

# تازه‌نگار

۱۷۲

۲۵۰۰۰ تومان

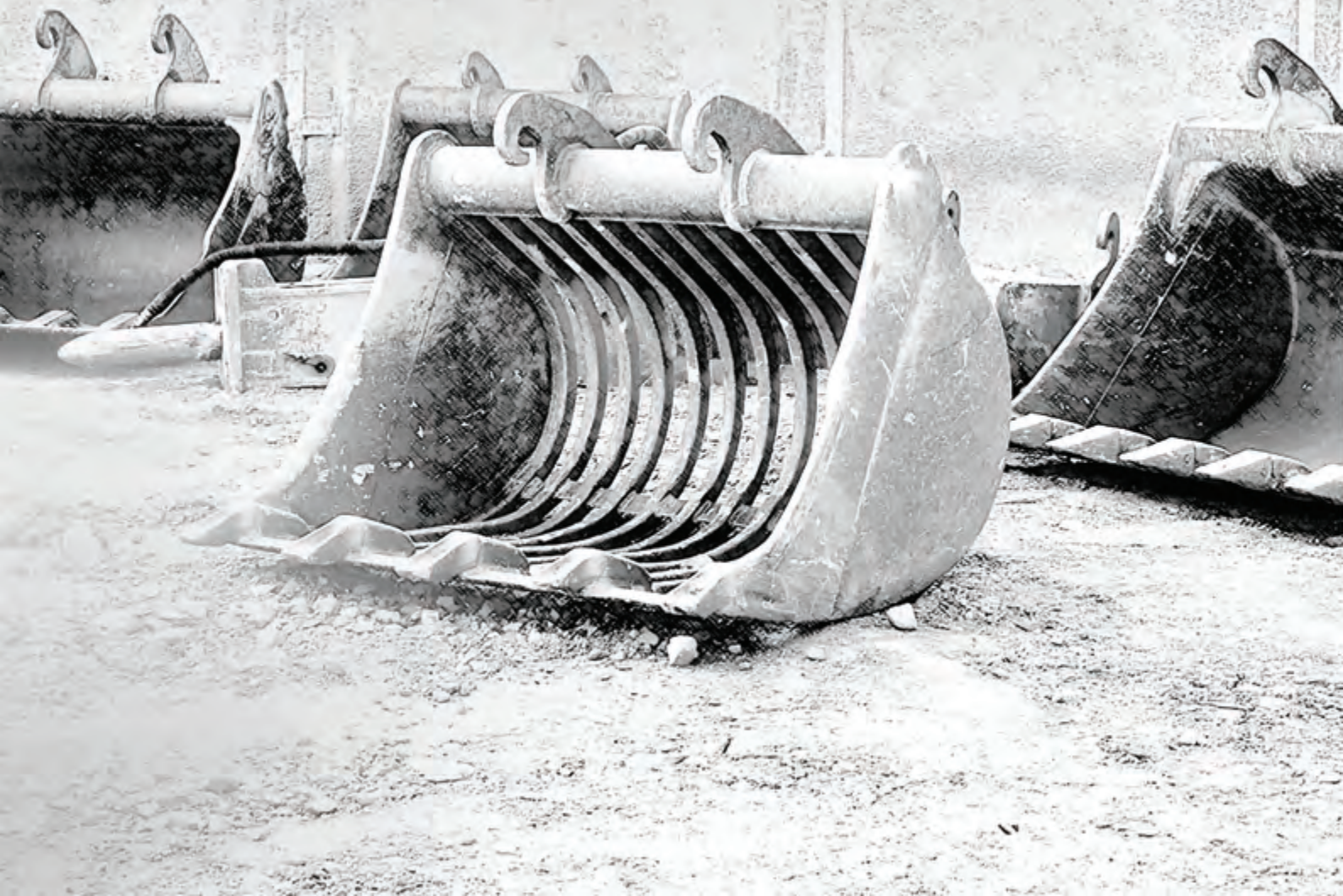
ماهنامه اقتصاد تریبلی

نیمه دوم آذر و دی ۱۳۹۸ / ۲۰۸ صفحه

ویژه‌نامه هفته حمل و نقل

## رهاشدگان

- « پر کردن چاله، به جای دادن چوب زیر بغل!
- « یک صادرات مهندسی نشده
- « یک مویز و چهل قلندر
- « گرداب کوگردی
- « هوای ایران چقدر پس است؟
- « یک پوشش دفاعی برای برج مراقبت
- « فرمان پروژه‌های ریلی دست کیست؟
- « بین دنیای گذشته و جهان امروز گیر کرده‌ایم!





**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 بلعکس 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<sup>INE</sup>

Torang Darya Shipping Line

**WE WON'T LET YOU DOWN**

+98 21 420 34 000  
+98 21 88 48 15 32  
[www.torangdarya.com](http://www.torangdarya.com)  
[info@torangdarya.com](mailto:info@torangdarya.com)  
Unit 4, No.259, Motahari Ave, Tehran, Iran.

TDSL<sup>INE</sup>  
[www.torangdarya.com](http://www.torangdarya.com)

TDSL<sup>INE</sup>  
[www.torangdarya.com](http://www.torangdarya.com)

TDSL<sup>INE</sup>  
[www.torangdarya.com](http://www.torangdarya.com)

TDSL<sup>INE</sup>  
[www.torangdarya.com](http://www.torangdarya.com)

TDSL<sup>INE</sup>  
[www.torangdarya.com](http://www.torangdarya.com)

TDSL<sup>INE</sup>  
[www.torangdarya.com](http://www.torangdarya.com)

TDSL<sup>INE</sup>  
[www.torangdarya.com](http://www.torangdarya.com)

TDSL<sup>INE</sup>  
[www.torangdarya.com](http://www.torangdarya.com)

TDSL<sup>INE</sup>  
[www.torangdarya.com](http://www.torangdarya.com)

TDSL<sup>INE</sup>  
[www.torangdarya.com](http://www.torangdarya.com)

# VIP

شماره پیامک: ۳۰۰۰۸۹۵۷

## ایران پیما

شرکت تعاونی مسافربری شماره یک

[www.iranpeyma.info](http://www.iranpeyma.info)

[www.t1co.ir](http://www.t1co.ir)

### گسترده‌ترین شبکه حمل و نقل جاده‌ای کشور



هدف  
ما  
جلب  
رضایت  
شماست

ایران  
نقاط  
تمام  
به  
سفر



۲۶ آذر روز ملی حمل و نقل بر عموم دست‌اندرکاران حمل و نقل کشور مبارک باد.

شرکت کشتیرانی  
آبدیس مارین



GP, Flat Rack, Open Top, Reefer

# Abdis Marine Shipping Co

Tel: +98 (21)41685000

Sales@abdismarine.com

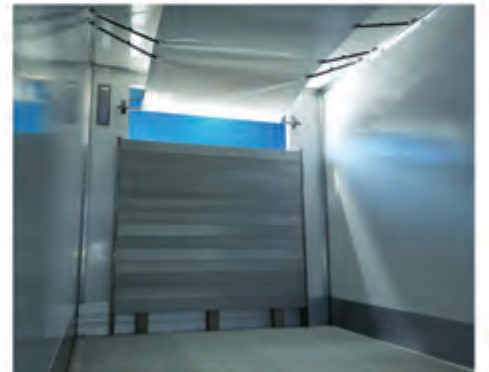
www.abdismarine.com



**ORUM TRAILER**  
Beyond Your Expectations

## مجتمع صنعتی اروم تریلر

تولیدکننده انواع تریلر مطابق با استانداردهای بین المللی



سبک / مقاوم / ظرفیت بیشتر / آیرودینامیک / افت دمای کم / مصرف انرژی کمتر

# هفته حمل و نقل، رانندگان و راهداری گرامی باد

تلاشگران حمل و نقل جاده‌ای همتان بلند و جاودان



[www.orumtrailer.com](http://www.orumtrailer.com)

[info@orumtrailer.com](mailto:info@orumtrailer.com)

[orumtrailer](https://www.instagram.com/orumtrailer)

دفتر مرکزی و کارخانه: ارومیه: کیلومتر ۲ جاده مهاباد / تلفن: ۰۴۴-۳۳۲۸۳۶۳۸ / فاکس: ۰۴۴-۳۳۳۶۴۴۷۴

دفتر تهران: ستارخان / زیر پل تاج / خیابان توکلی / پلاک ۹ / ساختمان مهر آسا / طبقه ۵ / واحد ۸ / تلفن: ۰۲۱-۶۶۵۳۹۵۰۹ / فاکس: ۰۲۱-۶۶۵۳۹۵۱۱



# شرکت کشتیرانی فانوس طلایی 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

۰ ۲۱ - ۸۸۷۲۸۳ ۰ ۶  
+9821-88728306

info@iglship.com

۰ ۲۱ - ۸۸۵۵۱۹۴ ۰ - ۳  
+9821-88551940-3

www.iglshipping.com



# هارال تریلر



Mercedes-Benz

«نماینده‌ی انحصاری محورها‌ی بنز در ایران»

شرکت مارال صنعت جاوید

تولیدکننده انواع تریلر مطابق با آخرین استانداردهای روز جهان

دارای استانداردهای ۱۷ گانه ملی ایران و شرکتهای بین المللی TÜV AUSTRIA و TÜV SUD اروپا



# ۲۶ آذر ماه

روز ملی حمل و نقل  
و رانندگان  
بر تلاشگران این عرصه  
گرامی باد



ارتباط با ما:

@MaralTrailer  
@Maral.Trailer  
www.maralsanat.com  
info@maralsanat.com

آدرس دفتر تهران:  
خیابان ستارخان / بعد از فلکه صادقیه  
ساختمان صدف / طبقه دوم / واحد ۴۱  
۰۲۱-۴۴۳۶۹۹۱-۲  
۰۲۱-۴۴۳۳۱۱۶۲

آدرس کارخانه:  
ارومیه / کیلومتر ۱۰ جاده مهاباد  
کد پستی: ۰۷۳۱۱-۶۵۴۵۵  
۰۴۴-۳۳۳۸۱۸۲۱  
۰۴۴-۳۳۳۸۳۸۵۰



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](http://www.transbarco.com)  
Email · [Info@transbarco.com](mailto:Info@transbarco.com)

# سینا ریل یارس



حمل و نقل ریلی بار داخلی و بین المللی

حمل محمولات معدنی، فرآورده های نفتی و مواد شیمیایی

## توانمند، حرفه ای و قابل اعتماد

حمل و نقل ریلی مواد معدنی فله نظیر سنگ آهن، کنسانتره آهن، گندله، کلینکر و...  
حمل فرآورده های نفتی، پتروشیمی و انواع روغن های صنعتی و خوراکی  
تنها شرکت مالک واگن های حمل و نقل ریلی مواد شیمیایی (سود و اسید) در کشور  
حمل و نقل چندوجهی محمولات معدنی و شیمیایی با استفاده از کانتینرهای این تاپ و ایزوتانک  
حمل و نقل ریلی بین المللی محمولات صادراتی، وارداتی و ترانزیتی



آدرس: تهران - بزرگراه شهید ستاری - نبش بلوار فردوس شرق - پلاک ۴۴۰ - ساختمان سینا - طبقه ۴ - واحد ۱۰

تلفکس: ۴۶۱۰۰۹۸۰-۹

[info@srpt.ir](mailto:info@srpt.ir)

[www.Srpt.ir](http://www.Srpt.ir)

# TWINTEC **BAUMOT** GROUP

| INNOVATIVE EXHAUST AFTERTREATMENT

PRODUCT PORTFOLIO TWINTEC **BAUMOT** GROUP



TWINTEC BAUMOT GROUP  
DIESEL PARTICULATE FILTER (DPF):

**EFFECTIVE | CERTIFIED | RELIABLE**

MANUFACTURED IN OUR OWN COATING FACILITY

## 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



# اولین همایش ملی ترانزیت

## حمل و نقل بین المللی در مسیر توسعه اقتصادی

همه پیشرفت های معنوی و مادی بشر ریشه در تربیت افراد دارد که از منبع زلال ایمان، معرفت، تعهد و ایثار معلم سیراب می شوند. از این منظر کشور وامدار همه استادانی است که به حق چراغ هدایت بشریت را به تاسی از پیامبر اعظم (ص) روشن و فروزان نگاه داشته اند.

به حکم ادب و حق شناسی، بدین وسیله از همه مقامات، مدیران و سروران که در برگزاری هر چه باشکوه تر این مراسم ما را یاری نمودند و با حضور متعهدانه خود بر غنای اولین همایش ملی ترانزیت و حمل و نقل بین المللی افزودند، صمیمانه تشکر می کنیم.

معتقدیم با مدیریت منسجم، خردمندی، هوشمندی و اهتمام در توسعه و ارتقای حمل و نقل و ترانزیت باعث تحقق سیاست ها و توسعه اقتصادی صنعت ترانزیت در کشور خواهیم شد.

هیئت مدیره انجمن صنفی شرکت های  
حمل و نقل بین المللی استان خراسان رضوی



## بنادر دریانوردی غرب هرمزگان

روند صعودی شاخص های عملیاتی بنادر و دریانوردی بندرلنگه در شرایط تحریمی صنعت دریانوردی

### بندرلنگه چهار راه ترانزیت خودروی کشور

#### رشد ۲۱ درصدی تردد شناورها به بنادر

عسکری نسب تعداد شناورهای ورودی به بنادر غرب هرمزگان را ۱۰ هزار و ۱۷۱ فروند اعلام کرد و افزود: از این میزان، ظرفیت بارگیری ۸۲۷ فروند شناور، بالای هزار تن و ۱۹ هزار و ۵۶۲ فروند از شناورهای پهلو گرفته در این بنادر، زیر هزار تن بوده که این میزان نمایانگر رشد ۲۱ درصدی است.

#### افزایش ۳ درصدی کابوتاژ (کران بری) فرآورده های نفتی

عسکری نسب در بخش دیگری از اظهاراتش حجم صادرات فرآورده های نفتی در بنادر غرب هرمزگان را دو میلیون و ۱۵۰ هزار و ۶۹۶ تن اعلام کرد و گفت: در این مدت، یک میلیون و ۸۴۱ هزار و ۷۴۰ تن، به صورت رویه کابوتاژ (کران بری) جابجا شد که رشد ۱۳ درصدی داشته است.

#### ترابری بیش از ۴۰۹ هزار نفر در مسیرهای دریایی

مدیر بنادر و دریانوردی بندرلنگه با اشاره به رشد ۱۳ درصدی ترابری مسافران دریایی در آب های سرزمینی و جزایر خلیج فارس گفت: از آغاز سال جاری تاکنون، بیش از ۴۰۹ هزار و ۸۶۴ هزار نفر مسافر و گردشگر از بنادر لنگه، آفتاب و چارک به مقصد کیش، ابوموسی و سایر جزایر خلیج فارس جابجا شدند که بندرلنگه با ترابری بیش از ۳۷ هزار و ۴۳ نفر مسافر، توانست رشد ۶۰ درصدی را به ثبت برساند. وی خاطر نشان کرد: بندرلنگه در بخش حمل و نقل مسافران دریایی در مسیرهای بین المللی (به مقصد بنادر کشور امارات متحده عربی) با ثبت ترابری ۲۲ هزار و ۶۸۹ مسافر توانست رشد ۱۵ درصدی را به خود اختصاص دهد.

مدیر بنادر و دریانوردی بندرلنگه از جابجایی بیش از ۵ میلیون تن انواع کالا در بنادر غرب هرمزگان و ترابری ایمن بیش از ۴۰۹ هزار مسافر و گردشگر در مسیرهای داخلی و بین المللی و ترانزیت بیش از ۱۰۸ هزار دستگاه خودرو از طریق بندرلنگه خبر داد.

به گزارش روابط عمومی اداره بنادر و دریانوردی بندرلنگه، "قاسم عسکری نسب" اظهار داشت: طی دوره زمانی ۹ ماه سال ۹۸، در مجموع ۵ میلیون و ۴۹۳ هزار و ۶۲۵ تن انواع کالا در بندر لنگه و بنادر وابسته به آن تخلیه و بارگیری شد که از این رقم، یک میلیون و ۵۰۱ هزار و ۱۸۲ تن با رشد ۴ درصدی مربوط به کالاهای غیر نفتی و ۳ میلیون و ۹۹۲ هزار و ۴۴۳ تن به فرآورده های نفتی اختصاص دارد.

وی با اشاره به صادرات ۶۲۴ هزار و ۹۸۲ تن کالای غیر نفتی در بنادر غرب هرمزگان گفت: از این میزان، حجم صادرات محصولات کشاورزی، دامی و احشام در بندرلنگه ۲۱۹ هزار و ۶۳۶ تن است.

#### ترانزیت غیرنفتی ۳ درصد افزایش یافت

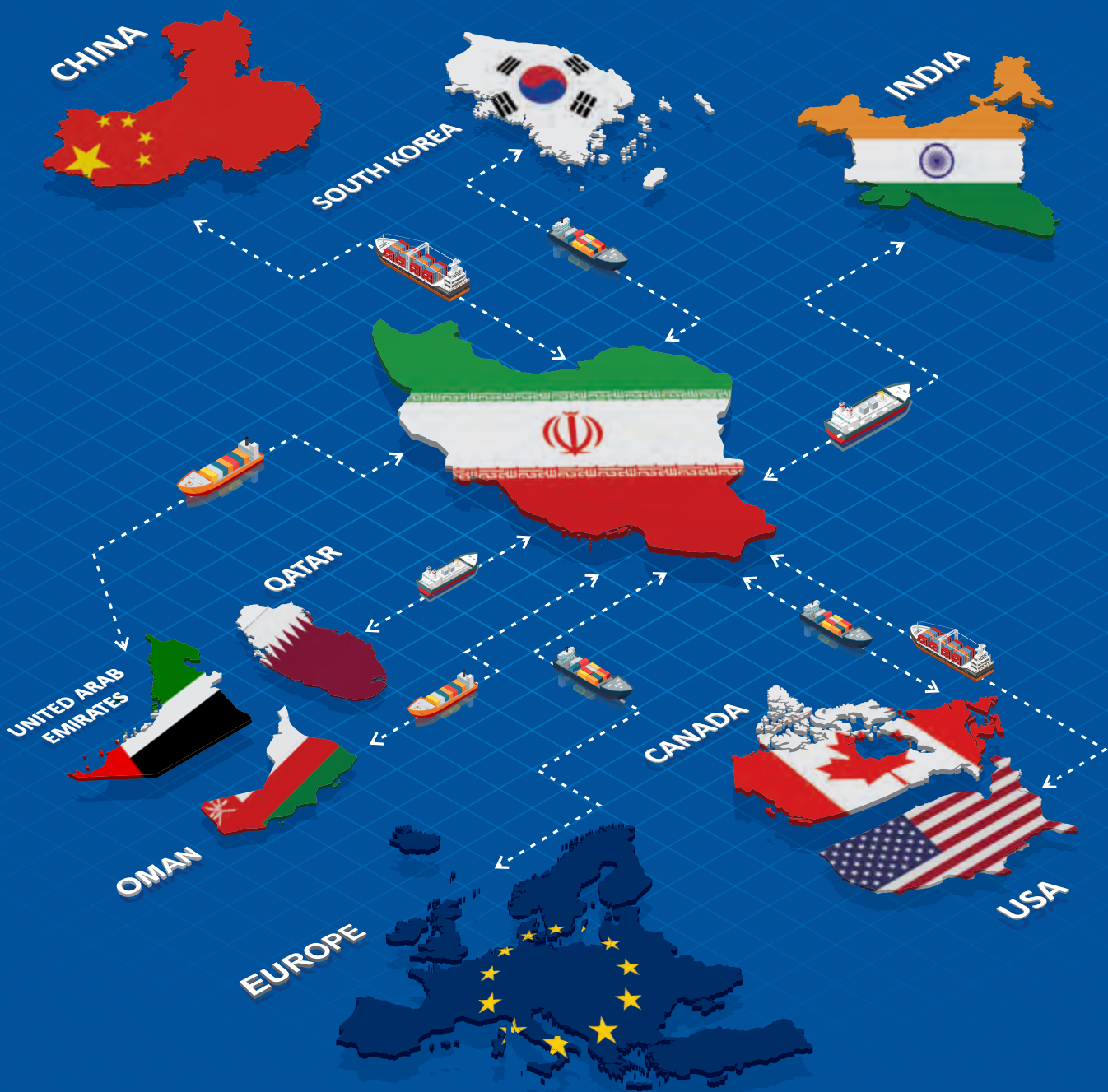
مدیر بنادر و دریانوردی بندرلنگه اظهار کرد: طی دوره زمانی یاد شده، حجم ترانزیت کالاهای غیرنفتی (که عمده آن محموله خودرو بوده است) به ۲۲۴ هزار و ۷۸۴ تن رسید که نشانگر رشد ۳ درصدی در همسنگی با مدت مشابه سال پیش از آن است.

وی ضمن اشاره به جابجایی ۱۰۸ هزار و ۵۶۶ دستگاه خودروی ترانزیتی طی ۹ ماه سال جاری، از رشد ۳ درصدی این بخش از فعالیت های بندری خبر داد.



**B. S. I.**

BLUE STAR LOGISTICS GROUP



تلفن: ۴۲۲۸۷

۰۲۱-۵۷۸۰۶۰۰۰

[www.bslshipping.com](http://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



# ARIAN TRANS



[www.ariantrans.com](http://www.ariantrans.com)

# BEST WORLDWIDE SHIPPING

Air Transportation - Road Transportation

Sea Transportation - Rail Transportation

Cargo inspection - Warehousing



+021 42867 |



/ariantrans

*Merry Christmas*







- ◀ 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



## نظم آفرینان سهند

# پورت اپراتور برتر بنادر ایران در سال ۱۳۹۸

شرکت نظم آفرینان صنعت سهند، فعالیت جدی و حرفه‌ای خود را از چه سالی و با چه هدفی آغاز کرد؟  
این شرکت از سال ۱۳۹۳ با اهداف افزایش توان عملیاتی و بهبود شاخص‌های عملکردی بنادر، کاهش ترافیک عملیاتی اسکله‌ها و تسریع در ارائه خدمات به صاحبان کالا و همچنین ایجاد اشتغال و کار آفرینی در جهت فرمایشات مقام معظم رهبری و گامی در جهت اتکا و خود باوری و توسعه بنادر جنوب و ایجاد زمینه مناسب جهت گسترش تجارت بین المللی، پا به عرصه فعالیت‌های دریایی و بندری نهاد.

شما در دو بندر شهید رجایی و امام خمینی (ره) مشغول به فعالیت هستید. در هر یک از این دو بندر به چه اموری مشغول هستید؟ در مورد حجم فعالیت‌ها و تنوع آن‌ها در هر یک از این دو بندر صحبت کنید.

فعالیت‌های این شرکت در بندر شهید رجایی عبارتند از:

در بخش واردات: شامل تخلیه و بارگیری کانتینر پر، صفافی، ارزیابی، استریپ کالا، انبارداری و کلیه امور مربوط به خدمات اسنادی کانتینرهای وارداتی.

در بخش صادرات: شامل استافینگ کلیه کالاهای صادراتی از لحظه ورود کالا و کانتینر به منطقه ویژه تا هنگام تحویل دهی و خروج کالا از منطقه ویژه و بارگیری بر روی شناور.

در بخش کانتینر خالی: تخلیه و بارگیری و تحویل دهی کانتینر خالی خطوط کشتیرانی

پس از یک سال از شروع فعالیت‌های بندری و به منظور حضور و توسعه خدمات در سایر بنادر کشور، شرکت سهند سرمایه‌گذاری خود را در ترمینال ۴ بندر امام خمینی جهت ساخت و بهره برداری سیلوی مکانیزه ۱۵۰ هزار تنی غلات و تجهیزات ویژه بندری آغاز نمود و در ادامه حضور خود در بندر امام خمینی، توانست در سال ۱۳۹۶ برنده مزایده ترمینال کالای فله خشک بندر امام نیز گردد. بدین ترتیب با در اختیار داشتن ترمینالهای ۳ و ۴ بندر امام خمینی، سالانه حجمی بالغ بر ۱۳ میلیون انواع غلات و کالای متفرقه در این بندر توسط شرکت نظم آفرینان صنعت سهند تخلیه و بارگیری میگردد. فعالیت ما در بندر امام خمینی محدود به تخلیه و بارگیری در اسکله‌ها نبوده و این شرکت با دارا بودن انبارهای اختصاصی در داخل و خارج از مجتمع بندری، امکان نگهداری انواع کالا را نیز برای صاحبان کالا فراهم می‌کند.

انبار اختصاصی لجستیکی که به عنوان یکی از تجهیزات و امکانات مهم شما در هر دو بندر شهید رجایی و امام خمینی (ره) ذکر شده، از منظر فعالان حوزه دریایی و بندری چه اهمیتی دارد و از چه منظری فعالیت شرکت شما را با رقبای احتمالی تان متمایز می‌کند؟ ■ همانگونه که مستحضری انبارهای اختصاصی در بنادر با اهداف زیر مورد بهره‌برداری قرار می‌گیرند:

۱- کاهش ضایعات و جلوگیری از صدمه رسیدن کالا در بندر

۲- سرعت بخشیدن به امور جاری و عملیاتی در بندر

۳- افزایش ضریب ایمنی و اطمینان خاطر صاحبان کالا. شرکت سهند با دارا بودن تجهیزات استراتژیک تخلیه و بارگیری در اسکله و نیز سایتهای اختصاصی در داخل و خارج از محدوده بندر، دریافت خدمات یکپارچه را برای صاحبان کالا تسهیل نموده و این امر موجب وجه تمایز شرکت با سایر رقبای گذشته است.

سایت اختصاصی شرکت سهند در اراضی پشتیبانی بندر امام خمینی (ره) با مساحت تقریبی ۱۰/۰۰۰ متر مربع دارای ۷ باب انبار مسقف میباشد که ظرفیت نگهداری ماهانه بیش از ۲۳۰ هزار تن غلات را داراست. در خارج از محدوده بندر نیز سایت اختصاصی شرکت دارای ۲ باب انبار مسقف است که ظرفیت نگهداری ماهانه بیش از ۶۰ هزار تن انواع کالا را فراهم می‌کند. وجود باسکول‌های متصل به سیستم‌گمرک، مجهز بودن انبارها به سیستم‌های اعلان و اطفای حریق و دوربین‌های مدار بسته، نگهبانی شبانه‌روزی و نیز وجود استراحتگاه برای صاحبان کالا از جمله امکانات موجود در سایت‌های اختصاصی شرکت است.

وجه تمایز این شرکت در بندر شهید رجایی عبارت است از:

۱- نیروی انسانی کارآمد و صاحب تجربه در حوزه خدمات بندری و دریایی  
۲- انجام کلیه خدمات اعم از استریپ، استافینگ برای کلیه کانتینرهای معمولی و یخچالی با توجه به داشتن تجهیزات خاص از قبیل انواع لیفتراک در بندر شهید رجایی ۳- دارا بودن سکویهای چندگانه جهت استریپ و استافینگ کالای معمولی و یخچالی ۴- نگهداری کالا در انبارهای CFS و اختصاصی این شرکت ۶- با عنایت به مساحت مجموعه کانتینری حدود ۴۴ هکتار و ۲ انبار اختصاصی حدود ۲۰ هکتار (جهت کانتینرهای مشترک) این شرکت بعنوان بزرگترین ترمینال کانتینری

در بندر شهید رجایی محسوب می‌گردد.

اهداف کوتاه‌مدت، میان‌مدت و بلندمدت شما برای توسعه فعالیت‌ها و همکاری در پروژه‌های بندری چیست؟

■ مهمترین اهداف کوتاه‌مدت و میان‌مدت عبارتند از بازآموزی آموزش پرسنل بمنظور افزایش کیفیت ایمنی و کاهش خسارت احتمالی بمنظور بالا بردن استانداردهای داخلی و بین‌المللی که در همه بنادر مورد تاکید است و همچنین بازاریابی و جذب خطوط کشتیرانی جدید در بندر از اهداف بلندمدت این شرکت نیز، می‌توان به ایجاد ترمینال ۲۴ هکتاری مکانیزه با تجهیزات هوشمند و خرید تجهیزات بروز تخلیه و بارگیری برای استفاده در بندر شهید رجایی، اتمام پروژه سرمایه‌گذاری سیلوی مکانیزه غلات بندر امام خمینی و حضور در پروژه‌های سرمایه‌گذاری توسعه بندر و همچنین ورود به طرح‌های لجستیکی و پروژه‌های دارای ارزش افزوده در بنادر کشور و همکاری با سازمان بنادر و دریانوردی در ارتقا بنادر و ایجاد بنادر نسل چهارم اشاره کرد.

سرعت و زمان تخلیه و بارگیری یکی از مهم‌ترین پارامترهای فعالیت‌های شماست. در این زمینه در مقایسه با شرکت‌های داخلی و منطقه‌ای چه جایگاهی دارید؟ این موقعیت تا چه حد به امکانات مربوط می‌شود و چه میزان از آن مربوط به حوزه‌های دیگر غیر از کار شماست؟

■ شرکت سهند از ابتدای شروع فعالیت خود در بندر امام خمینی (ره) همواره تلاش نموده است با مدیریت و هماهنگی عوامل فنی و عملیاتی سرعت تخلیه و بارگیری را افزایش و شاخص‌های عملکردی بندری را بهبود بخشد که در این ارتباط نیز تاکنون توانسته ایم رکوردهای عملیاتی مختلفی را در میان ترمینالهای غیر کانتینری کشور به نام خود ثبت نماییم. از جمله رکوردهای ثبت شده در بندر امام خمینی میتوان به تخلیه و بارگیری ۸۵ هزار و ۹۳۲ تن غلات در یک روز کاری اشاره نمود که بالاترین رکورد تخلیه و بارگیری روزانه در بندر امام خمینی نیز بوده است. در تیر ماه سال جاری نیز رکورد تخلیه و بارگیری ۱۶۳۰۹۶۷ تن غلات در ماه در بندر امام خمینی ثبت گردید که تاکنون بی‌سابقه بوده است.





- ◀ حمل کالاهای صادراتی و وارداتی از کشورهای مختلف دنیا به ایران و بالعکس
- ◀ داشتن نمایندگی‌های رسمی در اروپا، آسیا و آسیای میانه
- ◀ دارای نمایندگی‌های رسمی در گمرکات ورودی و داخل استان‌های کشور
- ◀ ترانزیت و پاساوان کالاهای وارداتی
- ◀ شرکت در کمیسیون حل اختلاف
- ◀ دارای تانکرهای حمل گاز آمونیاک و LPG
- ◀ ترخیص کلیه کالاهای وارداتی در حداقل زمان ممکن
- ◀ اخذ قبض انبار و ترخیصیه از شرکت‌های حمل‌ونقل دریایی

شرکت های حمل‌ونقل و لجستیک

# پرستو بار بازارگان و ناوران راه

فورواردر - کریر

دفتر مرکزی: ارومیه خیابان سرداران ۱، نبش کوچه ۱۵، ساختمان فردوس آسیا، طبقه ۲، واحد ۳

تلفن: ۰۴۴۳۲۲۵۳۷۴۴-۷      [parasoo.bar@yahoo.com](mailto:parasoo.bar@yahoo.com)

دفتر تهران: میدان هفت تیر، اول بهار شیراز، مجتمع امین، طبقه ۶، واحد ۵

تلفن: ۰۲۱-۸۸۸۳۹۳۵۱      محرم زینالزاده: ۰۹۱۲۱۷۹۱۵۷۷



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



# شرکت مسافربری گیتی پیمایران



☎ ۰۲۱-۴۴۶۳۲۰۰۷ / ۰۲۱-۵۵۰۴۲۵۰۹

تجارت در فروش، تسهیل در خرید

طرح ویژه لیزینگ اقتصاد نوین برای  
خرید و فروش خودروهای کارکرده  
سنگین (اتوبوس، کشنده، کامیون و کامیونت)

۸۸۷۰۰۷۷۶ - ۰۲۱

داخلی

۲۰۷ - ۱۳۷ - ۱۲۵ - ۲۱۵



جمهوری اسلامی ایران  
وزارت صنعت، معدن و تجارت

# سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران

## مجری طرح نوسازی ناوگان حمل و نقل تجاری کشور

### کلیات طرح نوسازی ناوگان فرسوده تجاری

مصوبه شورای اقتصاد:

نوسازی ۱۷۶ هزار ۵۵۰ دستگاه انواع خودرو تجاری

(اتوبوس شهری و بین شهری، کامیون، کشنده، کامیونت و مینی بوس)

### طرح دولت برای نوسازی ناوگان حمل و نقل و اشتغال زایی



### میانگین داخلی سازی طرح نوسازی



محاسن اجرای طرح نوسازی ناوگان حمل و نقل:

کاهش مصرف سوخت    کاهش آلودگی هوا    اشتغال زایی

افزایش امنیت جاده‌های برون شهری و درون شهری

افزایش صادرات انرژی ( نفت و گازوئیل)

بهبود شاخص‌های محیط زیستی

یارانه ارزی دولت برای نوسازی خودروها

۷ ساله ( اتوبوس گازسوز ۱۲ ساله ) :

۱۰ میلیارد و ۶۶۶ میلیون دلار

سالانه ۱ میلیارد و ۳۶۴ میلیون دلار

صرفه جویی سوخت با اجرای کامل طرح نوسازی

روزانه ۸/۹ میلیون لیتر

۷ سال ۲۵ میلیارد و ۴۰۰ میلیون لیتر





# بیمه حمل و نقل



بیمه

day insurance

باشما، برای جبران



# شرکت مبشر نور دریا

MOB  
BASHER  
NOOR  
DARYA

ارائه خدمات بندری در پایانه اختصاصی این شرکت واقع در بندر شهید رجائی:

- ✓ نگهداری و تخلیه و بارگیری کانتینرهای پر وارداتی و صادراتی
- ✓ نمایندگی خطوط کشتیرانی و صدور بارنامه دریائی
- ✓ حمل کالا از بنادر مختلف جهان به ایران و بالعکس
- ✓ دپو و نگهداری کانتینرهای خالی خطوط کشتیرانی
- ✓ ارائه خدمات مهندسی راهسازی و ساختمان
- ✓ استریپ کانتینرهای وارداتی و نگهداری در انبار مسقف و استافینگ کالاهای صادراتی



نشانی: بندرعباس - مجتمع بندری شهید رجائی - اراضی پشتیبانی

پایانه اختصاصی شرکت تعاونی مبشر نور دریا

تلفن: ۰۷۶-۳۳۵۱۴۱۵۷-۹ فاکس: ۰۷۶-۳۳۵۱۴۱۶۰

www.mobasherco.com

کد پستی: ۷۹۱۷۱-۸۳۷۹۷

# BACT

Bandar Abbas Arya Container Terminal

## پایانه کانتینری بندر عباس آریا

با مساحت ۲۵ هکتار نخستین مرکز لجستیک چند منظوره در منطقه ویژه اقتصادی بندر شهید رجایی است که از سال ۱۳۸۷ آماده بهره‌برداری قرار گرفته است.

### این مرکز لجستیک و پایانه شامل:

- ظرفیت نگهداری کانتینتر تا ۳۰۰,۰۰۰ TEU کانتینر در سال
- انبار اختصاصی لجستیک به مساحت ۱۲۰۰۰ مترمربع
- امکان نگهداری کالاها به صورت Palletize
- امکان نگهداری کالا در ارتفاع ۱۰ متر در انبار سلولار لجستیک شرکت
- مجهز به آخرین نرم‌افزارهای تخصصی (WMS, MACH)
- مجهز به ماشین‌آلات تخصصی بندری و انبارداری شامل ترانستینر، ریج استاکر، امپتی هندلر، ریج تراک و تریلی‌های مخصوص ترمینال کانتینری به تعداد مکفی

### ویژگی‌های اختصاصی طرح

- بزرگ‌ترین پایانه چندمنظوره در مجموعه اسکله شهید رجایی در حوزه سرمایه‌گذاری خصوصی
- نزدیک‌ترین پایانه چند منظوره تخصصی در مجموعه اسکله شهید رجایی به محل پهلوگیری کشتی‌ها و محوطه Container Yard در بندر (ترمینال شماره ۲ اسکله شهید رجایی)
- تنها پایانه با محوطه‌سازی تخصصی و با استفاده از روش ریباتیک در سطحی برابر ۲۰ هکتار
- تنها پایانه چند منظوره تخصصی دارای انبار لجستیک و فضای نگهداری کانتینر به طور توأم
- استفاده از روش‌های نوین و تخصصی در حوزه WMS (Warehouse Management SYS) در مرکز لجستیک پایانه
- در صورت تمایل صاحبان کالا به تخلیه کالای درون کانتینرها در انبار لجستیک این پایانه، امکان عدم پرداخت حق توقف کانتینرها برای آنان ایجاد می‌گردد
- کاهش خطاهای انسانی با استفاده از نرم‌افزارهای تخصصی در محوطه CY و بر روی تجهیزات مدرن شرکت

### مرکز لجستیک

مرکز لجستیک پایانه کانتینری بندر عباس آریا به مساحت ۱۲۰۰۰ مترمربع در فضایی کاملا تخصصی و با گنجایش بیش از ۳۰ هزار تن با جدیدترین روش‌ها در سیستم انبارداری نوین طراحی و آماده بهره‌برداری گردیده است. موقعیت بندر شهید رجایی در کریدور شمال - جنوب و همچنین قرارگیری این مجموعه در منطقه ویژه اقتصادی از نکات قابل بیان در توضیح ارزش‌های عملکردی این مرکز لجستیک می‌باشد. به بیانی دیگر در مواجهه با تجزیه و تحلیل و بحث‌های مرتبط با هزینه‌های حمل و نقل در زنجیره تامین کالا، قابلیت‌های این مجموعه در کنار پتانسیل‌های ساختاری و تخصصی آن، این مرکز را به قطبی مهم در بخشی از صنعت لجستیک منطقه خلیج فارس تبدیل نموده است.

بندر عباس، مجتمع بندری شهید رجایی، شرکت پایانه کانتینری بندر عباس آریا

تلفن: ۲ - ۳۳۵۱۴۲۵۱ (۰۷۶) نمابر: ۳۳۵۱۴۰۸۷ (۰۷۶)

Bandar Abbas Arya Container Terminal,

Shahid Rajaei Port Complex, Bandar Abbas - Iran

Tel.: +98 76 33514251-2 Fax: +98 76 33514087

تهران، میدان آرژانتین، خیابان الوند، شماره ۷۲، طبقه اول

تلفن: ۴۳ - ۸۸۶۴۳۴۳۵ (۰۲۱) نمابر: ۸۸۶۴۳۴۴۵ (۰۲۱)

1st Floor, No. 72, Alvand Ave., Argentine sq., Tehran-Iran

Tel.: +98 21 88643435-43 Fax: +98 21 88643435

# خودرو ام کجاست؟

قابلیت ثبت محل پارک خودرو  
بر روی نقشه اپلیکیشن ایساکو

GET IT ON  
Google Play

دریافت از  
آزاد

وب اپلیکیشن  
نسخه iOS

دانلود اپلیکیشن ایساکو



[www.isaco.ir](http://www.isaco.ir)

# روز ملی حمل و نقل ۲۶ آذر



کانون انجمن‌های صنفی کارفرمایان موسسات  
و شرکت‌های حمل و نقل داخلی کالای کشور

بهار حماسه همیشه جاوید جهاد سالروز صدور فرمان تاریخی امام خمینی (ره)  
بر تمام دلیرمردان عرصه جاده‌ها، مدیران، کارکنان و دست‌اندرکاران  
صنعت حمل و نقل کشور گرامی باد

کانون انجمن‌های صنفی کارفرمایان  
موسسات و شرکت‌های حمل و نقل داخلی کالای کشور  
تلفن: ۷۷۶۴۸۳۱۴ ۷۷۶۴۸۳۱۵ ۷۷۶۴۸۳۱۷ ۷۷۵۳۶۵۸۴ فکس: ۷۷۶۰۳۵۲۸

انجمن صنفی کارفرمایان موسسات و شرکت‌های  
حمل و نقل کالای برون شهری تهران و حومه  
تلفن: ۳-۷۷۶۲۸۶۸۰ ۷۷۷۶۲۸۰۵۰ ۷۷۵۰۹۱۵۳ فکس: ۷۷۶۴۲۵۴۲

اتحادیه موسسات و شرکت‌های حمل و نقل  
کالای برون شهری استان تهران  
تلفن: ۳-۷۷۶۲۸۶۸۰ ۷۷۷۶۲۸۰۵۰ ۷۷۵۰۹۱۵۳ فکس: ۷۷۶۴۲۵۴۲

شرکت شهرک حمل و نقل موسسات باربری تهران  
تلفن: ۳-۷۷۶۲۸۶۸۰ ۷۷۷۶۲۸۰۵۰ ۷۷۵۰۹۱۵۳ فکس: ۷۷۶۴۲۵۴۲



نیکان حقایق جنوب  
Nikan Haghayegh

◀ تخلیه، بارگیری، بارشماری و خدمات بندری در بنادر کشور

◀ حمل و نقل درون شهری کالا

◀ دارای ۲۰/۰۰۰ متر انبار آسفالتی روباز و ۳۰۰۰ متر سوله واقع در جاده بندر شهید رجایی

◀ سوابق شرکت: ۱۵ سال اپراتور بندر شهید باهنر و ۸ سال اپراتور برج های مکنده غلات بندر شهید رجایی

◀ تجهیزات: لیفتراک از ۳ تن الی ۴۲ تن - جرثقیل از ۲۵ تن الی ۱۲۰ تن جهت اجرای پروژه های

تخلیه و بارگیری و اجاره تجهیزات

دفتر مرکزی: بندرعباس. کیلومتر ۳. جاده بندر شهید رجایی. روبروی هوادریا. جنب باسکول حقایق

دورنگار: ۰۷۶۳۳۳۷۹۲۳۵

تلفن ۰۷۶۳۳۳۷۹۲۳۸ - ۰۷۶۳۳۳۷۹۲۳۷

Nikan.h.co@gmail.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](http://WWW.TAVFREIGHT.COM)



■ صاحب امتیاز: موسسه فرهنگی ترابران اندیشه فردا

■ مدیر عامل: محسن علی نژاد قمی

■ مدیر مسئول و سردبیر: پریوا عروج نیا

■ گروه کارشناسان: غلامحسین امیری، محسن بیرقدار،

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 بوذری، مونا روشندل، مسعود زارع،

علی محسنی، بابک وفايي، اکرم امینی

■ آتلیه: 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 علی محمدی

■ چاپ: پیمان نواندیش ۸۸۸۴۶۶۳۳ ■ صحافی: ولیعصر

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

شماره ۴۹۲، طبقه سوم

■ کدپستی: ۱۵۹۵۸۱۳۵۱۵

■ صندوق پستی: ۱۱۱۸-۱۵۷۴۵

■ تلفکس: ۸۸۹۰۰۴۸۹-۸۸۹۰۲۵۹۳۸-۸۸۹۲۵۹۳۷

■ 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.

