLD TRANSPORT

OFFICE LOCATION: BARBAROS MAH.

AK ZAMBAK SK. UPHILL COURT 1B 3 A

115 ATAŞEHIRI / ISTANBUL

T E L : 0090 216 688 6168

0090 216 688 6169

E-MAIL: INFO@ROYALTRANSPORT.NET

W E B : ROYALTRANSPORT.NET

**Abdis Marine
Shipping Co**



Tel: +98 (21)41685000

Sales@abdismarine.com

www.abdismarine.com



شرکت حمل و نقل داخلی
آریا ترابر کازرون

فارس، کازرون، کیلومتر ۲ جاده جدید شیراز

۰۹۱۷ ۷۳۵ ۰۹۰۰ ۰۷۱۴-۲۳۳۰۴۲۲
۰۹۱۷ ۴۳۵ ۰۵۰۰ ۰۷۱۴-۲۳۳۰۴۳۳

شرکت حمل و نقل داخلی
آسیا بار کازرون

قبول حمل کالا به تمام نقاط کشور

شیبانه روزی
با مدیریت : طاووسی



فارس، کازرون، کیلومتر ۳ جاده فراشبند، جنب باسکول

۰۷۱-۴۲۳۶۴۰۰۶ / ۴۲۳۶۴۰۰۷
همراه: ۰۹۱۷ ۷۲۱ ۰۲۴۹



سازمان بندر و دریانوردی

بندر امیرآباد

اولین بندر نسل سوم حاشیه دریای خزر

« تنها بندر متصل به ریل سراسری و خطوط ریل داخلی به طول ۲۵ کیلومتر
« برخورداری از اسکله منحصر به فرد رو - رو ریلی
« بهره‌مندی از ۱۵ پست اسکله به طول ۲۶۰۰ متر با آب‌خور کشتی ۵/۵ متر
با ظرفیت سالانه ۷/۵ میلیون تن
« ۱۰۶۰ هکتار اراضی پشتیبانی جهت سرمایه‌گذاری در زمینه‌های مختلف
(صنعتی، تولیدی، خدماتی و ...)
« پایلوت غلات شمال کشور






شماره تماس مرکزی: ۰۱۱-۳۴۶ ۲۳۰۰۱-۴

مازندران، بهشهر منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد

Deniz

Seafarer Company (LTD)



20th EDITION
INTERMODAL
2020
SOUTH AMERICA
INTERNATIONAL FORUM FOR LOGISTICS,
CARGO TRANSPORT AND INTERNATIONAL TRADE

MARCH 17 - 19
SAO PAULO EXPO - SP - BRAZIL
10 am - 6 pm

www.denizseafarer.com
Info@denizseafarer.com

نمایندگی خطوط کشتیرانی

شرکت دنیز دریا پیما

(با مسئولیت محدود)

- « دارای شعب فعال در کشورهای امارات و پاکستان
- « ارائه سرویس‌های Cross Stuffing و Switch BL
- « ارائه سرویس‌های کانتینری وارداتی و صادراتی به صورت LCL و FCL (اروپا، حوزه خلیج فارس، هند، کانادا، استرالیا، چین)
- « ترانزیت و حمل کالاهای صادراتی و وارداتی از مبداي مختلف به ایران و بالعکس
- « خدمات Door-to-Door

تهران، خیابان شهید بهشتی، خیابان ولیعصر، بن بست رامتیا، پلاک ۲،
برج شهاب، طبقه ۶، واحد ۶۰۸ / تلفن: ۰۲۱-۸۸۵۵۲۷۰۵



- پیشرو در ارائه خدمات حمل و نقل جاده‌ای، ریلی و استریپ کانتینر، فعال در زمینه بازار گاه الکترونیک
- مجهز به انواع مکانیزم‌های حمل و نقل سنگین (تریلی، بوزی، کمپرسی، جرثقیل، لودر، بیل مکانیکی و لیفتراک)
- مجهز به تجهیزات برش و انبارداری محصولات فولادی (همجوار با شرکت فولاد مبارکه)