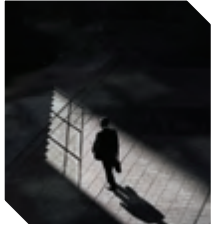
www.mag.tarabaran.com  
tarabaranmag@yahoo.com  
tarabaranmag@gmail.com

## گزارش اصلی

۳۵

### پرکردن چاله، به جای چوب زیر بغل!

آخرین دستاورد ما از ظرفیت ۳۴ میلیارد دلاری بازار جهانی برای پذیرش صادرات خدمات فنی و مهندسی ایران کمتر از ۵۰۰ میلیون دلار است. این در حالی است که به گفته رئیس انجمن صادرکنندگان خدمات فنی و مهندسی، اگرچه ایران بابت تحریم‌ها سخت در عذاب است، اما تیر خلاص را هم بی‌ارادگی دولت در حمایت از صادرات می‌زند.



۶۰

### لکوموتیو صادرات در کوره‌راه!

از مهندسان مشاور به‌عنوان لکوموتیو صادرات و پرچمدار صدور موفق کالا و خدمات کشور یاد می‌شود، اما اکنون یک شرکت مهندسی مشاور ایرانی برای اینکه بتواند در بازارهای بین‌المللی با غول‌های دنیا به رقابت بپردازد، برخلاف دیگر زمینه‌های صدور خدمات و کالا، بیش از آنکه با معضل تحریم‌ها یا پیچیدگی‌های بانکی روبه‌رو باشد، مشکلاتی از جنس منابع انسانی و نرم‌افزاری برای طراحی و یا نظارت بر پروژه‌ها دارد. نایب‌رئیس جامعه مهندسان مشاور از چالش‌های صدور خدمات مهندسان مشاور سخن راند و بازارهای هدف را بررسی کرد.

۶۶

### یک صادرات مهندسی نشده!

سقوط آزاد صادرات خدمات فنی و مهندسی به میزان ۱۵ سال گذشته، معلولی نیست که علت آن ناشناخته باشد، از حذف جوایز صادراتی، ناآگاهی دولتمردان از دستاوردهای صادرات خدمات گرفته تا تحریم‌ها و... همگی دست به دست هم داده و معلولی به نام کم‌سویی چراغ صادرات خدمات را آفریده‌اند. ترابران از نگاه صادرکنندگان برجسته این حوزه، چرایی حال و روز فعلی این بخش را جویا شد.



۵۶

### اقتصاد کلان

#### یک مویز و چهل قلندر

قانون هدفمندی یارانه‌ها به‌عنوان قانون اصلی در زمینه یارانه انرژی، در پی توزیع عادلانه یارانه‌ها، افزایش کارایی اقتصادی، افزایش رفاه خانوارها، کاهش قاچاق سوخت و هزینه‌های دولت بود، اما قصور در نحوه اجرا، باعث شده تا هیچ کدام از اهداف قانون هدفمند کردن یارانه‌ها محقق نشود. هدف این گزارش، تحلیل دلایل عدم دستیابی به اهداف مصوب است.



۶۴

### ترابری بین‌المللی

#### تشتت آرا، تنوع برداشت، تفسیر ناصواب

در تاریخ ۱۳۷۳/۰۷/۲۳ سازمانی پا به عرصه گذاشت که قرار بود به تخلفاتی مانند گرانفروشی، احتکار، عرضه خارج از شبکه و... رسیدگی کند، اما با تصویب قانون مبارزه با قاچاق کالا و ارز؛ نگاه قانون‌گذار وارد مرحله جدیدی شد. در این گزارش، به صلاحیت کیفی سازمان تعزیرات حکومتی، در رسیدگی به پرونده‌های قاچاق خواهیم پرداخت.





## ◀ ترابری درون‌شهری

۷۴

### هوای ایران چقدر پس است؟

آلودگی هوا بحرانی است که سال‌هاست بسیاری از کشورها با آن روبرو هستند، اما برخی از آنها توانستند موفق به رفع آن شوند. در این گزارش، مطالعه مقایسه‌ای با برخی کشورهای اروپایی در زمینه ساختار، سیاست‌گذاری و قانون‌گذاری در زمینه آلودگی هوا صورت گرفته است.



### بفرمایید هم‌پیمایی!

«فروش صندلی‌های اتوبوس!» همین تیتتر سه کلمه‌ای کافی بود تا در بحبوحه انتقادات از گران شدن بنزین، صدای اعتراض‌ها و انتقادهای تازه‌ای بلند شود. با دست به دست شدن این خبر در شبکه‌های مجازی و کانال‌های تلگرامی، بسیاری فریاد برآوردند که چه نشسته‌اید! صندلی‌های اتوبوس هم تبدیل به محل درآمدزایی شهرداری شد. این انتقادات وارد است، البته اگر این تیتتر ۳ کلمه‌ای، درست بود یا اصل خبر به‌درستی منتشر شده بود؛ اما واقعیت، چیز دیگری است...

۸۴

## ◀ ترابری ریلی

۱۰۴

### داوری یک داوری

گزارش کمیسیون عمران مجلس در رابطه با سانحه قطار تبریز - مشهد با تاخیری سه ساله منتشر شد، اما معرفی مقصران و مجازات آنها اگرچه لازم است، ثمری برای زندگی‌های از دست رفته ندارد. آورده‌ای که می‌شود از این حادثه فراهم کرد، تحلیل سانحه و طراحی و اجرا و نظارت بر اقداماتی در جهت تغییر رفتارهاست.



### فرمان پروژه‌های ریلی دست کیست؟

۹۸

افتتاح راه‌آهن میانه - بستان آباد ۲۰ سال بعد از کلنگ‌زنی، اگرچه از رویدادهای مهم ریلی اوایل آذر امسال بود؛ اما منتقدانی نیز دارد که بهره‌برداری از چنین پروژه‌ای را که مزیت آن، فقط کوتاه‌تر کردن مسیر ریلی موجود است، ائتلاف منابع اندک موجود می‌دانند. این انتقادات موجب طرح این پرسش می‌شود که «اولویت‌های ریلی کشور چیست و بر چه اساسی یا از سوی چه شخص یا نهادی تعیین می‌شود؟».

## ◀ آقایان اختلاف دارند!

۸۰

مدیرکل محیط‌زیست و توسعه پایدار شهرداری تهران معتقد است اگر قانون هوای پاک از جانب ۱۸ دستگاه متولی اجرا می‌شد، امروز تهران و سایر کلان‌شهرهای کشور شرایط بهتری داشتند، در حالی که مدیرعامل شرکت کنترل ترافیک می‌گوید عدم تخصیص کد به دوربین‌های نصب شده در شهر، باعث آلودگی هوای تهران است.



## ◀ ترابری هوایی

۱۱۴

### یک پوشش دفاعی برای برج مراقبت

۱۸ آذر ماه خبری مبنی بر استفاده از «داوری» در سوانح هوایی و تشکیل کمیته حقوقی هوانوردی از قول مدیرکل دفتر حقوقی شرکت فرودگاه‌ها منتشر شد. درباره این شیوه از قضاوت در سوانح هوایی و الزامات آن، با چند کارشناس صنعت هوانوردی به گفت‌وگو نشستیم.



## ◀ مسئولیت اجتماعی

۸۸

### سفر حرام‌شان شده ...

هم‌زمان با روز جهانی معلولان، مدیرعامل راه‌آهن، در حکمی معاون مسافری این شرکت را موظف کرد، امکانات لازم متناسب با وضعیت جسمانی معلولان در ایستگاه‌های راه‌آهن مهیا شود. انتشار این خبر ما را بر آن داشت که در مورد مشکلات حمل‌ونقلی معلولان با مدیرعامل جامعه معلولین ایران گفت‌وگو کنیم.



## ◀ صنعت خودرو

۱۲۶

### قیمت‌ها ترمز بریدند

وقتی در نیمه پاییز، بهمن افزایش قیمت‌ها به دنبال صعود بنزین به راه افتاد، عملاً هیچکس نتوانست جلودار آن شود. این موج، چنان قوی (و ایضا تبعیت بازار از قیمت‌های دستوری، چنان بی‌بنیان) بود که در فاصله کوتاهی، شاهد جهش قیمتی غیرقابل باوری در خودروهای تجاری باری بودیم. پیرامون وضعیت این روزهای بازار خودروهای تجاری سنگین، با مدیر برنامه‌ریزی و تامین قطعات آریا دیزل به گفت‌وگو نشستیم.

## ◀ ترابری دریایی

۹۲

### گرداب گوگردی

طبق مقررات وضع شده از سوی سازمان بین‌المللی دریانوردی، از ابتدای سال ۲۰۲۰ میلادی تمامی ناوگان دریایی جهان موظفند سطح گوگرد سوخت مصرفی خود را از ۳/۵ درصد به ۰/۵ درصد وزنی کاهش دهند. با توجه به گستردگی دامنه شمول، عدم آمادگی تعداد معتدبهی از کشورها برای اجرای استاندارد جدید، صاحب‌نظران آن را بزرگ‌ترین چالشی می‌دانند که صنایع پالایشی و کشتیرانی از ابتدای قرن بیستم تاکنون با آن مواجه شده است.

## ◀ چهره‌ها

۱۲۰

### ارثیه خانوادگی

شرکت حمل‌ونقل بین‌المللی دورقی یکی از معدود شرکت‌هایی است که با سابقه‌ای بیش از نود سال، همچنان سهامی خانوادگی دارد. با دکتر خسرو دورقی، رئیس هیئت‌مدیره آن درباره سابقه فعالیت شرکت دورقی، از گذشته تا به امروز، گفت‌وگو کردیم.



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

## از پا افتاده!

بخش اعظم دولت‌های جهان از صادرات کشورشان حمایت می‌کنند، اکثر آنها برای صادرات کالاها و خدمات خاصی «مایه» می‌گذارند؛ دولت آمریکا عشق صادرات تسلیحات دارد و تصویر ترامپ در حال تبلیغ تسلیحات برای ولیعهد عربستان از روی پوستر، هم سبب خنده و هم نشانه تمرکز این دولت بر بازاریابی برای تولیدکنندگان تسلیحات است، دولت‌های ژاپن زمانی دنبال بازاریابی صادرات کالاهای مصرفی صنعتی بودند و بعدها روابط سیاسی خود را بر صادرات فناوری تولید همان کالاها متمرکز کردند، انگلیسی‌ها و فرانسوی‌ها هم مانند ایالات متحده از صادرکنندگان تسلیحات خود حمایت می‌کنند، چینی‌ها احتمالاً به خاطر اینکه همه فناوری‌ها را دزدیده‌اند و تولید همه کالاهایشان هم ارزان‌تر تمام می‌شود، مجبورند از صادرات انواع کالاها حمایت کنند، در عوض، عرب‌های نفتی به علت نداشتن چیزی جز نفت، اصرار بر فروش بیشتر نفت برای خزانه امیران خود دارند و خلاصه هر دولتی از صادرات کالا یا خدمات خاصی حمایت می‌کند ...

ایران؟ دولت ایران هم مثل چینی‌ها از صادرات همه چیز حمایت می‌کند. حتی از چینی‌ها بیشتر؛ بیشترین هم حمایت از چیزی است که چینی‌ها سال‌ها پیش ترک کرده‌اند. سال‌ها قبل در دوران مائو، چینی‌ها با هر کشوری سلام و علیک می‌کردند یا نمی‌کردند، به خیال راه انداختن یک جنبش مائوئیستی در آن بودند. صادرات چین عبارت بود از سنجاق قفلی، فانوس نفتی و کفش کتانی و البته انقلاب. آنها در دوران گذار «دنگ شیائو پینگ» به تدریج صادرات این «ترک» کردند، تقریباً چند سال پیش از آنکه ما فکر کنیم مهم‌ترین کالایی که مردم جهان به آن نیاز دارند، انقلاب است. جای شکرش باقی است که به هر دلیلی بود، خیلی معتاد به صادرات انقلاب نشدیم. جلوی ضرر را از هر کجا که بگیری، منفعت است.

اما جلوی ضرر را خیلی نگرفته‌ایم و اوضاع این روزها و این ماه‌ها و این سال‌ها نشان می‌دهد هنوز آثار زیانباری وجود دارد. اولین آنها تداوم بددلی و ناهمراهی دولت‌های منطقه به عنوان مقصد اول کالاها و خدمات صادراتی ایران با کشور ماست. فارغ از رقابت‌های تجاری معمول، فشارهای سیاسی هم چاله و چاه بر سر راه صادرات ایران است. دورانی که آمریکا به پیمانکاران افغان اجازه نمی‌داد از ایران قیر وارد کنند و آنها را به دکان مصری‌ها می‌فرستاد، کماکان ادامه دارد. راه صادرات بر روی ایران بسته است؛ بسته شده با راهبندان سیاست خارجی.

در واقع، تجارت خارجی ایران از دو زاویه خوب می‌خورد: زاویه اول اینکه وزارت خارجه‌اش علیرغم ایجاد معاونت اقتصادی و تلاش برای افزایش نمایندگی‌های تجاری در کنار سفارتخانه‌ها برای توسعه امور تجاری، اولویتی برای توسعه فرصت‌های تجاری در کشورهای دیگر برای خود قائل نیست که این البته در دوران مدرن، سابقه تاریخی و ریشه اقتصاد متکی به درآمد خارجی از طریق فروش نفت دارد و به حکومت فعلی محدود نمی‌شود. زاویه دوم نیز خوب خوردن صادرات در ایران، نقش مخرب ناتوانی در تنظیم رابطه منطقی و بی‌تنش مبتنی بر ارجحیت منافع اقتصادی بر آرمان‌های سیاسی است؛ درست مثل آنکه عصای شخص از پا افتاده‌ای را از او بگیریم و با همان عصا او را به چوب ببندیم. به این وضع باید پایان داد.

بخش خصوصی ایران به عنوان تنها بخشی که توانایی‌های نسبتاً بیشترش - نسبت به دولت - در بهره‌وری، می‌تواند کالاها و خدماتش را قابل رقابت صادراتی کند، عمده‌ترین بازنده دشواری‌های سیاست خارجی و منطقه‌ای کشور است. با وجود مخالفت‌های جهانی با ایران، روابطی بی‌تنش و دوستانه با دولت عراق توانسته بازاری حداقل ۱۳ میلیارد دلاری برای صدور کالاها و خدمات ایران فراهم کند. این روند را می‌توان به کل منطقه و فراتر از آن توسعه داد. نیازی حیاتی برای کارآفرینان ایرانی و نوشدارویی لازم برای نجات اقتصاد فقیرشونده ایران خواهد بود.

# رهاشدگان!

در ملاقات‌ها و سفرهای سیاستمداران، کسانی آنها را همراهی می‌کنند که از دنیای اقتصاد و تجارت می‌آیند. این گروه حاشیه‌ای در دیدارهای سیاسی دو گروهند: یا تجاری هستند که حضور دارند تا در جریان معاملات سیاسی حکومت‌ها، فرصت‌هایی استثنایی و اختصاصی برای سودجویی گیر بیاورند و یا سوپر بازرگانانی که سیاستمداران را همراه دارند تا افق‌های تازه‌ای از مبادلات سودمند به روی خود و همگنان خود بگشایند.

اما حالت نادر سومی هم وجود دارد: سیاستمداران ارتباطات و علایق سیاسی و امنیتی خود را بدون همراه داشتن اقتصادگردانان برقرار می‌کنند و اقتصادگردانان هم خودشان به دنبال توسعه فعالیت فرامرزی می‌روند: دو دنیا و دو بازیگر تک‌رو. سیاستمداران چیزی را مهم‌تر از عرصه بده‌بستان سیاسی و امنیتی نمی‌دانند و اقتصادگردانان هم بدون پشتیبانی سیاسی، بدون نقشه راه و بدون قرار داشتن در متن یک استراتژی ساختارمند و باثبات ملی، به جست‌وجوی منافع در کشورهای دیگر می‌روند ... اقتصادگردانان ایرانی، در گروه سوم قرار می‌گیرند.

سیاست خارجی ایران دلمشغولی‌هایی متفاوت از اقتصاد دارد، از اینکه بر صادرکنندگان چه می‌گذرد باکش نیست و دغدغه امور آنها در کشورهای دیگر را رها کرده است. یکی از نمونه‌های این رهاشدگی، صادرات خدمات فنی و مهندسی ایران است که ظرفیت‌های ثروت‌سازی آن در منطقه و فرمانطقه بسیار بالاست، اما چون لکوموتیوی که به جای ریل مستحکم و مهندسی‌شده به چاله‌های کوره‌راهش بفرستند، ناکارا است. دولت‌ها در ایران، نگران رشد اقتصاد نیستند، حتی به اندازه نگرانی کشاورزی که دغدغه رشد چغندر و کدوی خود را دارد!



صادرات خدمات فنی مهندسی بسته حمایتی نمی خواهد، خواستار رفع موانع است

## پر کردن چاله، به جای دادن چوب زیر بغل!

مونا روشندل

آخرین دستاورد ما از ظرفیت ۳۴ میلیارد دلاری بازار جهانی برای پذیرش صادرات خدمات فنی و مهندسی ایران، چیزی کمتر از ۵۰۰ میلیون دلار است؛ یعنی سهمی حدود صفر درصد! چرا؟ چون به گفته مهندس محمدرضا انصاری، رئیس انجمن صادرکنندگان خدمات فنی و مهندسی ایران «... صادرات خدمات فنی و مهندسی کشور، اگرچه بابت تحریم‌های بین‌المللی سخت در عذاب است، اما اگر بخواهیم منصفانه به مسئله نگاه کنیم، تیر خلاص را بی‌ارادگی دولت‌ها در حمایت از صادرات می‌زند» او حتی معتقد است اگر پشت شرکت‌ها به حمایت دولت گرم باشد، می‌توانند علیرغم تحریم‌ها سالانه چیزی حدود ۶ میلیارد دلار (حدود ۲۰ درصد از ظرفیت بازار جهانی) صادرات خدمات فنی و مهندسی داشته باشند.

اگر در کشور برای صادرات خدمات فنی و مهندسی سازوکار قوی و واحدی داشته باشیم در برخی کشورها مانند کشورهای آفریقایی، بعضی کشورهای آسیای میانه و تعدادی از همسایگان (عراق) و هندوستان (که حتی در شرایط تحریم هم بازاری حدود ۶ تا ۷ میلیارد دلار برآیمان دارد) می‌شود موضوع ضمانت‌نامه را حل کرد؛ به عنوان مثل، ما می‌توانیم از طریق مطالبات و حساب‌هایی که در هند داریم، ضمانت‌نامه برای شرکت‌های ایرانی صادر کنیم، اما با این موضوع با تعلل و باری به هر جهت برخورد می‌شود. مقامات وزارت امور خارجه پس از بازگشت از هر کدام از سفرهای خارجی خود، همواره از برطرف شدن مشکلات تجاری فی‌مابین داد سخن می‌دهند، اما بعد آن را رها می‌کنند، در صورتی که مشکلات با این روش حل نمی‌شود. باید پیگیری کرد تا به نتیجه رسید. نباید فقط به انجام مذاکره و امضای پروتکل،

رسد به اینکه پروژه بگیرند، کارشان را اداره کنند، حساب باز کرده و تجهیزاتشان را جابه‌جا کنند؛ به این ترتیب، حضور در بازار همه کشورها حتی کشورهای همسایه برای ما دشوار شده است. اما حتی با وجود تحریم‌ها هم می‌توانستیم مشکلات حضور را در بعضی از کشورها حل کنیم، به شرط اینکه عزم راسخ دولت را پشت سر خود می‌دیدیم؛ مثلاً شرکت‌های ما مشکل ضمانت‌نامه دارند که شرط لازم برای انجام پروژه در کشورهای دیگر است، اما این ضمانت‌نامه‌ها توسط بانک‌های ایرانی صادر نمی‌شود یا اگر هم صادر شود، طرف‌های خارجی آن را نمی‌پذیرند. البته این مشکل راه‌حل دارد؛ اما از آنجا که عزم راسخ و استواری برای رفع آن وجود ندارد، ما فرصت حضور در معدود کشورهای باقیمانده در دوروبرمان را هم با دست خودمان نابود می‌کنیم.

ترابران: در ابتدا نگاهی داشته باشیم به وضعیت صادرات خدمات فنی و مهندسی در سال‌های اخیر از لحاظ آماری. این سال‌ها صادرات خدمات فنی و مهندسی کمتر از یک میلیارد دلار بوده و حتی در سال گذشته به ۵۰۰ میلیون دلار رسیده که با توجه به ظرفیت شرکت‌های داخلی، این عدد چیزی نزدیک به صفر است. در حال حاضر، ۲۶۰ شرکت، عضو انجمن صدور خدمات فنی و مهندسی هستند که فقط ۷۵ شرکت صادرات دارند. در تحلیل چرایی وقوع این کاهش باید بگویم صادرات خدمات فنی و مهندسی ایران از دو نقطه به شدت در حال آسیب دیدن است و به اقدامات اورژانسی نیاز دارد. طبیعتاً نخستین آسیب از جانب تحریم برپیکره صادرات خدمات وارد می‌شود، زیرا در دوران تحریم، شرکت‌های ما اصلاً نمی‌توانند به راحتی در خارج از کشور حضور یابند؛ چه

ما توقع بسته حمایتی یا تسهیلات مختلف نداریم. این کار پول در چاه ریختن است اما اگر ۵ درصد مشوق صادراتی اختصاص پیدا کند، شرکت مهندسی با همین پشتوانه مالی قادر خواهد بود که در مناقصات بین‌المللی ۵ درصد تخفیف بدهد و افزایش صادرات را در این حوزه رقم بزند

رقابت‌ها در دنیا در حوزه خدمات فنی و مهندسی با ۲ تا ۳ درصد جابه‌جا می‌شود یعنی کسی که می‌بازد، ممکن است فقط با ۲ درصد اختلاف جای خود را به رقیب داده باشد، پس وقتی به اتکای جوایز صادراتی ۵ درصد تخفیف می‌دهید؛ گام بزرگی برای جلو زدن از رقبا برداشته‌اید

دلخوش و بسنده کنیم. پروتکل بدون پیگیری فقط دکور است، آغاز راه است. باید نهاد منسجم و واحدی در کشور شکل گیرد و به دنبال تحقق این تفاهمات و دست دادن‌ها و عکس گرفتن‌ها باشد.

فراموش نکنید که رقابت در زمینه صادرات خدمات فنی و مهندسی در دنیا بدون استثنا با حمایت دولت‌ها اتفاق می‌افتد. در خارج از کشور چون پروژه‌ها در محدوده قیمتی بین ۱۰۰ میلیون تا چند میلیارد دلار هستند، بسیاری از آنها با دخالت مستقیم روسای جمهور اتفاق می‌افتد، اما در کشور ما ابتدا این‌طور نیست که دولت شرکتی را ببرد و برایش قرارداد بگیرد.

بهتر است بگوییم ما به کشورهای رفتیم که مناسبات سیاسی خوبی با آنها داشتیم و بستر حضور شرکت‌های ایرانی فراهم بود که این موضوع با مدل پشتیبانی دولت‌های دیگر کشورها از شرکت‌هایشان فرق دارند.

در کشورهای دیگر دولت خودش می‌ایستد و مذاکره می‌کند و برای شرکتش کار می‌گیرد؛ مثلاً ژاک شیراک، رئیس‌جمهور سابق فرانسه توانست در ترکمنستان برای یکی از شرکت‌های فرانسوی، پروژه ساخت کاخ ریاست‌جمهوری و نیز ساختمان وزارت دفاع را بگیرد. طبیعی است که طرف ترکمنی وقتی می‌بیند پشت شرکتی، رئیس‌جمهور آن کشور ایستاده و ضمانت می‌کند، به راحتی کار را به آنها می‌سپارد، اما ما از این‌گونه حمایت‌ها به ندرت برخوردار بوده‌ایم.

به نظر من، سرچشمه این بی‌تفاوتی‌ها و بی‌توجهی‌ها در مورد شرکت‌های صادرکننده خدمات فنی و مهندسی، نشناختن ارزش و منزلت صادرات خدمات فنی و مهندسی و ناآگاه بودن نسبت به منافع بیشمار آن است. با وجود سابقه ۲۵ ساله صدور خدمات فنی و مهندسی (از سال ۱۳۷۳ تاکنون) هنوز در داخل کشور نقش صادرات خدمات در توسعه اقتصادی، انتقال تکنولوژی، ایجاد و توسعه روابط مناسب با سایر کشورها، شناخت دائمی و مناسب مردم سایر کشورها از ایران و مهندسان ایرانی، اشتغال‌زایی و ... نشناخته مانده است و فقط تا حدودی به بخش کوچکی از آن که همانا ارزآوری است،

توجه می‌شود.

**ترابران: شما درباره حمایت از شرکت‌های صدور خدمات فنی و مهندسی صحبت کردید، لطفاً توضیح دهید چگونه می‌توان از این شرکت‌ها حمایت کرد؟ خواسته جنابعالی به‌عنوان یکی از فعالان این حوزه از دولت چیست؟**

■ بخشی از این حمایت، صرفاً عنایت و توجه دولتی‌ها را می‌طلبد و بی‌هزینه است. همین قدر که انرژی مدیران و مهندسان را با بوروکراسی‌های پیچیده در داخل کشور هدر ندهیم و کمک کنیم که زنجیر برخی گرفتاری‌ها و تاروپود گره‌های مقرراتی از دست‌وپای فعالان حوزه صادرات خدمات

باز شود، تا حد زیادی تسهیل‌کننده است. از طرف دیگر، نخستین و تنها قانونی که برای صادرات خدمات فنی و مهندسی در کشور ما وجود دارد، مربوط به سال ۱۳۷۳ است. پیش از آن، صدور خدمات فنی و مهندسی ممنوع بود و هیچ‌کسی نمی‌توانست در خارج از کشور پروژه بگیرد و کار کند تا اینکه در سال ۱۳۷۳ صادرات خدمات آغاز شد و مجلس وقت با همکاری ما، مصوبه ۱۶ ماده‌ای بسیار خوبی تدوین کرد که به تصویب هیئت‌وزیران هم رسید.

پس از آن صادرات خدمات فنی و مهندسی با شیب رشد ۱۲ درصدی به سال ۱۳۸۱ رسید. در آن سال، دولت برای حمایت از صادرات خدمات فنی و مهندسی پا به صحنه گذاشت و ما شاهد مصوبه‌های برای اختصاص جوایز صادراتی به این حوزه بودیم. با همین حمایت، از سال ۸۱ تا سال ۹۰ سالانه ۴۰ درصد جهش صادراتی داشتیم.

جالب اینجاست که حمایت از شرکت‌های صادرکننده در قالب جوایز صادراتی ابتدا هزینه زیادی برای دولت نداشت، زیرا جوایز صادراتی مصوب، ۸ درصد (از مجموع صادرات هر شرکت) بود، اما به میزان ۴ درصد پرداخت شد؛ با این وجود، همین کمک دست‌وپا شکسته و نصفه و نیمه، پشتوانه خوبی بود و توان مضاعفی برای حضور شرکت‌ها در پروژه‌های بین‌المللی به آنها بخشید؛ زیرا شرکت‌های مهندسی و پیمانکاری در خارج از کشور به اتکای جایزه



**صادرکنندگان ایرانی مشکل ضمانت‌نامه دارند که شرط لازم برای انجام پروژه در کشورهای دیگر است، اما ضمانت‌نامه توسط بانک‌های ما صادر نمی‌شود یا اگر هم صادر شود، دیگر مورد پذیرش طرف‌های خارجی قرار نمی‌گیرد**

**طبق مصوبه هیئت وزیران، یک درصد از حقوق و عوارض ورود کالاهای غیراساسی باید صرف صادرات کالا و خدمات شود که این رقم در سال ۹۶ حدود ۱۳۰۰ میلیارد تومان برآورد می‌شود، اما اختصاص نیافت**

شرایط تحریم برای جابه‌جایی پول باید به روش‌های مختلف متوسل شد، باید شخص دیگری را پیدا و حساب بانکی به نام او باز کرد، باید ضمانت‌نامه را با هر شرط و شروطن جفت‌وجور کرد و ...

مهندسان باهوش ایرانی قادر هستند این مشکلات را حل کنند، اما مشروط به اینکه انرژی آنها در باتلاق بوروکراسی اداری داخل کشور هدر نرود.

نکته دیگری که باید به آن اشاره کنم، مصوبه هیئت وزیران در سال ۹۶، ۹۷ و ۹۸ است. براساس این مصوبه، باید یک درصد از حقوق و عوارض ورود کالاهای غیراساسی، صرف صادرات کالا و خدمات شود که این رقم در سال ۹۶ حدود ۱۳۰۰ میلیارد تومان برآورد می‌شود، اما اختصاص نیافت. آن مبلغ وجه زیادی نبود، اما اثر آن به ویژه در عرصه صادرات خدمات فنی و مهندسی می‌توانست میلیاردها دلار باشد، زیرا پیچیدگی‌های این عرصه بسیار بیشتر از صادرات کالا است و حضور شرکت‌ها در خارج بسیار نمایان‌تر از کالا خواهد بود.

در دوران تحریم، شرکت‌ها راحت‌تر از کالا و محصولات هدف قرار می‌گیرند؛ بنابراین مستحق حمایت بیشتر هستند. امیدواریم با تلاش‌های امسال بتوانیم شاهد اجرای این مصوبه در سال ۱۳۹۹ باشیم و در شرایط تحریم به سقف ۶ تا ۷ میلیارد دلار صادرات خدمات فنی و مهندسی برسیم.

**ترابران: آیا تسهیلات یا بسته‌های حمایتی دولت، تا به حال شامل صادرات خدمات فنی و مهندسی نشده است؟**

■ ببینید! بسته‌های حمایتی در حوزه صادرات خدمات فنی و مهندسی بی‌ارزش و بی‌اثر هستند. در واقع اگر با فعالان این حوزه مشورت کنند، درمی‌یابند که ما ابتدا بسته حمایتی، تسهیلات مختلف و ... از دولت نمی‌خواهیم. بسته حمایتی پول در چاه ریختن است و موجب رقابت نمی‌شود.

در صورتی که وقتی می‌گویند ما به شما ۵ درصد مشوق می‌دهیم شرکت مهندسی به رقابت جهانی می‌رود و ۵ درصد تخفیف می‌دهد و افزایش صادرات را رقم می‌زند. مشوق‌های صادراتی باید متناسب با حجم

صادراتی، تخفیف می‌دادند و توان رقابت پیدا می‌کردند.

بد نیست بدانید، رقابت‌ها در دنیا در حوزه خدمات فنی و مهندسی با ۲ تا ۳ درصد جابه‌جا می‌شود یعنی کسی که می‌بازد، ممکن است فقط با ۲ درصد اختلاف جای خود را به رقیب داده باشد، بنابراین وقتی شما به اتکای جوایز صادراتی، ۵ درصد تخفیف می‌دهید؛ یعنی گام بزرگی برای پشت سر گذاشتن رقبا برداشته‌اید.

همین تحول ارزشمند باعث شد از سال ۱۳۸۱ تا ۱۳۹۰ صادرات ما سالانه افزایش ۴۰ درصدی داشته باشد، اما متأسفانه از سال ۱۳۹۰، با وجود اینکه جوایز صادراتی برای دولت بار مالی نداشت و فقط ۴۰ میلیارد تومان در سال بود، این پرداخت قطع شد و به تدریج پاییز صدور خدمات فنی و مهندسی رونمایی کرد و آمار فعالیت در روند سرایشی خود افتاد.

مطمئن باشید اگر دولت در قالب حذف بوروکراسی اداری و قوانین پیچیده و همچنین اختصاص جوایز صادراتی از شرکت‌های خدمات فنی و مهندسی حمایت کند، این شرکت‌ها بار دیگر می‌توانند در بازارهای خارجی عرض‌اندام کنند. ترکیه که در عرصه جهانی مهم‌ترین رقیب ما است، تا ۲۸ میلیارد دلار در سال صادرات خدمات فنی و مهندسی دارد و بسیاری از کشورهای دنیا را به خدمات خود وابسته کرده است؛ تا جایی که توانسته به سبب حضور مهندسانش در آن کشورها، حجم بسیار قابل توجهی صادرات کالا نیز داشته باشد. ایران هم داشت همین مسیر را سپری می‌کرد که با قطع جوایز صادراتی در میانه راه ماند.

باز هم می‌گویم بخشی از این پشتیبانی بی‌هزینه است مانند اینکه فهرست این صادرکنندگان را داشته باشیم و به آنها در حل مسائل اداری کمک کرده و طناب بوروکراسی سنگین اداری را از دست‌وپای آنها باز کنیم تا آنها انرژی و توان خود را به صادرات و کار بیرون از مرزها منعطف کنند. کار کردن بیرون از مرزهای کشور برای ایرانی‌ها آسان نیست. می‌توانند مهندس ایرانی را در بیرون از قلمروی کشور، قاچاقچی تلقی کنند، زیرا در

به دلیل آماده نبودن زیرساخت‌ها، راه‌ها و فرسوده بودن ناوگان، حمل‌ونقل ما حتی از همسایگان هم گران‌تر تمام می‌شود. ضمن اینکه ما در ایران با کمبود ماشین‌های ساختمانی که بتوانیم از آنها در پروژه‌های در خارج از کشور استفاده کنیم نیز روبه‌رو هستیم

علی‌رغم ۲۵ سال سابقه صدور خدمات فنی و مهندسی هنوز نقش آن در توسعه، انتقال تکنولوژی، تعمیق روابط با سایر کشورها، اشتغال‌زایی و ... برای مدیران کشور ناشناخته مانده و فقط به بخش کوچکی از آن که همانا ارزآوری است تا حدی توجه می‌شود

کار باشد تا شرکت بتواند متناسب با کارش تخفیف دهد. این مشوق‌ها می‌توانند به هر روش اعم از نقد، تهاتر و ... باشد.

**ترابران: در آن سال‌هایی که دوران رونق و اوج صادرات خدمات فنی و مهندسی برای ایران بود، شرکت‌های ایرانی چند درصد از بازار کشورهای دیگر را در اختیار خود داشتند؟**

■ ما به چند روش و مدل این اعداد را برآورد کردیم. مطابق با آنها، ظرفیت آزاد مهندسی کشور برای صدور خدمات و کار در خارج از کشور حدود ۷۵ میلیارد دلار است، اما مهم‌تر این است که بینیم ما در کدام کشورها می‌توانیم حضور یابیم و چه کشورهایی ما را می‌پذیرند. براساس همان ارزیابی‌ها و برآوردها سالانه بازار ۳۴ میلیارد دلاری برای صدور خدمات فنی و مهندسی ما در جهان وجود دارد.

البته این اعداد مربوط به حدود ۵ سال گذشته است، اما با توجه به اینکه نه حجم بازار ما تغییری کرده و نه حجم ظرفیت کشورهای دیگر برای پذیرش خدمات ایرانی‌ها، همچنان قابل استناد به نظر می‌رسد. با این حال اگر توجه کرده باشید من قبلاً به ظرفیت صادرات ۶ میلیارد دلار در سال اشاره کردم، زیرا تحریم‌ها راه بسیاری از کشورها را برای ما سد کرده و کشورهایی که می‌توانیم در آنها نفوذ کنیم بازار ۶ میلیارد دلاری دارند.

اگر فرض کنیم مناسبات عادی داشته باشیم، امکان صادرات ۳۴ میلیارد دلار در سال را داریم این عدد هم در مقایسه با ترکیه (از آنجا که ظرفیت مهندسی ما بالاتر از ترکیه است) منطقی به نظر می‌رسد.

**ترابران: آیا شرکت‌های مهندسی ایران در خارج از مرزها و بازارهای هدف، خوشنام هستند؟**

■ بله، بسیار خوشنام هستیم و رکورد بسیار خوبی در خوشنامی و وفای به عهد داریم. ما ۷۵ شرکت در ایران داریم که بیرون از کشور به‌نوعی صادرات خدمات فنی و مهندسی را در ۵۵ کشور تجربه کرده‌اند و در همه آنها بسیار خوشنام بودند. شاید در برخی کشورها، ایرانی‌ها در عرضه و ارائه کالا و محصولات

تولیدی، اخلاق حرفه‌ای را کاملاً رعایت نکرده باشند، اما خوشبختانه در صادرات خدمات در همه ۵۵ کشور خوشنام هستند.

شاید از شرکت‌های ترک یا چینی ناراضیتی وجود داشته باشد، اما اکثر مهندسان ما جایزه گرفتند و با کیفیت خوب عمل کردند.

ما طی ۲۵ سال فعالیت خود در خارج از مرزها حدود ۷۵۰ مورد ضمانت‌نامه داشته‌ایم که از این ۷۵۰ مورد فقط ۳ مورد ضبط شده است. این رکورد حتی در قیاس با کشورهای اروپایی بسیار عالی است.

همین ضمانت‌نامه‌ها نشان از خوشنامی دارد زیرا زمانی که تعهدات انجام نمی‌شود ضمانت‌نامه ضبط می‌شود که برای ما فقط ۳ مورد بوده است.

**ترابران: شرکت‌های مهندسی در پروسه صادرات خدمات فنی، چه مشکلاتی از جنس حمل‌ونقل، ترابری و گمرک برای جابه‌جایی ماشین‌آلات و مواد اولیه از ایران به کشور هدف دارند؟**

■ مشکل داشته و داریم. ما در کشورمان به لحاظ حمل با وجود ارزان بودن سوخت مشکل داریم. حمل‌ونقل ما به دلیل آماده نبودن زیرساخت‌ها، راه‌ها و فرسوده بودن ناوگان حتی از همسایگان گران‌تر تمام می‌شود. گاهی مجبوریم تجهیزات خود را از طریق دریا منتقل کنیم که قبلاً از این بابت مشکلی نداشتیم، اما در حال حاضر، با وجود تحریم‌ها در این بخش هم مشکل داریم. البته حمل‌ونقل کشور یک معضل عمومی است و فقط مساله صادرات نیست.

از طرف دیگر، ما اکنون با کمبود ماشین‌های ساختمانی که بتوانیم از آنها در پروژه‌هایمان در خارج از کشور استفاده کنیم، روبه‌رو هستیم. زمانی هپکو، ماشین‌سازی تبریز و ماشین‌سازی اراک تولیدات خوبی داشتند و ما هم استفاده می‌کردیم، اما اکنون فعالیت بعضی از آنها متوقف شده و بعضی هم تکنولوژی خود را به‌روز نکرده‌اند؛ بنابراین نمی‌توان از آنها استفاده کرد.

البته فعال شدن صدور خدمات فنی و مهندسی موجب فعال شدن آنها هم خواهد شد. رابطه این دو حوزه دوطرفه است، یعنی افزایش صادرات خدمات موجب رشد



بخشی از حمایتی که ما به دنبال آن هستیم، بی‌هزینه است. فقط باید انرژی مدیران و مهندسان ما را با بوروکراسی‌های پیچیده در داخل کشور هدر ندهند و برخی گرهِای مقرراتی را از دست و پای فعالان این حوزه باز کنند

نباید فقط به انجام مذاکره و امضای پروتکل، دلخوش و بسنده کنیم. پروتکل بدون پیگیری فقط دکور است، آغاز راه است. باید یک نهاد منسجم و واحدی در کشور شکل گیرد و به دنبال تحقق این تفاهات و عکس گرفتن‌ها باشد

اما الان همان تسهیلات را با وجود سه برابر شدن نرخ ارز با بهره بسیار سنگین از آنها مطالبه می‌کند؛ در حالی که آنها پول یا سودی از کشور عراق عایدشان نشده که بخواهند تسهیلات را بازپرداخت کنند.

دولت و سازمان‌های مختلف دولتی به شرکت‌هایی که در عراق و یا کشورهای دیگر پروژه دارند می‌گویند چرا از لحاظ مالی شفاف نیستید. هنوز درک نمی‌کنند که ایران تحریم است و اگر شرکت‌ها شفافیت مالی داشته باشند به سرعت شناسایی شده و حساب‌های آنها بلوکه می‌شود، چون آنها به دنبال این هستند که ببینند پول شرکت ایرانی چگونه و از کجا جابه‌جا می‌شود تا آن را مسدود کنند.

اگر ایران با دولت و نیروهای نظامی و امنیتی فعال در آنجا به‌طور مشترک همکاری داشته باشد، عراق هنوز هم می‌تواند بهترین کشور برای مهندسان ایرانی باشد.

#### ترابران: و حرف آخر؟

■ باید نهادی و یا مسئولی در دولت باشد که ما این مسائل را برای آنها توضیح دهیم و متوجه شوند. ما در اینجا کاملاً بی‌پناه هستیم. سازوکاری لازم است که به مشکلات و مسائل شرکت‌های صادرکننده خدمات فنی و مهندسی توجه کند.

درست است که بخش کوچکی از سازمان توسعه تجارت، عهده‌دار مسئولیت صادرات خدمات فنی و مهندسی کشور است، اما آیا فکر می‌کنید در حد یک اداره کل و زیر نظر معاون وزیر، واقعا می‌شود امیدی به تسریع در رفع مشکلات داشت!

باید در بالاترین سطح اجرایی کشور مثلاً معاونت اقتصادی رئیس‌جمهور به موضوع صادرات خدمات فنی و مهندسی ورود کرد.

در صورتی که چنین اتفاقی رخ دهد، من به عنوان نماینده صنف، می‌توانم تضمین کنم که حتی در همین شرایط تحریم هم امکان دستیابی به ۶ میلیارد دلار صادرات خدمات فنی و مهندسی وجود داشته باشد که عدد کمی نیست و حتماً به دنبال خود رشد صنعتی، انتقال تکنولوژی، اشتغال‌زایی، بهبود روابط بین‌المللی و ارزآوری و... برای کشور را به ارمغان خواهد آورد.

توسعه صنعت و تولیدات هم می‌شود مانند چین و ژاپن که به‌واسطه صادرات خدمات مهندسی و تولیدات ماشین‌آلات و تجهیزات بسیار رشد کرده است.

#### ترابران: چند درصد از صادرات خدمات فنی و مهندسی ایران مربوط به حوزه راه است؟

■ مهندسان ایرانی در بخش راهسازی خیلی خوب، حرفه‌ای و در استانداردهای جهانی هستند. به همین دلیل، بارها از رقبای ترک و گاهی هم کره‌جنوبی و ایتالیایی خود - که در همسایگی ما کار کردند - پیشی گرفتند، زیرا استانداردها را رعایت می‌کنند و می‌شناسند و با هوش سرشارشان می‌توانند خودشان را با آخرین استانداردهای روز دنیا تطبیق دهند.

تاکنون راهسازی سهمی حدود ۲۵ درصدی در کل صادرات خدمات فنی و مهندسی داشته است. سهمی که کاملاً با موفقیت همراه بوده است. این بسیار مهم است که مهندسان ایرانی در قرقیزستان، قزاقستان، هند، دیگر کشورهای آسیای میانه و کشورهای مختلف آفریقا و... با موفقیت راه ساختند. کیفیت کار آنها به‌مراتب از ترک‌ها بهتر بوده است. شرکت‌های ایرانی فعال در حوزه راه تقدیرنامه‌ها و جایزه‌های مختلف دریافت کردند.

با وجود اینکه ترک‌ها در این زمینه نفوذ دارند و حجم وسیع‌تری از کار را از آن خود کرده‌اند اما شرکت‌های ایرانی خوشنام‌تر هستند. همانطور که می‌دانید در حوزه راه هر قطعه را یک شرکت می‌سازد و قطعاتی که ایرانی‌ها ساخته‌اند، به شهادت مسئولان محلی کیفی‌تر از دیگر قطعات است.

#### ترابران: برای حضور شرکت‌های ایرانی در بازار کشورهای عراق، افغانستان و سوریه چه تدابیری باید اندیشید؟

■ متأسفانه، ما شرکت‌ها را به حضور در عراق تشویق کردیم، اما بد عمل شد و با قدرت گرفتن داعش حدود ۴۰ شرکت ایرانی در باتلاق عراق فرو رفتند. دولت باید حمایت می‌کرد و به طریقی این شرکت‌ها را از باتلاق عراق بیرون می‌کشید، اما راه درستی را انتخاب نکرد. دولت یک کمک ۲۰۰ میلیون دلار، در قالب تسهیلات به این شرکت‌ها اختصاص داد تا کاملاً غرق نشوند،

شرایط داخلی بیش از مشکلات خارجی، سد راه مهندسان مشاور است

## لکوموتیو صادرات در کوره راه!

از مهندسان مشاور به عنوان لکوموتیو صادرات و پرچم دار صدور موفق کالا و خدمات کشور یاد می شود، زیرا در صورت نقش آفرینی صحیح، حتی می توانند امکان به کارگیری بیشتر پیمانکاران داخلی را در پروژه های بین المللی فراهم کنند، اما اکنون شرکت های مهندسی مشاور ایرانی برای رقابت در بازارهای بین المللی، برخلاف دیگر زمینه های صدور خدمات و کالا، بیش از آنکه با معضل تحریم ها یا پیچیدگی های بانکی روبه رو باشند، مشکلاتی از جنس منابع انسانی و نرم افزاری برای طراحی و یا نظارت بر پروژه ها دارند.

دکتر سهیل آل رسول، نایب رئیس جامعه مهندسان مشاور در گفت و گو با ترابران از چالش های صدور خدمات مهندسان مشاور سخن راند و بازارهای هدف را بررسی کرد.





در پروژه‌های داخلی، نخستین مشکل ما کاهش شدید بودجه عمرانی است. این بودجه که از ۵ میلیارد دلار در سال ۸۰ به ۳۰ میلیارد دلار در سال ۸۸ رسیده بود اکنون از ۵ میلیارد دلار هم کمتر شده است؛ آن هم به شرط امکان تخصیص!

با وجود افزایش تعداد شرکت‌های مهندسی مشاور به حدود ۳۰۰۰ شرکت و نیز توسعه شرکت‌های پیمانکاری تا ۴۰ هزار شرکت در نظام فنی و اجرایی بودجه اختصاص یافته به پروژه‌های عمرانی در حد و اندازه ۲۰ سال گذشته است

فعال پیمانکاری تا ۴۰ هزار شرکت در نظام فنی و اجرایی) بودجه اختصاص یافته در حد و اندازه ۲۰ سال گذشته است.

این در شرایطی است که تعداد مهندسان مشاوره که در حوزه فنی و اجرایی اعلام کردم، شامل شرکت‌هایی که دارای پروانه صلاحیت از نظام مهندسی ساختمان هستند نیست؛ زیرا ساختمان‌سازی و حوزه شهری، مهندسان مشاور و سازندگان متفاوتی دارند که در آمارهای ما نمی‌گنجد.

همین مشکلات است که باعث شده اغلب شرکت‌ها با وجود مشکلات بزرگ‌تری از جنس محدودیت ارائه ضمانت‌نامه بانکی و روابط سیاسی کم‌رنگ ایران با دیگر کشورها (در بسیاری از پروژه‌های بزرگ خدمات فنی و مهندسی، رایزنی‌ها حتی در سطح روسای جمهور و یا نخست‌وزیر انجام می‌شود) عطاء رقابت داخلی را به لقای آن بخشند و تلاش خود را صرف حضور در پروژه‌های خارجی کنند.

**ترابران: برگردیم به موضوع شرکت‌های مهندسی مشاور ...**

بله در خصوص مشکلات پیمانکاری بحث زیاد است، اما مشکلات مهندسان مشاور بیشتر از جنس منابع انسانی و نرم‌افزاری برای طراحی و یا نظارت بر پروژه‌ها است. خوشبختانه ما در خصوص تدوین معیارهای مهندسی مشاور سابقه‌ای تقریباً ۵۰ ساله به منظور مطالعات در سازمان برنامه‌وی بودجه کشور داریم که هم می‌تواند یک فرصت منحصر به فرد باشد و هم یک تهدید.

از یک سو، نشان می‌دهد که سال‌هاست ما چه در زمینه تدوین مقررات و چه در تنظیم پیمان‌ها و قراردادهایمان استقلال داشته‌ایم؛ اما از سوی دیگر باعث شده با ادبیات جهانی پیمان‌های بین‌المللی برای فعالیت در پروژه‌های بین‌المللی بیگانه باشیم.

خوب است بدانید در بسیاری از پروژه‌های بین‌المللی و مناقصات مربوط به آنها، برای تامین اعتبار از منابع بانک‌های بین‌المللی مانند بانک توسعه اسلامی، بانک اروپایی بازسازی و توسعه و یا بانک جهانی استفاده می‌شود که استانداردهای مشخصی دارند و

ترابران: در سال‌های اخیر، مهندسان مشاور در زمینه فعالیت‌های مرتبط با صدور خدمات فنی و مهندسی با چه مشکلات و چالش‌هایی مواجه بوده‌اند؟

■ در ابتدا باید توضیح بدهم که اگر حوزه فعالیت‌های صنعت احداث را به صورت گسترده و در قالب خدمات فنی و مهندسی در نظر بگیریم؛ طبق تعریف کلاسیک شامل سه مقوله مهندسی، تدارکات و ساخت یعنی EPC یا Engineering, Procurement, Construction خواهد بود.

خوشبختانه کشور ما در این زمینه مهندسی و ساخت قدمت خوبی دارد و سال‌هاست که توانسته به‌واسطه تجربیات حاصل از دوران سازندگی، این‌گونه خدمات فنی را در اختیار کشورهای دیگر نیز قرار دهد که دوره اوج آن در سال‌های ۹۱ و ۹۲ بود.

به بیان بهتر، بعد از سال ۱۳۸۶ که مشوق‌های صادراتی مشمول فعالیت‌های پیمانکاری نیز شد، صادرات در این حوزه به تدریج اوج گرفت تا اینکه بعد از گشایش‌های داخلی و اصطلاحاً فضای امیدواری بعد از برجام، نگاه رو به بیرون جامعه مهندسان کشور دوباره معطوف به ظرفیت‌ها و پروژه‌های داخلی شد؛ اما متأسفانه با خروج آمریکا از برجام و در شرایط فعلی، آن امید و فرصت اولیه از بین رفته و باعث شده که از ۳ سال گذشته، مجدداً نگاه‌ها جذب بازارهای بین‌المللی شود؛ در حالی که اکنون با چهره تازه‌ای از مشکلات از قبیل مسائل بانکی و رقابت‌های سیاسی برای بهره‌برداری از شرایط موجود رودررو هستیم.

در پروژه‌های داخل کشور، نخستین مشکل، کاهش شدید بودجه عمرانی است. همانطور که می‌دانید بودجه عمرانی کشور که از ۵ میلیارد دلار در سال ۸۰ به صورت افزایشی به ۳۰ میلیارد دلار در سال ۸۸ رسیده بود، اکنون - به شرط تخصیص - از ۵ میلیارد دلار هم کمتر شده؛ به عبارت بهتر، با وجود افزایش ظرفیت‌ها و قابلیت‌های مهندسان مشاور و پیمانکاران کشور در ۱۰ سال گذشته (افزایش تعداد شرکت‌های مهندسی مشاور به بیش از ۳۰۰۰ شرکت و توسعه شرکت‌های

ما در خصوص تدوین معیارهای مهندسی مشاور سابقه‌ای تقریباً ۵۰ ساله داریم که هم می‌تواند یک فرصت منحصر به فرد و هم یک تهدید باشد؛ از یک طرف نشان می‌دهد که سال‌هاست در تدوین مقررات و تنظیم قرارداد استقلال داشته‌ایم؛ اما از سوی دیگر، باعث شده با ادبیات جهانی پیمان‌های بین‌المللی بیگانه باشیم

اغلب کشورها برای استفاده از مهندسی مشاور خارجی، سعی می‌کنند شرکت‌هایی را انتخاب کنند که در کشورشان دفتر ثبت کرده‌اند و قابل رصد هستند؛ اما احراز چنین شرایطی برای شرکت‌های کوچک مهندسی مشاور ما، نه تنها دشوار، بلکه هزینه‌بر است

تابع پیمان‌های فیدیک (FIDIC) هستند که توسط فدراسیون بین‌المللی مهندسان مشاور تدوین شده است؛ ضمن اینکه معیارهای رتبه صلاحیت آنها با معیارهای کشور ما متفاوت است. با توجه به دلایل گفته شده، در عمل نمی‌توانیم در آن مناقصات شرکت کنیم؛ زیرا صرف‌نظر از تحریم‌ها، شرایط لازم را برای استفاده از اعتبارات بانک‌های بین‌المللی نداریم. مشکل دیگر ما این است که اغلب کشورها برای استفاده از خدمات مهندسی مشاور شرکت‌های خارجی (جهت کسب اطمینان بیشتر) شرکت‌هایی را انتخاب می‌کنند که در کشورشان دفتر ثبت شده دارند و قابل رصد هستند؛ در صورتی که احراز چنین شرایطی برای شرکت‌های کوچک مهندسی مشاور ایرانی، نه تنها دشوار، بلکه هزینه‌بر و خارج از توان آنهاست.

باید توضیح بدهم که در کشورهای دیگر، شرکت مهندسی مشاور با ۵۰۰ نیرو، شرکت ساینز متوسط و شرکتی با ۱۰۰ تا ۵۰۰ پرسنل، کوچک محسوب می‌شوند که با این توضیح، شرکت‌های مهندسی مشاور ایرانی، همگی کوچک به شمار می‌آیند.

**ترابران: چرا تعداد شرکت‌های ما زیاد، اما ابعاد فعالیت آنها کوچک است؟**

این موضوع دلایل بسیاری دارد که یکی از آنها مربوط به تسهیلاتی است که در زمان انحلال سازمان برنامه و بودجه برای تشکیل شرکت‌های مهندسی مشاور قائل شدند. ارائه این تسهیلات در کوتاه‌مدت می‌توانست مفید باشد؛ زیرا مهندسان جوان توانستند شرکت تشکیل دهند؛ اما از طرف دیگر به پاشنه آشیلی برای رشد و توسعه شرکت‌های قدیمی و قدرتمند تبدیل شد؛ چراکه از داخل خود آن شرکت‌ها چندین شرکت کوچک منشعب شد که اگرچه برای فعالیت‌های داخلی موثر بود، اما اکنون که ظرفیت داخلی به شدت کاهش پیدا کرده، نه شرکت‌های مادر و نه شرکت‌های نوپا شرایط لازم را برای صادرات خدمات ندارند.

چند شرکت مهندسی مشاور هم که در حال حاضر در کشور فعالیت موفق در حوزه صدور خدمات دارند، اغلب شرکت‌هایی

نیمه‌دولتی و یا خصوصی هستند که براساس ویژگی خاص خود همچنان بزرگ مانده‌اند؛ یعنی ابعاد کاری آنها با امکان اخذ کار در خارج از کشور منطبق است.

**ترابران: چند شرکت مشاور حائز این شرایط هستند و در کدام کشورها فعالیت دارند؟**

■ در حال حاضر، مهندسان مشاور مختلفی داریم که در پروژه‌های کوچک و متوسط کشورهای حوزه آسیای میانه و عراق فعالیت می‌کنند، اما شرکت‌های قوی و توانمند برای حضور در پروژه‌ها و مناقصات بین‌المللی انگشت‌شمار هستند.

**ترابران: چرا شرکت‌های کوچک به منظور حضور در مناقصه‌های بین‌المللی درصد**

**تشکیل یک کنسرسیوم بر نمی‌آیند؟**

■ ریشه این‌گونه کارها فرهنگی است. البته در جامعه مهندسان مشاور کمیته‌ای به نام کمیته صدور خدمات تشکیل شده که در تکاپوی پدید آوردن فرصت‌های مشترک است. مذاکرات متنوعی هم ترتیب داده شده تا به کمک شرکت‌هایی که فرصت حضور در مناقصات بین‌المللی را برای شرکت‌های ایرانی فراهم می‌کنند، این فضا تسهیل شود.

همچنین این کمیته با فدراسیون مهندسان مشاور روسیه موافقت‌نامه‌ای داشته است که در ظرفیت‌های مشترک فی‌مابین بتوانند همکاری داشته باشند.

در هر صورت، تاکنون به چنین مباحثی (ایجاد کنسرسیوم) به‌طور جدی توجه نشده است؛ اما من معتقدم تشکلهای خصوصی مانند جامعه مهندسان مشاور باید این فرصت را مهیا کنند؛ در غیر این صورت نوع نگاه متولیان بخش عمومی در قیاس با پروژه‌های مهندسی مشاور، اغلب معطوف به پروژه‌های پیمانکاری است.

به همین دلیل تلاش می‌کنیم تا نشان دهیم فرصت‌هایی که صدور خدمات مهندسان مشاور به‌ویژه در حوزه اشتغال ایجاد می‌کند خیلی موثرتر از پروژه‌های پیمانکاری است.

**ترابران: چند درصد از پروژه‌های بین‌المللی ما با حضور مهندسان مشاور بوده است؟**

■ آمار دقیقی از پروژه‌های پیمانکاری که مهندس مشاور در آن حضور دارد، در دست ما نیست؛ ضمن اینکه بسیاری از مهندسان

ما مهندسان مشاورى داریم که بر بالغ بر ۵۰۰ کیلومتر راه آهن نظارت کرده‌اند که در نوع خود تجربه کم‌نظیری محسوب می‌شود، اما وقتی در مناقصات بین‌المللی شرکت می‌کنند چیزی برای ارائه ندارند چون قراردادهایشان براساس مقررات فیدیک نبوده است

در حال حاضر، مهندسان مشاور مختلفی داریم که در پروژه‌های کوچک و متوسط کشورهای حوزه CIS و عراق فعالیت می‌کنند، اما شرکت‌های توانمند برای حضور در مناقصات بین‌المللی بسیار انگشت‌شمارند

می‌خواهند انجام پروژه‌های را برعهده بگیرند، بتوانند از وام دولتی استفاده و سپس با بازپرداخت آن از محل منابع حاصل از صدور خدمات (حتی با درصد بیشتر) این صندوق را تقویت کنند؛ اما این صندوق در آن فصلی که هنوز خشکسالی منابع رخ نداده بود تشکیل نشد؛ چه برسد زمان حال که تامین منابع سخت‌تر هم شده است.

همچنین چندین بار از تصمیم‌گیرندگان کشور به‌ویژه تصمیم‌گیرندگان ارشد حوزه مناقصات داخلی درخواست شد که حتی اگر مناقصات داخلی جنبه بین‌المللی هم ندارند، تشریفات مناقصه برخی از آنها تحت قوانین بین‌المللی برگزار شود تا این فرصت، تجربه و سابقه برای مهندسان مشاور ایجاد شود که در پروژه‌های بیشتری تحت مقررات فیدیک حضور و مشارکت داشته باشند؛ چراکه این موضوع می‌تواند به حضور آنها در مناقصات بین‌المللی کمک شایانی کند.

متأسفانه ما مهندسان مشاورى داریم که بر بالغ بر ۵۰۰ کیلومتر راه آهن نظارت کرده‌اند (در نوع خود تجربه کم‌نظیری در دنیا است) اما زمانی که در مناقصه بین‌المللی شرکت می‌کنند چیز زیادی برای ارائه ندارند، زیرا قراردادهایشان بر اساس مقررات فیدیک نبوده است؛ بنابراین یکی از مشکلات اساسی ما همین موضوع است که باید به صورت عاجل رسیدگی شود.

البته در حوزه آب به دلیل الزام در جذب بودجه از بانک جهانی، برخی پروژه‌ها بر اساس مقررات فیدیک پیش رفتند، اما در حوزه‌هایی مانند راه و ترابری، با وجود اینکه ما سالیان سال است استقلال خوبی در موضوع مشاور و پیمانکاری داریم؛ درون‌زایی مقررات و استانداردها که روزگاری فرصت تلقی می‌شد، اکنون به تهدیدی برای صدور خدمات تبدیل شده است.

جامعه جهانی نمی‌تواند این موضوع را هضم کند که ما تحت مقرراتی غیر از فیدیک هستیم. شاید هم می‌خواهند ما را در این حوزه محدودتر کنند.

**ترابران: با وجود شرایط فعلی، چه کشورهایی بازار هدف ما را برای صدور خدمات فنی و مهندسی تشکیل می‌دهند؟**

مشاور، فعالیت خود را بدون استفاده از بسته‌های حمایتی دولت انجام می‌دهند و خود را درگیر استفاده از آن بسته‌ها نمی‌کنند؛ چون صادرات خدمات نه تنها شامل معافیت مالیاتی نمی‌شود، بلکه می‌بایست مالیات بر ارزش افزوده را هم پرداخت کرد؛ بنابراین آمار دقیقی از به‌کارگیری مهندسان مشاور در پروژه‌های بین‌المللی پیمانکاری در دست نیست. اگر نهاد عمومی هم آماری اعلام کند دقیق نیست (بعضا قراردادهای خارجی خود را اعلام نمی‌کنند تا مشمول پرداخت‌های قانونی نشوند).

**ترابران: اکنون مشوق‌ها و حمایت‌های دولتی از صدور خدمات در حوزه مهندسی مشاور به چه ترتیب است؟**

■ ما فقط شاهد جوایز صادراتی در ادوار مختلف بودیم که متأسفانه آن‌هم در ۳ سال گذشته با وجود اینکه در بودجه پیش‌بینی شده است، اما بودجه مربوطه یا تخصیص داده نشده و یا عدد بسیار کمی بوده است؛ بنابراین در این ۳ سال، پیمانکارانی که در این حوزه کار می‌کردند، از آن بی‌بهره بودند.

**ترابران: با توجه به محدودیت صدور ضمانت‌نامه، مشکلات بانکی و روابط سیاسی ایران با جامعه جهانی، حمایت‌ها و کمک‌های دولت در چه قالبی می‌تواند برای مهندسان مشاور مفید باشد؟**

■ اولاً باید این نکته را توضیح دهم که با وجود محدودیت برای صدور ضمانت‌نامه، تعدادی از شرکت‌ها توانسته‌اند ضمانت‌نامه اخذ و فعالیت خود را آغاز کنند. ما هم در هر فرصتی فعالان بخش خصوصی را دور هم جمع می‌کنیم تا تجربیات خود را با یکدیگر به اشتراک بگذارند و از فرصت‌های محدود موجود استفاده کنند؛ بنابراین این‌گونه نیست که مطلقاً امکان اخذ ضمانت‌نامه بانکی وجود نداشته باشد؛ اما با محدودیت بسیاری همراه است.

درباره مشکلات هم چندین بار از طرف انجمن صدور خدمات فنی و مهندسی و جامعه مهندسان مشاور پیشنهاداتی ارائه شده، اما به نتیجه نرسیده؛ به عنوان مثال پیشنهاد کردیم صندوقی با عنوان حمایت از صدور خدمات و مشاوره داشته باشیم تا کسانی که

بسیاری از مهندسان مشاور ما، فعالیت خود را بدون استفاده از بسته‌های حمایتی دولت انجام می‌دهند و درگیر استفاده از این بسته‌ها نمی‌شوند زیرا صادرات خدمات نه تنها شامل معافیت مالیاتی نمی‌شود، بلکه باید مالیات بر ارزش افزوده را هم پرداخت کرد

پیشنهاد کردیم صندوقی جهت حمایت از صدور خدمات و مشاوره داشته باشیم تا بتوان از وام دولتی استفاده و سپس با بازپرداخت از محل منابع حاصل از صدور خدمات (حتی با درصد بیشتر) این صندوق را تقویت کرد؛ اما این صندوق در زمانی که هنوز خشکسالی منابع رخ نداده بود تشکیل نشد؛ چه رسد به حالا

■ برای هر کشوری موثرترین حوزه درآمد صادراتی از جمله در حوزه صدور خدمات فنی، بهره‌برداری از ظرفیت بازارهای متنوع در کشورهای همسایه است، اما متأسفانه ما در بعضی از کشورهای همسایه نتوانستیم به صورت موثر فعالیت کنیم. در کشورهای حوزه خلیج فارس رقابت‌ها بسیار سنگین و جدی است. اغلب آنها مشاوران اروپایی و آمریکایی را به استخدام درآورده‌اند که مشاورانی قدرتمند و با ظرفیت بالا هستند. این شرکت‌ها در هر مناقصه‌ای که شرکت کنند، بدون شک پذیرفته می‌شوند، بنابراین نوع خدمات ما در آن کشورها با استقبال روبه‌رو نبوده است. البته در عمان مشاور و پیمانکار فعال داریم، اما به دلیل کاهش قیمت نفت برنامه‌های توسعه‌ای آن کشور محدود شده است.

در عراق پیش از ظهور پدیده داعش و بروز مشکلات عدیده، فعالیت‌ها پرفروغ بود؛ هرچند که در آنجا هم خدمات مهندسی منسجم و با برنامه‌ریزی ارائه نکردیم. در برخی پروژه‌ها خدمات مهندسی کم‌کیفیت انجام دادیم و برندسازی خوبی نداشتیم و در نتیجه قافیه را به ترکیه باختیم.

در افغانستان، در حوزه ساخت‌وساز مسکن، راهسازی، راه‌آهن و ... مهندسان مشاور و پیمانکاران ایرانی با حمایت‌های دولت فعالیت‌هایی انجام داده‌اند که البته اکنون فاصله‌ای ایجاد شده، اما امیدواریم فرصتی ایجاد شود تا دوباره در آن حوزه کار کنیم.

در کشورهای حوزه CIS نیز پیمانکارانی داریم که سال‌هاست فعالیت خوبی در این منطقه دارند؛ تا آنجا که حتی تا شرق اروپا هم پذیرای خدمات مهندسی ما هستند.

مهم این است که در حال حاضر ما مهندسان متخصص و توانمندی را در اختیار داریم که به لحاظ نرخ برابری ریال و دلار ارزان‌ترین نیروی کار محسوب می‌شوند؛ بنابراین به لحاظ منطقی فرصت رقابت خوبی داریم که برای بهره‌برداری از آن باید زیرساخت‌های لازم فراهم شوند که متأسفانه هنوز این اتفاق نیفتاده است.

ترابران: ما زمانی حتی به کشورهای آفریقایی و آمریکای جنوبی هم صادرات

خدمات فنی و مهندسی داشتیم، آنها الان در چه وضعیتی هستند؟  
 ■ تا جایی که من اطلاع دارم در کشورهای آفریقایی هنوز فعالیت‌هایی در زمینه صدور خدمات فنی انجام می‌شود؛ هرچند که محدود شده است.

البته من نمونه‌های مشخصی از پیمان‌های مربوط به راه‌آهن سراغ دارم که شرکت‌های ما قدرتمندانه در آنها ظاهر شدند، اما چون آنها هم بعضاً وام‌های خود را از بانک‌های جهانی می‌گیرند، ما مشمول تحریم‌های نانوخته شدیم و نگذاشتند که رقابت کنیم.

در منطقه آمریکای جنوبی نیز به لحاظ بُعد مسافت و سایر مشخصات، هر کجا ارتباطات سیاسی وجود داشته، خدمات فنی و مهندسی هم توسعه یافته؛ در واقع تحت تاثیر مرادوات سیاسی بین دو کشور، خدمات صادر شده است، اما با توجه به اینکه کشورهای این حوزه در حال حاضر، دچار بحران‌های مالی و اقتصادی مختلف هستند و از طرف دولت خودمان هم حمایت ویژه‌ای صورت نگرفته است؛ ممکن است صدور خدمات فنی و مهندسی به آنجا چندان مقرون‌به‌صرفه نبوده و عملیاتی شدن آن پرهزینه باشد.

ترابران: بازار ساخت‌وساز در کشور سوریه را چگونه ارزیابی می‌کنید؟

■ بازار این کشور به نحو منسجمی تحت نظارت ستاد مشخصی در حال پیگیری است. اما بدون شک این کشور بعد از برقراری آرامش، به ساخت‌وساز عمده و جدی نیاز دارد، اما آنجا که شرایط امنیتی و سیاسی این کشور همچنان پیچیده است، امیدوار هستیم کسانی که راهبری امور ستاد صدور خدمات فنی و مهندسی به سوریه را دنبال می‌کنند بتوانند از این فرصت به نحو مطلوب استفاده کنند.

ترابران: آیا این انگیزه در بین شرکت‌های مهندس مشاوره وجود دارد که خودشان را برای صادرات خدمات به سوریه و عراق آماده کنند؟

■ به‌ظاهر همه اقبال خوبی دارند و تلاش می‌کنند در این حوزه فعال و موثر باشند. نوع استقبالشان در جلسات و همایش‌های کمیته صدور خدمات در جامعه مهندسان

ما مهندسان متخصص و توانمندی در اختیار داریم که به لحاظ نرخ برابری ریال و دلار ارزان ترین نیروی کار محسوب می‌شوند؛ پس به لحاظ منطقی، فرصت رقابت خوبی وجود دارد که برای بهره‌برداری از آن باید زمینه‌ها و زیرساخت لازم فراهم شود که هنوز این اتفاق نیفتاده است

را به نتیجه برساند. مشاور بیانگر این موضوع است. با این حال، توان آنها محدود است، زیرا مهندس مشاور برای اینکه بتواند در یک مناقصه شرکت کند و اسنادی بخرد و یا عرضه کند، به سرمایه نیاز دارد.

همچنین برای اینکه بتواند پیشنهاد موثری ارائه کند باید موقعیت جغرافیایی را ارزیابی کند که آن هم نیازمند صرف هزینه است، در حالی که بخش عظیمی از مشاوران ما این توان را ندارند. آنها حتی با تعویق دریافت حقوق مواجه هستند که از عدم دریافت به موقع مطالباتشان از طرف کارفرمایان متنوع بخش خصوصی و دولتی و یا نهاد عمومی یا دریافت بخش قابل توجهی از مطالباتشان تحت اوراق خزانه اسلامی یا اسناد مربوطه اوراق مشارکت ناشی می‌شود.

در نتیجه باید گفت، اشتیاق و انگیزه برای حضور در کشورهای دیگر کافی نیست، وجه مهم‌تر توانمندی مالی است که متأسفانه در حال حاضر وجود ندارد. ترابران: چه نوع کمک‌هایی می‌توان از بانک توسعه صادرات یا صندوق ضمانت صادرات انتظار داشت؟

در این نهادها برای مهندسان مشاور سرفصل جداگانه‌ای وجود ندارد. البته تاکنون دستورات مستقیمی از مقامات ارشد مانند معاون اول رئیس‌جمهور در این خصوص اخذ شده است، اما پیگیری ما و همکارانمان به اندازه‌ای که لازم است، منسجم نبوده تا آن

■ باید بگوییم تجربیات داخلی ما در زمینه خطوط ریلی برای حضور در رقابت‌های بین‌المللی حوزه مهندسی و ساخت، جزء بخش‌های سرآمد است. بسیاری از کشورها در حوزه ساخت‌وساز شهری، برای خود ظرفیت‌سازی کرده‌اند و فرصتی برای صدور خدمات رخ نمی‌دهد.

حتی در حوزه‌های صنعتی هم شرکت‌های بزرگی که صاحبان لیسانس صنعتی هستند، بخش‌های مهندسی را در داخل مجموعه‌های خود پیش می‌برند و بنابراین فرصت رقابت محدود است؛ اما ساخت‌وسازهای ریلی جزو حوزه‌هایی است که ما از هر نظر در آن استقلال داریم و توانسته‌ایم پروژه‌های بزرگ و خاص ملی را در کشورمان به نتیجه برسانیم و ظرفیت آن از جمله ظرفیت‌های منتخب ما محسوب می‌شود.

در این حوزه، ارتباطاتی که خود وزارت راه و شهرسازی می‌تواند با کشورهای همسایه برقرار کند از همه حمایت‌های دیگر موثرتر است؛ چراکه براساس لزوم پیوستگی شبکه راه و راه‌آهن منطقه به یکدیگر، بدون شک دیپلماسی فعال و ارتباط موثر از طرف وزارت راه می‌تواند بسیار نتیجه‌بخش باشد.

■ در این نهادها برای مهندسان مشاور سرفصل جداگانه‌ای وجود ندارد. البته تاکنون دستورات مستقیمی از مقامات ارشد مانند معاون اول رئیس‌جمهور در این خصوص اخذ شده است، اما پیگیری ما و همکارانمان به اندازه‌ای که لازم است، منسجم نبوده تا آن





سقوط آزاد صادرات خدمات فنی و مهندسی به میزان ۱۵ سال گذشته، معلولی نیست که علت آن ناشناخته باشد، از نامانوس بودن صادرکنندگان باروند جهانی، حذف جوایز صادراتی، ناآگاهی دولتمردان از دستاوردهای صادرات خدمات و رکود اقتصادی کشورهای طرف معامله با ایران گرفته تا در نهایت تحریم‌ها و... دست به دست هم داده‌اند و معلولی به نام کم‌سویی چراغ صادرات خدمات را آفریده‌اند. ضمن اینکه خاموش شدن چراغ صادرات خدمات آن‌هم در شرایط تحریم، چراغ‌قرمزهای دیگری مانند مهاجرت نیروی تحصیلکرده خبره، عقب‌ماندگی صنعتی، انزوای اقتصادی، کاهش درآمد ارزی، تعطیلی شرکت‌های خصوصی و... را هم روشن می‌کند.

از فرصت نشست «هم‌اندیشی صدور خدمات فنی و مهندسی» توسط جامعه مهندسان مشاور، بهره بردیم تا از نگاه صادرکنندگان برجسته این حوزه، چرایی حال و روز فعلی این بخش را جويا شويم.

صادرات خدمات فنی و مهندسی کشور  
با نارسایی‌های فراوان روبه‌روست

## یک صادرات مهندسی نشده!



نایب‌رئیس فدراسیون مشاوران کشورهای اسلامی: شرکت‌ها برای اینکه بتوانند در حوزه صادرات خدمات فنی و مهندسی موفق باشند و سهمی از بازار جهانی داشته باشند باید ابتدا به دنبال بین‌المللی‌سازی و رصد مشکلات و رفع آنها بروند

عضو کمیته ظرفیت‌سازی فیدیک: بین‌المللی‌سازی چند فاکتور مختلف دارد که تحلیل محیط درونی و بیرونی و فرصت‌های بالفعل و بالقوه مهم‌ترین آنها است. تاکنون چند نفر از ما که در بازارهای بین‌المللی وارد شدیم فرصت‌ها و تهدیدها را درست تحلیل محیط را در نظر گرفتیم و اعمال کردیم؟

چه سمتی می‌رود و کجاست و ما به چه سمتی می‌رویم و کجا هستیم، باید به این نکته توجه داشته باشیم که مثلاً یک شرکت مهندسی مشاور در ایران باید با شرکتی در جهان رقابت کند که ۱۲ میلیارد دلار ارزش آن شرکت است و در سال ۱۴ میلیارد دلار درآمد دارد و ۱۶۳ میلیون دلار سود تقسیم می‌کند و ۷۷ هزار پرسنل دارد. در واقع پیمانکاران ایرانی مجبور است با شرکتی رقابت کنند که با ارزش ۲۷۲ میلیارد دلاری، رتبه ۲۱ دنیا را دارد، درآمدش ۱۸۱ هزار میلیارد دلار است، ۳ میلیارد دلار سود تقسیم می‌کند و ۳۰۰ هزار پرسنل دارد.»

عضو کمیته ظرفیت‌سازی فیدیک بیان کرد: «با مقایسه همین چند عدد درمی‌یابیم برای ورود به رقابت‌های بین‌المللی باید پارادایم خود را تغییر دهیم و زنجیره تامین خود را با شرایط بهتری تکمیل کنیم. باید بدانیم که فعالیت در بیرون، لازم است اما نه به سبک صادرات، بلکه با پارادایم بین‌المللی‌سازی.»

امام‌بخش توضیح داد: «بین‌المللی‌سازی سه مرحله دارد که شامل آمادگی بین‌المللی‌سازی، سرعت بین‌المللی‌سازی (جذب بخشی از بازار) و شدت بین‌المللی‌سازی (تثبیت در آن بازار و تلاش برای توسعه جایگاه با ارائه محصولات و خدمات جدید) می‌شود.»

او با اشاره به اینکه بین‌المللی‌سازی چند فاکتور مختلف دارد که دو فاکتور تحلیل محیط درونی و بیرونی و فرصت‌های بالفعل و بالقوه، مهم‌ترین آنهاست، افزود: «تاکنون چند نفر از ما که در بازارهای بین‌المللی وارد شده‌ایم، فرصت‌ها و تهدیدها را دیده‌ایم، تکنیک‌های صحیح تحلیل محیط را در نظر گرفته و اعمال کرده‌ایم؟ متأسفانه یا به این مهم توجهی نشده یا تعداد معدودی از ما این کار را کرده‌اند.»

نایب‌رئیس فدراسیون مشاوران کشورهای اسلامی اظهار کرد: «ما باید مبانی حقوقی را اعم از قوانین و مقررات و ضوابط و توافقات در خصوص ورود به بازار بین‌المللی بررسی کنیم. قوانین و مقررات، زمین بازی ما و چارچوب حرکت ما هستند و ما نمی‌توانیم خارج از آنها حرکت کنیم. باید یادمان باشد قراردادهای ما نمی‌تواند چارچوب‌ها یعنی

دکتر آرش امام‌بخش، نایب‌رئیس فدراسیون مشاوران کشورهای اسلامی و عضو کمیته ظرفیت‌سازی فیدیک در نشست هم‌اندیشی صدور خدمات فنی و مهندسی در حوزه مهندسان مشاور، با اشاره به دو پارادایم صادرات و بین‌المللی‌سازی، توجه مدعوین جلسه را به این نکته جلب کرد که شرکت‌ها برای موفقیت در زمینه صادرات خدمات فنی و مهندسی و کسب سهم مناسب از بازارهای جهانی، باید در پی بین‌المللی‌سازی و رصد مشکلات و رفع آنها باشند.

او با برشماری سه بخش مختلف صادرات کالا و خدمات، اعم از قیمت، استاندارد و بسته‌بندی (بسته‌بندی کالا و ارائه و اجرای خدمات) این سوال را مطرح کرد که آیا کاری که مهندسان مشاور و پیمانکاران صنعت احداث با قیمت‌های مناسب، ارائه خوب و استانداردهای لازم انجام می‌دهند، به راستی صادرات خدمات نامیده می‌شود و یا اینکه در کشورهای دیگر، صدور خدمات به شیوه متفاوتی انجام می‌شود؟

امام‌بخش با بیان اینکه موسسه تحقیقاتی آکسفورد اکونومیک در سال ۲۰۱۴ اعلام کرد که سهم صنعت احداث از اقتصاد جهان حدود ۱۲ درصد است، تصریح کرد: «در همان زمان، سهم صنعت احداث از ۷۷ هزار میلیارد دلار GDP فرضی جهان حدود ۲/۵ هزار میلیارد دلار بود که در مطالعات موسسه تحقیقاتی آکسفورد اکونومیک پیش‌بینی می‌شد با یک رشد ۸۵ درصدی در سال ۲۰۳۰ به ۱۷/۵ هزار میلیارد دلار برسد؛ اما در سال ۲۰۱۸ و بر اساس اتفاقات جهانی در آن ۴ سال، افق پیش‌بینی شده ۲ هزار میلیارد دلار پایین‌تر آمد و از ۱۷/۵ هزار میلیارد دلار به ۱۵/۵ هزار میلیارد دلار کاهش یافت. آنها با این کار نشان دادند که باید درباره سبب کوچک‌تری صحبت کرد.»