دفتر مرکزی: اصفهان، مبارکه، بلوار امیرکبیر، پایانه حمل و نقل کالا

تلفن: ۰۳۱-۵۲۴۶۴۰۲۷
شعبه تهران - تلفن: ۰۲۱-۵۵۲۹۶۰۲۴
شعبه هرمزگان - تلفن: ۰۷۶-۳۲۵۳۲۵۴۰
نمابر: ۰۳۱-۵۲۴۶۴۰۵۰
نمابر: ۰۲۱-۵۵۲۹۶۰۲۷
نمابر: ۰۳۱-۵۲۴۶۴۰۵۰
www.faalco.ir isargaranf@iran.ir

روز مجله نقل
۲۶ آذر

برزحمکشان این صنعت کرامی باد

سامانه جامع فروش بلیط آنلاین
از طریق وب کیوسک در
پایانه های مسافری

هدف از اجرای این طرح ساماندهی سرویس
های ارائه شده در پایانه مسافری و
هدایت سالم مسافر حضوری جهت خرید
بلیط و حذف سیستم دلالی و در نهایت
توسعه فروش غیر حضوری می باشد.

« رابط کاربری مناسب برای همه سطوح استفاده کنندگان

« امنیت مناسب در نگهداری و عرضه اطلاعات

« شخصی سازی با توجه به نیازهای کار فرما

« نصب و راه اندازی آسان در پایانه های مسافری با حداقل تداخل

در فرآیند فروش غیر حضوری شرکت های مسافری

« عدم وابستگی به امکانات سخت افزاری موجود

« قابلیت اتصال به نرم افزارهای فروش همه شرکت های مسافری

پژوهان سپند

شرکت مهندسی پژوهان سپند

آدرس: تهران، میدان آرژانتین،

خیابان الوند، شماره ۴۲، طبقه سوم

تلفن: ۸۸۱۹۵۳۸۴ - ۴۱۶۰۹۰۰۰

فکس: ۸۸۱۹۵۳۸۰

www.pajoohansepand.ir

Info@payaneh.ir





Payaneh.ir



« هدایت سالم مسافر ان حضوری که جهت خرید بلیت به پایانه مراجعه می کنند

« توسعه فروش غیر حضوری (اینترنتی - پیامکی - اپلیکیشن موبایلی - فروش آژانس ها ، فروش از طریق وب سرویس ها و ...) که موجب استقلال و رقابت سالم شرکتها در جذب مسافرین غیر حضوری خواهد بود

« افزایش قابل توجه در آمد فروش حضوری شرکتها ، در نتیجه مقابله با سیستم دلالی و ایجاد نظم و آرامش و امنیت در محیط پایانه

« کنترل سرویس های کاذب و خارج از قرارداد

« جلوگیری از تغییر و جابجایی بلیت های فروش رفته

« کاهش هزینه چاپ بلیت و اسـتـهـلاک چاپگرها و مواد مصرفی آنها و هزینه نامتعارف دلالی

« دسترسی مدیران به پنل های کامل گزارش گیری

« واریز مستقیم وجوه حاصل از فروش غیر حضوری و فروش وب کیوسکها به حساب شرکت های مسافربری





B.S.L.
Blue Star Logistics Group



- ◀ نماینده انحصاری خطوط کشتیرانی BSS و PBS در ایران
- ◀ ارائه سرویس منظم کانتینری صادرات و واردات چین و سراسر اروپا (معمولی و یخچالی)
- ◀ سرویس پست سریع هوایی BSL EXPRESS از سراسر دنیا به ایران (Door to Door)
- ◀ حمل بین المللی جاده ای از سراسر اروپا و CIS به ایران
- ◀ ارائه سرویس ترانزیت داخلی و خارجی