او خاطر نشان کرد: «۵۷ درصد از این ۱۵/۵ هزار میلیارد دلار در کشورهای چین، آمریکا و هندوستان است که کسی غیر از خودشان به آن وارد نمی‌شود و حتی ۴۳ درصد دیگر را هم می‌گیرند؛ بنابراین پرواضح است که کشوری مانند ایران باید این عددها و ارقام را کنار بگذارد. در واقع برای اینکه بدانیم دنیا به

**مدیرعامل شرکت دیداس: کشورهایمان که ما به آنجا صادرات داشتیم و پروژه‌های مختلفی در آنجا اجرا شد، کشورهایی بودند که به لحاظ اقتصادی قوی نبودند و حتی اکنون دچار بحران اقتصادی شده و ارزش پولشان افت کرده است. همین موضوع به شرکت‌های خدماتی فنی و مهندسی نیز آسیب زد**

**... اگر راه‌هایی برای صادرات کشور باز شود، پیوستن به این سازوکار مالی جهانی می‌تواند مفید باشد اما الان که شریان اصلی و حتی راه‌های فرعی هم بسته شده است و ما نمی‌توانیم به بازارهای دیگر ورود کنیم، بنابراین الحاق به FATF تاثیر در شرایط ما نخواهد داشت**

قانون حاکم را تغییر دهد. می‌تواند بگوید کجا و با چه شرایطی بازی کن؛ اما نمی‌تواند بگوید در چارچوب دیگری بازی کن. همین نکته‌ای است که تعدادی از شرکت‌های ایرانی در سال‌های اخیر با ندانستن آن به اشتباه افتادند و به سمت قرارداد رفتند و بعد دیدند قانون حاکم بر قرارداد اجازه تحقق آن خواسته را نمی‌دهد.»

او معتقد است: «شکست پروژه‌ها اغلب در بخش قراردادی یا ناشی از قانون و یا ناشی از ویژگی‌های قرارداد است، یعنی چیزی که به آن توجه نداریم؛ مثلاً قانون حاکم ما در قراردادی که در عراق می‌بندیم قانون عراق است، بنابراین باید وکیل عراقی داشته باشیم که قانون عراق را بداند تا بتواند بندهایی از قرارداد را فسخ کند. در غیر این صورت، ما از بخش بسیار زیادی از حقوقمان در آن کشور محروم می‌شویم.»

امام‌بخش در پایان تاکید کرد: «باید باور کنیم که بدون بین‌المللی‌سازی و پذیرش قواعد بازی در حوزه بین‌المللی، نمی‌توانیم در بازار جهانی برای صدور خدمات فنی و مهندسی خود بازاریابی کنیم.»

### فقط با کشورهای بحران زده تعامل داریم

محمد امیرزاده، مدیرعامل شرکت ساختمانی دیداس هم که به پنج کشور قزاقستان، امارات، ارمنستان، بلاروس و الجزایر صادرات خدمات داشته و پروژه‌های بین‌المللی اجرا کرده است، به خبرنگار ترابری گفت: «اکنون همه پروژه‌هایی که در این کشورها داشتیم به اتمام رسیده و تحویل داده شده‌اند؛ اما با توجه به تحریم‌ها، فضای سیاسی موجود و عدم پذیرش ضمانت‌نامه بانک‌های ایرانی در کشورهای هدف، هنوز نتوانسته‌ایم برای دریافت پروژه جدید، در مناقصه‌ای شرکت کنیم.»

نایب‌رئیس چهارم اتاق بازرگانی ایران با اشاره به اینکه با برجام شرایط کار تغییر کرد و اندکی امیدواری در بین صادرکنندگان خدمات فنی و مهندسی ایجاد شد، اظهار کرد: «پیش از برجام، به‌ویژه برای پروژه‌هایی که به ماشین‌های خاص نیاز داشت،

مشکلات زیادی داشتیم، زیرا خودمان آن ماشین‌ها را نداشتیم و در بازار هدف هم رصد می‌شدیم و به ما تجهیزات نمی‌فروختند. این فضا با برجام اندکی بازتر شد و زمینه‌ها و بسترهای خوبی را برای گرفتن کار به وجود آورد و امید ما را در گرفتن کار در کشورهای دیگر افزایش داد، اما تا خواستیم از گشایش‌ها استفاده کنیم، محدودیت‌های مربوط به تحریم‌ها مجدداً برگشت.»

او مهم‌ترین مانع توسعه صادرات خدمات فنی و مهندسی را نداشتن تعامل با کشورهای دیگر دانست و افزود: «کشورهایی که ما به آنجا صادرات داشتیم و پروژه‌های مختلفی در آنجا اجرا کردیم کشورهایی بودند که به لحاظ اقتصادی قوی نبودند و حتی آنهایی که با ما روابط نزدیک دارند مانند بلاروس و ونزوئلا و حتی قزاقستان دچار تنش و بحران‌های اقتصادی شدند و ارزش پولشان افت کرد. همین موضوع به شرکت‌های خدمات فنی و مهندسی آسیب وارد کرد.»

امیرزاده تاکید کرد: «علاوه بر این، دولت هم درباره بدهی ارزی شرکت‌های صادرکننده خدمات تصمیم قاطع و خوبی نگرفت. بانک مرکزی هم قانون ابلاغ شده رفع موانع تولید را غیرشفاف خواند و اجرا نکرد. با این وجود، ما همچنان امیدوار هستیم که اگر دولت برای بدهی ارزی صادرکنندگان تصمیم منطقی بگیرد و قانون رفع موانع تولید هم اجرا شود شاید بستر مناسب‌تری برای کار فراهم شود.»

مدیرعامل شرکت دیداس در پاسخ به این پرسش که آیا تصویب سازوکار مالی FATF و پیوستن به آن می‌تواند زمینه مناسبی برای صادرات آنها ایجاد کند، تصریح کرد: «اگر راه‌هایی برای صادرات باز باشد، پیوستن به این سازوکار مالی جهانی می‌تواند مفید باشد اما مهم این است که شریان اصلی و حتی راه‌های فرعی هم بسته شده است و ما نمی‌توانیم به بازارهای دیگر ورود کنیم، بنابراین الحاق به FATF در این شرایط تاثیری برای ما ندارد. به بیان بهتر، این کار برای برقراری ارتباطات بانکی در زمان تحریم راهی را باز نمی‌کند اما اگر تحریم نباشیم الحاق به آن جزء ضروریات همکاری با

مدیرعامل آبادراهان پارس: بی تفاوتی‌ها و عدم حمایت موثر دولت‌ها از کم‌اطلاعی آنها نشأت می‌گیرد. متاسفانه اولویت اصلی دولت‌ها برای حضور در کشورهای هدف، در اکثر قریب به اتفاق موارد، امور دفاعی و سیاسی است

عضو هیئت‌مدیره شرکت «دریا خاک پی»: امید واهی نمی‌دهم و به همین دلیل می‌گویم تا زمانی که تقابل ما با دنیا حل نشود و به تعامل تغییر نیابد صدور خدمات یا انجام نمی‌شود یا آنطور که باید نیست

جدی و نفوذ دولت در عراق، سوریه و افغانستان که بزرگ‌ترین بازارهای سازندگی هستند و... اشاره کرد، بنابراین صادرات خدمات فنی و مهندسی را باید خیلی جدی مورد توجه قرار داد.»

چوبدار با بیان اینکه شرکت آبادراهان پارس چند پروژه عمرانی در کشورهای عراق و افغانستان دارد، خاطر نشان کرد: «در این پروژه‌ها به دلیل عدم وجود روابط تعریف شده بین‌المللی ایران و آن کشورها مشکلاتی تحت تأثیر تحریم برای ما ایجاد شده است که با وجود منافع زیاد پیمانکاران ایرانی برای کشورهای میزبان، ترجیح می‌دهند به منظور اجتناب از تبعات مخالفت‌های احتمالی با آمریکا به ادامه همکاری با ما تمایلی نداشته باشند.»

او درباره مشکلاتی که صادرکنندگان خدمات گرفتار آنها هستند، اظهار کرد: «از جمله مشکلات جدی موجود عدم وجود روابط بانکی، عدم پرداخت مطالبات شرکت‌های ایرانی، عدم اقبال آنها به اشتغال شرکت‌های ایرانی حتی در شرایط رقابتی و با قیمت‌های مناسب‌تر نسبت به رقیب و... است.»

مدیرعامل آبادراهان پارس، درباره مقایسه فضای کسب‌وکار ایرانی‌ها در پروژه‌های خارجی از سال‌های گذشته تاکنون تصریح کرد: «حضور شرکت‌های ایرانی در کشورهای میزبان که عمدتاً در منطقه آسیای میانه و خاورمیانه بوده، در سال‌های اخیر با موفقیت کامل همراه بوده است و اکثر قریب به اتفاق پروژه‌های واگذار شده، در بهترین شرایط با رضایت کارفرمایان مربوطه انجام شده؛ با این حال، فضای ایجاد شده که حاصل تحریم‌ها و روابط ایران با کشورهای منطقه بوده، سبب شده علیرغم ظرفیت‌های بسیار زیاد و انحصاری، کشور ایران از این موقعیت عالی بی‌بهره باشد.»

او با بیان اینکه صرف‌نظر از توان دولت‌ها در حمایت از صادرات خدمات فنی و مهندسی که تا حدود زیادی تحت تأثیر سوءرفتارها و روابط بین‌المللی است، افزود: «بی‌تفاوتی‌ها و عدم حمایت موثر دولت‌ها از کم‌اطلاعی آنها نشأت می‌گیرد. متاسفانه اولویت اصلی دولت‌ها حضور در کشورهای هدف برای

دیگر کشورها است.»

او ظرفیت بازار کشورهای عراق، سوریه و افغانستان را خیلی خوب ارزیابی کرد و گفت: «اگر زمینه داخلی این کشورها آماده شود ما برای ورود به این بازارها موانع جدی در پیش نداریم، زیرا به احتمال زیاد آنها ضمانت‌نامه‌های بانکی ایران را می‌پذیرند. همچنین ما با کشوری مانند عراق و افغانستان مرز زمینی هم داریم و برای جابه‌جایی ابزار و نیازمندی‌های خود از طریق این مرزها مشکلی نداریم.»

### از ترس آمریکا، ما را نمی‌خواهند

مدیرعامل گروه آبادراهان پارس نیز گردش مالی مستقیم صادرات خدمات فنی و مهندسی را در دنیا حدود ۴۰۰-۴۵۰ میلیارد دلار اعلام کرد و با بیان اینکه این رقم با محاسبه گردش مالی غیرمستقیم شامل صادرات کالاهای موردنیاز پروژه‌ها حداقل هزار میلیارد دلار می‌شود که در اقتصاد کلان جهانی رقم بسیار بزرگی به‌شمار می‌آید، به تریان گفت: «بزرگ‌ترین بازار ما، خاورمیانه و حوزه آسیای میانه است که حداقل ۵۰ درصد صادرات خدمات فنی و مهندسی را شامل می‌شود. مرکز این بازار مهم هم ایران است که ضمن برخورداری از موقعیت ژئوپلیتیک، دارای بضاعت‌های منحصربه‌فردی است که جزو مزیت‌های مطلق دسته‌بندی می‌شود و در کنار مزیت‌های نسبی می‌تواند بسیار ارزنده باشد.»

دکتر قباد چوبدار اظهار کرد: «از بضاعت‌های منحصربه‌فرد ایران باید به نیروی متخصص و مجرب در انواع رشته‌های فنی و مهندسی، تجربه انجام پروژه‌های متنوع در همه رشته‌ها (به‌طوری‌که کشور از ورود هرگونه نیروی فنی و مهندسی بی‌نیاز است)، وجود منابع غنی از مواد معدنی، امکانات و صنایع ساختمانی، مرکزیت در منطقه استراتژیک خاورمیانه، امکان ترانزیت هوایی، زمینی و دریایی، مشترکات مذهبی، فرهنگی، زبانی، سیاسی و قومی با اکثر کشورهای همسایه و منطقه، کمبود پروژه‌های عمرانی در ایران و از طرفی نیاز همسایه‌ها به عمران و آبادانی و وجود منابع مالی قابل توجه آنها، حضور

رئیس شورای مدیریت جامعه مهندسان مشاور: تنها بازارهایی که ایرانی‌ها توانسته‌اند در آنجا حضور یابند بازارهایی است که یا همیشه و یا در دوره‌ای با آنها تعاملاتی داشته و یا داریم مانند عراق، سوریه، ونزوئلا، کشورهای آسیای میانه ... بنابراین همه دستاورد صادرات خدمات فنی و مهندسی بستگی به تعاملات حاکمیتی داشته است

امور دفاعی و موضوعات سیاسی است، در حالی که به موازات آن و با استفاده از چنین ظرفیت‌هایی می‌توان نیازهای ارزی و اشتغال قشر تحصیل کرده کشور را از این بازار بزرگ تامین کرد.»

چوبدار تاکید کرد: «خواسته فعالان این حوزه حضور دولت‌ها در صحنه و استفاده از روابط خود در کشورهای دوست است. در حال حاضر، ایرانی‌ها حتی از بازار افغانستان، عراق و حتی سوریه بی‌بهره مانده‌اند و کشورهای رقیب که بسیار کم‌بضاعت‌تر از ایران هستند و هیچ هزینه‌ای در این کشورها نداشته‌اند و بعضاً از اوضاع آنها منافع زیادی برده‌اند، بازار آن کشورها را تصرف کرده‌اند.»

او خاطر نشان کرد: «بازار این کشورها به‌ویژه افغانستان و عراق که علاوه بر مرزهای طولانی و راه‌های ارتباطی زمینی (در آینده راه‌آهن) وابستگی تاریخی، مذهب، زبان و فرهنگ مشترک باهم دارند و بازارهای بسیار مستعدی برای ساخت‌وساز و تولید مصالح هستند می‌توانند بخش عمده‌ای از مشکلات موجود کشور از جمله اشتغال، نیاز ارزی و ایجاد رشد و توسعه را برطرف کنند. سوریه نیز که در حال برنامه‌ریزی‌های جهانی برای بازسازی است می‌تواند یکی از اهداف بزرگ برای ایران باشد. همچنین روابط موجود آنها با ایران می‌تواند به رونق صادرات خدمات کمک کند که وظیفه خطیری است، ولی به آن اهمیت داده نمی‌شود و در مقابل، کشور ترکیه بازار این سه کشور را قبضه کرده، در حالی که ترک‌ها در شرایط سخت و بحرانی این کشورها، همیشه فقط ناظر بوده و حتی سوءاستفاده کرده‌اند.»

مدیرعامل گروه آبدراهران پارس خواستار آن شد تا فعالان حوزه صادرات خدمات فنی و مهندسی از دولت‌ها درخواست توجه بیشتر و تمرکز کارشناسانه بر این صنعت روبه‌رشد برای کسب سهم قابل قبول جهانی و توجه به پیشرفت کشورهای رقیب داشته باشند و برای این حوزه که می‌تواند ظرف یک دوره ۴ ساله از حدود کمتر از یک میلیارد دلار صادرات فعلی به حداقل ۲۰ میلیارد دلار برسد، سازمانی مستقل با مسئولیت معاون رئیس جمهور سازماندهی کنند.

## گرفتاری صدور خدمات مهندسی گرفتاری سیاسی است

اما دکتر بهروز گتمیری، عضو هیئت مدیره شرکت «دریا خاک پی» معتقد است: «دلیل همه مشکلات فعلی ما از جمله گرفتاری‌های مالی و ... در یک جمله خلاصه می‌شود و آن این است که زمانی می‌توانیم صدور خدمات فنی و مهندسی داشته باشیم که با دنیا تعامل داشته باشیم؛ بنابراین تا زمانی که با دنیا تقابل داریم اصلاً نمی‌گذارند پیمان را بیرون از مرز بگذاریم. آنها می‌گویند پیمانکار و مشاور ایرانی حق شرکت در مناقصه بانک جهانی را ندارد.»

رئیس شورای مدیریت جامعه مهندسان مشاور با بیان اینکه باید خودمان را از نظر تکنولوژی، جامعه‌شناسی و آگاهی نسبت به قواعد و قوانین جهانی نیز قوی کنیم، اظهار کرد: «تنها بازارهایی که ایرانی‌ها توانسته‌اند در آنجا حضور یابند بازارهایی است که یا همیشه و یا دوره‌ای با آنها تعاملاتی داشته‌ایم و یا داریم مانند عراق، سوریه، ونزوئلا، جمهوری‌های جنوبی اتحاد جماهیر شوروی سابق و ... بنابراین همه دستاورد صادرات خدمات فنی و مهندسی بستگی به تعاملات حاکمیتی داشته است.»

او تصریح کرد: «گرفتاری ما برای صدور خدمات فنی و مهندسی، چیزی جز گرفتاری سیاسی جمهوری اسلامی نیست. اگر ما این سیاست‌ها را درست نکنیم هرچقدر خودمان را قوی کنیم و ساختار بسازیم نمی‌گذارند در مناقصات بین‌المللی شرکت کنیم؛ مثلاً همین ترکمنستان که جاده‌هایش را مهندسان و شرکت‌های ایرانی ساخته‌اند، مایل نیست ایرانی‌ها به کشورش رفت‌وآمد داشته باشند و بنابراین بازرگانان و مهندسان ایرانی را برای ویزا ۶۰ روز معطل نگاه می‌دارد.»

مهندس گتمیری با اشاره به اینکه وقتی درگیر جزئیات (ضمانت‌نامه و ...) می‌شویم، گرفتاری کلان را نمی‌بینیم، افزود: «من مایل نیستم امید واهی بدهم و همیشه واقع‌گرایی را ترجیح داده‌ام، به همین دلیل می‌گویم تا زمانی که تقابل ما با دنیا حل نشود و به تعامل تغییر نیابد صدور خدمات یا انجام نمی‌شود یا آنطور که باید نیست.»

کمی تا قسمتی درباره تسهیلات و پوشش مالی  
صادرات خدمات فنی و مهندسی

## بدون قدرت پوشانندگی

برای تکمیل پازل گزارش اصلی این شماره، باید به سراغ «تامین کنندگان مالی» و آنها که حداقل در شرح وظایف سازمان‌هایشان وظیفه حمایت از صادر کنندگان ذکر شده است، می‌رفتیم، اما سازمان توسعه تجارت به بهانه شرایط حاکم بر اقتصاد کشور و (برهه همیشه حساس کنونی) از گفت‌وگو امتناع کرد، بانک توسعه صادرات ایران هم با همین توجیه و پس از اصرارهای ما، به گفت‌وگوی کتبی رضایت داد، اما در ادامه و با وجود اینکه به ما گفته شد پاسخ‌ها آماده شده است، از در اختیار گذاشتن آنها عذر خواست و فقط توضیحاتی مختصری از قول اداره کل روابط عمومی و امور بین‌الملل بانک را برایمان ارسال کردند. تنها شخصی که همکاری کرد رئیس هیئت‌مدیره صندوق ضمانت صادرات ایران بود که ایشان هم به صورت کتبی پاسخگوی بعضی از پرسش‌های ترابران درباره عملکرد مالی این صندوق شد.

این توضیحات را دادیم تا روشن شود که چرا فرصت طرح سوالات اصلی خود را نیافتیم و آنچه می‌خوانید چیزی شبیه کارنامه و شرح خدمات است. عجالتا خبری که می‌شود به لب‌تشنگان تسهیلات مالی مربوط به صادرات داد، این است که صندوق ضمانت صادرات ایران ۴۰ میلیون دلار ضمانت‌نامه مبتنی بر قرارداد در راستای حمایت از صادرات خدمات فنی و مهندسی صادر کرده است. آیا کافی است؟ الله اعلم



**مدیرعامل صندوق ضمانت صادرات: در صورت آمادگی بانک‌های عامل ایرانی به‌ویژه بانک توسعه صادرات برای اعطای اعتبار خریدار در قالب تامین مالی پروژه‌ای، این صندوق نسبت به صدور ضمانت‌نامه اعتبار برای بانک عامل جهت کمک به تامین مالی صادرات اقدام خواهد کرد**

**به دلیل اعمال تحریم علیه سیستم بانکی ایران، آنها نمی‌توانند ضمانت‌نامه‌های مبتنی بر قرارداد صادر کنند، با این وجود، صندوق ضمانت صادرات ایران در حال حاضر می‌تواند برای فعالان این حوزه ضمانت‌نامه صادر کند**

دکتر افروز بهرامی، ریاست هیئت مدیره صندوق ضمانت صادرات، در زمینه خدمات و پوشش این صندوق برای صادرکنندگان خدمات فنی و مهندسی چنین توضیح داد: «خدمات صندوق در ۳ بخش تسهیلات قبل از حمل، بعد از حمل و سرمایه‌گذاری است که این پوشش برای صادرکنندگان خدمات مهندسی شامل صدور ضمانت‌نامه اعتباری جهت دریافت تسهیلات سرمایه در گردش برای کمک به تجهیز کارگاه، صدور بیمه‌نامه خاص خدمات مهندسی به‌منظور پوشش ریسک عدم پرداخت مطالبات پیمانکاران از سوی کارفرمایان خارجی و در نهایت صدور بیمه‌نامه سرمایه‌گذاری برای شرکت‌های است که مایل به اجرای طرح‌های خدمات فنی و مهندسی با مشارکت سرمایه‌گذاران خارجی هستند.»

بهرامی خاطرنشان کرد: «همچنین در صورت آمادگی بانک‌های عامل ایرانی به‌ویژه بانک توسعه صادرات برای اعطای اعتبار خریدار در قالب تامین مالی پروژه‌ای، صندوق نسبت به صدور ضمانت‌نامه اعتبار برای بانک عامل جهت کمک به تامین مالی صادرات اقدام خواهد کرد.»

او با بیان اینکه به دلیل اعمال تحریم‌های سیستم بانکی علیه ایران، بانک‌های کشور نمی‌توانند ضمانت‌نامه‌های مبتنی بر قرارداد صادر کنند، اظهار کرد: «با این وجود، صندوق ضمانت صادرات ایران در حال حاضر هم می‌تواند برای فعالان این حوزه ضمانت‌نامه صادر کند.»

مدیرعامل صندوق ضمانت صادرات ایران افزود: «وظیفه ذاتی صندوق، حمایت از توسعه صادرات ایران خصوصا از طریق پوشش ریسک‌های سیاسی و تجاری عدم ایفای تعهدات خریداران خارجی در بازارهای هدف صادراتی به ویژه کشورهای همسایه است، بنابراین با ارائه پوشش بیمه‌ای به صادرکنندگان، ریسک عدم پرداخت خریداران و پیمانکاران خارجی، تحت پوشش قرار می‌گیرد تا حاشیه امنی برای صادرکنندگان کالا و خدمات در وصول مطالبات صادراتی خود فراهم کند.»

## بیمه‌نامه خرید دین اسناد صادراتی در دستور کار صندوق

او تصریح کرد: «البته استفاده از ظرفیت خطوط اعتبارات خریدار و فروشنده، با ورود صندوق به مقوله پوشش ریسک‌های موجود در سنوات قبل و در شرایط فعلی برای ارائه تضامین لازم به بانک‌های عامل تامین‌کننده مالی در قالب ضمانت‌نامه اعتبار خریدار، بیمه‌نامه خرید دین اسناد صادراتی و نیز صدور ضمانت‌نامه‌های اعتباری در دستور کار جدی صندوق قرار دارد.»

بهرامی در بخش دیگری از توضیحات خود درباره عملکرد صندوق افزود: «حجم کلی پوشش ریسک صندوق ضمانت صادرات ایران در سال ۱۳۹۷ بالغ بر ۲۲۰۰ میلیون دلار بوده که رشد ۲۳ درصدی نسبت به سال ۱۳۹۶ و ۲۰۵ درصدی نسبت به سال ۱۳۹۳ را نشان می‌دهد و چنانچه میزان عملکرد براساس ریال گزارش شود رشد عملکردی در حدود ۱۷۴ درصد است.»

او با بیان اینکه صندوق ضمانت صادرات در ۶ ماهه اول امسال ۵۰۰ میلیون دلار پوشش بیمه اعتبار صادراتی میان مدت و بلندمدت داشته که نسبت به مدت مشابه سال گذشته دارای رشد ۲۵۳۲ درصدی است، گفت: «همچنین با ۵۱۴ میلیون دلار پوشش بیمه اعتبار صادراتی کوتاه مدت نسبت به مدت مشابه سال گذشته رشد ۲۵ درصدی را نشان می‌دهد و در نهایت کل پوشش ریسک صادرات از سوی صندوق با رقم ۱۱۸۷ میلیون دلار نسبت به مدت مشابه سال قبل دارای رشد ۷۲ درصدی است.»

رئیس هیئت مدیره صندوق ضمانت صادرات ایران در پاسخ به این پرسش که صندوق برای رفع اصلی‌ترین معضل صادرکنندگان خدمات فنی و مهندسی یعنی مشکل صدور ضمانت‌نامه‌های مبتنی بر قرارداد (شرکت در مناقصه، پیش پرداخت، کسور وجه الضمان و حسن اجرای تعهدات) و برقرار کردن رابطه کارگزاری با بانکی خارجی چه تدابیری اندیشیده است، اظهار کرد: «با توجه به اینکه برخی صادرکنندگان خدمات فنی و مهندسی به دلیل تحریم‌های بانکی قادر به دریافت



استفاده از ظرفیت خطوط اعتبارات خریدار و فروشنده برای ارائه تضامین موردنیاز به بانک‌های عامل و صدور بیمه‌نامه خرید دین اسناد صادراتی و صدور ضمانت‌نامه اعتباری در دستور کار صندوق قرار دارد

در ۶ ماهه اول امسال صندوق ضمانت صادرات ایران ۵۰۰ میلیون دلار پوشش بیمه اعتبار صادراتی میان مدت و بلندمدت داشته که نسبت به مدت مشابه سال گذشته رشدی ۲۵۳۲ درصدی دارد!

برای حمایت از صادرکنندگان خدمات فنی و مهندسی مذاکره و رایزنی کند، خاطر نشان کرد: «در سال‌های اخیر، صندوق ضمانت صادرات به منظور نقش آفرینی بین‌المللی در راستای دیپلماسی اقتصادی برای کاهش اثرات تحریم، مذاکراتی را با موسسات هم‌تا برای طراحی ابزارهای جانشین محصولات بانکی (با هدف مقابله با تحریم‌های بانکی) و نیز کاهش ریسک ایران، بانک‌های مرکزی کشورهای عراق و افغانستان از طریق وزارت امور خارجه و بانک مرکزی جهت صدور مجوز برای پذیرش ضمانت‌نامه‌های صندوق در مناقصات این کشورها انجام داده است. ولی در نظر داشته باشد، هر گونه ضمانت‌نامه مبتنی بر قرارداد از سوی موسسات هم‌تا، به نوعی حمایت از واردات محسوب می‌شود و به آن ورود نمی‌کنند.»

مدیرعامل صندوق ضمانت صادرات ایران افزود: «باز هم تاکید می‌کنم که صدور این ضمانت‌نامه‌ها عموماً جزء وظایف صندوق ضمانت صادرات ایران نیست مگر اینکه با کشوری دارای تجارت پایدار باشیم تا بتوانیم به صورت متقابل و در شرایط برابر، این موضوعات را دنبال کنیم.»

بهرامی تصریح کرد: «همچنین همکاری اتکایی صندوق با سایر هم‌تایان برای ارائه خدمات بیشتر به صادرکنندگان نیز در دستور کار قرار دارد و تبادل اطلاعات فنی بین صندوق و برخی موسسات عضو اتحادیه امان صورت پذیرفته است و برخی دوره‌های آموزشی لازم از سوی موسسات خارجی در محل صندوق تشکیل شده و سطح دانش کارشناسی نیروهای صندوق را در سطح جهانی حفظ کرده است.»

او گفت: «در راستای همکاری‌های اتکایی و جذب منابع مالی موسسه ICIEC برای پروژه‌های ایران مانند ساخت خطوط لوله گازی ایران-اروپا و ایران-عمان و نیز پوشش ریسک بخش پتروشیمی ایران، بخشی از ریسک صندوق به موسسه ICIEC واگذار شده است. در حال حاضر نیز، به منظور افزایش تبادلات تجاری ایران و عمان، طراحی محصول جدیدی با همکاری

ضمانت‌نامه بانکی نبودند، در حال حاضر، صندوق برای حل مشکل پیمانکاران نسبت به صدور انواع ضمانت‌نامه‌های مبتنی بر قرارداد با استفاده از ظرفیت آیین‌نامه حمایت از صدور خدمات فنی و مهندسی اقدام می‌کند و به اندازه سهم خودش، این مشکل را حل کرده است. صندوق ضمانت صادرات ایران با ورود به این مسئله تلاش کرده است تا در کنار سیستم بانکی ضمانت‌نامه‌های لازم را صادر کند.»

### صدور ۴۰ میلیون دلار ضمانت‌نامه مبتنی بر قرارداد

او با اشاره به اینکه البته شرط صدور این ضمانت‌نامه‌ها، پذیرش آن از طرف کشور مقصد است، تصریح کرد: «در این زمینه با انجام رایزنی‌های مختلف، تلاش خواهیم کرد، تفاهم‌نامه‌هایی را به امضا برسانیم تا ضمانت‌نامه‌های ما جایگزین ضمانت‌نامه بانکی شود.»

بهرامی تاکید کرد: «در حال حاضر، صندوق با اخذ مجوزهای قانونی، انواع ضمانت‌نامه‌های مبتنی بر قرارداد را با استفاده از ظرفیت آیین‌نامه اجرایی حمایت از خدمات فنی و مهندسی (۲ درصد نقد و ۹۸ درصد سفته) به صورت مستقیم به ذینفعی کارفرمایان خارجی و یا متقابل برای بانک‌های داخلی و خارجی در دستور کار خود قرار داده و تاکنون ۴۰ میلیون دلار از این نوع ضمانت‌نامه‌ها را صادر کرده است و یا در دست اقدام دارد.»

او با اشاره به اینکه این نوع ضمانت‌نامه‌ها به صورت فیزیکی صادر و به صورت مستقیم در اختیار کارفرما یا بانک کارفرما قرار داده می‌شود، افزود: «صندوق ضمانت صادرات ایران، بانک نیست که بتواند رابطه کارگزاری ایجاد کند و صرفاً در این شرایط حساس و برای کمک به حل موضوع، راساً برای صدور ضمانت‌نامه‌های مبتنی بر قرارداد اقدام کرده است و گرنه، رسالت صندوق، پوشش ریسک و اخواست سیاسی این ضمانت‌نامه‌ها است. نه صدور آنها.»

او در پاسخ به این پرسش که آیا صندوق می‌تواند با هم‌تایان خود در کشورهای دیگر

پوشش بیمه اعتبار  
 صادراتی کوتاه مدت با  
 ۵۱۴ میلیون دلار،  
 نسبت به مدت مشابه  
 سال گذشته رشد ۲۵  
 درصدی نشان می دهد  
 و کل پوشش ریسک  
 صادرات از سوی صندوق  
 با رقم ۱۱۸۷ میلیون  
 دلار نسبت به مدت  
 مشابه سال قبل دارای  
 رشد ۷۲ درصدی است

صندوق ضمانت صادرات لبنان در دست  
 اقدام قرار دارد.»

### تامین مالی ۲۰ درصدی

همچنین اداره کل روابط عمومی و بین الملل  
 بانک توسعه صادرات ایران، در پاسخ به  
 پرسش های ترابران، توضیحات زیر را ارسال  
 کرده است:

بانک توسعه صادرات ایران در جهت انجام  
 رسالت خود و به منظور فراهم آوردن امکانات  
 لازم جهت گسترش صادرات غیرنفتی و  
 مبادلات تجاری و اقتصادی با دیگر کشورها،  
 تامین مالی صادرکنندگان را سرلوحه کار خود  
 قرار داده و با توجه به موقعیت جغرافیایی و  
 سیاسی کشورمان و همچنین توانمندی های  
 مهندسان ایرانی که زمینه و شرایط مناسبی را  
 برای حضور شرکت های فنی و مهندسی  
 ایران در بازارهای خارجی فراهم آورده،  
 نسبت به اعطای تسهیلات (ریالی و ارزی) در  
 دو قالب اعتبار خریدار و اعتبار فروشنده و  
 همچنین صدور انواع ضمانت نامه ها - از  
 جمله ضمانت نامه شرکت در مناقصات،  
 ضمانت نامه پیش پرداخت و ضمانت نامه  
 حسن انجام تعهدات - اقدام می کند.

در این راستا؛ بانک با توجه به آیین نامه  
 اجرایی حمایت از صادرکنندگان خدمات فنی  
 و مهندسی حداکثر تا ۲۰ درصد مبلغ قرارداد  
 پیمانکاری، صادرکنندگان خدمات فنی و  
 مهندسی را جهت تجهیز کارگاه و یا هزینه های  
 ضروری طرح پس از انجام بررسی های لازم  
 در قالب اعتبار فروشنده تامین مالی خواهد  
 کرد که مدت بازپرداخت آن نیز حداکثر سه  
 سال است.

با این تفصیل شرکت تسهیلات گیرنده  
 (پیمانکار ایرانی) به تناسب دریافت های  
 خود از کارفرمای خارجی و حداکثر ظرف  
 مدت ۳ سال می بایست نسبت به تسویه  
 قراردادهای تسهیلاتی منعقد اقدام کند.

همچنین بانک توسعه صادرات ایران در  
 جهت حمایت و توانمندسازی شرکت های  
 فنی و مهندسی ایرانی، اجرای پروژه های مد  
 نظر آنان در خارج از کشور را در قالب  
 اعتبار خریدار نیز تامین مالی می کند. در این

حالت کارفرمای خارجی تمایل دارد وجه  
 خدمات موضوع قرارداد پیمانکاری را به  
 صورت مدت دار پرداخت نماید، در حالی  
 که پیمانکار ایرانی خواستار دریافت وجه به  
 صورت نقدی می باشد.

در این حالت بانک در قالب واسطه مالی  
 ایفای نقش می کند و وجه قرارداد را پس از  
 تایید هر صورت وضعیت توسط کارفرمای  
 خارجی، پرداخت و اصل مبلغ همراه با سود  
 متعلقه را در سررسیدهای مقرر از کارفرمای  
 خارجی و یا بانک ایشان دریافت می کند.  
 دوره بازپرداخت این تسهیلات حداکثر تا ۷  
 سال پیش بینی شده است.

اداره کل روابط عمومی بانک توسعه صادرات  
 ایران در پاسخ به پرسش ترابران مبنی بر  
 میزان عملکرد بانک در حمایت از صادرات  
 خدمات فنی و مهندسی، بدون اعلام تعداد  
 پرونده ها و یا هرگونه آمار دیگر، بار دیگر  
 تکرار کرده است که این بانک، زمینه و  
 شرایط مناسبی را برای حضور فعال خود در  
 بازارهای خارجی فراهم آورده است و توجه  
 ویژه ای به گسترش این بخش داشته، تا آنجا  
 که در اکثر پروژه های اجرا شده توسط این  
 شرکت ها در خارج از کشور، از نظر تامین  
 مالی و صدور ضمانت نامه های ارزی مورد  
 نیاز پیمانکاران ایرانی، نقش بسیار موثری  
 ایفا کرده است.

در باره اقدامات بانک توسعه صادرات ایران  
 برای رفع معضل صدور ضمانت نامه برای  
 صادرکنندگان خدمات فنی و مهندسی نیز به  
 ترابران اعلام شده است: «از آنجا که شرایط  
 فعلی متغیر است، فرآیند صدور ضمانت نامه  
 پیچیده تر از زمان عادی شده است؛ به همین  
 دلیل نمی توان تدبیر و راهکار واحدی را در  
 این خصوص برشمرد. بنابراین ضرورت دارد  
 فعالان محترم این حوزه در فاصله زمانی  
 حداقل یک ماهه تا زمان ارائه ضمانت نامه به  
 طرف خارجی، آخرین وضعیت و شرایط را  
 به صورت موردی از بانک استعلام کنند.  
 بدیهی است این بانک تمام تلاش خود را  
 برای استفاده از همه ظرفیت های موجود از  
 جمله بانک های کارگزار در کشورهای هدف  
 به کار می گیرد.»







شرکت حمل و نقل داخلی  
**آریا ترابر کازرون**

فارس، کازرون، کیلومتر ۲ جاده جدید شیراز

۰۹۱۷۷۳۵۰۹۰۰      ۰۷۱۴-۲۳۳۰۴۲۲  
۰۹۱۷۴۳۵۰۵۰۰      ۰۷۱۴-۲۳۳۰۴۳۳

شرکت حمل و نقل داخلی  
**آسیا بار کازرون**

قبول حمل کالا به تمام نقاط کشور

شبانه روزی  
با مدیریت : طاووسی



فارس، کازرون، کیلومتر ۳ جاده فراشبند، جنب باسکول

۰۷۱-۴۲۳۶۴۰۰۶ / ۴۲۳۶۴۰۰۷  
همراه: ۰۹۱۷۷۲۱۰۲۴۹



شرکت حمل و نقل

(سهامی خاص)  
تاسیس ۱۳۶۳

**بندر امام خمینی**

« با ارائه خدمات حمل و نقل، تخلیه، ترخیص، ترانزیت

« با بیش از ۳۴ سال سابقه در امر حمل و نقل

« مجهز به کمرشکن‌های ۲ تا ۱۱ محور و کشویی مخصوص

محموله‌های طویل و دستگاه‌های بوژی

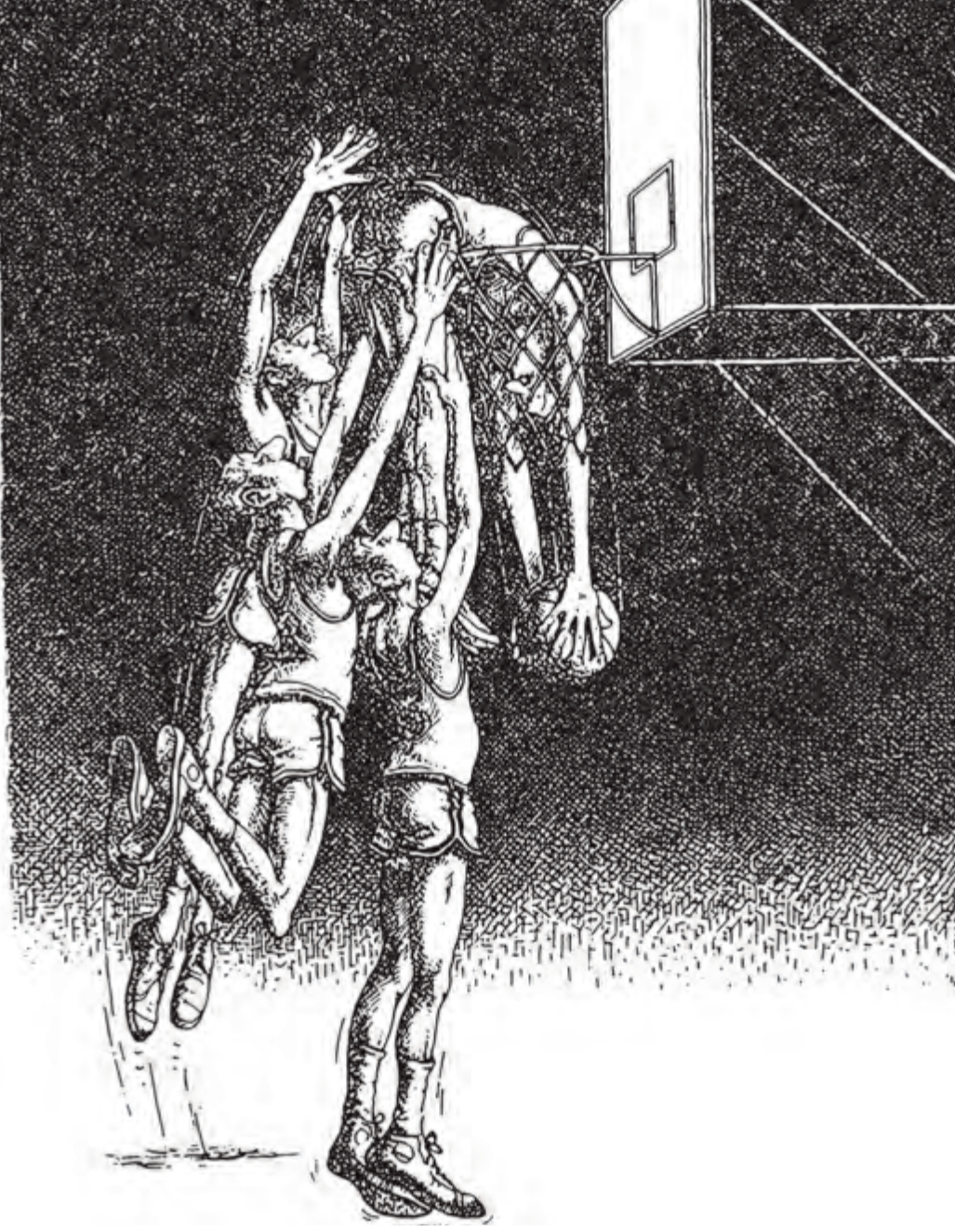
« حمل کلیه محمولات سنگین و سبک (کیسه‌مواد، فلهر، آهن‌آلات و...)

از بندر امام‌خمینی به اقصی نقاط ایران و جهان

بندر امام‌خمینی، پایانه بار، طبقه دوم، غرفه ۲۳

تلفن: ۰۶۱-۵۲۲۴۱۲۵۵ / ۰۶۱-۵۲۲۴۱۳۵۹

فکس: ۰۶۱-۵۲۲۴۱۲۸۴ / همراه: ۰۹۱۶۱۵۱۵۷۹۴ / ۰۹۱۶۳۶۱۲۵۳۰



منابع حاصل از هدفمندی یارانه‌ها را دیگران بردند، چیزی به کسی نرسید!

## یک مویز و چهل قلندر

ارزیابی عملکرد قانون هدفمند کردن یارانه‌ها

قانون هدفمند کردن یارانه‌ها به‌عنوان قانون اصلی در زمینه یارانه انرژی، در پی افزایش کارایی اقتصادی، افزایش رفاه خانوارها با نقدی کردن یارانه‌ها، کاهش زمینه قاچاق سوخت، کاهش هزینه‌های دولت و حفظ محیط‌زیست بود، اما تصور در نحوه اجرای آن و توزیع منابع حاصل از اجرای قانون در میان اهداف متعدد و نامرتب با حوزه انرژی، باعث شده تا عملاً هیچ کدام از اهداف قانون هدفمند کردن یارانه‌ها محقق نشود. هدف این گزارش، بررسی مهم‌ترین نقدهای مطرح شده درباره این قانون، عملکرد آن طی سال‌های پس از تصویب و دلایل عدم دستیابی به اهداف مصوب است.

قانون هدفمند کردن یارانه‌ها و ملحقات آن در پی اجرای موارد زیر بوده است:

۱- قیمت فروش داخلی بنزین، نفت گاز، نفت کوره، نفت سفید و گاز مایع و سایر مشتقات نفت، حداقل ۹۰ درصد و حداکثر معادل قیمت فوب شود.

۲- میانگین قیمت فروش داخلی گاز طبیعی، تا حداقل ۷۵ درصد و حداکثر معادل متوسط قیمت گاز طبیعی صادراتی افزایش یابد.

۳- میانگین قیمت فروش داخلی برق و آب معادل قیمت تمام‌شده آن باشد.

۴- یارانه گندم، برنج، روغن، شیر، شکر، خدمات پستی، خدمات هواپیمایی و خدمات ریلی مسافری هدفمند شود.

در عین حال، قانون‌گذار پیش‌بینی کرده بود که با اجرای قانون هدفمند کردن یارانه‌ها و افزایش قیمت اقلام مذکور، منابع محقق شده، برای مصارف زیر استفاده شود:

۱- مدیریت آثار نوسان قیمت‌های حامل‌های انرژی بر اقتصاد ملی

۲- بهینه‌سازی مصرف انرژی در واحدهای تولیدی، خدماتی و مسکونی

۳- اعمال مشوق‌های مالی جهت رعایت الگوی مصرف و بهینه‌سازی مصرف انرژی، تولید محصولات کم‌مصرف و با استاندارد بالا (برنامه پنجم توسعه)

۴- گسترش و بهبود حمل‌ونقل عمومی در چارچوب قانون توسعه حمل‌ونقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت

۵- جبران بخشی از خسارت‌های ارائه‌دهنده خدمات آب و فاضلاب، برق، گاز طبیعی و فرآورده‌های نفتی و شهرداری‌ها و دهیاری‌ها ناشی از اجرای این قانون

۶- اصلاح ساختار فناوری واحدهای تولیدی در جهت افزایش بهره‌وری انرژی، آب و توسعه تولید برق از منابع تجدیدپذیر

۷- حمایت از تولیدکنندگان بخش کشاورزی و صنعتی (برنامه ششم توسعه)

۸- حمایت از توسعه صادرات غیرنفتی

۹- پرداخت نقدی و غیرنقدی یارانه

۱۰- اجرای نظام جامع تامین اجتماعی برای جامعه هدف

۱۱- مشخص کردن جامعه هدف برای دریافت یارانه و حذف دهک‌های بالا از

مجلس شورای اسلامی  
قوانین متعددی برای  
اختصاص منابع حاصل  
از فروش حامل‌های  
انرژی به امور مختلف  
وضع کرده که عملاً  
هدف اصلی قانون  
هدفمند کردن یارانه‌ها  
را که ساماندهی بازار  
انرژی، بهینه‌سازی  
و نیز کمک به بخش  
تولید بوده، با اختلال  
همراه کرده است

طی سال‌های ۹۰ تا  
۹۶ حدود ۲۳۱  
هزار میلیارد تومان  
از ۴۶۲ هزار میلیارد  
تومان منابع حاصل  
از هدفمندی یارانه‌ها  
به سازمان متولی آن  
اختصاص یافت و  
طبق بودجه سال ۹۸  
نیز فقط ۴۵ درصد از  
مجموع منابع حاصل  
از اجرای قانون،  
به سازمان هدفمندی  
اختصاص می‌یابد

قیمت انرژی بابت کاهش سهم هزینه‌های  
مستقیم سلامت مردم، ۲۰ درصد از فروش  
گازوئیل بابت بهسازی ناوگان حمل‌ونقل  
ریلی برون‌شهری و نگهداری راه‌های کشور  
و ... که این مصوبات عملاً هدف اصلی  
قانون هدفمند کردن یارانه‌ها را که ساماندهی  
بازار انرژی، کاهش شدت انرژی، بهینه‌سازی  
و نیز کمک به بخش تولید بود، با اختلال  
همراه کرده است. هرچند که بدون در نظر  
گرفتن این موارد نیز، همان طور که در ادامه  
با عدد و رقم ذکر می‌شود، قانون هدفمندی  
یارانه‌ها اجرا نشده است.

### عملکرد قانون هدفمندی یارانه‌ها

#### ۱- منابع حاصل از افزایش قیمت‌ها پس

##### از اجرای هدفمندی یارانه‌ها

طبق اطلاعات جدول ۱، مجموع درآمد  
حاصل از فروش داخلی و صادرات فرآورده  
نفتی و برق در سال ۱۳۹۰ حدود ۴۳ هزار  
میلیارد تومان بوده که این رقم در سال ۱۳۹۶  
به حدود ۱۶ هزار میلیارد تومان رسیده است.  
در تبصره «۱۴» قانون بودجه سال ۱۳۹۷ نیز  
پیش‌بینی شد مجموع منابع حاصل از اجرای  
این قانون حدود ۹۹ هزار میلیارد تومان و در  
سال ۱۳۹۸ حدود ۱۴۱ هزار میلیارد تومان  
باشد.

#### ۲- نحوه توزیع منابع حاصل از افزایش قیمت‌ها

یکی از مسائل پرچالش اجرای قانون هدفمند  
کردن یارانه‌ها مفهوم عبارت «خالص وجوه  
حاصل از اجرای این قانون» مندرج در مواد  
(۷)، (۸) و (۱۱) قانون مذکور بوده است. طبق  
قانون، دولت اجازه داشت خالص وجوه  
حاصل از اجرای این قانون را به صورت ۵۰  
درصد برای کمک به خانوارها، ۳۰ درصد  
برای کمک به تولید و ۲۰ درصد برای جبران  
هزینه‌های دولت مصرف کند، اما تعابیر  
متعددی از خالص وجوه وجود داشت.

دولت دهم مدعی بود که به وجوه حاصل از  
فروش حامل‌های انرژی در داخل کشور  
نباید مالیات بر ارزش‌افزوده تعلق گیرد، اما  
مجلس (به سبب تلاش برای تقویت بودجه  
شهرداری‌ها) معتقد بود، فروش حامل‌های  
انرژی در کشور نیز مشمول مالیات بر

دریافت یارانه‌ها به منظور کاهش فقر و  
نابرابری (قانون احکام دائمی برنامه‌های  
توسعه کشور)

۱۲- افزایش حداقل مستمري خانوارهای  
مدجویان تحت حمایت کمیته امداد امام و  
سازمان بهزیستی متناسب با سطح محرومیت  
بر مبنای متوسط ۲۰ درصد حداقل دستمزد  
مصوب شورای عالی کار

۱۳- تحقق شاخص عدالت در سلامت و  
کاهش سهم هزینه‌های مستقیم مردم (ماده  
۳۴ برنامه پنجم توسعه و ماده ۴۶ قانون الحاق  
مقررات مالی دولت).

اما پس از کشمکش‌های فراوان در خصوص  
نحوه تخصیص منابع حاصل شده از قانون،  
در نهایت این‌گونه مقرر شد که از منابع به  
دست آمده ابتدا سهم دولت و شهرداری‌ها  
براساس قانون مالیات بر ارزش‌افزوده به آنها  
تخصیص یابد، بخش دیگر میان شرکت‌های  
تولیدکننده از جمله شرکت پالایش و پخش  
فرآورده‌های نفتی، گاز، توانیر و آبفا توزیع و  
باقی منابع نیز به حساب سازمان هدفمندی  
یارانه‌ها واریز شود.

طبق مفاد قانون، قرار بر این بود که تا سقف  
۵۰ درصد از «خالص وجوه حاصل از اجرای  
این قانون» (یعنی منابعی که به سازمان  
هدفمندسازی اختصاص می‌یابد) صرف  
پرداخت یارانه‌های نقدی و غیرنقدی، اجرای  
نظام جامع تامین اجتماعی، تامین سلامت،  
ایجاد مسکن و اشتغال و برنامه‌های حمایت  
اجتماعی، ۳۰ درصد منابع صرف پرداخت  
کمک‌های بلاعوض و سود تسهیلات و ۲۰  
درصد نیز به منظور جبران آثار آن بر  
اعتبارات هزینه‌ای و تملک دارایی‌های  
سرمایه‌ای هزینه شود.

گفتنی است که مجلس شورای اسلامی  
قوانین متعددی برای اختصاص منابع حاصل  
از فروش حامل‌های انرژی به امور مختلف  
وضع کرده است، از جمله ۵ درصد از فروش  
فرآورده‌های نفتی بابت نوسازی خطوط  
لوله، قیر رایگان برای مدارس و راه‌های  
روستایی (قانون بودجه ۱۳۹۶)، ۱۰ درصد از  
فروش گاز طبیعی بابت گازرسانی به روستاها  
و استانداردهای سامانه سرمایشی و گرمایشی  
مدارس، ۱۰ درصد از منابع حاصل از افزایش

منابع حاصل از افزایش قیمت‌ها پس از اجرای هدفمندی یارانه‌ها در سال ۱۳۹۰ حدود ۴۳ هزار میلیارد تومان بوده که در سال ۱۳۹۶ به حدود ۱۶ هزار میلیارد تومان رسیده است. طبق قانون بودجه سال ۱۳۹۷ پیش‌بینی شد مجموع منابع حاصل از اجرای این قانون حدود ۹۹ هزار میلیارد تومان و در سال جاری حدود ۱۴۱ هزار میلیارد تومان باشد

یکی از مهم‌ترین نقاط ضعف قانون هدفمندی یارانه‌ها، توزیع منابع حاصل از افزایش قیمت انرژی بین مصارف متعدد است به گونه‌ای که عملاً منابعی برای تحقق اهداف اصلی قانون که کاهش شدت انرژی بود، نمانده است

ارزش افزوده بوده و پس از کسر مالیات، وجوه باقی‌مانده به حساب سازمان هدفمندی واریز می‌شود.

اختلاف بعدی بر سر هزینه‌های شرکت‌های تولیدکننده انرژی مانند شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی، شرکت ملی گاز، توانیر و آبفا بود. بعد از اجرای قانون هدفمند کردن یارانه‌ها و افزایش حدوداً ۵ برابری قیمت انرژی در کشور در زمستان سال ۱۳۸۹، دولت وقت مدعی بود که هزینه‌های این شرکت‌ها باید براساس قیمت‌های قبلی محاسبه شود و منابع جدید متعلق به سازمان هدفمندسازی یارانه‌هاست، اما به تدریج در سال‌های بعد با افزایش تورم و در نتیجه افزایش هزینه‌های شرکت‌ها، مطالبه آنها برای افزایش سهم خود از منابع حاصل از فروش حامل‌های انرژی بیشتر شده و هر کدام تا آنجا که توانستند سعی در بزرگ کردن سهم خود از منابع حاصل کردند.

در نتیجه، در مورد خالص وجوه حاصل از اجرای این قانون این‌گونه مقرر شد که از سرجمع منابع حاصل از فروش حامل‌های انرژی در داخل کشور، مالیات بر ارزش افزوده و هزینه‌های شرکت‌ها کسر گردد و مابقی به حساب سازمان هدفمندسازی یارانه‌ها واریز شود. میزان سهم هر یک از این بخش‌ها در طول سال‌های گذشته نیز عمدتاً از طریق چانه‌زنی در دولت تعیین شده است.

از سال ۱۳۹۳ بخش دیگری از منابع حاصل از فروش انرژی، به جای اختصاص به سازمان هدفمندسازی یارانه‌ها، به تکالیفی که قانون‌گذار تعیین کرده از جمله؛ ۱۴/۵ درصد سهم شرکت نفت از فروش نفت، ۵ درصد سهم بازسازی خطوط لوله انتقال نفت، قیر رایگان به پروژه‌های راه روستایی و سهم صندوق توسعه ملی از صادرات فرآورده، ۱۰ درصد سهم گازرسانی و همچنین طرح‌های بهینه‌سازی انرژی اختصاص یافت. نکته مهم دیگر آن است که تعیین سهم هریک از بخش‌ها (جز از مالیات بر ارزش افزوده) براساس یک رویه مشخص و مدونی که در قانون مشخص شده باشد، صورت نمی‌گیرد و چانه‌زنی بخش‌ها و اضطرارهای پیشروی دولت، تعیین‌کننده‌های اصلی سهم هر یک

از آنهاست. البته از سال ۱۳۹۳ دولت برای اجرای تبصره‌های مرتبط با قانون هدفمندی یارانه‌ها در بودجه‌های سنواتی، آیین‌نامه‌های اجرایی تهیه و ابلاغ کرده که نسبت به گذشته تا حدودی به شفافیت نحوه توزیع منابع کمک می‌کند.

نکته قابل توجه دیگر در توزیع منابع این است که سهم سازمان هدفمندسازی یارانه‌ها از کل منابع، کاهش و از ۶۷ درصد کل منابع در سال ۱۳۹۰ به ۳۶ درصد کل منابع در سال ۱۳۹۵ نزول کرده است.

البته با اعتراض مجلس به این روند، سهم سازمان هدفمندسازی در سال ۱۳۹۶ به ۴۴ درصد رسیده است. در مجموع می‌توان گفت، فقط ۵۰ درصد از کل منابع حاصل از فروش برق و فرآورده‌های نفتی و گاز طبیعی به سازمان هدفمندسازی یارانه‌ها اختصاص یافته است؛ به عبارت دیگر، در سال‌های ۱۳۹۰ تا ۱۳۹۶ حدود ۲۳۱ هزار میلیارد تومان از ۴۶۲ هزار میلیارد تومان از کل منابع حاصل از فروش برق و فرآورده‌های نفتی و گاز طبیعی به سازمان هدفمندسازی یارانه‌ها اختصاص یافته است.

با تصویب ماده (۳۹) قانون برنامه ششم توسعه، توزیع منابع حاصل از اجرای قانون هدفمند کردن یارانه‌ها شفاف و در قوانین بودجه سال‌های ۹۷ و ۹۸ در جدول تبصره «۱۴» به این موضوع پرداخته شد.

همان‌طور که در جدول ۲ نیز درج شده است، براساس قانون بودجه سال ۱۳۹۸ فقط ۴۵ درصد از کل منابع حاصل از اجرای قانون به سازمان هدفمندسازی یارانه‌های اختصاص می‌یابد.

### سهم سازمان هدفمندی از منابع حاصل از افزایش قیمت‌ها

طبق گزارش‌های دیوان محاسبات کشور و نیز سازمان هدفمندی یارانه‌ها، پرداختی به سازمان هدفمندسازی یارانه‌ها از محل منابع حاصل از افزایش قیمت‌ها طی سال‌های ۱۳۸۹ تا ۱۳۹۶ حدود ۲۳۴ هزار میلیارد تومان بوده است (جدول ۲).

علاوه بر منابعی که در نتیجه افزایش قیمت حامل‌های انرژی به سازمان هدفمندسازی

برای سازمان در سال‌های ۱۳۸۹ تا ۱۳۹۶ حدود ۷۹ درصد بوده است (جدول ۲). همان‌طور که در جدول ۲ مشاهده می‌شود، تحقق منابع سازمان در سال‌های ۱۳۸۹ تا ۱۳۹۶ بسیار متفاوت بوده است. کمترین میزان تحقق منابع در سال ۱۳۹۰ (۷۳ درصد) با حدود ۴۰ هزار میلیارد تومان و بیشترین تحقق منابع در سال ۱۳۹۷ (۱۲۸ درصد) با حدود ۵۶ هزار میلیارد تومان صورت گرفته است.

هزار میلیارد تومان به سازمان پرداخت شده است که ۷۶ درصد این منابع از محل افزایش قیمت‌ها و بقیه از محل بودجه عمومی (و ۸ هزار میلیارد تومان در سال ۱۳۸۹ از منابع بانک مرکزی) بوده است. این در حالی است که براساس قوانین بودجه سنواتی منابع سازمان می‌توانست تا بیش از ۳۹۱ هزار میلیارد تومان از محل افزایش قیمت‌ها و بودجه عمومی افزایش یابد. به بیان دیگر، درصد تحقق منابع پیش‌بینی شده

یارانه‌ها اختصاص پیدا کرده، همواره مبالغی در سال‌های ۱۳۸۹ تا ۱۳۹۵ از بودجه عمومی کشور از محل منابع مربوط به یارانه نان، برق و سایر کالا و خدمات در اختیار سازمان هدفمندسازی یارانه‌ها قرار گرفته است. در نتیجه، حدود ۷۶ هزار میلیارد تومان از محل بودجه عمومی و ۸ هزار میلیارد تومان در سال ۱۳۸۹ از منابع بانک مرکزی به سازمان هدفمندسازی یارانه‌ها پرداخت شده است. در مجموع، در سال‌های مذکور حدود ۳۱۰

جدول ۱- درآمد حاصل از فروش حامل‌های انرژی و آب در داخل کشور از سال ۱۳۹۰ تا ۱۳۹۸ (میلیارد ریال)

سال	بنزین موتور	نفت گاز بدون نیروگاه	نفت کوره بدون نیروگاه	نفت سفید	گاز مایع	گاز طبیعی	برق	جمع درآمد (فروش داخلی و صادرات)	جمع درآمد (فروش داخلی)
۱۳۹۰	۹۳,۷۳۳	۵۴,۳۱۴	۸,۴۹۱	۴,۶۰۹	۴,۰۴۸	۸۱,۴۲۰	۷۵,۷۸۲	۴۲۵,۹۲۸	۳۲۸,۴۸۱
۱۳۹۱	۱۱۲,۲۸۹	۵۵,۱۲۰	۸,۱۹۸	۴,۵۰۲	۳,۹۷۵	۷۷,۵۱۳	۷۹,۰۵۸	۴۵۱,۰۴۲	۳۴۵,۱۶۲
۱۳۹۲	۱۲۲,۵۳۷	۵۵,۶۹۸	۷,۷۲۴	۴,۳۵۶	۳,۷۲۴	۸۸,۷۸۰	۸۴,۸۸۳	۴۹۳,۱۸۸	۳۷۳,۰۸۴
۱۳۹۳	۱۹۱,۴۲۵	۶۷,۰۱۳	۱۲,۵۹۳	۴,۹۶۲	۲,۸۰۷	۱۳۸,۲۱۲	۱۱۴,۵۶۱	۶۸۵,۶۴۲	۵۳۷,۷۷۸
۱۳۹۴	۲۵۷,۲۹۸	۷۵,۵۵۵	۹,۴۱۷	۳,۲۸۵	۳,۴۴۹	۱۵۱,۵۹۴	۱۳۹,۷۲۱	۷۶۸,۴۶۰	۶۴۹,۱۲۱
۱۳۹۵	۲۶۷,۹۸۵	۷۴,۶۶۴	۵,۴۹۰	۲,۸۵۵	۴,۳۳۵	۱۵۴,۵۳۷	۱۶۳,۶۸۰	۸۴۱,۶۸۷	۶۸۶,۸۵۴
۱۳۹۶	۲۹۰,۵۳۱	۷۳,۵۵۰	۳,۲۸۵	۲,۴۶۴	۴,۷۳۷	۱۶۵,۲۸۳	۱۷۸,۳۹۸	۹۵۶,۷۵۹	۷۳۲,۶۵۲
								۴,۶۲۲,۷۰۶	۳,۶۵۳,۱۳۲
قانون ۱۳۹۷			۵۷۲,۴۰۷			۱۷۵,۹۸۵	۲۱۷,۷۸۵	۹۸۸,۳۴۰	-
قانون ۱۳۹۸			۴۵۵,۹۶۹			۲۴۵,۶۸۰	۲۳۷,۰۰۰	۱,۴۰۷,۴۰۴	۹۷۲,۲۶۹

جدول ۲- منابع سازمان هدفمندسازی یارانه‌ها (میلیارد ریال)

سال	مصوب قانون بودجه	پرداختی به سازمان از منابع حاصل از افزایش قیمت‌ها	پرداختی به سازمان از منابع بودجه عمومی	مجموع تحقق منابع	نسبت تحقق به مصوب (درصد)
سه ماهه آخر ۱۳۸۹	۱۱۵,۰۸۴	۳۵,۰۸۴	۸۰,۰۰۰	۱۱۵,۰۸۴	-
۱۳۹۰	۵۴۰,۰۰۰	۲۸۶,۵۴۶	۱۱۰,۲۳۱	۳۹۶,۷۷۷	۷۳
۱۳۹۱	۶۶,۰۰۰	۲۹۸,۵۵۷	۱۰۴,۸۸۱	۴۰۳,۴۳۸	۶۱
۱۳۹۲	۵۰۰,۰۰۰	۳۱۳,۸۵۰	۱۳۷,۵۰۰	۴۵۱,۳۵۰	۹۰
۱۳۹۳	۵۹۳,۰۰۰	۳۵۵,۵۰۵	۱۱۳,۰۰۰	۴۶۸,۵۰۵	۷۹
۱۳۹۴	۵۴۳,۰۰۰	۳۳۴,۴۵۲	۱۰۱,۵۲۶	۴۳۵,۹۷۸	۸۰
۱۳۹۵	۴۸۰,۰۰۰	۳۰۰,۲۰۸	۱۱۱,۷۲۲	۴۱۱,۹۳۰	۸۶
۱۳۹۶	۴۸۰,۰۰۰	۴۱۶,۵۴۵	-	۴۱۶,۵۴۵	۸۷
جمع کل	۳,۹۱۱,۰۸۴	۲,۳۴۰,۷۴۷	۷۵۸,۸۶۰	۳,۰۹۹,۶۰۷	۷۹
۱۳۹۷	۴۴۰,۰۰۰	۵۶۱,۱۳۸	-	۵۶۱,۱۳۸	۱۲۸
قانون ۱۳۹۸	۶۲۶,۶۱۵	-	-	-	-

ترکیب مقرر در قانون هدفمند کردن یارانه‌ها برای مصارف آن، یعنی ۵۰ درصد برای کمک به خانوارها، ۳۰ درصد کمک به تولید و ۲۰ درصد برای جبران هزینه‌های دولت در هیچ یک از سال‌های اجرای این قانون رعایت نشده و در عمل پرداخت یارانه نقدی، حدود ۹۰ درصد از کل مصارف را به خود اختصاص داده است

به‌رغم اینکه مجلس شورای اسلامی در قوانین بودجه سنواتی همواره بر اختصاص درصدی از منابع هدفمندسازی برای کمک به تولید تاکید کرده، طی این سال‌ها فقط ۱/۸ درصد مصارف به بخش تولید اختصاص یافت

به علاوه، سرجمع تحقق منابع سازمان نیز روند متغیری داشته است.

سرجمع منابع تحقق یافته سازمان در سال ۱۳۹۰ حدود ۴۰ هزار میلیارد تومان بوده و با روند افزایشی به حدود ۴۷ هزار میلیارد تومان در سال ۱۳۹۳ رسیده است؛ اما از سال ۱۳۹۴ سازمان هدفمندسازی با کاهش تحقق منابع مواجه شده، به طوری که در سال ۱۳۹۶ منابع تحقق یافته سازمان، کمتر از ۴۲ هزار میلیارد تومان بوده است.

البته همان طور که در قسمت قبل توضیح داده شد، این کاهش منابع سازمان با وجود افزایش درآمدهای حاصل از سرجمع فروش فرآورده‌ها، به دلیل افزایش هزینه‌های شرکت‌ها و پرداخت بابت تکالیف قانونی بوده است.

جدول ۳ ترکیب منابع قانون هدفمند کردن یارانه‌ها را در سال‌های اجرای قانون هدفمند کردن یارانه‌ها نشان می‌دهد.

همان‌طور که مشاهده می‌شود، در سال‌های ۱۳۸۹ تا ۱۳۹۷، از سرجمع منابع ۳۹۰ هزار میلیارد تومانی سازمان، ۷۳/۳ درصد آن از محل تعیین شده در قانون هدفمند کردن یارانه‌ها تامین و مابقی آن از بودجه عمومی (۲۳ درصد) و استقراض (۳/۷ درصد) تامین شده است.

جدول ۴ ترکیب مصارف قانون هدفمند کردن یارانه‌ها را در سال‌های ۱۳۸۹ تا ۱۳۹۷ نشان می‌دهد. نکاتی که از این جدول به دست می‌آید، به شرح ذیل است:

- ترکیب مقرر شده در قانون هدفمند کردن یارانه‌ها برای مصارف آن قانون (۵۰ درصد برای کمک به خانوارها، ۳۰ درصد برای کمک به تولید و ۲۰ درصد برای جبران هزینه‌های دولت)، در هیچ یک از سال‌های اجرای قانون مذکور رعایت نشده است. به نحوی که در عمل، پرداخت یارانه‌های نقدی، حدود ۹۰ درصد از کل مصارف هدفمندسازی یارانه‌ها را به خود اختصاص داده است.

- علی‌رغم اینکه مجلس شورای اسلامی در قوانین بودجه سنواتی، همواره بر اختصاص درصدی از منابع هدفمندسازی برای کمک به تولید تاکید کرده است، در عمل طی این

سال‌ها فقط ۱/۸ درصد مصارف به تولید اختصاص یافته است.

- علی‌رغم مفاد بند «ب» تبصره «۳۴» قانون برنامه پنجم توسعه مبنی بر اختصاص ۱۰ درصد از کل منابع هدفمندسازی یارانه‌ها به حوزه سلامت، ۲/۴ درصد به این بخش اختصاص یافته است که البته این مقدار صرفاً از سال ۱۳۹۲ به بعد صورت گرفته و در سال‌های پیش از آن علی‌رغم حکم مقرر در قانون برنامه پنجم توسعه، هیچ سهمی برای این موضوع اختصاص نیافته است.

### جمع‌بندی

قانون هدفمند کردن یارانه‌ها به اهداف موردنظر خود شامل عادلانه کردن نظام توزیع یارانه‌ها، افزایش کارایی اقتصادی، افزایش رفاه با پرداخت نقدی، کاهش زمینه قاچاق سوخت، کاهش هزینه‌های دولت، شفافیت پرداخت یارانه نقدی و حفظ محیط‌زیست به دلایل زیر دست پیدا نکرد:

۱- تخلفات فراوان در نحوه اجرای قانون هدفمند کردن یارانه‌ها باعث شده ترکیب مقرر در قانون هدفمند کردن یارانه‌ها برای مصارف آن در هیچ یک از سال‌ها رعایت نشود. توفیق در اجرای سیاست نقدی کردن یارانه‌ها نیازمند شناخت اقشار جامعه از لحاظ درآمدی بود که آن هم محقق نشد.

در ضمن، پرداخت هدفمند یارانه نقدی مستلزم اتصال سامانه‌های مالیاتی و یارانه‌ای بوده به گونه‌ای که اطلاعات این سامانه‌ها در بازه زمانی مشخص به‌روز شود.

۲- به سایر قوانین مکمل؛ از جمله قانون توسعه حمل و نقل عمومی کشور و مدیریت مصرف سوخت، قانون اصلاح الگوی مصرف انرژی، قانون رفع موانع تولید و قانون اجرای سیاست‌های اصل ۴۴ قانون اساسی توجهی نشده است.

۳- یکی از مهم‌ترین نقاط ضعف قانون هدفمند کردن یارانه‌ها، توزیع منابع حاصل از افزایش قیمت انرژی بین مصارف متعدد از جمله کمک به حوزه سلامت، کمک به اشتغال جوانان، افزایش مستمری اقشار مستمند و... است به گونه‌ای که عملاً منابعی برای تحقق اهداف اصلی قانون که کاهش

بر رشد تولید، افزایش اشتغال و سایر متغیرهای حقیقی اقتصاد ندارد. در وضعیت کنونی که دسترسی به تکنولوژی‌های مدرن با بازدهی بالا دشوار است و بنگاه‌ها نیز به دلیل افزایش نرخ ارز، دارای توان مالی کافی برای تغییر تکنولوژی نیستند، افزایش قیمت حامل‌های انرژی ممکن است موجب کاهش مصرف در بخش خانگی شود، اما بنگاه‌ها فقط از طریق کاهش تولید می‌توانند به آن واکنش نشان دهند.

انرژی کشور در پالایشگاه‌های نفت و گاز و نیروگاه‌های برق به هدر می‌رود. تلفات بخش عرضه انرژی قبل از اینکه به دست مصرف‌کننده نهایی برسد، تقریباً سالیانه معادل ۵۰۰ میلیون بشکه نفت خام (یا روزانه ۱/۳ میلیون بشکه نفت) است.

۵- توجهی به زمینه‌های تغییر تکنولوژی‌های انرژی‌بر وجود نداشته است؛ به عبارت دیگر، افزایش قیمت حامل‌های انرژی اگر با تغییر تکنولوژی همساز نباشد، اثر معناداری

شدت انرژی بود، نمانده است.

۴- ایراد دیگر قانون، در نظر نگرفتن نقش عرضه انحصاری دولتی انرژی در مصرف بالای انرژی در کشور بوده است. به‌گونه‌ای که قانون هدفمند کردن یارانه‌ها فقط اشاره مختصری به ضرورت ارتقا و رشد راندمان نیروگاه‌ها و کاهش اتلاف شبکه توزیع داشته است، اما توجه جدی به اصلاح تلفات زنجیره عرضه انرژی ندارد.

این در حالی است که بخش عمده‌ای از

جدول ۳- منابع سازمان هدفمندسازی یارانه‌ها ۱۳۸۹ تا ۱۳۹۷ (میلیارد ریال)

درصد	۱۳۹۷	۱۳۹۶	۱۳۹۵	۱۳۹۴	۱۳۹۳	۱۳۹۲	۱۳۹۱	۱۳۹۰	
۲/۰									استقراض از بانک مرکزی
۷۳/۳	۵۶۱,۱۳۸	۳۴۵,۵۵۸	۳۱۳,۶۶۶	۳۳۴,۰۱۷	۳۵۵,۷۶۴	۳۱۷,۰۵۳	۳۰۲,۸۲۹	۲۹۵,۸۲۵	افزایش قیمت کالاها و خدمات مشمول قانون هدفمندسازی
۲۰/۸		۱۳۶,۴۸۴	۱۱۱,۷۲۲	۱۰۱,۵۲۶	۱۱۳,۰۰۰	۱۱۲,۰۰۰	۱۰۸,۱۵۴	۱۱۰,۲۳۱	از محل ردیف‌های یارانه‌ای بودجه عمومی
۲/۲						۲۵,۵۰۰		۴۰,۰۰۰	از محل سایر ردیف‌های بودجه عمومی
۱/۷						۱۷	۶۶,۰۰۷		سایر (شامل برداشت از صندوق توسعه ملی)
۱/۷				۰		۱۷	۶۶,۰۰۷		مانده وجوه مصرف نشده از سال قبل
	۷۲۹	۲۸۱	۴۴	۷۴	۳۸۸	۲,۰۶۵	۳۷,۵۴۹	۲۰,۰۴۷	مانده وجوه مصرف نشده از سال قبل
۱۰۰	۵۶۱,۸۶۷	۴۸۲,۳۲۳	۴۲۵,۴۳۱	۴۳۵,۶۱۷	۴۶۹,۱۵۲	۴۵۶,۶۳۵	۵۱۴,۵۳۸	۴۶۶,۱۰۳	جمع

جدول ۴- مصارف سازمان هدفمندسازی یارانه‌ها ۱۳۸۹ تا ۱۳۹۷ (میلیارد ریال)

درصد	۱۳۹۷	۱۳۹۶	۱۳۹۵	۱۳۹۴	۱۳۹۳	۱۳۹۲	۱۳۹۱	۱۳۹۰	
۸۹/۵	۴۲۱,۷۸۲	۴۱۵,۶۶۱	۴۱۰,۲۴۹	۴۱۲,۹۰۶	۴۱۶,۱۹۰	۴۲۰,۰۷۵	۴۷۸,۶۶۰	۳۹۲,۵۷۴	پرداخت یارانه نقدی
۰/۸	۱۰,۶۰۰	۴,۷۹۰	۴,۸۰۰	۵,۳۰۰	۵,۱۸۰				سبذ کالا
۲/۴	۱۷,۵۰۰	۸,۶۵۰	۵,۰۰۰	۸,۷۰۰	۲۸,۴۰۰	۲۵,۵۰۰			کمک به بخش سلامت
۳/۰	۶۶,۹۲۹	۴۳,۲۸۴		۳۲۵	۶,۴۰۰		۰	۱,۰۰۰	حق بیمه افسار آسیب‌پذیر و پرداخت به بزه‌بستی و کمیته امداد
۱/۸		۹,۲۰۸	۴,۷۳۹	۵,۷۷۰	۵,۵۸۵	۱۸۰	۸,۹۱۳	۱۵,۸۷۰	کمک به تولید
۰/۸	۳۳,۰۰۰								یارانه نان و خرید تضمینی گندم
۰/۶							۵,۰۰۰	۱۸,۰۰۰	بازپرداخت به بانک مرکزی
۱/۱			۲۶۳	۲,۵۷۳	۶,۷۷۲	۱۰,۴۹۱	۱۹,۹۰۰	۱,۱۱۰	تسویه علی‌الحساب دریافتی از خزانه
۰/۰۲			۱۰۰		۵۵۱				بازپرداخت به صندوق توسعه ملی
۱۰۰	۵۴۹,۸۱۱	۴۸۱,۵۹۳	۴۲۵,۱۵۱	۴۳۵,۵۷۴	۴۶۹,۰۷۸	۴۵۶,۲۴۷	۵۱۲,۴۷۴	۴۲۸,۵۵۴	جمع

در گرامیداشت روز حمل و نقل عنوان شد

## وعده تکمیل چرخه نوسازی

وزیر راه و شهرسازی در همایش گرامیداشت هفته حمل و نقل، رانندگان و راهداری با اشاره به اینکه ما به ناوگانی نیاز داریم که از لحاظ کیفی و راندمان از استاندارد قابل قبولی برخوردار باشد، گفت: «از این رو، بحث نوسازی را که بنا به دلایل گوناگونی در رکود قرار گرفته است با رایزنی ادامه می‌دهیم تا چرخه نوسازی ناوگان را با خروج ناوگان فرسوده تکمیل کنیم.»

درصد آن ریلی است. در حالی که ظرفیت ۵۰ میلیون تن ترانزیت را در اختیار داریم. با ایجاد ظرفیت در شرکت‌ها و موسسات و تعامل با همکاران منطقه‌ای، این حجم از بار ترانزیتی می‌تواند توسط شرکت‌های مقتدر جابه‌جا شود تا ما بتوانیم سهم‌های از دست رفته را جبران و خواب آنان که آرزوی حذف ایران از جاده ابریشم را در سر دارند، پریشان کنیم.»

اسلامی خاطر نشان کرد: در کشورهای پیشرفته اکثر کسانی که در حوزه حمل و نقل کار می‌کنند، دارای مدارک تحصیلی و رتبه ویژه هستند تا بتوانند در ترانزیت مسئولیت داشته باشند. ما نیز باید مراتب ارتقای جایگاه شغلی را با سیستم رتبه‌بندی فراهم کنیم.»

مهندس عبداله‌اشم حسن‌نیا، معاون وزیر راه و رئیس سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای کشور نیز در این مراسم، با بیان اینکه شرایط امروز جامعه ما بی‌شبهت به شرایط سال ۶۲ و بحران‌های آن زمان نیست، تصریح کرد: «در این شرایط که از طرف قدرت‌های جهانی در محاصره هستیم، نیاز به تلاش و فعالیت بیشتر محسوس است.»

حسن‌نیا اظهار امیدواری کرد که وی و مجموعه تحت مدیریتش بتوانند شاگردان موفق برای مدیران قبلی بوده و نام سازمان را بیش از پیش در عرصه‌های خدمت‌رسانی سربلند کنند.

به گزارش ترابرن، شامگاه ۲۶ آذر ماه، همایش گرامیداشت هفته حمل و نقل، رانندگان و راهداری با حضور وزیر راه و شهرسازی، رئیس سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای، رئیس

محمد اسلامی گفت: «می‌توانیم سهم بزرگی را در حمل و نقل جاده‌ای به اقصی نقاط کشور و جهان داشته باشیم. این برنامه می‌تواند با استفاده از فرصت‌های ترانزیتی، سامانه‌ها و ظرفیت‌های مهندسی ما برای توسعه زیربنای حمل و نقل و حتی صدور خدمات فنی-مهندسی رخ دهد که همواره می‌تواند برای کشور و نام ایران و ایرانی افتخار آفرین باشد.»

او افزود: «در دولت یازدهم و دوازدهم ۴ هزار کیلومتر بزرگراه به شبکه جاده‌ای کشور اضافه شده است که معادل سالانه ۷۰۰ کیلومتر است. همچنین ۲۲۰ کیلومتر آزادراه به شبکه اضافه شده است و حدود ۵۸۰ کیلومتر تا پایان دولت دوازدهم به شبکه آزادراهی افزوده خواهد شد که از روند نهضت ساخت و توسعه در کشور حکایت دارد.»

این عضو کابینه با اشاره به ضرورت توسعه و نوسازی ناوگان حمل و نقل جاده‌ای گفت: «ما به ناوگانی نیاز داریم که از لحاظ کیفی و راندمان از استاندارد قابل قبولی برخوردار باشد و رفاه راننده و ایمنی مسافر را تامین کند. از این رو، بحث نوسازی را که بنا به دلایل گوناگونی در رکود قرار گرفته است با رایزنی ادامه می‌دهیم تا چرخه نوسازی ناوگان را با خروج ناوگان فرسوده تکمیل کنیم.»

او تصریح کرد: «اگر نتوانیم قدرت لجستیکی خود را متحول کرده و سهم لازم را در ترانزیت به دست آوریم، آیندگان ما را نخواهند بخشید. اکنون سالانه ۱۰ میلیون تن ترانزیت در کشور انجام می‌شود که ۸۰ درصد آن جاده‌ای و ۲۰





## خسارت تصادفات جاده‌ای؛ ۶ تا ۷ درصد تولید ناخالص

مدیرعامل انجمن خیرین راه و ترابری با بیان اینکه خسارت تصادفات جاده‌ای معادل ۶ تا ۷ درصد تولید ناخالص کشور است افزود: «در ۱۰ سال گذشته ۱۸۵ هزار نفر براساس تصادفات جاده‌ای جان باختند.»

سیدحسین میرشفیع مشاور وزیر راه و ترابری، در یک نشست خبری تصریح کرد: «امکانات و منابع دولتی برای کاهش تصادفات و سوانح جاده‌ای کافی نیست.»

او فرهنگ رانندگی و خودرو را عامل بسیار تاثیرگذار در تصادفات جاده‌ای دانست و اظهار داشت: اکنون ۱۷ هزار کشته در سال یک رقم غیرقابل پذیرش است که همه ما باید در کاهش این میزان مشارکت داشته باشیم.»

میرشفیع با تاکید بر اینکه برای کاهش تصادفات جاده‌ای باید مطالبه‌گری منطقی و غیرسیاسی داشته باشیم، بیان کرد: «تنها در ۷ ماهه نخست سال جاری ۱۱ هزار نفر در تصادفات رانندگی جان خود را از دست دادند و حدود ۲۲۸ هزار مجروح از تصادفات جاده‌ای در کشور داشته‌ایم.»

او با بیان اینکه در مهرماه سال جاری ۱۵ درصد افزایش تلفات رانندگی نسبت به مهرماه سال گذشته داشتیم، اضافه کرد: «تلفات رانندگی در راه‌های روستایی از ۱۰ درصد به ۱۳ درصد رسیده است که یکی از دلایل آن افزایش طول راه‌های آسفالت‌ه روستایی از ۷۰ هزار کیلومتر به بیش از ۱۱۰ هزار کیلومتر است. ضمن اینکه یکی دیگر از عوامل این افزایش، شرایط هندسی این مسیرها و کمبود امکانات و تجهیزات در مسیر است.»

او افزود: «۶۷ درصد تصادفات مربوط به راه‌های برون‌شهری می‌شود که ۲۳ درصد از تصادفات در راه‌های درون‌شهری رخ می‌دهد.»

میرشفیع اضافه کرد: «برای کاهش سوانح جاده‌ای ارتقای سطح جاده‌ها، هزار و ۵۰۰ نقطه حادثه‌خیز شناسایی شده که سازمان راهداری قرار است نسبت به رفع ۲۴۰ نقطه اقدام کند.»