تلفن: ۴۲۲۸۷
www.bslshipping.com



بیمه پاسارگاد

طرح بیمه تامین تعهدات شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی در قبال گمرک در رویه‌های عبور (ترانزیت) داخلی و خارجی کالا

آیا می‌دانید به عنوان یک بار فرابر (فورواردر) در طول اجرای فرآیند ترانزیت از خاک ایران چه خطراتی شما را تهدید می‌کند؟ در چه شرایطی ممکن است گمرک برای فعالیت شما محدودیت ایجاد نماید؟ چه زمانی به همراهی شرکت بیمه نیاز خواهید داشت؟ مزایای یک طرح بیمه خوب در این رشته چیست؟

شرکت بیمه پاسارگاد با سابقه ۴ ساله در ارائه بدون وقفه خدمات بیمه در طرح بیمه تامین تعهدات شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی در قبال گمرک، مزایا و خدمات شاخصی را در اختیار متقاضیان قرار می‌دهد. برخی از این مزایا و خدمات عبارتند از:

- ◀ اجرای طرح به صورت مشارکتی از شرکت‌های بیمه (دارای سطح یک توانگری مالی) و بیمه‌گران اتکایی با مجموع ظرفیت مجاز نگهداری ریسک بالغ بر ۱۸۰۰ میلیارد تومان جهت ایجاد اطمینان در شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی و گمرک ج.ا. ایران از توانایی شرکت بیمه در پرداخت تعهدات و رویارویی با فجایع احتمالی؛
- ◀ بهره‌گیری از سامانه نرم‌افزاری کارآمد تحت وب، دارای امکانات متنوع مدیریت صدور، مدیریت اعلام وصول، مدیریت نمایندگان مرزی و ...؛
- ◀ اتصال سامانه بیمه با سامانه پنجره واحد تجارت فرامرزی و سرعت و دقت بالای صدور گواهی‌های بیمه؛
- ◀ پیگیری و همراهی با شرکت حمل و نقل در دریافت اعلام وصول پروانه‌های ترانزیت تحت پوشش؛
- ◀ ارائه مشاوره عملیاتی و حقوقی به شرکت‌های حمل و نقل در هنگام بروز حادثه؛
- ◀ پوشش کامل ریسک توسط شرکت بیمه و عدم وجود فرانشیز (سهم بیمه‌گذار از خسارت)؛
- ◀ پرداخت هزینه‌های دفاع از شرکت حمل و نقل در دادگاه‌های صالحه مشروط بر تبرئه شرکت حمل و نقل؛
- ◀ ماهیت تأمین‌کننده طرح و بازافت خسارت از شرکت حمل و نقل تنها در صورت محکومیت قطعی در دادگاه.



مدیریت بیمه‌های باربری و مسئولیت حمل و نقل

۰ ۲ ۱ - ۴ ۳ ۴ ۸ ۳ ۲ ۲ ۱

سپرا



شرکت حمل و نقل بین المللی سپرا ترابری
Sapra Tarabar International Transportation Co.



Carrier-Forwarder

- ارائه دهنده خدمات تخصصی در زمینه صادرات، واردات، ترانزیت داخلی و خارجی
- ارائه سرویس Door to Door شامل حمل و نقل مرکب، خدمات بیمه‌ای، بازرگانی و ترخیص کالا
- دارای نماینده‌های معتبر در آسیا، اروپا و خاور دور
- ارائه خدمات مشاوره‌ای و حمل کالای خاص

فرارسیدن هفته عمل و نقل بر شما و تمامی دست اندکاران عمل و نقل کشور گرامی باد.



☎ ۰۲۱-۴۱۶۳۲۰۰۰

📞 ۴۱۸۰۶

Email: Info@sapratarabar.com
WWW: sapratarabar.com

تهران، خیابان ولیعصر، روبروی پارک ساعی، برج سپهر ساعی، طبقه ۱۶، واحد ۱۶۰۳