پلیس راه کشور، جمعی از مسئولان اتحادیه‌ها و اصناف رانندگان حمل و نقل جاده‌ای و جمعی از رانندگان در تهران برگزار شد. در این مراسم از نقش‌آفرینان حوزه راهداری و حمل و نقل جاده‌ای در مراسم اربعین، سیل ۹۸ و جابه‌جایی کالاهای اساسی با اهدای لوح یادبود تقدیر شد.

### افراد تقدیرشونده در مراسم گرامیداشت هفته حمل و نقل و راهداری (اربعین)

نام و نام خانوادگی	سمت
عباس خلیلیان	مدیرعامل شرکت رویال سفر ایرانیان
محمدحسن دهقانی	مدیرعامل شرکت مسافری جوان سیر ایثار
حسن مؤمنی	رئیس هیئت‌مدیره انجمن صنفی شرکت‌های مسافری
احمدرضا عامری	رئیس اتحادیه شرکت‌های تعاونی مسافری کشور
غلامرضا خادمی زاده	رئیس کانون انجمن‌های صنفی رانندگان حمل و نقل جاده‌ای مسافر ایران
حاج محمدعلی	مدیرعامل اتحادیه تعاونی سواری کرایه‌های کشور
غلامرضا غضنفری	مدیرعامل اتحادیه تعاونی مینی‌بوسرانی کشور
عادل اردشیری	رئیس کانون انجمن‌های صنفی رانندگان سواری کرایه بین‌شهری کشور
جواد سمساریلر	رئیس انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی ایران
علیرضا مجیدی	رئیس هیئت‌مدیره انجمن صنفی رانندگان مسافر بین‌شهری استان تهران
مختار داودی	رئیس هیأت‌مدیره انجمن صنفی رانندگان مسافر بین‌شهری کرمانشاه
محمد صاحبکار	مدیرعامل شرکت دیدار سیر گیتی
نوراله دلخواه	مدیرکل راهداری استان ایلام
غلامعباس بهرامی‌نیا	مدیرکل راهداری استان خوزستان
فریبرز کرمی	مدیرکل راهداری استان کرمانشاه
مهدی خضری	مدیرکل راهداری استان اصفهان

### افراد تقدیرشونده در مراسم گرامیداشت هفته حمل و نقل و راهداری (سیل)

نام و نام خانوادگی	سمت
رضا جلیله‌وند	رئیس هیأت‌مدیره انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل فوق سنگین
عباس شرفی	مدیرکل راهداری استان لرستان
علیرضا سیاهپور	مدیرکل راهداری استان فارس
فرزاد دادخواه	معاون راهداری اداره کل راهداری استان اصفهان

### افراد تقدیرشونده در مراسم گرامیداشت هفته حمل و نقل و راهداری (کالاهای اساسی)

نام و نام خانوادگی	سمت
ناجی سلامی	رئیس کانون انجمن‌های صنفی رانندگان کالای کشور
رضا تیموری	رئیس کانون انجمن‌های صنفی کامیونداران کشور
حسین احمدی‌زاده	رئیس کانون انجمن‌های صنفی شرکت‌های حمل داخلی کالای کشور
صادق آقارتیسی	رئیس انجمن شرکت‌های حمل و نقل کالای بندر امام
عبدالرضا مکتوفی	رئیس انجمن رانندگان حمل و نقل کالای بندر امام
محمد رستمی	مدیرعامل شرکت حمل و نقل خزر ترابری متین
اسماعیل پورعابد	مدیر پایانه مرزی لطف‌آباد

سازمان تعزیرات حکومتی و پرونده‌های قاچاق کالا  
علیه شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی

## تشتت آراء، تنوع برداشت و تفسیر ناصواب

یونس آقاسی جاوید

کارشناس رسمی دادگستری در حمل و نقل بین‌المللی و دریایی

«سازمان تعزیرات حکومتی» بر اساس ماده دو «تصویب‌نامه هیئت‌وزیران در خصوص تعیین سازمان و تشکیلات تعزیرات حکومتی» در تاریخ ۱۳۷۳/۰۷/۲۳ تحت نظر وزیر دادگستری تشکیل شد و آیین‌نامه آن به تصویب هیئت‌وزیران رسید و بدین‌سان، سازمانی پا به عرصه گذاشت که می‌بایست بر مبنای «قانون تعزیرات حکومتی» به «تخلفات» مندرج در مواد ۲ الی ۱۶ آن قانون مانند گرانفروشی، احتکار، عرضه خارج از شبکه، اخفا و امتناع از عرضه کالا، عدم صدور فاکتور، عدم اجرای ضوابط قیمت‌گذاری و توزیع، عدم اجرای تعهدات واردکنندگان و تولیدکنندگان در قبال دریافت ارز و خدمات دولتی ... رسیدگی کند.

در طرح اولیه تشکیل این سازمان، اساساً موضوعی تحت عنوان رسیدگی به پرونده‌های «قاچاق» توسط «سازمان تعزیرات حکومتی» پیش‌بینی نشده بوده و هدف از تشکیل آن، رسیدگی به «تخلفات صنفی» بوده؛ چرا که رسیدگی به پرونده‌های قاچاق، با توجه به اصل «جرم بودن و طبعاً مجازات» مرکبین آن، اصولاً یک امر قضایی است، مگر اینکه از فعل قاچاق «جرم‌زدایی» شده باشد که تاکنون این امر صورت نگرفته است.

اما در تاریخ ۷۴/۰۲/۱۲ مجمع تشخیص مصلحت، «قانون نحوه اعمال تعزیرات حکومتی راجع به قاچاق کالا و ارز» را تصویب می‌کند که بر اساس تبصره دو ماده ۴ آن، سازمان تعزیرات برای اولین بار اجازه می‌یابد تا در صورت عدم رسیدگی یا تطویل دادرسی و عدم تعیین تکلیف قطعی پرونده‌های قاچاق در مراجع قضایی، با درخواست سازمان شاکی، پرونده را از محاکم قضایی یا سازمان شاکی مطالبه و طبق جرایم و مجازات‌های مقرر در قوانین مربوطه اقدام نماید. بدین‌سان، با تصویب این قانون، صلاحیت انحصاری دستگاه قضایی در رسیدگی به پرونده‌های قاچاق به نفع دستگاه اجرایی کشور مورد اغماض و چشم‌پوشی قرار گرفت و به‌مرور، صلاحیت رسیدگی به پدیده قاچاق به سازمان تعزیرات حکومتی واگذار شد. با تصویب قانون مبارزه با قاچاق کالا و ارز (۹۲/۱۰/۰۳) نظام حقوقی و قضایی فعل قاچاق و موضوعاتی از قبیل نگاه جدید قانون‌گذار به فعل مجرمانه قاچاق و آیین رسیدگی خاص و تشدید مجازات، گسترش حوزه صلاحیت این سازمان در رسیدگی به پرونده‌های قاچاق کالا، عدم امکان ارجاع آرای سازمان تعزیرات حکومتی به دیوان عدالت اداری و ایجاد آرای وحدت رویه استثنایی و بدیع، وارد مرحله جدیدی شد.

در این گزارش، به نگاه جدید قانون‌گذار در قانون مبارزه با قاچاق کالا و ارز در خصوص فعل «قاچاق» و نیز صلاحیت کیفری سازمان تعزیرات حکومتی، در رسیدگی به پرونده‌های قاچاق علیه شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی خواهیم پرداخت.



نگاه قانون گذار به فعل «قاچاق» مبتنی بر «مجرمانه» بودن آن است و نه «تخلف». تعبیر از فعل «قاچاق» به عنوان «تخلف» فقط به این منظور صورت گرفته که رسیدگی و صدور حکم برای آن در حیطه صلاحیت سازمان تعزیرات قرار گیرد. این موضوع از ابداعات قانون مبارزه با قاچاق کالا و ارز بوده است

اصل ۶۱ قانون اساسی مقرر کرده است: اعمال قوه قضائیه به وسیله دادگاه‌های دادگستری است ... که با بسط صلاحیت سازمان تعزیرات حکومتی در رسیدگی به فعل «قاچاق» کاملاً در تعارض است

نکنند، جریمه نقدی از محل وثیقه‌های سپرده شده و یا فروش اموال شناسایی شده محکوم علیه اخذ ... و چنانچه اموالی شناسایی نشود و یا کمتر از میزان جریمه باشد، جرایم نقدی مذکور مطابق قانون آیین دادرسی کیفری حسب مورد با دستور قاضی اجرای احکام دادرسی مربوطه یا قاضی اجرای احکام تعزیرات، به حبس تبدیل می‌شود...

همچنین در مواد ۶۴، ۶۷ و ۶۹، قانون مزبور، به کرات از «جرم» بودن فعل قاچاق یاد و برای سیاست کیفری در قبال آن از «مجازات» صحبت شده است. انتخاب انواع مجازات برای فعل قاچاق تا جایی پیش رفته که در ماده ۶۹، از مجازاتی به عنوان «مجازات تکمیلی» نام برده شده که شامل تعلیق موقت یا ابطال دائم کارت بازرگانی، پروانه کسب، تاسیس، بهره‌برداری و یا حق‌العمل‌کاری، گواهینامه رانندگی و سایل نقلیه زمینی، دریایی و هوایی تعطیل موقت یا دائم محل کسب و پیشه و تجارت؛ محرومیت از اشتغال به حرفه خاص از یک تا پنج سال؛ محرومیت از تاسیس شرکت یا عضویت در هیئت‌مدیره و مدیرعاملی اشخاص حقوقی از یک تا پنج سال و ممنوعیت خروج از کشور تا پنج سال می‌شود.

یکی از مهم‌ترین مواد قانون که صراحتاً به جرم بودن «قاچاق» اشاره کرده و ارتباط مستقیمی هم با شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی پیدا می‌کند، ماده ۷۰ قانون است که بدین شرح انشاء شده است: «مرجع رسیدگی‌کننده ذیصلاح در مورد شرکت‌ها و موسسات حمل و نقل داخلی و بین‌المللی که مدیران یا متصدیان آنها مرتکب قاچاق کالا یا حمل کالای خارجی فاقد اسناد مثبت گمرکی شده‌اند با توجه به شرایط، نحوه، دفعات ارتکاب جرم و شخصیت مرتکب علاوه بر مجازات‌های مقرر در این قانون به شرح زیر حکم می‌کند:

الف - مرتبه اول ۳ تا ۶ ماه محرومیت اشتغال مدیران یا متصدیان؛

ب - مرتبه دوم ۶ ماه تا یک سال محرومیت اشتغال مدیران یا متصدیان.

بر این اساس، نوع تحریر مواد مورد اشاره و تعریف جرم به عنوان عنصر قانونی فعل

## الف) قانون مبارزه با قاچاق کالا و ارز (مصوب ۹۲/۱۰/۰۳)

### ۱- فعل «قاچاق» جرم است یا تخلف؟

لازمه شناخت مسئولیت کیفری شخصی، شناخت ماهیت «جرم» است؛ چراکه عنوان «مجرم» به شخصی گفته می‌شود که مرتکب «جرمی» شده باشد. پس اول باید جرم و سپس مجرم شناخته شود و متعاقباً، به تعیین مجازات وی پرداخت. ماده دو قانون مجازات اسلامی (۹۲/۰۲/۰۱) فعل مجرمانه را چنین تعریف کرده است: «هر رفتاری اعم از فعل یا ترک فعلی که برای آن در قانون مجازات تعیین شده است». از لحاظ حقوقی، دو واژه «جرم» و «مجازات» در اصل دو روی یک سکه محسوب می‌شوند.

بند الف ماده ۱ قانون مبارزه با قاچاق کالا و ارز، فعل «قاچاق کالا و ارز» را چنین تعریف کرده است: «هر فعل یا ترک فعلی که موجب نقض تشریفات قانونی مربوط به ورود و خروج کالا و ارز گردد و براساس این قانون و یا سایر قوانین، قاچاق محسوب و برای آن «مجازات» تعیین شده باشد...» از به کار بردن واژه «مجازات» در این ماده، چنین استنباط می‌شود که از نظر قانون‌گذار، فعل قاچاق «جرم» محسوب می‌شود. این تعریف مؤید عنصر قانونی «جرم» برای فعل قاچاق و مشخص‌کننده ماهیت فعل «قاچاق» است. در قانون مزبور، در مواد عدیده دیگری هم در وصف فعل «قاچاق» از واژه «جرم» و برای کیفر آن، از واژه «مجازات» استفاده شده است. از جمله ماده ۵۷ مقرر داشته: «قاچاق کالا و ارز از مصادیق جرایم اقتصادی محسوب می‌شود». همچنین در ماده ۵۸ تأکید شده: «در کلیه جرایم و تخلفات موضوع این قانون در خصوص کالا و ارز، در صورت موجود نبودن عین کالا و یا ارز قاچاق، مرتکب حسب مورد علاوه بر محرومیت به مجازات‌های مقرر، به پرداخت معادل ارزش کالا و ارز نیز محکوم می‌شود...»

در ماده ۶۰ قانون مزبور، پس از اشاره به جریمه‌های نقدی، چنین آمده است: «در صورتی که محکومان به جریمه‌های نقدی ... ظرف بیست روز از تاریخ ابلاغ حکم قطعی به پرداخت جریمه‌های مقرر اقدام

«قاچاق» و قائل شدن به «مجازات» و «تکمیل مجازات» مرتکبین فعل «قاچاق» نشان می‌دهد که نگاه قانون‌گذار به فعل «قاچاق» مبتنی بر «جرمانگاری» و فعل «مجرمانه» بودن آن بوده است نه فعل «تخلف» به مفهوم تخلف اداری یا انتظامی و صنفی.

۲- براساس ماده ۴۴ قانون مبارزه با قاچاق کالا و ارز (مصوب ۹۲/۱۰/۰۳) رسیدگی به پرونده‌های قاچاق کالا و ارز به دو بخش تقسیم شده است:

الف) پرونده‌هایی که رسیدگی به آنها در صلاحیت دادگاه انقلاب قرار گرفته‌اند و عبارت هستند از: «جرایم» قاچاق سازمان یافته و حرفه‌ای کالا و ارز، قاچاق کالاهای ممنوعه و قاچاق کالا و ارز مستلزم حبس و یا انفصال از خدمات دولتی؛

ب) «تخلفاتی» که رسیدگی به آنها در صلاحیت سازمان تعزیرات حکومتی واقع شده و عبارتند از پرونده‌های قاچاق کالا و ارز که «تخلف» محسوب می‌شوند.

در واقع، مقنن، در این ماده سعی کرده با به کار بردن واژه «تخلف» برای امر «قاچاق»، صلاحیت رسیدگی به شکایات قاچاق را به «سازمان تعزیرات حکومتی» واگذار نماید. گرچه بعضاً وجوه تشابهی میان دو فعل «جرم» و «تخلف» وجود دارد، اما «تخلف»، معمولاً به تخلفات اداری، انتظامی و یا در نظام صنفی، به «تخلفات کسبه و صنوف» از نظامات صنفی گفته می‌شود.

تعبیر فعل «قاچاق» به «تخلف» به این منظور صورت گرفته که رسیدگی و صدور حکم برای فعل قاچاق، در حیطه صلاحیت «سازمان تعزیرات حکومتی» قرار گیرد که این موضوع از ابداعات قانون مبارزه با قاچاق کالا و ارز است. با این حال، همان طوری که شرح آن گذشت، نگاه این قانون به فعل «قاچاق» «جرم» بودن آن به صورت مطلق بوده و علی‌الاصول، رسیدگی به آن نیز باید از طریق دادگاه صالح کیفری صورت گیرد و فقط در این حالت است که متهم می‌تواند با پشتیبانی اصول مهم آیین دادرسی کیفری از قبیل «اصل براءت»، «اصل استقلال و بی‌طرفی قاضی»، «تحقیق از طریق بازپرس»، «تعقیب از طریق دادستان»، «علنی بودن دادرسی»، «برابر

بودن امکانات دفاع برابر برای همه»، «استفاده از کارشناسان رسمی و خبره دادگستری برای کشف واقعیات پرونده» و مهم‌تر از همه، عدم تعلق «شاک» و «قاضی» به یک قوه از قوای سه‌گانه، از خود دفاع کند و فقط از این طریق است که عدالت کیفری نمایان شده و مجازات عاملین اصلی فعل «قاچاق» به منصفه ظهور خواهد رسید.

در حقوق کیفری، علاوه بر عنصر قانونی جرم، وجود عناصر مادی و معنوی در تشکیل و ثبوت فعل مجرمانه، بسیار حائز اهمیت دانسته شده است. شخصی که به عنوان «مجرم» محکوم به مجازاتی می‌شود، باید مبادرت به فعل یا ترک فعلی کرده باشد که ملموس، محسوس و عینی بوده و در قانون عنوان مجرمانه داشته باشد. وجود یک تظاهر خارجی عملی ناشی از قصد مجرمانه یا خطای جزائی توسط فاعل که جرم به وسیله آن آشکار می‌شود، برای تحقق فعل مجرمانه و مجازات فاعل، لازم است.

همچنین، برای تحقق یک جرم، باید عنصر معنوی (قصد و نیت واقعی مبنی بر ارتکاب فعل مجرمانه) وجود داشته باشد؛ یعنی مرتکب باید قصد مجرمانه در فعل و یا ترک

معلوم نیست که سازمان تعزیرات حکومتی دارای چه اوصاف خاصی است که قانون‌گذار از یک سو برخلاف فلسفه تشکیل آن و صرفاً با استفاده از واژه «تخلف» به جای «جرم» رسیدگی به پرونده‌های قاچاق را به آنها واگذار کرده است و از سوی دیگر، آرای آن را غیرقابل ارجاع به دیوان عدالت اداری تشخیص می‌دهد

فعل مجرمانه خود داشته باشد در غیر این صورت نمی‌توان او را مجرم شناخت؛ بنابراین در ارتکاب یک جرم، جنبه شخصی و معنوی آن غلبه بیشتری بر جنبه قانونی و مادی، داشته و اغلب در تعیین مصادیق جرم و مجرم، بیشترین تردیدها و اختلافات در تحقق «عنصر معنوی» جرم است.

به دیگر سخن، میان فعل مادی و حالات روانی فاعل، باید نسبتی موجود باشد تا بتوان مرتکب را مقصر شناخت. موضوعی که تحقیق و اثبات آن بر اساس قانون اساسی، بر عهده قوه قضائیه است در حالی که در رسیدگی‌های «سازمان تعزیرات حکومتی» و اثبات فعل مجرمانه از ناحیه مرتکب، با کم‌توجهی قابل ملاحظه‌ای مواجه بوده است.

### ب) صلاحیت سازمان تعزیرات در رسیدگی به پرونده‌های قاچاق

براساس ماده ۱۱ قانون موصوف، سازمان تعزیرات حکومتی، صلاحیت رسیدگی به پرونده‌های قاچاق را پیدا کرده و بر این اساس، قوه قضائیه و این سازمان حسب مورد، موظف شده‌اند؛ به منظور تسریع در رسیدگی به پرونده‌ها و پیشگیری از ارتکاب جرم قاچاق اقدامات زیر را به عمل آورند:

الف - اختصاص شعب ویژه جهت رسیدگی به جرایم قاچاق کالا و ارز توسط رئیس قوه قضائیه؛

ب - اختصاص شعب بدوی و تجدیدنظر ویژه رسیدگی به تخلفات قاچاق کالا و ارز متشکل از افراد حائز شرایط استخدام قضات مطابق آیین‌نامه مصوب هیئت وزیران توسط سازمان تعزیرات حکومتی؛

#### ۱- اساس تفکر تشکیل سازمان تعزیرات حکومتی

بر اساس ماده واحده «قانون اصلاح قانون تعزیرات حکومتی، مصوب مجمع تشخیص مصلحت نظام ۱۳۷۳/۰۷/۱۹» با توجه به ضرورت نظارت و کنترل دولت در امور اقتصادی و هماهنگی مراجع قیمت‌گذاری و توزیع کالا و اجرای مقررات و ضوابط مربوط به آن، کلیه امور تعزیرات حکومتی بخش دولتی و غیردولتی اعم از امور بازرسی و

ذاتاً تجاری محسوب می‌شوند. با توجه به حاکمیت عهدنامه‌های بین‌المللی بر فعالیت چنین شرکت‌هایی، ادعا علیه این شرکت‌ها در ابعاد کیفری و حقوقی، باید وفق ضوابط آیین‌های دادرسی (اعم از کیفری و مدنی) و در محاکم قضایی اختصاصی و تحت نظر قوه قضائیه و متناسب با جایگاه اجتماعی و فعالیت‌های تجاری و بین‌المللی آنها مورد رسیدگی واقع شود تا با شأن یک «بازرگان» سنخیت بهتری داشته باشد.

شایان ذکر است که به موجب ماده ۲۹ «قانون بهبود مستمر محیط کسب و کار» (۱۳۹۰/۱۱/۱۶) قوه قضائیه و دولت ملزم شده‌اند تا اقدامات قانونی لازم را برای تنظیم آیین دادرسی تجاری و تشکیل دادگاه‌های تجاری به عمل آورند که متأسفانه تاکنون پس از سپری شدن ۸ سال از تصویب قانون، جامه عمل به خود نبوشیده است. همچنین، براساس تبصره ماده موصوف، مقرر بوده تا زمان تأسیس دادگاه‌های تجاری، «جرایم» مرتبط با فعالیت‌های تجاری و اختلافات بین بخش خصوصی و دستگاه‌های اجرایی، حسب مورد در شوراهای حل اختلاف یا شعب خاصی که روسای دادگستری استان‌ها با رعایت صلاحیت محلی تعیین می‌کنند، رسیدگی شود که آن هم تاکنون، منصفه ظهور پیدا نکرده است.

**۳- عدم قابلیت ارجاع آرای صادر شده از سازمان تعزیرات به دیوان عدالت اداری**  
مطابق اصل ۱۷۳ قانون اساسی، به منظور رسیدگی به شکایات، تظلمات و اعتراضات مردم نسبت به ماموران یا واحدها یا آیین‌نامه‌های دولتی و احقاق حقوق آنها، دیوانی به نام «دیوان عدالت اداری»، تأسیس شده است.

از سوی دیگر، به موجب تبصره دو ماده ۵۰ «قانون مبارزه با قاچاق کالا و ارز» آرای صادره توسط شعب تعزیرات حکومتی در مورد پرونده‌های قاچاق کالا و ارز قابل اعتراض در دیوان عدالت اداری و سایر مراجع قضایی نیست. حال با فرض صحت و مصلحت صلاحیت رسیدگی سازمان تعزیرات حکومتی به پرونده‌های قاچاق علیه شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی و با عنایت به تفکیک

به موجب تبصره ماده دو در قانون نظام صنفی (۹۲/۰۶/۱۲) «صنوفی که قانون خاص دارند، از شمول این قانون مستثنا می‌باشند. قانون خاص قانونی است که بر اساس آن نحوه صدور مجوز فعالیت، امور واحدهای ذی‌ربط، نظارت، بازرسی و رسیدگی به تخلفات افراد و واحدهای تحت پوشش آن به صراحت در متن قانون مربوطه معین می‌شود.»

در همین ارتباط، بر اساس رای هیئت عمومی دیوان عدالت اداری (دادنامه شماره ۴۰۹ مورخ ۸۶/۰۶/۱۱): «... شرکت‌ها و مؤسسات حمل و نقل، از جهات گوناگون دارای قوانین خاص می‌باشند، بنابراین از شمول مقررات قانون نظام صنفی مستثنا هستند...»  
لذا، موضوع فعالیت انواع شرکت‌ها و مؤسسات حمل و نقل در کلیه شقوق آن اعم از داخلی، بین‌المللی، نمایندگی‌های کشتیرانی، کارگزاری‌ها و فرورادرها، کماکان از شمول قانون نظام صنفی مستثناست.

به همین سان، براساس ماده ۲ قانون تجارت، تصدی به حمل و نقل از راه خشکی یا آب یا هوا به هر نحوی که باشد و کشتیرانی داخلی یا خارجی و معاملات راجع به آن‌ها عملیات


نظارت، رسیدگی و صدور حکم قطعی و اجرای آن به دولت (قوه مجریه) محول گردید تا طبق مجازات‌های مقرر در قانون تعزیرات حکومتی (۶۷/۱۲/۲۳) اقدام شود.

به موجب ماده ۲ «تصویب‌نامه هیئت وزیران در خصوص تعیین سازمان و تشکیلات تعزیرات حکومتی» (مصوب ۱۳۷۳/۰۷/۲۳) نیز مقرر شده: «سازمان تعزیرات حکومتی» تحت نظر وزیر دادگستری (در بدنه قوه مجریه) تشکیل می‌گردد و آیین‌نامه آن، در تاریخ ۱۳۷۳/۰۸/۰۱ در ۳۶ ماده به این مقدمه به تصویب هیئت وزیران رسیده: «... به منظور رسیدگی و صدور رای راجع به تخلفات موضوع قانون تعزیرات حکومتی در مراکز استان‌ها و شهرستان‌های کشور، شعبی تحت عنوان شعب رسیدگی به تعزیرات حکومتی تشکیل خواهد شد.»

اصولاً واگذاری کاری که طبع آن قضایی و دربردارنده موارد محدودکننده آزادی اشخاص یا سلب مالکیت و امثال آنها است، به قوه مجریه، با اصول ۵۷ و ۶۱ قانون اساسی در تعارض آشکار است. ضمن اینکه وجود مراجع تصمیم‌گیری موازی در بدنه دو قوه قضائیه و مجریه، موجد ایراد حقوقی بوده و منجر به محدودیت در آزادی‌های مشروع و قانونی شهروندان و از همه مهم‌تر، منتج به تحت‌الشعاع قرار گرفتن عدالت کیفری در نظام دادرسی عادلانه می‌شود.

اصل ۵۷ مقرر داشته است: «قوای حاکم در جمهوری اسلامی ایران مستقل از یکدیگرند» اما آنچه در تشکیلات «سازمان تعزیرات حکومتی» از رسیدگی، صدور رای مجازات، ضبط کالا و ارز، تفهیم اتهام، تبدیل جزای نقدی به حبس و ... معمول می‌شود، در واقع افعال قضایی هستند که باید زیر نظر قضات دادگستری و وفق آیین دادرسی کیفری بررسی شوند. اصل ۶۱ قانون اساسی مقرر کرده است: «اعمال قوه قضائیه به وسیله دادگاه‌های دادگستری است ...» که با بسط صلاحیت «سازمان تعزیرات حکومتی» در رسیدگی به فعل «قاچاق»، کاملاً در تعارض به نظر می‌رسد.

**۲- فعالیت حمل و نقلی، ذاتاً تجاری است نه صنفی**

  
**آنچه در تشکیلات سازمان تعزیرات حکومتی از رسیدگی، صدور رای مجازات، ضبط کالا و ارز، تفهیم اتهام، تبدیل جزای نقدی و ... به حبس معمول می‌شود، در واقع افعال قضایی هستند که باید زیر نظر قضات دادگستری و وفق آیین دادرسی کیفری بررسی شوند**

**عدم امکان رجوع به دیوان عدالت اداری برای محکومین سازمان تعزیرات، به خصوص شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی، عاملی برای کاهش سرمایه‌گذاری در فعالیت حمل و نقل بین‌المللی و ترانزیت کالا است. موضوعی که تا حدودی یکی از موانع سرمایه‌گذاری در بخش خودمالکی وسایط نقلیه توسط اشخاص حقوقی نیز محسوب می‌شود**

رسیدگی به پرونده‌های قاچاق را به آن احاله کرده و از سوی دیگر، به موجب تبصره ماده ۵۰ آراء آن را غیر قابل ارجاع به دیوان عدالت اداری تشخیص داده است؟ این تبصره، آشکارا، نظام عادلانه دادرسی درباره شعب تعزیرات حکومتی و پرونده‌های متشکله قاچاق، به خصوص علیه شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی را در سازمان مزبور، نادیده گرفته است و در عمل، به دلیل عدم امکان رجوع به دیوان عدالت اداری برای محکومان آن، به ویژه شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی، عاملی در جهت کاهش انگیزه سرمایه‌گذاری در فعالیت حمل بین‌المللی و ترانزیت کالا و بازدارنده برای سرمایه‌گذاری در این رشته ارزیابی می‌شود. موضوعی که تا حدودی یکی از موانع سرمایه‌گذاری در بخش خود مالکی وسایط نقلیه توسط اشخاص حقوقی نیز هست.

#### ۵- ستاد مرکزی تعزیرات حکومتی

یکی دیگر از نشانه‌های عدم انطباق قانون «تعزیرات حکومتی» بر فعالیت‌های ذاتا تجاری، از جمله شرکت‌های حمل و نقل، ترکیب ستاد مرکزی این ستاد است که بر اساس ماده ۲۹ قانون یاد شده، با ترکیب وزیر بازرگانی و رئیس هیئت عالی نظارت به عنوان رئیس ستاد، وزیر کشور، رئیس شورای مرکزی اصناف، نماینده تام‌الاختیار رئیس دیوان عالی کشور، وزیر صنایع و مدیرعامل سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان تشکیل شده است:

توجه به ترکیب اعضای ستاد به خصوص عضویت رئیس شورای مرکزی اصناف و نه اتاق بازرگانی ایران در آن و موارد احصاء شده در قانون تعزیرات حکومتی (به عنوان دلیلی دیگر) حاکی از آن است که اعمال «قانون تعزیرات حکومتی» و نیز شکل رسیدگی به تخلفات در «سازمان تعزیرات حکومتی» بر فعالیت‌های صنوف موضوع قانون امور صنفی، ناظر بوده و براساس نظر مقنن، قانون مبارزه با قاچاق کالا و ارز در بخش رسیدگی توسط سازمان تعزیرات حکومتی، نمی‌تواند بر فعالیت‌هایی رسیدگی نماید که از شمول قانون نظام صنفی خارج بوده و «ذاتا تجاری» محسوب می‌شوند.

#### جمع‌بندی

۱- قانون مبارزه با قاچاق کالا و ارز، هم به عنوان یک قانون ماهوی حاکم بر پدیده قاچاق کالا و ارز و هم به عنوان یک قانون شکلی که دارای آیینی برای رسیدگی «مرجع قضائی» و «سازمان تعزیرات حکومتی» است، دارای نکاتی مبهم و متعارض بسیاری است که بالطبع، موجب تشتت آراء، تنوع برداشت و تفسیرهای ناصواب قضایی و اداری از سوی مقامات رسیدگی‌کننده به پرونده‌های قاچاق شده و نهایتا محکومیت‌های بلاوجه و نیز سردرگمی فعالان اقتصادی به خصوص در بخش حمل و نقل بین‌المللی را به دنبال خواهد داشت.

۲- براساس آمار و ارقام موجود و آرای صادر شده از سوی سازمان تعزیرات حکومتی و علی‌رغم تغییرات پی‌درپی در قوانین مربوط به مبارزه با قاچاق کالا از سال ۱۳۶۷ تاکنون و به‌ویژه تصویب قانون اخیر (۹۲/۱۰/۰۳) که خود دارای اصلاحاتی نیز در سال ۱۳۹۴ بوده و در حال حاضر هم در نوبت اصلاحیه‌های جدید در مجلس است، این قوانین نتوانسته‌اند عملا با پدیده قاچاق و قاچاقچی واقعی به مقابله پردازند و تنها با محکوم کردن به ناحق شرکت‌های حمل بین‌المللی و مدیران آنها، موجبات ورود آسیب جدی به فعالان حمل و نقل بین‌المللی و سیستم ترانزیت را فراهم آورده است.

۳- به کار بردن واژه «تخلف» به جای کلمه «جرم» برای «فعل» قاچاق در قانون جدید، از جمله در ماده ۴۴، نه تنها با عموم مواد دیگری از قانون، از جمله ماده ۵۷، در تعارض است، بلکه موجب بسط صلاحیت رسیدگی سازمان تعزیرات حکومتی به پرونده‌های قاچاق شده که با اصول تفکیک قوای مندرج در قانون اساسی در تعارض واقع می‌شود. ضمنا از مفاد قانون جدید چنین استنباط می‌شود که با فقدان عناصر مادی و معنوی تشکیل‌دهنده یک جرم، در هر حال اصل بر وقوع «جرم» قاچاق تلقی می‌شود و متهم باید اثبات کند که وی در فرآیند «فعل» قاچاق نقشی نداشته است. این موضوع، با «اصل برائت» مندرج در اصل ۳۷ قانون اساسی نیز در تعارض آشکار است.

قانون مزبور از «جرم» و «تخلف» (ماده ۴۴) قاعدتا باید آرای «سازمان تعزیرات حکومتی» همانند تصمیمات و اقدامات سایر نهادهای رسیدگی‌کننده به تخلفات و یا اقدامات واحدهای دولتی موجود در قوه مجریه، قابل ارجاع به «دیوان عدالت اداری» باشند. معلوم نیست که «سازمان تعزیرات حکومتی» دارای چه وصف یا اوصافی خاصی است که قانون‌گذار از یک سو برخلاف فلسفه تشکیل آن در بدنه نظام اداری و صرفا با استفاده از واژه «تخلف» به جای «جرم»



ترابران

ماهنامه اقتصاد ترابری



@tarabaranmagazine  
 اخبار ماهنامه ترابران



## پیکر بی جان ترانزیت

ای مدیران گریزان از ترانزیت کجایید کجایید!  
 بر پیکر بی جان ترانزیت تیرها، زهر سوی روانه است  
 از ظالم تاریخ چه گویم که اکنون  
 تیرها، بیشتر از سوی ایادی است  
 می رسد هر لحظه تیری از دربار قضا  
 وای، چه گویم که چه ها می کند این تیر قضا  
 تا بیایی و بگویی که مرا نیست خطا  
 رای صادر می شود، واویلا  
 بگذریم از دربار قضا، سازمان مالیاتی می کند جور و جفا  
 وان یکی ارزیاب را نگر، می زند شمشیر چون شمر بی حیا  
 از بانکها و صرافی ها کن گذر، چون که آنها عاشقند بر حب الوطن  
 می کنند کاری که فریادت رسد بر کهکشان  
 آن یکی، مستقر گردیده، بر درب خروج  
 می کند کاری که اصلا هیچ نگو  
 تامین اجتماعی را نگر، گویا ارث پدر دارد طلب  
 کم گو، کم گو ای امیری، بیش از این هرگز مگو،  
 هرچی گفתי عیب و زیره به کرمان بردن است  
 راست می گویی، می دانم ولی  
 «تا نگرید طفل کی نوشد لبن - تا نگرید ابر کی خندد چمن»  
 الغرض، الغرض باید بگوییم،  
 ای دولت تدبیر کجایید کجایید  
 تاخیر صلاح نیست بیایید بیایید.  
 این پیکر بی جان ترانزیت،  
 بر دوش بگیرید و به سر منزل مقصود رسانید

غلامحسین امیری

# بین دنیای گذشته و جهان امروز گیر کرده‌ایم!

عبدالله خانعلی

رئیس هیات‌مدیره انجمن

رانندگان کامیون‌های یخچالدار استان تهران

تمام مسائل و موضوعات، با گذشت زمان و پیشرفت علم و تکنولوژی دستخوش تغییرات بنیادی شده و با توجه به اینکه کره خاکی به یک دهکده جهانی تبدیل شده است تمام ساکنان این دهکده اگر بخواهند همپای پیشرفت‌ها حرکت کرده و از غافله عقب نمانند، نیازمند هماهنگ‌سازی و به‌روز آوری هستند. حمل‌ونقل نیز از این قاعده مستثنی نیست، اما متأسفانه بعد از انقلاب در حمل‌ونقل ایران به دلیل سوءمدیریت‌ها و نبود فضای منطقی و انتقادپذیری در ارگان‌ها و سازمان‌های مرتبط، این به‌روزرسانی اتفاق نیفتاده و همچنان همان تفکر سنتی بر آن حاکم مانده است؛ مدیران ما نه تنها متوجه گذشت زمان و پیشرفت علم و تکنولوژی در حمل‌ونقل دنیا نبودند، بلکه توجهی به تغییرات و رشد کشورهای همسایه که در گذشته در جایگاه بسیار پایین‌تری از ایران قرار داشتند هم نداشتند. آنها صرفاً سعی در حفظ وضعیت و شرایط موجود داشته و دارند و به همین دلیل به خواسته‌ها، پیشنهادهای و انتقادات فعالان داخلی هم هیچ توجهی نشان نمی‌دهند.

اگر بخواهیم با طرز تفکر سنتی پیش برویم، قطعاً حمل‌ونقل ایران نابود خواهد شد؛ خصوصاً حمل‌ونقل بین‌المللی که از یک طرف با کشورهای رقیب قدرتمندی مانند ترکیه رویه‌روست که به‌زعم من حداقل نیمی از ناوگانش را به امید حمل‌محمولات ایران خریداری کرده (حتی تجار، صاحبان کالا و صادرکنندگان آذربایجانی به دلیل هم‌زبانی با رانندگان ترکیه‌ای تمایل زیادی به همکاری با ناوگان ترکیه‌ای دارند) و از طرف دیگر مدیرانی که بدون توجه به ساختار سنتی و خودمالکی حمل‌ونقل ایران و عدم درک صحیح از وضعیت موجود، هر روز نسخه جدیدی را بدون هیچ پشتوانه علمی، عملی و کارشناسی می‌پیچند و مثلاً مجوز شرکت‌های باریابی اینترنتی تحت عنوان بازارگاه‌ها را صادر کرده‌اند! بازارگاه‌هایی که همان دلالت سنتی متنها با مجوز هستند، بازارگاه‌هایی که ویرانگر و نابودکننده همین ته‌مانده حمل‌ونقل بیمار و ضعیف خواهند بود، بازارگاه‌هایی که تنها نقش اعلان بار به نزدیک‌ترین کامیون را دارند. آیا برای مسئولان این بازارگاه‌ها تفاوتی می‌کند که اختلاف سن این ناوگان و سرمایه‌گذاری آنها چقدر است؟ در کشوری که ۳ برابر نیاز واقعی، ناوگان حمل‌کالا دارد، در کشوری که تفاوت فاحشی بین سن ناوگان و سرمایه‌گذاری آن





در کشوری که ۳ برابر نیاز واقعی، ناوگان حمل کالا دارد، در کشوری که تفاوت فاحشی بین سن ناوگان و میزان سرمایه‌گذاری انجام شده در آن وجود دارد، هر روز شاهد قوانین غیرکارشناسی هستیم و مدیران شرکت‌های حمل نیز از وضعیت موجود رضایت دارند، معلوم است که هیچگاه شرکت مالکی اتفاق نخواهد افتاد

همه مشکلاتی که به زحمتکشان این بخش یعنی رانندگان وارد می‌شود، ناشی از آن است که تبعات تصمیمات نادرست و غیرکارشناسی بعضی از مسئولان، نه متوجه خودشان است، نه دولت و نه شرکت‌های حمل؛ این اقدامات فقط بر فعالیت‌های راننده موثر است

طبق قوانین حمل و نقل، راننده با شرکت حمل معنا پیدا می‌کند، به‌ویژه در حمل و نقل بین‌المللی، یعنی شرکت‌های فورواردر و کریر باید با صاحب کالا وارد مذاکره شده و قرارداد حمل امضا کند و سپس قراردادی هم با راننده تنظیم شود، اتفاقی که عملاً در حمل و نقل ایران نمی‌افتد و در حال حاضر در بخش بین‌المللی راننده راساً اقدام به گرفتن بار می‌نماید و بعد شرکت را جهت صدور اسناد حمل در جریان قرار می‌دهد.

در بخش داخلی هم غیر از بنادر و جاهایی که پایانه‌ها یا سالن اعلان باری وجود دارد، در بسیاری از موارد راننده خودش بار را پیدا و بارگیری کرده و در مسیر از یک شرکت حمل و نقلی بارنامه‌ای گرفته و می‌رود.

با مدیریت و شرایط انحصاری فعلی که سازمان راهداری برای صدور پروانه فعالیت شرکت‌های حمل و نقل خصوصاً داخلی ایجاد کرده است، پروانه فعالیت شرکت‌های حمل و نقلی ارزش بعضاً چندین میلیاردی پیدا کرده است، اگر این انحصار برداشته شود و به هر کسی که توانایی فعالیت دارد پروانه فعالیت داده شود، مانند گذشته، یک ورق کاغذ چنین قیمتی پیدا نمی‌کند.

مگر نه اینکه هر کسی یا شرکتی از کل راهداری غرفه‌ای در پایانه‌ها اجاره کند از شرایط دریافت پروانه فعالیت معاف بوده و از خود اداره کل راهداری بارنامه و اجازه صدور بارنامه را می‌گیرد؛ خوب در استان تهران حدود ۴۳۰ شرکت حمل و نقلی وجود دارد که حدود ۳۰۰ تای آنها در پایانه بار اکبرآباد استان تهران غرفه اجاره کرده‌اند (پایانه بار که چه عرض کنم بهتر است بگوییم میدان تره‌بار) و جالب اینکه در هر کدام از این دفاتر شرکت‌ها حدود ۲۰ عدد میز گذاشته شده است که هر کدام از این میزها به یک نفر اجاره داده شده است، افرادی که همه برای برداشتن بخشی از کرایه راننده از آن دفتر میز اجاره کرده‌اند، بدون هیچ سرمایه‌گذاری و پرداخت هیچ مالیاتی. اگر این افراد اینقدر توانمند هستند، چرا سازمان راهداری نباید با تسهیل شرایط، غرفه‌ای در اختیار ایشان قرار دهد تا برای سازمان درآمدزایی داشته باشد؟

وجود دارد، در کشوری که در ناوگان حمل آن، تفاوت سنی حدوداً ۵۰ ساله و تفاوت سرمایه‌گذاری حدوداً ۲ میلیارد تومانی وجود دارد، این ناوگان باید در کنار یکدیگر در پایانه‌های بار در انتظار رسیدن نوبت باشند.

مشکلات حمل و نقل ایران ساختاری و جدی است، مشکل ما خودمالکی است و اینکه همیشه راننده و شرکت در تقابل با یکدیگر بوده و هیچ اعتمادی به هم ندارند، مشکل حمل و نقل ایران این است که راننده با جان و سرمایه خود ۲۴ ساعته در اختیار حمل و نقل است، ولی به اندازه کارمندی که بدون هیچ‌گونه سرمایه‌گذاری (حتی یک خودکار) ۸ ساعت کار می‌کند، عایدی ندارد و هیچ حمایت قانونی هم نمی‌شود.

مشکل این است که شرکت‌های حمل و نقلی بدون پرداخت یک ریال، ۳ دانگ با راننده شریک هستند و از درآمدش برمی‌دارند و تازه بر سر گرفتن بار از صاحبان کالا وارد رقابت‌های مخربی شده و از جیب راننده تخفیف‌های ویژه‌ای به صاحبان کالا می‌دهند تا مبادا صاحب کالا ایشان از دستشان برود.

مشکل حمل و نقل ایران این است که چون راننده خودش پشت فرمان کامیون قرار می‌گیرد و هزینه‌ها را مدیریت می‌کند و توان مالی چندانی ندارد، توجهی به سن و فرسودگی ناوگان ندارد، بنابراین اختلاف سنی فاحشی در ناوگان خودمالکی به وجود آمده است.

این در حالی است که اگر شرکت‌های حمل و نقلی مالک کامیون باشند چون قرار نیست خودشان پشت فرمان قرار بگیرند و باید راننده استخدام کنند، به‌ناچار از ناوگان اروپایی، نو و صفر کیلومتر استفاده کرده و بعد از گذشت حداکثر ۵ سال، آنها را تبدیل به احسن می‌کنند. وقتی شرکت حمل و نقل، مالک ناوگان باشد، با استفاده از سیستم حسابداری خود از هزینه‌های سرمایه‌گذاری، نگهداری، استهلاک مطلع می‌شوند و چون تعداد آنها نسبت به خودمالکان کمتر است، امکان هماهنگی بین آنها به مراتب بیشتر خواهد بود، رقابت مخرب از بین خواهد رفت و همگی تقریباً نرخ واحدی را به صاحبان کالا اعلام می‌کنند.

در کشوری که برای حمل و نقل، سازمان‌ها و ادارات مختلف، بدون هماهنگی با سایر سازمان‌ها و فقط بنا بر مصالح سازمانی خود دستورالعمل ضدونقیض صادر می‌کنند، پیچیدن نسخه‌هایی که در هیچ کشور دیگری اجرا نمی‌شود و یک اختراع صرفاً ایرانی است پاسخ نخواهد داد

به جای تاخوگراف و صفحه سرعت‌سنج که مورد قبول تمام کشورهای دنیا است، دستگاه سپهتن را که هیچ کارایی ندارد به رانندگان تحمیل کرده‌اند که در خارج از کشور حتی باعث ایجاد نویز بر روی سیستم کامپیوتری کامیون می‌شود

با توجه به چنین ساختاری و با وجود قوانین غیرکارشناسی (از جمله در خصوص دریافت مالیات از فعالان حمل و نقلی) و رضایت مدیران شرکت‌های حمل و نقلی بین‌المللی از وضعیت موجود، معلوم است که هیچگاه شرکت مالکی اتفاق نخواهد افتاد.

همه مشکلاتی که به زحمتکشان صنعت حمل و نقل یعنی رانندگان تحمیل می‌شود، حاصل این است که خسارات و تبعات تصمیمات نادرست و غیرکارشناسی بعضی از مسئولان را نه خودشان، نه دولت و نه حتی شرکت حمل، بلکه فقط رانندگان تحمل می‌کنند. چرا کسی به این نکته توجه ندارد که در کشوری که همه امور در آن عقب‌مانده و سستی است و برای حمل و نقل، ارگان‌ها و سازمان‌ها و ادارات مختلف، بدون هیچ هماهنگی با سایر ارگان‌ها و سازمان‌ها و فقط بنا به مصالح و منافع سازمانی خویش، دستورالعمل و بخشنامه‌های ضدونقیض صادر می‌کنند، پیچیدن نسخه‌هایی که در هیچ کشور دیگری اجرا نمی‌شود و یک اختراع صرفاً ایرانی است پاسخ نخواهد داد، مانند نسخه GPS و سپهتن و حالا هم بازارگاه‌های باریابی اینترنتی؟

همگان به خاطر دارند که در سال‌های گذشته پلیس راهور ناجا GPS را به رانندگان تحمیل کرد و وقتی تمام ناوگان بالاجبار خریدند و نصب کردند به دست فراموشی سپرده شد، حالا هم نوبت سپهتن است! به جای استفاده از دستگاه پیشرفته تاخوگراف و صفحه سرعت‌سنج آن که مورد قبول تمام کشورهای دنیا است، دستگاهی به نام سپهتن را که هیچ کارایی ندارد (خصوصاً در خارج از کشور باعث ایجاد نویز بر روی سیستم کامپیوتری کامیون و اختلال در عملکرد آن می‌شود) به رانندگان تحمیل کرده‌اند.

اگر مسئولان می‌خواهند با این روش‌ها حمل و نقل ایران را مدیریت کنند باید همانند گذشته سالن‌های اعلان بار را آن هم به صورت فیزیکی نه اینترنتی و هوشمند احیا و فقط با ورود کامیون به پارکینگ بنادر و پایانه‌ها نوبت‌دهی کنند.

اخیراً هم که باب ورود ناوگان ۳ سال کارکرده اروپایی در حال باز شدن است،

ناوگانی که ۳ سال تمام طی ۲۴ ساعت شبانه‌روز در ۳ شیفت کاری کار کرده، ناوگانی که عمر مفید موتور، گیربکس و دیفرانسیل آنها رو به اتمام است، ناوگانی که پس از سودرسانی کلان به واردکنندگان، دست‌آخر مشکلات و هزینه‌های سنگین آنها گریبان رانندگان را خواهد گرفت، مانند ناوگان کارکرده قبلی که مجوز واردات آنها را به بهانه شرکتی کردن حمل و نقل به شرکت‌های حمل و نقلی بین‌المللی دادند و بعضی از ضایعات اروپا را وارد کردند و به رانندگان فروختند و علاوه بر گرفتن اصل قیمت کامیون، ۵ سال هم راننده را اسیر قسط‌های چندین میلیون تومانی و بدهی کردند. اساساً به‌زعم اینجانب در حال حاضر نه تنها در ایران کمبود ناوگان نداریم، بلکه مازاد بر نیاز هم داریم، نیازی هم به واردات ناوگان کارکرده وجود ندارد، در ایران کمبود مدیران متخصص، با وجدان کاری، با اخلاق و متعهد به شایسته‌سالاری وجود دارد.

نکته حائز اهمیت دیگر اینکه از سال ۱۳۸۰ و هم‌زمان با اولین مرحله نوسازی ناوگان به این سو، شرکت‌های تولیدی صنعتی مانند ماموت، میان کوگل، مازال، اروم تریلر، سایپادیزل، رخش، یاقوت و غیره در حال تولید نیمه‌یدک‌های استاندارد از هر نوع کاربری هستند، نیمه‌یدک‌هایی که پروسه استاندارد را طی و پس از تولید، برای آنها برگ سبز، سند مالکیت، VIN و پلاک انتظامی مستقل صادر می‌شود، با این وجود پس از گذشت ۱۸ سال از تولید ناوگان نیمه‌یدک استاندارد در ایران، هیچ آمار دقیقی از تعداد ناوگان غیرثابت حمل کالا (تریلر) وجود ندارد و هیچ مسئول و یا سازمانی نمی‌داند که چه تعداد نیمه‌یدک از هر کاربری در ایران فعالیت می‌کند یا چه تعداد نیمه‌یدک دست‌ساز و غیراستاندارد از هر نوع کاربری در ایران وجود دارد و مشغول فعالیت است.

نکته بسیار جالب اینکه هر ساله گمرک طی نامه‌ای به دفتر ترانزیت سازمان راهداری ضمن ابراز نارضایتی از صدور سند تردد به سایر کشورها (کاپوتاز) برای تریلرهای دست‌ساز و غیراستاندارد، اخطار می‌دهد از

در صورت شناسایی،  
ثبت، سازماندهی و  
پلاک کردن ناوگان  
نیمه‌یدک موجود در  
کشور و صدور اسناد  
حمل بر مبنای پلاک  
تریلر، می‌توان بخش  
عمده‌ای از مشکلات  
حمل‌ونقل ایران را  
برطرف کرد

خودمالکی و ورود به شرکت‌مالکی در دستور کار قرار گیرد و این اقدام در چند مرحله و با مدیریت صحیح انجام شود.

همچنین در صورت شناسایی، ثبت، ساماندهی و پلاک کردن ناوگان نیمه‌یدک و صدور اسناد حمل بر مبنای پلاک تریلر، از آنجا که ناوگان نیمه‌یدک به دلیل خودکشش نبودن از نظر قوانین مالیاتی کشور از پرداخت مالیات معاف هستند، میتوان امیدوار بود شرکت‌های حمل‌ونقل ایرانی نیز مانند کشورهای دیگر ترغیب شوند تا نیمه‌یدک خریداری و از رانندگان مالک کامیون کشته‌بخوانند در مقابل اجرت‌المثل، تریلرهای ایشان را به مقاصد تخلیه حمل‌یابازگردانند. در این صورت، هم شرکت حمل‌ونقل و هم راننده راحت است و هم تقابل بین شرکت و راننده از بین می‌رود. راننده نیز برای خرید تریلر سرمایه‌گذاری نمی‌کند و هزینه‌ای هم برای نگهداری و استهلاک آن نخواهد داد.

شامل این موارد می‌شود:

فعال کردن لجستیک به صورت علمی و به معنای واقعی کلمه در حمل‌ونقل ایران، نزدیک سازی سن ناوگان و برندن آنها، از رده خارج کردن ناوگان مازاد بر نیاز واقعی حمل‌ونقل، از رده خارج کردن حداقل ۳ خودرو فرسوده در ازای ورود یک ناوگان نو و خروج ناوگان چینی بی‌کیفیت از دستور کار، اجرای بخشنامه ابعاد و اوزان و نظارت دقیق بر اجرای آن تا هر کامیون کشته‌در شرایط تحریم و کم‌باری کنونی نتواند ۱۰ تن مازاد بر ظرفیت خود بارگیری کند، اجرای ساعت رانندگی و کنترل رانندگان جهت جلوگیری از رانندگی اضافی و مخرب و حادثه‌ساز، نظارت مستمر و سیستماتیک بر عملکرد شرکت‌های حمل داخلی، آزادسازی و حذف شرایط دست‌وپاگیر دریافت پروانه فعالیت شرکت حمل‌ونقل به نحوی که هر کسی متقاضی دریافت بود به‌آسانی موفق به دریافت پروانه فعالیت شود.

به‌زعم من؛ در ایران ابتدا باید خروج از

فلان تاریخ از کاپوت‌آژ این تریلرها ممانعت به عمل خواهد آورد، اما مسولان محترم به دلیل نداشتن آماری دقیق از موجودی ناوگان نیمه‌یدک استناددارد موجود و از بیم کمبود و اعتراض، ساده‌ترین و راحت‌ترین کار ممکن را انجام می‌دهند، یعنی از مسؤلان گمرک خواهش می‌کنند یک سال دیگر این مجوز را تمدید نمایند، آیا چنین واکنشی از دفتر فناوری و اطلاعات سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای قابل قبول است؟

اینجانب از ابتدای قبول مسؤلیت در انجمن رانندگان کامیون‌های یخچال‌دار استان تهران پیشنهادهای بسیاری از جمله، شناسایی، ثبت و صدور کارت هوشمند برای ناوگان نیمه‌یدک در کشور و صدور بارنامه بر مبنای پلاک بارگیر نیمه‌یدک (تریلر) به مسؤلان سازمان راهداری و حمل‌ونقل ارائه داده‌ام تا مانند کشورهای دیگر، مانیز به جهت سهولت در امر حمل‌ونقل و امنیت شغلی، اسناد حمل (بارنامه، CMR و کارنه‌تیر) بر مبنای پلاک نیمه‌یدک صادر شود که خوشبختانه در سال ۹۷ این دو پیشنهاد مورد

موافقت معاونت محترم سازمان

راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای کشور قرار گرفت و بخشنامه‌ای درباره شناسایی و ثبت ناوگان نیمه‌یدک صادر و از ۱۳۹۸/۷/۱ به مرحله اجرا گذاشته شد، ولی از آنجا که فرجه زمانی در آن تعریف نشده، رانندگان اجباری به دریافت کارت هوشمند برای نیمه‌یدک احساس نمی‌کنند.

ضمن اینکه به نظر من، از آنجا که فعلا به دلیل نداشتن پلاک مستقل، امکان صدور سند حمل برای نیمه‌یدک‌های غیراستاندارد وجود ندارد، باید طی فراخوانی این تریلرها را شناسایی و ساماندهی کرد و برای آنها پلاکی در نظر گرفت تا بتوان بر مبنای آن بارنامه صادر کرد.

من معتقدم کارهایی که باید برای بهبود وضعیت فعلی حمل‌ونقل ایران انجام شود،

**RAHBANAN**  
INTERNATIONAL TRANSPORT

**TRANSPORT IS ART**

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

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



بررسی تطبیقی وضع آلودگی هوای کلان‌شهرهای ایران با کشورهای منتخب

## هوای ایران چقدر پس است؟

آلودگی هوا بحرانی است که سال‌هاست بسیاری از کشورهای جهان با آن روبه‌رو هستند، اما برخی از آنها توانسته‌اند با اتخاذ تدابیری، موفق به حل و رفع آن شوند. این در حالی است که در ایران نیز به‌رغم برخی تصمیمات اخذ شده در سال‌های اخیر به ویژه در کلان‌شهرها، آلودگی هوا افزایش قابل توجهی داشته و باعث ایجاد خسارت زیستی و بهداشتی و به تبع آن صدمات اقتصادی کلان شده است. از این جهت، انجام مطالعات مقایسه‌ای و تطبیقی در زمینه سیاست‌گذاری و قانون‌گذاری، از منظر شناسایی کاستی‌ها می‌تواند موجب تغییر، بهبود و ارتقای سیاست‌گذاری شود. در این گزارش که توسط کارشناسان مرکز پژوهش‌های مجلس انجام شده، مطالعه مقایسه‌ای و تطبیقی با برخی از کشورهای اروپایی از قبیل آلمان، فرانسه، سوئیس، ایتالیا و اتحادیه اروپا در زمینه ساختار، سیاست‌گذاری و قانون‌گذاری صورت گرفته و همچنین اقدامات اجرایی کشورهای موفق در کاهش آلودگی هوا بررسی شده است.

در ایران طبق آمار وزارت بهداشت، فقط در تهران سالانه بین ۴ الی ۵ هزار شهروند تهرانی جان خود را در مواجهه مستقیم با ذرات معلق از دست می دهند؛ ضمن اینکه طبق گزارش سال ۲۰۱۸ بانک جهانی، خسارت مالی ناشی از آلودگی هوای تهران در سال بالغ بر ۲/۶ میلیارد دلار است

نیروهای محرک اقتصادی و اجتماعی، اثربخشی سیاست گذاری، شناسایی روندهای آتی، چشم انداز و مشکلات است.

مطالعه تطبیقی برخی از کشورهای اروپایی از قبیل آلمان، فرانسه، سوئیس و ایتالیا در زمینه ساختار، سیاست گذاری و قانون گذاری نشان می دهد که موضوع کنترل و مدیریت آلودگی هوا در هر یک از این کشورها در وزارت و سازمان مشخصی دنبال می شود. به عنوان نمونه؛ در اتحادیه اروپا، آژانس محیط زیست اروپا؛ مسئول مبارزه با آلودگی هواست و در کشور آلمان، وزارت «محیط زیست، حفاظت از طبیعت و امنیت هسته ای» مسئولیت مبارزه با آلودگی هوا را بر عهده دارد. این وزارتخانه بیش از ۳۰ سال است که برای محافظت از مردم در برابر سموم و آثار زیست محیطی فعالیت و استفاده هوشمندانه و کارآمد از مواد اولیه را برای پیشبرد اقدامات اقلیمی، استفاده از منابع طبیعی، حفظ تنوع زیستی و حفاظت از زیستگاهها ترویج می کند.

در کشور فرانسه، «وزارت محیط زیست» عهده دار مبارزه با آلودگی هواست. در هشتم ژانویه ۱۹۷۱، رئیس جمهوری فرانسه، وزارت محیط زیست را به عنوان یک وزارتخانه تحت نظارت نخست وزیر ایجاد کرد که مسئول سیاست های محیط زیست ایالتی (تنوع زیستی، اجرای برنامه های کاربردی پروتکل اقلیمی کیوتو، کنترل زیست محیطی

معضل آلودگی هوا سابقه طولانی در کشور دارد و به ویژه در سال های آغازین دهه ۱۳۹۰ مورد توجه جدی قرار گرفته است. در ایران طبق آمار وزارت بهداشت، فقط در تهران سالانه بین ۴ الی ۵ هزار شهروند تهرانی جان خود را در مواجهه مستقیم با ذرات معلق (PM2.5) هوای تهران از دست می دهند؛ ضمن اینکه طبق گزارش سال ۲۰۱۸ بانک جهانی، خسارت مالی ناشی از آلودگی هوای تهران در سال بالغ بر ۲/۶ میلیارد دلار است؛ این در حالی است که شهروندان بقیه شهرها نیز با همین مشکل مواجه هستند.

اما معضل آلودگی هوا تنها مختص کشور ایران نیست و سایر کشورهای توسعه یافته و صنعتی نیز پیش تر با آن دست به گریبان بوده اند؛ تا آنجا که بنابر اعلام بانک جهانی در سال ۲۰۱۶ آلودگی هوا، چهارمین عامل مرگ و میر در دنیا بوده و از هر ۱۰ مرگ در سراسر جهان، یک مورد آن به خاطر قرار گرفتن در معرض آلودگی های هوا و محیط بوده است، هرچند این کشورها در نهایت با اقدامات و اصلاحات ساختاری و عملیاتی، تا حد زیادی موفق به رفع آن شده اند.

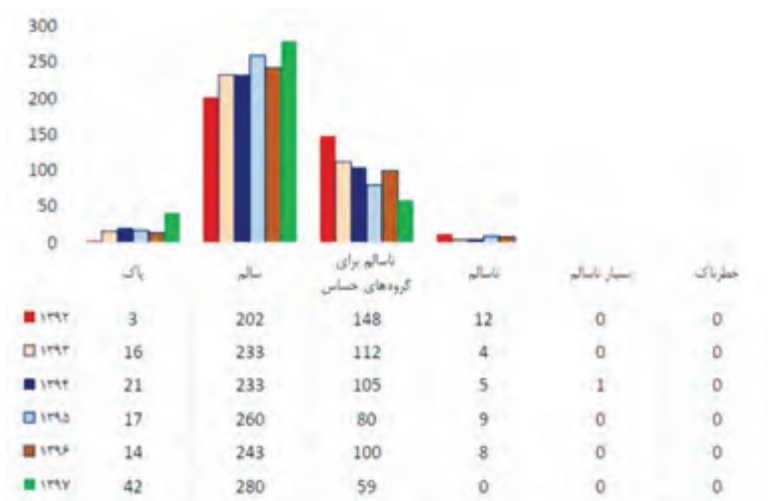
### مقایسه وضع موجود آلودگی

#### هوای کشور با نمونه های جهانی

آژانس محیط زیست اروپا (EEA) به عنوان زیرمجموعه ای از سازمان بین المللی اتحادیه اروپا، مرکز داده های آلودگی هوا در اتحادیه اروپاست. این مرکز از اجرای قوانین اتحادیه اروپا مربوط به انتشار هوا و کیفیت هوا پشتیبانی و به ارزیابی سیاست های آلودگی هوا در اتحادیه اروپا و نیز توسعه راهبردهای بلندمدت برای بهبود کیفیت محیط زیست در کشورهای اروپایی کمک می کند. هدف آژانس محیط زیست اروپا، دستیابی به یک گفت و گوی دوجانبه با ذی نفعان و گروه های هدف آژانس است تا نیازهای اطلاعاتی خود را به درستی شناسایی و استفاده کند.

این آژانس، ارزیابی ها و اطلاعات خود را در قالب گزارش ها، معرفی های کوتاه و مقالات، مطبوعات و طیفی از محصولات و خدمات آنلاین ارائه می دهد. این مواد شامل وضعیت محیط زیست، روندها و فشارهای فعلی،

وضعیت شاخص کیفیت هوای تهران از سال ۱۳۹۲ الی ۱۳۹۷ (بر حسب تعداد روز)



در سال ۲۰۱۵ در ۲۸ کشور اروپایی هزینه‌های حفاظت از محیط‌زیست در مقایسه با تولید ناخالص داخلی ۲/۱ درصد بود. مالیات‌های انرژی (شامل مالیات بر سوخت) نیز در سال ۲۰۱۵ حدود ۷۶/۶ درصد از کل درآمد اتحادیه اروپا (بابت مالیات بر درآمد) اعلام شده است

در سال ۲۰۱۵ میلادی هزینه‌های ملی حفاظت محیط‌زیست در اتحادیه اروپا ۲۸۶ میلیارد یورو بوده است که بین سال‌های ۲۰۰۶ تا ۲۰۱۵، به میزان ۳۱ درصد رشد کرده است

صنایع و غیره)، حمل و نقل (هوایی، جاده‌ای، ریلی و دریا) و مسکن است. از سال ۲۰۱۷ مسئول سیاست‌گذاری در زمینه انرژی نیز شده است.

فرانسه برای حمل و نقل پاک و اقتصادی اهمیت ویژه‌ای قائل است، بدین منظور در سال ۲۰۱۷ بودجه آژانس دارایی زیربنایی به بیش از ۳۴۵ میلیون یورو افزایش یافت و یک جایزه ۱۰ هزار دلاری نیز برای جایگزینی وسیله‌نقلیه دیزلی با وسیله‌نقلیه الکتریکی تعیین شده است. کاهش اختلاف مالیاتی بین خودروهای دیزلی و بنزین‌سوز نیز در سال ۲۰۱۷ ادامه داشته است.

فرانسه در حوزه قانون‌گذاری مقابله با آلودگی هوا نیز به عنوان پیشروترین کشور شناخته می‌شود. پیش‌نویس قوانین و مقررات اصلی در حوزه محیط‌زیست و آلودگی هوا از طرف وزارت محیط‌زیست فرانسه به مجلس ملی پیشنهاد (مصوب) می‌شوند و برخی از قوانین و مقررات جزئی‌تر نیز در مجلس سنا به تصویب می‌رسند.

در سوئیس، «سازمان فدرال محیط‌زیست» مسئولیت مقابله با آلودگی هوا را برعهده دارد. این اداره (FOEN) مأموریت دارد تا از استفاده پایدار منابع طبیعی از جمله خاک، آب، هوا و جنگل‌ها اطمینان حاصل کند.

اداره محیط‌زیست مسئول حفاظت در برابر خطرات طبیعی، حفاظت از محیط‌زیست و سلامت انسان در برابر تغییرات زیستی است.

کیفیت هوا در سوئیس در دهه‌های اخیر به علت اقدامات مناسب دولت، تغییرات قابل ملاحظه‌ای یافته است؛ با این حال، میزان آلودگی‌های مختلف آلاینده‌های محیطی همچنان زیاد است، مانند آلودگی دود در زمستان، ازن در تابستان و آلودگی بیش از حد نیتروژن در جنگل‌ها و اکوسیستم‌ها.

در مجموع، اداره محیط‌زیست سوئیس مسئول اجرای سیاست‌ها و راهبردهای زیست‌محیطی حفاظت از تنوع زیستی و مدیریت منابع است. قانون کنترل انتشار سوئیس و اجرای احکام آن از اهم قوانین حوزه کنترل آلودگی هواست. همچنین استانداردهای کیفیت هوا را ایجاد کرده است که بخشی از دستورالعمل کنترل آلودگی هواست.

در کشور ایتالیا، وزارت «محیط‌زیست، حفاظت از زمین و دریا» که از سال ۱۹۸۱ تاسیس شده، مسئول رسیدگی به مسائل زیست‌محیطی این کشور است.

وزارت محیط‌زیست، بخش‌های آب، هوا، برق و طبیعت را در حیطه کاری خود دارد. به منظور نظارت بر کیفیت هوا، شاخص کیفیت هوا اندازه‌گیری و در نقاط مختلف ایتالیا رصد می‌شود.

قوانین و مقررات کیفیت هوای ایتالیا کاملاً مطابق با الزامات اتحادیه اروپاست و در این زمینه به‌طور عمده به همان شیوه اتحادیه اروپا عمل می‌شود. مقررات و آیین‌نامه‌های متعددی در خصوص آلودگی هوا در کشور ایتالیا تهیه شده و همچنین برنامه‌های منطقه‌ای متعددی نیز برای حفاظت از کیفیت هوا در ایتالیا در جریان است.

### هزینه‌ها، درآمد و بودجه حفاظت از محیط‌زیست در اروپا

حساب هزینه‌های حفاظت از محیط‌زیست اتحادیه اروپا (EPEA)، حجم تولید، مصرف، سرمایه‌گذاری و اشتغال را در محصولات یا فعالیت‌های مرتبط با حفاظت از محیط‌زیست توصیف می‌کند. در سال ۲۰۱۵، هزینه‌های ملی حفاظت از محیط‌زیست در اتحادیه اروپا ۲۸۶ میلیارد یورو بوده است. بین سال‌های ۲۰۰۶ تا ۲۰۱۵، این میزان ۳۱ درصد رشد کرده است که رشد متوسط ۳ درصد در سال را نشان می‌دهد.

در ۲۸ کشور اتحادیه اروپا هزینه‌های ملی برای حفاظت از محیط‌زیست در مقایسه با تولید ناخالص داخلی در سال ۲۰۱۵ به میزان ۲/۱ درصد بود. در عین حال، در سال ۲۰۱۵، میزان درآمد ناشی از مالیات محیطی حدود ۹۵ میلیارد یورو بیشتر از سال ۲۰۰۲ بود. مالیات‌های انرژی (شامل مالیات بر سوخت حمل و نقل) نیز در سال ۲۰۱۵ حدود ۷۶/۶ درصد از مجموع درآمد اتحادیه اروپا - بابت مالیات بر درآمد - اعلام شده است.

سهمی از بودجه سالیانه هر یک از وزارتخانه‌های محیط‌زیست کشورهای اروپایی به برنامه‌های مبارزه با آلودگی هوا اختصاص دارد و صرف برنامه‌های راهبردی مشخص می‌شود.

یکی از رویکردهای دولت‌های اروپایی در مواجهه با آلودگی هوا ضمانت اجرای کیفری است؛ به عنوان نمونه در فرانسه، جرایم ایجاد آلودگی شامل از بین بردن منبع ضرر، جبران خسارت نقدی، جزای نقدی، توقیف گواهینامه رانندگی، ضبط و ابطال برخی فعالیت‌های شغلی، انحلال مؤسسه و اعلان عمومی رای محکومیت است

باشد و امروزه حتی در میان ۱۰ شهر آلوده دنیا نیز جایی ندارد.

■ نیویورک نیز از ۵۰ سال قبل، درگیر آلودگی هوا بوده است. به صورتی که در سال ۱۹۶۳ مه‌دود مرگبار ناشی از وارونگی هوا منجر به مرگ تعداد زیادی از ساکنان شد. با توجه به تلفات و خسارات بالای آلودگی هوا، کنگره آمریکا در سال ۱۹۷۰ لایحه هوای پاک را به تصویب رساند که به تاسیس آژانس حفاظت از محیط‌زیست آمریکا منجر شد.

از سال ۲۰۰۰ تاکنون وضعیت آلودگی هوا در وضعیت هشدار قرار نگرفته که این موضوع حاکی از بهبود نسبی کیفیت هواست.

کالیفرنیا یکی از طولانی‌ترین برنامه‌های در حال اجرای مربوط به اعطای یارانه به خودروهای فرسوده را دارد و از سال ۱۹۹۸ تا ۲۰۱۰، با تقریباً ۷۰۰ میلیون دلار بودجه، حدود ۲۵ هزار خودرو نوسازی شد. از جمله مزایای این برنامه کاهش ۶ هزار تن از انتشار ذرات معلق در این ایالت بوده است.

■ ترکیبات آلی فرار در هوای لس‌آنجلس از دهه ۱۹۶۰ از اصلی‌ترین عناصر آلودگی هوای این شهر به شمار می‌رود. این ترکیبات در رده اول خروجی آگزوز خودروهاست و تقریباً بیشترین تاثیر را در مشکل آلودگی هوای شهر دارند.

تعیین قوانین و مقررات برای آلودگی هوا و استانداردهای مربوط به خودروها نقش مهمی در کاهش آلودگی هوای لس‌آنجلس داشته است، بنابراین در سال ۱۹۹۰ نسخه اصلاح شده و ارتقا یافته از «قانون هوای پاک» مطرح و تصویب شد.

از زمان تصویب به رغم رشد سه برابری جمعیت و دو برابری اندازه اقتصاد، کل میزان انتشار آلاینده‌ها در هوا به بیش از یک سوم کاهش یافته است. حتی در لس‌آنجلس که هنوز هم مه‌دود آن معروف است، هوا به طور چشمگیری بهبود یافته است:

■ تا آغاز دهه ۱۹۹۰، دی اکسید گوگرد یکی از عوامل اصلی آلودگی هوا در آلمان بود، اما این کشور همگام با توسعه شهرهای اصلی خود نظیر اشتوتگارت و برلین که از حدود ۶۰ سال گذشته مبتلا به آلودگی هوا بوده‌اند، با اجرای اقدامات همه‌جانبه، گام‌های موثری

یکی دیگر از رویکردهای دولت‌های اروپایی در مواجهه با آلودگی هوا، ضمانت اجرای کیفری است؛ ضمن اینکه مجازات آلودگی هوا در قوانین کشورهای مورد بررسی، در خود قوانین ملی حفاظت از محیط‌زیست گنجانده می‌شوند و نه در قوانین جزایی.

به عنوان یک نمونه می‌توان به کشور فرانسه اشاره کرد. در این کشور، ضمانت اجرای جرم آلودگی شامل؛ از بین بردن منبع ضرر، جبران خسارت نقدی، تعهد به آلوده نکردن هوا، تعهدات مربوط به رعایت اصول فنی، بهداشتی و سلامتی، تعهدات و شروط رعایت اصول زیست محیطی، جزای نقدی، توقیف گواهینامه رانندگی، ضبط و ابطال برخی فعالیت‌های شغلی، انحلال مؤسسه، اعلان عمومی رای محکومیت و سایر ضمانت‌های کیفری درباره اشخاص حقیقی و حقوقی.

### نمونه‌هایی از برنامه‌های

#### کاهش آلودگی هوا

■ لندن از ۶۰ سال قبل با معضل آلودگی هوا دست به گریبان بوده است. در سال ۱۹۵۶ میلادی اولین لایحه هوای پاک در پارلمان این کشور به تصویب رسید و اقدامات یکپارچه‌ای جهت کاهش آلودگی هوا آغاز شد. این اقدامات به صورت مؤثر تاکنون ادامه داشته و شهر لندن به صورت خاص برنامه‌های کاهش آلودگی هوا را در دستور کار خود قرار داده است.

■ مکزیکوسیتی به عنوان یکی از شهرهای آلوده دنیا در سال ۱۹۹۰ با تعداد ۳۳۰ روز ناسالم در سال مواجه بود و در سال ۱۹۹۲ نیز سازمان ملل، این شهر را به عنوان آلوده‌ترین شهر جهان معرفی کرد. این اوضاع بحرانی سبب شد دولت مکزیک برنامه‌ای جامع جهت کاهش آلودگی این شهر ۲۱ میلیون نفری طراحی کند.

در این طرح، منابع مختلف آلاینده هوا مورد بررسی قرار گرفت و سپس برای هر یک از آنها قوانینی وضع شد. اجرای این قوانین سبب شد تا از اواسط دهه ۹۰ میلادی، این شهر شاهد کاهش ۹۰ درصدی سرب معلق در هوا، کاهش ۷۰ درصدی مواد شیمیایی سرطان‌زا و نیز کاهش ۷۵ درصدی سطح ازن



اجرای برنامه‌های مرتبط با کاهش آلودگی هوا مستلزم ایجاد ساختاری با ضمانت اجرایی مناسب و براساس قوانین ملی و محلی است. برنامه‌های بدون پشتوانه قانونی به علت عدم تعریف جایگاه ذی‌نفعان و متولیان امر، در اجرا با مشکلات عدیده مواجه می‌شوند

در جهت کاهش آلودگی هوا برداشته است. از ژانویه ۲۰۱۰ تنها انتشار مقدار محدودی از آلاینده NO<sub>2</sub> در هوا در آلمان مجاز اعلام شده است و طبق این قانون، نباید بیشتر از ۱۸ بار در سال، میزان این گاز سمی به بیش از ۲۰۰ میکروگرم بر مترمکعب برسد.

راهکارهای کشور آلمان جهت کاهش آلودگی هوا شامل موارد ذیل می‌شود: تعیین استاندارد کیفیت محیط‌زیست، تامین ناوگان حمل‌ونقل عمومی دوستدار محیط‌زیست، اعمال ممنوعیت تردد خودرو در شهرهای آلوده، وضع قوانین درباره انتشار آلاینده‌های خانگی، اجرای دستورالعمل کاهش انتشارات صنعتی و الزام کاهش انتشار با توجه به فناوری‌های روز.

■ یکی از پروژه‌های موفق ارائه تسهیلات جهت کاهش آلودگی هوا توسط کره جنوبی انجام گرفته و بودجه‌ای نزدیک به ۱/۵ میلیارد دلار که تقریباً نزدیک به نیمی از بودجه شهرداری شهر سئول بود؛ جهت این امر اختصاص یافت. در فاصله سال‌های ۲۰۰۴ تا ۲۰۰۵ پرداخت ۱۰۰ درصد هزینه دستگاه‌ها جهت کاهش آلودگی هوا به‌طور مساوی از بودجه دولت و شهرداری صورت گرفت، به صورتی که هیچ‌گونه فشاری بر مالک خودرو وارد نمی‌شد (پرداخت یارانه).

از سال ۲۰۰۶ به بعد ۹۰ درصد هزینه‌ها از بودجه دولت (پرداخت یارانه) و ۱۰ درصد از مالک خودرو دریافت می‌شد. برای ترغیب افراد به استفاده از فیلترهای DPF یا Diesel Particle Filter که آلاینده‌گی را به میزان بیشتری کاهش می‌دهد، درصدی از مبلغ

فیلتر ذرات که مالک خودرو می‌پردازد، متناسب با کیفیت فیلتر تغییر می‌کند و به میزان ۲۵۵ دلار هزینه پاکسازی فیلتر با ارائه رسید پاکسازی آن به مالک پرداخته می‌شود. این پروژه از سال ۲۰۰۵ تا سال ۲۰۱۴ به طول انجامید و نزدیک به ۱۴۰ هزار خودرو دیزلی مجهز به فیلتر DPF شدند.

\*\*\*

با بررسی تجربیات سایر کشورها، چندین اصل مهم در راهبرد اتخاذ شده نمایان می‌شود: اول اینکه سیاستگذاری باید بر مبنای دانش باشد و آلودگی هوا تنها با راه‌حل‌های علمی قابل حل است؛ دوم اینکه رفع این معضل، نیازمند گردآوری داده، پایش مستمر وضعیت و طراحی ساختار و برنامه مناسب و تخصیص بودجه مرتبط است که باید در بلندمدت برنامه‌ریزی و در کوتاه‌مدت اجرایی شود.

علاوه بر این، برای اجرای برنامه‌های کاهش آلودگی هوا باید ساختاری با ضمانت اجرایی مناسب و براساس قوانین ملی و محلی تعریف شود. برنامه‌ها بدون پشتوانه قانونی، به علت عدم تعریف جایگاه ذی‌نفعان و متولیان امر، در اجرا با مشکلات عدیده‌ای مواجه می‌شود.

استفاده از تجارب دیگران که در حوزه مبارزه با آلودگی هوا موفق بوده‌اند، ضروری است. ضمن اینکه انتشار آلاینده‌گی باید از مبدأ آن کنترل شود و پرداخت هزینه آلودگی توسط آلوده‌کننده می‌تواند یکی از سیاست‌های کاهش آلودگی هوا باشد و در قالب بسته تنبیهی و تشویقی لحاظ شود.

## آلودگی صوتی در ۱۳ نقطه تهران در وضعیت خطرناک

بر اساس اطلاعات منتشر شده از ایستگاه‌های ثابت سنجش صوت در تهران، آلودگی صوتی در ۱۳ نقطه در مرحله خطرناک قرار دارد.

آلودگی صوتی عبارت است از پخش و انتشار هر گونه صوت، صدا و ارتعاش مربوطه، بیش از حد مجاز و مقرر در فضای باز (غیر سرپوشیده). بر این اساس طبق اعلام سازمان حفاظت محیط زیست، ایستگاه‌های میدان نماز، میدان الغدیر، منطقه ۱۸، بعثت، خراسان، افسریه، نیروی هوایی، شهید گمنام، شهران، تهرانسر و صنعت، حکیم و مترو ایستگاه‌هایی هستند که شاخص آنها بالای ۷۰ و خطرناک است.

همچنین ۱۰ نقطه دارای شاخص آزاردهنده و ۴ نقطه نامناسب برای کودکان و بیماران است و از میان ایستگاه‌های ثابت سنجش صوت در تهران تنها سه نقطه وضعیت مناسب و سالم دارند. منابع آلودگی صوتی در تهران به گفته سازمان حفاظت محیط زیست، وجود دو فرودگاه عمده در محدوده شهر تهران، شبکه راه آهن در جنوب تهران، وجود کارگاه‌های صنعتی مانند نجاری، تراشکاری، صافکاری و آهن‌گری، سیستم حمل و نقل شهری است.



معرفی کنند و ما بر اساس جدول زمانی برنامه‌ریزی شده نسبت به پایش ناوگان دیزل سرویس این ارگان‌ها اقدام کنیم. نیروی زمینی هم داوطلب شد و ناوگان آنها مورد بررسی قرار گرفته است.»

به گفته مقدم تست آلاینده‌گی از خودروهای نظامیان فقط مربوط به گازوییل سوزهاست. وی در این رابطه عنوان می‌کند: «با توجه به سهم دیزل‌ها در تولید مستقیم ذرات معلق زیاد است و با توجه به شرایط آلودگی هوای تهران، روی دیزل تمرکز کرده‌ایم. بعد از پایش، گزارش تعداد خودروهایی که شرایط معاینه فنی را احراز کرده‌اند به یگان‌های مورد نظر اعلام می‌شود و برای آنهایی که دچار ایراد هستند اقدامات دیگری صورت خواهد گرفت.»

یک سال پیش وزیرکشور طی نامه‌ای به همه ارگان‌های دولتی که از سرویس‌های داخلی استفاده می‌کنند، از آنها خواست برای گرفتن معاینه فنی به مراکز شهرداری مراجعه کنند و هیچ خودرویی نباید بدون معاینه فنی در سطح شهر تردد کند. بعد از این ابلاغیه برخی از سازمان‌ها و ادارات خود را مکلف دیدند تا خودروهای خود را به مراکز معاینه فنی بفرستند و برخی دیگر نیز اعتنایی نکردند. یک منبع آگاه می‌گوید بسیاری از سازمان‌ها و نهادها از سرویس‌های فرسوده‌ای استفاده می‌کنند که نمی‌توانند از تست سلامت و تست آلاینده‌گی موفق بیرون آیند به همین دلیل برای معاینه فنی اقدام نمی‌کنند. این منبع اشاره می‌کند که دولتی یا نظامی بودن این خودروهای دیزلی یک رانت برای فرار از چنین بررسی‌هایی است.

مهندس حسین مقدم در گفت‌وگوی خود به مکاتبه با سازمان صداوسیما، شرکت ایران‌خودرو، سایپا، شهرداری و کارخانه‌های بزرگ دیگر که ناوگان دیزلی بزرگی دارند اشاره می‌کند و می‌گوید: «امیدوارم بتوانیم خودروهای گازوییل سوز ادارات و کارخانه‌ها را بازدید کنیم، چراکه مشخص نیست معاینه فنی دارند یا نه، اگر هم داشته باشند به دلیل فرسودگی گاهی شاهدیم که بعد از مدتی دوباره شرایط احراز سلامت را از دست داده‌اند. در حال حاضر اکیپ‌های ما در مبادی ورودی تهران از جمله ابعلی، شریف‌آباد و حسن‌آباد به‌طور اتفاقی از خودروهای دیزل بازدید می‌کنند. در صورت نداشتن معاینه فنی، اعمال قانون و اگر دودزا باشند فک پلاک می‌شوند.»

به گفته سرپرست سازمان معاینه فنی شهر تهران، این سازمان از ابتدای سال تاکنون ۲ هزار و ۷۷۰ خودروی سنگین را مورد بررسی قرار داده که از این تعداد ۱۰ درصد فاقد معاینه فنی بوده‌اند و ۲۰ درصد از آنهایی که معاینه فنی داشته‌اند دچار نقص فنی بوده‌اند!

معاینه فنی از خودروهای گازوییل سوز از ادارات و سازمان‌های دولتی و نظامی و نهادهای دیگر کامل رایگان است، ولی هماهنگی و تعامل با آنها چندان راحت نیست؛ چراکه برخی از ادارات از این کار ظفره می‌روند و شانه‌خالی می‌کنند. در دسترس نبودن تعداد این خودروها، بررسی اینکه سازمان‌های دولتی چه میزان در آلودگی هوا نقش دارند با چالش روبه‌رو می‌کند. با این وجود بررسی ساده در سطح شهر نشان می‌دهد هر چه قانون برای افراد جامعه سفت و سخت‌تر بوده، برای سازمان‌ها و نهادهای دیگر آنچنان بازدارنده نبوده است تا جایی که پیگیری این موضوع به در بسته خورده است.

## نقش خودروهای دولتی در آلاینده‌گی هوای شهرها چقدر است؟



آلودگی هوا که به گفته شهردار تهران «باد» می‌تواند آن را مدیریت کند، طی ماه گذشته به شدت نفس تهرانی‌ها را تنگ کرده است. می‌گویند تردد بیش از اندازه خودروهای بنزین‌سوز و موتورسیکلت‌های کاربراتوری از عوامل اصلی آلودگی هوا است. در کنار آن وجود کارخانجات و صنایع آلاینده در حاشیه شهر و آلاینده‌گی خودروهای حمل‌ونقل عمومی را نیز از دیگر عوامل تیره‌وتار شدن هوای پایتخت می‌دانند؛ اما نکته‌ای که معمولاً به آن توجه نمی‌شود تردد چراغ خاموش سرویس‌های کارمندان دستگاه‌های دولتی، ارگان‌ها و نهادهای نظامی و غیرنظامی است. سوال اینجاست چرا تاکنون مدیریت شهری به دنبال بررسی و کنترل سرویس‌های این ارگان‌ها نرفته است؟

نتیجه پرس‌وجو سایت خبری «فراز» از رئیس کمیته حمل‌ونقل شورای شهر و برخی از مسئولان شهرداری تهران نشان می‌دهد هیچ آماری از تعداد سرویس‌های گازوییل‌سوزی که به آنها اشاره شد در دسترس نیست! حسین مقدم، سرپرست ستاد مرکزی معاینه فنی خودروهای تهران نیز از آمار بی‌اطلاع است. او و همکارانش پس از ماه‌ها نامه‌نگاری و جلسه با ستادکل نیروهای مسلح توانسته‌اند این مجوز را بگیرند که روزانه بین ۷۰ تا ۱۰۰ خودروی گازوییل‌سوز پلیس، ارتش، وزارت دفاع و ... را مورد تست آلاینده‌گی هوا قرار بدهند.

مقدم به «فراز» می‌گوید: «برای اینکه دستگاه‌های نظامی و انتظامی بتوانند معاینه فنی بگیرند و زیرساخت آن هم در وزارت کشور اصلاح شود پیشنهاد دادیم که از منظر آلودگی می‌توانیم این خودروها را پایش کنیم. بعد از چندین ماه پیگیری، ستادکل نیروهای مسلح موافقت کرد که همه دستگاه‌های نظامی به‌طور جداگانه خودروهای خود را به ستاد کل



به گفته مدیرکل محیط‌زیست و توسعه پایدار شهرداری تهران: «وضع قوانین برای کاهش آلودگی هوا به‌تنهایی کافی نیست، بلکه آنچه حائز اهمیت است، قابلیت اجرای قوانین در کشور است. کارآمدی قوانین، بیشتر از هر چیز نیازمند بستر هموار اجرای قانون و مهم‌تر از آن، عزم همه ۱۸ دستگاه مسئول در موضوع آلودگی هواست.»

یکی از همین ارگان‌های مسئول؛ پلیس راهور است که مدیرعامل شرکت کنترل ترافیک تهران می‌گوید عدم تخصیص کد از سوی آنها به دوربین‌های نصب شده در تهران یکی از دلایل افزایش آلودگی هوا بوده است. حال ببینیم ماجرا چیست؟

ماه گذشته، احسان جاهد، مدیرعامل شرکت کنترل ترافیک تهران، با اشاره به سخنان رئیس پلیس راهور درباره دوربین‌های ثبت تردد و همچنین تاکید بر اهمیت مدیریت ترافیک در شهرهای بزرگ، اعلام کرد در حالی که شهرداری‌ها تجهیزات هوشمند

کیفیت هوای تهران کجا گروگان گرفته شده است؟

## خفه، آقایان اختلاف دارند!

دعوی سازمان‌های مسئول بر سر عملکرد دوربین‌های طرح ترافیک

تهران از ابتدای سال تا شروع فصل زمستان فقط ۱۹۴ روز هوای سالم داشته است، این در حالی است که مدیرکل محیط‌زیست و توسعه پایدار شهرداری تهران معتقد است اگر قانون هوای پاک و آیین‌نامه‌های آن از جانب ۱۸ دستگاه متولی و دخیل موضوع در زمان مقرر اجرایی می‌شد، اقدامات مثبت انجام شده مانند ارتقای وضعیت معاینه فنی خودروها، اجرای طرح‌های مدیریت ترافیک، توسعه خطوط مترو، بهبود کیفیت بنزین و ... بی‌ثمر نمی‌ماند و امروز تهران و سایر کلان‌شهرهای کشور روزهای ناسالم کمتری داشتند. در این بین اما مدیرعامل شرکت کنترل ترافیک معتقد است عدم تخصیص کد از سوی پلیس راهور به دوربین‌های نصب شده در شهر، باعث افزایش تخلفات و آلودگی هوای تهران شده است.

مدیر عامل شرکت کنترل ترافیک تهران: در حالی که شهرداری‌ها تجهیزات هوشمند کنترل ترافیک را با منابع خودشان تهیه کرده و در شهرها توسعه می‌دهند، استفاده کامل از آنها به دلیل بهانه‌گیری پلیس راهور به تعویق افتاده است

احسان جاهد: اکنون تعداد ۲۲۵ سامانه ثبت تردد و تخلف که امکان شناسایی خودروهای فاقد معاینه فنی را هم دارند، در تهران نصب شده که عدم تخصیص کد پلیس به آنها موجب عدم ثبت خودروهای فاقد معاینه فنی و در نتیجه آلاینده‌گی بیشتر شده است

دوربین در مبادی ورودی و خروجی شهر تهران نصب کرده و تقاضای تخصیص کد پلیس داشته، توضیح داده بود: «این دوربین‌ها به منظور صحت‌سنجی، باید استانداردهای ناجا را پاس می‌کردند تا شهروندان به اشتباه جریمه نشوند. به همین منظور، این ۳۳ دوربین آزمایش شدند که فقط ۲۱ دوربین از استانداردهای لازم برخوردار بودند.»

رئیس پلیس راهور تهران تأکید کرد: «البته برخی از این دوربین‌ها با اغماض توانستند مجوز برای فعالیت اخذ و کد پلیس دریافت کنند»

به گفته مهماندار، ۱۲ دوربین دیگر از همان مجموع ۳۳ دوربین نتوانستند استانداردهای لازم را کسب کنند و قرار بر این شد تا آیتم‌های صحت‌سنجی خود را بالاتر ببرند و مجدداً تست شوند و در صورتی که از ناجا تاییدیه گرفتند آن ۱۲ دوربین دیگر هم مورد بهره‌برداری قرار بگیرند.

این در شرایطی است که جاهد می‌گوید: «ادعای وجود مشکل فنی در خصوص ۱۲ سامانه دوربین، بیشتر بهانه‌گیری به نظر می‌رسد؛ چون این ۱۲ سامانه در چهار نوبت تست شده و با حصول متوسط دقت و صحت ۹۴ درصدی، شرایط اختصاص کد را دارا هستند و این امر از چند ماه پیش به تأیید پلیس راهور تهران هم رسیده و علیرغم اطلاع پلیس راهور تهران از واقعیت امر، ظاهراً با صلاحدید و دستور مقامات بالاتر هنوز هیچ کدی به این دوربین‌ها تخصیص نیافته است.»

او ضمن اشاره به سایر سامانه‌های دوربینی نصب شده در شهر تهران، افزود: «موضوع تنها این ۱۲ سامانه نیست بلکه در طول سال ۹۸، غیر از این ۱۲ سامانه، تعداد ۱۲۵ سامانه دوربینی در محدوده کنترل آلودگی هوا، ۶ سامانه در بهشت زهرا، ۵ سامانه در میدان میوه و تره بار و یک سامانه ثبت تخلف جناغی (خروجی) نیز مورد تست و ارزیابی قرار گرفته‌اند و علیرغم حصول نتیجه قابل قبول در تست، هنوز کد پلیس به آنها اختصاص نیافته است و علاوه بر این، تعداد ۷۶ سامانه دوربین سرعت، چراغ قرمز و پلاک‌خوان در انتظار تست هستند.»

ترافیک را با منابع خودشان در شهرها توسعه می‌دهند و بهره‌گیری کامل از این تجهیزات علاوه بر مدیریت بهینه ترافیک شهر، تأثیر به‌سزایی هم در نحوه انجام وظایف پلیس راهور دارد، نتیجه‌گیری و حداکثر بهره‌برداری از این تجهیزات در صورتی محقق می‌شود که همه قابلیت‌های آنها فعال باشد، در حالی که اکنون این مهم با بهانه‌گیری پلیس راهور به تعویق افتاده است.

جاهد با تأکید بر لزوم بازدارندگی سامانه‌های هوشمند ثبت تخلف و تردد افزود: «وقتی سیستم‌های نصب شده در شهر به‌واسطه عدم تخصیص کد به صورت کامل مورد استفاده قرار نمی‌گیرند، باعث بروز مشکلاتی مانند عدم کنترل متخلفان سرعت غیرمجاز، عبور از چراغ قرمز و نداشتن معاینه فنی خواهد بود.»

به گفته مدیر عامل شرکت کنترل ترافیک، در حال حاضر تعداد ۲۲۵ سامانه ثبت تردد و تخلف که امکان شناسایی خودروهای فاقد معاینه فنی را هم دارند، در شهر تهران نصب شده که عدم تخصیص کد پلیس به آنها موجب عدم ثبت خودروهای فاقد معاینه فنی و فرار متخلفان می‌شود که این خود به آلاینده‌گی بیشتر شهر منجر شده است.

او همچنین به لزوم در اختیار داشتن VIN خودروها توسط شهرداری تأکید کرد و گفت: «وقتی اطلاعات خودروها (VIN) با وجود پیگیری‌های زیاد و دستور مقامات کشوری توسط پلیس در اختیار شهرداری قرار نمی‌گیرد، عملاً امکان تشخیص نوع خودرو و شناسایی خودروهای سنگین و فرسوده برحسب پلاک وجود ندارد که این نیز موجب کم اثر شدن نقش این سامانه‌ها در کاهش آلاینده‌گی‌ها می‌شود.»

در این ارتباط، سردار محمدرضا مهماندار، رئیس پلیس راهور پایتخت چندی پیش با بیان اینکه ۳۵۰ دوربین پلاک‌خوان در شهر تهران دارای کد پلیس هستند، گفته بود: «این دوربین‌ها همه تخلفات اعم از ورود غیرمجاز به محدوده طرح ترافیک، طرح کاهش آلودگی هوا و معاینه فنی را ثبت می‌کنند.»

او با اذعان بر اینکه از سال گذشته شرکت کنترل ترافیک شهرداری تهران تعداد ۳۳

**رئیس پلیس راهوار:**  
**دوربین‌های ثبت تخلف**  
**به منظور صحت‌سنجی**  
**باید استانداردهای ناجا**  
**را پاس می‌کردند تا**  
**شهروندان به اشتباه**  
**جریمه نشوند. به همین**  
**منظور، این ۳۳ دوربین**  
**آزمایش شدند که فقط**  
**۲۱ دوربین از استاندارد**  
**لازم برخوردار بودند**

**مشاور معاون حمل‌ونقل**  
**شهردار تهران: ما در**  
**شهرداری، صورت‌جلسه‌ای**  
**داریم که براساس آن**  
**کارشناسان پلیس راهور**  
**هر ۳۳ دوربین خریداری**  
**شده توسط شهرداری**  
**را مورد تایید دانستند،**  
**اما بعداً سردار مهماندار**  
**گفت به او دستور داده**  
**شده که فعلاً کد جریمه**  
**برای بقیه دوربین‌ها**  
**در نظر گرفته نشود**

### تعلل‌ها قابل توجیه نیست

علی پیرحسین‌لو، مشاور معاون حمل‌ونقل و ترافیک شهردار تهران نیز مانند مدیرعامل شرکت کنترل ترافیک معتقد است عدم همکاری پلیس راهور با شهرداری تهران یکی از دلایل اصلی تشدید آلودگی هوا در پایتخت است.

او در گفت‌وگو با ترابران، با اشاره به اینکه چند مورد عدم همکاری پلیس راهور با شهرداری تهران موجب شده است تا بخشی از تلاش‌های شهرداری برای کنترل منابع آلاینده خودرویی در شهر تهران کم‌اثر شود، توضیح داد: «مهم‌ترین کارهایی که در ۲ سال اخیر انجام شد، این بود که مبادی ورودی تهران به دوربین‌های کنترل تردد مجهز شد تا خودروهای فاقد معاینه فنی جریمه شده و از ورود آنها به شهر جلوگیری شود، اما فقط نصب این دوربین‌ها کافی نیست بلکه باید پلاک‌های خودروها نیز شناسایی شده و در سیستم ثبت شوند تا بر این اساس با خودروهایی که معاینه فنی دارند مطابق قانون برخورد شده و جریمه شوند و این جریمه از طریق پیامک به صاحبان این خودروها اطلاع داده شود، اما در حال حاضر، این اقدامات فقط تا مرحله ارسال اطلاعات مربوط به خودروهای آلاینده به پلیس انجام می‌شود و کد جریمه‌ای برای این دوربین‌ها از سوی پلیس در نظر گرفته نشده است.»

پیرحسین‌لو در توضیح بیشتر این موضوع می‌گوید: «برای همه دوربین‌هایی که در سطح شهر که به منظور اعمال جریمه نصب شده‌اند، کدی به عنوان کد جریمه تعریف شده که پلیس باید طبق این کد، تخلفات انجام شده توسط خودروها را ضبط و نسبت به جریمه صاحبان آنها اقدام می‌کند. در عین حال، این موضوع در بررسی‌های کارشناسی بین شهرداری و پلیس راهور مشخص می‌شود که کدام تخلفات نیاز به ثبت دارند و کدامیک نیاز به ثبت ندارند؛ مثلاً در برخی مناطق طرح ترافیک و یا تونل‌های موجود در سطح شهر، یک تخلف خاص باید ثبت شود که در مناطق دیگر موضوعیت ندارد؛ اما برخی جرایم از جمله موضوع معاینه فنی خودروها، عام هستند.»

او تصریح می‌کند: «براساس مرحله اول طرح

پایش که از آبان ماه سال ۹۵ آغاز شد، با نصب دوربین در محدوده‌های زوج و فرد، خودروهای فاقد معاینه فنی رصد شده و اعمال قانون می‌شوند و در مرحله دوم یعنی از ابتدای آبان ماه سال ۹۷ می‌بایست این موضوع به کل شهر تهران، همه دوربین‌ها و همه ساعات روز و کل ایام هفته تعمیم داده می‌شد، اما هنگامی این کار می‌تواند به طور دقیق انجام شود که در همه دوربین‌ها کد جریمه مربوط به معاینه فنی تعریف شده باشد؛ به طوری که با ارسال عکس خودرویی که معاینه فنی ندارد، پلیس بتواند این خودرو را جریمه کند. این در حالی است که طرح تعیین مد جریمه برای دوربین‌ها هنوز اتفاق نیفتاده است که نتیجه عدم هماهنگی بین پلیس راهور و شهرداری، به خطر افتادن سلامت شهروندان خواهد بود.

مشاور معاون حمل‌ونقل و ترافیک شهردار تهران درباره صحبت‌های رئیس پلیس فاتب در زمینه صحت‌سنجی برخی دوربین‌های خریداری شده توسط شهرداری تهران نیز می‌گوید: «صورت‌جلسه‌ای در شهرداری وجود دارد که در آن کارشناسان پلیس راهور هر ۳۳ دوربین خریداری شده توسط شهرداری تهران را مورد تایید پلیس راهور و شخص آقای سردار مهماندار اعلام کرده‌اند، اما بعداً سردار مهماندار گفت به ایشان دستور داده شده که فعلاً کد جریمه برای دوربین‌های باقیمانده در نظر گرفته نشود.»

او تاکید کرد: «همه ۳۳ دوربین یکجا خریداری شده‌اند، یعنی اینطور نیست که آنهایی که تایید شده‌اند از یک جا و ۱۲ دوربین باقیمانده از جای دیگر خریداری شده باشند؛ حتی اگر قرار بود این دوربین‌ها صحت‌سنجی شود نهایتاً ۳ ماه طول می‌کشید، اما امروز بیش از یک سال است که این دوربین‌ها از سوی پلیس راهور تایید نشده و کد جریمه‌ای نیز برای آنها در نظر گرفته نشده است.»

پیرحسین‌لو معتقد است: «اینجا دیگر موضوع بهانه‌جویی‌های پلیس راهور نیست، بلکه مسئله سلامتی شهروندان است. نباید با معادلات بوروکراتیک و بین‌سازمانی کار کنیم که نتیجه آن منفی و بیشتر شدن آلودگی هوای تهران باشد.»

رئیس شورای شهر تهران با انتقاد از بی‌مهری دولت به حمل‌ونقل عمومی در بودجه سال آینده به‌رغم مشکلات آلودگی هوا و ترافیک و ... پایتخت گفت: «سرانه محیط‌زیست و سهم حمل‌ونقل عمومی در بودجه سال آینده در حد صفر است.»

محسن هاشمی با بیان اینکه در ایامی به‌سر می‌بریم که مجلس، در حال بررسی لایحه بودجه سال آینده است و لازم دیدم نسبت به تضييع حق شهروندان تهرانی در این لایحه تذکر دهم، گفت: «سهم حمل‌ونقل عمومی در بودجه سال آینده بسیار ناچیز و در حد صفر است، این بودجه قریب به ۲۰۰۰ میلیارد تومانی که بیش از یک‌چهارم آن بودجه عمومی دولت است، حدود ۸۰ هزار میلیارد تومان را برای یارانه نقدی در نظر گرفته است اما از این مبلغ یک ریال به حمل‌ونقل عمومی تخصیص داده نشده است.»

هاشمی با بیان اینکه مجموعاً سهم عمران شهری و مسکن در بودجه برای هر ایرانی ۲۰۰۰ تومان است که به این معنا است دولت وظیفه‌ای برای خود در این حوزه قائل نیست، افزود: «سهم شهروندان استان تهران از بودجه عمرانی که بیشترین نقش را در تولید درآمد ملی در کشور دارند، کمترین سرانه بین ۳۱ استان کشور و کمتر از ۶۰۰ هزار تومان در سال است و سهم محیط‌زیست نیز از بودجه برای هر ایرانی ۷۰۰۰ تومان و نزدیک به صفر است و طبیعتاً با این بودجه نباید منتظر اقدامات مهمی در حوزه محیط‌زیست بود.»

رئیس شورای شهر تهران افزود: «سازمان برنامه و بودجه، کمیسیون تلفیق و نمایندگان مجلس شورای اسلامی به‌خصوص نمایندگان تهران که خود وضعیت نامناسب تهران را از نظر آلودگی هوا و ازدحام شدید در مترو و اتوبوسرانی مشاهده می‌کنند، حتماً متوجه هستند که با این بی‌مهری صورت گرفته در بودجه سال آینده، بحران حمل‌ونقل عمومی و آلودگی هوای تهران شدیدتر خواهد شد و دست‌کم در لایحه بودجه به اندازه زیان تعطیلی پایتخت که روزانه بالغ بر هزار میلیارد تومان برآورد می‌شود، اعتبار برای حمل‌ونقل عمومی تهران و بالطبع محیط‌زیست آن منظور کنند.»

سرانه محیط‌زیستی و حمل‌ونقل عمومی تهرانی‌ها در حد صفر است

## بی‌مهری دولت به تهران در لایحه بودجه



رئیس کمیته عمران شورای شهر تهران از پیشنهاد شفاهی شهرداری برای تغییر کاربری پایانه شرق به یک مرکز فرهنگی و تفریحی خبر داد.

افشین حبیب‌زاده با اشاره به اینکه اخیراً دو معاونت فنی و عمران و حمل‌ونقل شهرداری تهران گزارشی در مورد وضعیت پایانه شرق ارائه کردند، گفت: «در این گزارش آمده است که پایانه شرق به لحاظ ترافیکی گره‌ای از وضعیت موجود باز نمی‌کند و حتی نوع طراحی این پایانه به‌گونه‌ای است که به لحاظ نوع دسترسی برای شهروندان مشکلاتی را نیز ایجاد خواهد کرد.»

او با بیان اینکه از چند سال قبل، پروژه ساخت پایانه شرق کند شده بود، تصریح کرد: «در این گزارش آمده است که تولید خودرو افزایش داشته و مردم کمتر برای مسافرت به شمال کشور از اتوبوس استفاده می‌کنند. به‌گونه‌ای که این پایانه برای حدود ۲۰۰ هزار مسافر پیش‌بینی شده که در حال حاضر شاید حدود ۳۰ هزار مسافر از آن استفاده کنند و این در حالی است که بنا بر گزارش شهرداری، مردم برای دسترسی به این پایانه با کمبود حمل‌ونقل عمومی نیز مواجه هستند.»

حبیب‌زاده با بیان اینکه مسئولان شهرداری به صورت شفاهی پیشنهاد دادند که با توجه به مشکلات موجود، این پایانه تغییر کاربری داده و تبدیل به یک مرکز فرهنگی - تفریحی شود، گفت: «البته این پیشنهاد به صورت شفاهی از سوی مسئولان شهرداری در کمیته مطرح شده و هنوز در این زمینه تصمیم‌گیری نشده است؛ چراکه از آنها خواستیم مستندات و دلایل خود را درباره این موضوع ارائه کنند، هرچند به نظر می‌رسد؛ هنوز خود شهرداری نیز در مورد این تغییر کاربری به جمع‌بندی نرسیده‌اند.»

رئیس کمیته عمران و حمل‌ونقل  
شورای شهر تهران خبر داد

## پیشنهاد شهرداری تهران برای تغییر کاربری پایانه شرق



رمزگشایی ترابران از دروغ «فروش صندلی اتوبوس های شهری»

## بفرمایید هم‌پیمایی!

«فروش صندلی های اتوبوس!» همین تیتتر سه کلمه‌ای کافی بود تا در بحبوحه انتقادهای از گران شدن بنزین و نگرانی‌ها از گرانی‌های احتمالی پیش‌رو، صدای اعتراض‌ها و انتقادهای تازه‌ای بلند شود.

با دست به دست شدن این خبر در شبکه‌های مجازی و کانال‌های تلگرامی، بسیاری فریاد برآوردند که چه نشسته‌اید! صندلی‌های اتوبوس هم تبدیل به محل درآمدزایی شهرداری شد. این انتقادهای وارد است، البته اگر این تیتتر ۳ کلمه‌ای، درست بود یا اصل خبر به درستی منتشر شده بود؛ اما واقعیت، چیز دیگری است...

جنجال «پولی شدن صندلی‌های اتوبوس» از مصاحبه مدیرعامل پیشین شرکت اتوبوسرانی که به تازگی از این سمت کنار رفته و تبدیل به مشاور شهردار تهران در امور اتوبوسرانی شده است، آغاز شد. پیمان سنندجی، اواسط آذر ماه در مصاحبه‌ای با چند خبرنگاری، از «امکان خرید صندلی برای مسیرهای خاص توسط مسافر» به عنوان راهکاری برای افزایش ظرفیت اتوبوسرانی با هدف امکان پاسخگویی به افزایش استقبال از این بخش، بعد از گران شدن بنزین خبر داد.

براساس خبری که در خبرگزاری ایلنا منتشر شد، سنندجی گفت: «مسیر میدان ونک به سمت آزادی در ساعت پیک، مسافران زیادی دارد؛ اما در ساعت غیرپیک، تعداد مسافران به شدت کاهش می‌یابد. بر همین اساس



جنجال «پولی شدن  
صندلی های اتوبوس»  
از مصاحبه مدیرعامل  
سابق شرکت اتوبوسرانی  
که اخیرا مشاور شهردار  
تهران در امور اتوبوسرانی  
شده است، آغاز شد.  
پیمان سنندجی، اواسط  
آذر، از «امکان خرید  
صندلی برای مسیرهای  
خاص توسط مسافر»  
با هدف پاسخگویی به  
افزایش استقبال از  
این بخش خبر داد

از رئیس شورای شهر  
تا شهردار و معاون  
حمل و نقل و ترافیک  
شهرداری، همگی خبر  
«پولی شدن صندلی های  
اتوبوس» را تکذیب  
کردند، اما خبر درست  
که در حاشیه جنجالها  
به آن بی توجهی شد،  
تولد یک طرح جدید  
استارت آپی در حوزه  
حمل و نقل شهری است  
که اجرا کنندگانش به  
استقبال شهروندان  
از آن، بسیار امیدوارند

طرح یکی از مدهای هم پیمایی درون شهری است و اسم سرویس نیز "به همراه" است. برخی از عنوان اتوبوس های DRT برای معرفی طرح استفاده کردند که عنوان اشتباهی است، چون DRT یک مفهوم در حمل و نقل است که اتوبوس آخرین بخش آن محسوب می شود. در این مدل، اتوبوس، سواری، ون و هر نوع وسیله نقلیه دیگری می تواند وجود داشته باشد.

او با اشاره به اینکه DRT شامل سرویس های مبتنی بر تقاضا است، توضیح داد: «مسیر رشد فناوری ارتباطات در جهان تقریبا از سال ۲۰۱۴ به سمت حمل و نقل درون شهری تمایل پیدا کرد. البته پیش تر هم سرویس های تقاضا محور یا هم پیمایی که مدلی از خدمات تقاضا محور است، مرسوم بود؛ اما از سال ۲۰۱۴ به بعد، به شکل جدی تر مطرح شد و با ظهور گوشی های تلفن همراه هوشمند، به سمت حمل و نقل درون شهری ادامه مسیر داد. چین با توجه به جمعیت بالایی که دارد، از موفق ترین کشورها در استفاده از این سرویس است.»

به گفته تابنده، روش کار این مدل حمل و نقل به این صورت است که تقاضای افراد برای حمل و نقل به طور دقیق (محدوده ۵۰۰ متری) شناسایی و برای افرادی که مسیر مشترکی دارند و می توانند به طور هم زمان در این مسیر جابه جا شوند، پیشنهاد داده شود. کاربران می توانند مسیرهای پیشنهادی را بر اساس زمان (مانند خرید بلیت قطار، هواپیما و...) به طور روزانه، هفتگی و ماهانه رزرو کنند، سر ساعت تعیین شده در محل حاضر و سوار وسیله نقلیه (در اینجا، اتوبوس یا مینی بوس) شوند که بدون توقف در مسیر، آنها را به مقصد می رساند.

او با اشاره به اینکه «به همراه» هم در قالب اپلیکیشن و هم سایت در دسترس خواهد بود، درباره جزئیات فعالیت این سرویس گفت: «بر اساس مطالعات انجام شده در تهران، ۶۰۰ مسیر را انتخاب کردیم. تلاش شده مسیرهای دارای بیش از ۵ کیلومتر فاصله هوایی شناسایی شوند که طول زمینی این مسیرها ۷ تا ۸ کیلومتر است.»  
تابنده با بیان اینکه مسیرها را بر اساس

می توانیم برای ۲ ساعتی که اوج ترافیک است، فروش ساعتی صندلی های اتوبوس را انجام دهیم؛ به طور مثال مسافران می توانند از ساعت ۷ تا ۷:۱۰ یک صندلی برای خود خریداری کنند.»

او تصریح کرد: «خرید و رزرو صندلی سبب می شود متوجه میزان تقاضا در یک مسیر شویم و بر همین اساس، اتوبوس به تعداد مناسب در زمان های خاص و اوج حرکت مسافران در سطح شهر پیش بینی کنیم. همچنین این موضوع سبب می شود رانندگان اتوبوس مجبور نباشند با سرفاصله کوتاه یا مسافران اندک تردد کنند. البته برای افزایش ظرفیت اتوبوس ها در پایتخت، ساماندهی اتوبوس های درستی را در هم دستور کار قرار دادیم تا اتوبوس هایی که مربوط به سرویس اداره ها هستند، طبق بررسی ها با مسیرهایی مشابه که اتوبوس های آن مسافران اندکی دارند، ادغام شده و همه مسافران با یک اتوبوس جابه جا شوند.»

فردای انتشار این خبر، از رئیس شورای شهر تا شهردار و معاون حمل و نقل و ترافیک شهرداری، همگی خبر را تکذیب کردند. اگرچه این تکذیب ها می تواند به منزله این باشد که پرونده این ماجرا مختومه شده است، اما آنچه باید پایان یافته تلقی شود، خبر اشتباه «پولی شدن صندلی های اتوبوس» است. خبر درست که در حاشیه جنجالها به آن بی توجهی شد، تولد یک طرح جدید استارت آپی در حوزه حمل و نقل درون شهری است که اجرا کنندگانش به استقبال شهروندان از آن، بسیار امیدوار هستند.

### اصل ماجرا: ایده ای برای هم پیمایی در شهر

اصل موضوع را احمد تابنده، مدیرعامل شرکت «به همراه» یعنی شرکتی که قرار است یک طرح جدید برای بهینه سازی حمل و نقل درون شهری به ویژه در بخش های اتوبوس و مینی بوسرانی اجرا کند، برای ترابران توضیح داده است.

مهندس تابنده درباره طرح این شرکت برای جابه جایی افراد با اتوبوس و مینی بوس های درستی و بدون مسافر ایستاده گفت: «این

**مدیرعامل شرکت «به همراه»: روش کار به این صورت است که تقاضای افراد برای حمل و نقل به طور دقیق شناسایی و به کسانی که مسیر مشترکی دارند، پیشنهاد داده شود. کاربر می تواند مسیر پیشنهادی را به طور روزانه، هفتگی و ماهانه رزرو کند و سر ساعت تعیین شده سوار وسیله نقلیه شود**

**احمد تابنده: احتمالا قیمت های ما در ناوگان اتوبوسی، در محدوده ۳۰ درصد تاکسی های اینترنتی باشد. همچنین به احتمال زیاد قیمت خدمات ما در ناوگان مینی بوس، ۴۰ درصد و در سواری، ۵۰ درصد تاکسی های اینترنتی خواهد بود. البته این اعداد، تخمینی است و برخی شاخص ها از جمله ضریب اشغال بر آنها اثر می گذارد**

داده های ترافیکی و حمل و نقلی و براساس نظرسنجی میدانی شناسایی کردیم، توضیح داد: «این ها مسیرهایی هستند که بیشتر نیاز به جابه جایی مسافر را دارند و کاربران معمولا نیاز دارند از دو وسیله نقلیه برای سفر و جابه جایی های خود استفاده کنند، این در حالی است که انتقال از وسیله ای به وسیله دیگر، موجب اتلاف وقت شده و توقف ها، تمایل کاربران به سرویس های حمل و نقل عمومی را کاهش می دهد.»

او با بیان اینکه در تهران بیش از ۵۰ درصد افراد با خودرو شخصی یا ناوگان درستی مانند تاکسی درستی و اینترنتی جابه جا می شوند، مدعی است سرویس «به همراه» کمک می کند بخشی از این افراد، هم به خاطر دسترسی بیشتر و هم به دلیل کاهش زمان سفر، تمایل به استفاده از این سرویس پیدا کنند.»

تابنده درباره میزان استفاده مردم از سرویس «به همراه» در صورت آغاز به کار گفت: «پیش بینی ما این است که تقاضا بسیار زیاد و بیش از ظرفیت ناوگان در نظر گرفته شده باشد. این سرویس به ویژه برای کسانی که از کرج و شهرهای اطراف به تهران رفت و آمد دارند، مناسب خواهد بود و امیدواریم اگر مانع خاصی در مسیر پیش نیاید، بتوانیم سرویس دهی خوبی داشته باشیم.»

### به دنبال سهم یک درصدی از حمل و نقل پایتخت

او در پاسخ به پرسشی مبنی بر آمار تقاضای پیش بینی شده برای این سرویس اظهار کرد: «نمی توان رقم مشخصی را بیان کرد؛ اما هدف، گرفتن سهم ۲ درصدی از خودروهای شخصی است که برابر با سهم یک درصدی از کل حمل و نقل تهران است.»

تابنده درباره قیمت پیش بینی شده برای بلیت خدمات سرویس «به همراه» گفت: «قیمت گذاری اقتصادی قطعاً با توجه به هزینه های تمام شده، منصفانه خواهد بود و ما به دنبال سود بالا نیستیم. هزینه تمام شده شامل سرمایه گذاری خودرو، هزینه راننده، سوخت و هزینه های جانبی خودرو است. تلاش داریم بر این اساس، به گونه ای

قیمت گذاری کنیم که هم کاربر رضایت داشته باشد، هم این کسب و کار بدون یارانه، پایدار باشد. ممکن است نرخ ما در ناوگان اتوبوسی، در محدوده ۳۰ درصد تاکسی های اینترنتی باشد. به احتمال زیاد، نرخ خدمات در ناوگان مینی بوسی کشور، ۴۰ درصد و در سواری ها نیز ۵۰ درصد تاکسی های اینترنتی خواهد بود. البته این اعداد، تخمینی است و برخی شاخص ها از جمله ضریب اشغال بر آنها اثر می گذارد.»

مهندس تابنده یادآور شد: «یک مینی بوس نو فعال، روزانه بین ۶۰۰ تا ۸۰۰ هزار تومان هزینه دارد و اگر ۱۵۰ مسافر در روز جابه جا کند، هر مسافر روزانه ۵ تا ۶ هزار تومان برای این وسیله هزینه خواهد داشت؛ بنابراین نرخ بلیت این وسیله می تواند در همین حدود باشد.»

او اضافه کرد: «در حال حاضر در تهران کمتر از ۱۰ درصد افرادی که جابه جایی و سفر درون شهری دارند، کمتر از ۵ هزار تومان برای جابه جایی هزینه می کنند و بیش از ۹۰ درصد افراد، بیشتر از ۵ هزار تومان هزینه می کنند؛ بنابراین ۵ هزار تومان رقم مناسبی برای سرویس "به همراه" به نظر می رسد. از سوی دیگر در حال حاضر سهم اتوبوسرانی در حمل و نقل درون شهری، اندک و حدود ۱۰ درصد است که سرویس ما می تواند این سهم را افزایش دهد.»

از او پرسیدیم تهران این روزها شاهد تجربه ناموفق دوچرخه های «بیدود» است که گفته می شود به دلیل مشکلات مالی، ادامه فعالیتشان با مانع روبه رو شده است. چه تضمینی وجود دارد که «به همراه» به این موانع برخورد نکند؟ تابنده گفت: «اگر مانعی بر سر قیمت گذاری ما ایجاد نشود، مشکلی به وجود نخواهد آمد. در حال حاضر، ناوگان درستی براساس قیمت گذاری شورای شهر، نرخ مشخصی دارد که این، سقف قیمت خدمات "به همراه" خواهد بود. البته تلاش کرده ایم نرخ خدمات را با بهینه سازی، از این سقف پایین تر آوریم.»

تابنده درباره ناوگان مورد استفاده در سرویس «به همراه» توضیح داد: «این سرویس از اتوبوس های فعال در خطوط شهر استفاده



مدیرعامل «به همراه» معتقد است اگر مانعی بر سر قیمت گذاری ایجاد نشود، به سر نوشت دوچرخه های «پیدود» دچار نخواهند شد. در حال حاضر، ناوگان درستی بر اساس قیمت گذاری شورای شهر، نرخ مشخصی دارد که سقف قیمت خدمات «به همراه» خواهد بود

هستیم و اگر لازم باشد برای اجرای این طرح اتوبوس بخیریم هم می خریم.»  
تابنده تصریح کرد: «پیش بینی ما این است که مردم از طرح استقبال می کنند. در اقتصاد، مفهومی به نام هزینه - فرصت وجود دارد که قرار است با این طرح کاهش یابد. هزینه - فرصت کارگری که حداقل دستمزد را دریافت می کند، ساعتی ۱۰ هزار تومان است، اما کسی توجهی نمی کند که این هزینه با معطل شدن کارگر در خیابان، بر او تحمیل می شود.»  
بر اساس گفته او، «به همراه» کار خود را از اوایل دی، در ۱۸ مسیر و با ۵۰ مینی باس آغاز می کند. میدان ونک - کرج، میدان ونک - اسلام شهر و میدان ونک - شیان، از جمله مسیرهای شروع هم پیمایی در حمل و نقل درون شهری پایتخت است.  
گفتنی است «به همراه» محصولی از شرکت «گسترش فناوری کاشان تجارت» است و توسط جمعی از فارغ التحصیلان دانشگاه های صنعتی شریف و تهران طراحی شده است و خوانندگان می توانند اطلاعات بیشتر را از سایت [www.behamrah.ir](http://www.behamrah.ir) کسب کنند.

نمی کند، بلکه تمرکز این سرویس بر اتوبوس های درستی است که در خدمت اداره ها و سازمان هاست. در این زمینه چند شرکت برای آغاز کار ابراز تمایل کرده اند. البته ما به دنبال اجرای این طرح در بخش خودرو سواری نیز هستیم تا بتوان ۳ نفر هم مسیر را با یک سواری جابه جا کرد.»  
به گفته او، اینکه در برخی رسانه ها گفته شد قرار است اتوبوس های شهری پولی شوند، ناشی از انتقال اشتباه مفهوم بود. اتوبوس های شهری متعلق به بخش خصوصی هستند و بر اساس قراردادی که با شهرداری دارند، باید سر ساعت مشخصی در ایستگاه باشند و حرکت کنند. این اتوبوس ها نمی توانند سرویس دیگری بدهند.  
او در پاسخ به پرسشی مبنی بر حمایت شهرداری از «به همراه» گفت: «با شهرداری تفاهم هایی داشته ایم، اما چیزی نهایی نشده است و هنوز چالش هایی وجود دارد. بر اساس آخرین مذاکرات، قرار شده است معاونت حمل و نقل و ترافیک شهرداری به ما موافقت اصولی بدهد. البته ما وابسته به شهرداری نیستیم. یک کسب و کار خصوصی

## تحويل تاکسی های جدید در پایتخت آغاز شد

سرپرست معاونت فنی و بهره برداری سازمان مدیریت و نظارت بر تاکسیرانی شهر تهران، از آغاز تحويل تاکسی های جدید با استفاده از تسهیلات قرض الحسنه ۵۰ میلیون تومانی به مالکان خودروهای فرسوده خبر داد.



سیدعلی محتشمی پور تسهیلات ۵۰ میلیونی ویژه نوسازی تاکسی های فرسوده شهر تهران را شرایط فوق العاده ای برای مالکان تاکسی های فرسوده برشمرد و گفت: «از زمان شروع نوسازی ناوگان تاکسیرانی شهر تهران که از شهریور امسال آغاز شد، بیش از ۲ هزار معرفی نامه بابت استفاده از این تسهیلات صادر شده است و تاکسیرانان متقاضی در حال تشکیل پرونده هستند و روند پذیرش همچنان ادامه دارد.»  
او با اشاره به اینکه پرونده ۹۰۰ متقاضی به مرحله تکمیل وجه رسیده است، افزود: «۷۷۱ نفر از مالکان تاکسی های فرسوده نیز تسهیلات ۵۰ میلیون تومانی خود را دریافت کرده اند و تاکنون ۵۲۰ دستگاه تاکسی جدید تحويل تاکسیرانان متقاضی شده است.»  
محتشمی پور قیمت تاکسی های تحويلی را ۶۴ میلیون تومان اعلام کرد و گفت: «ارائه تسهیلات قرض الحسنه حدود ۸۰ درصد این مبلغ را شامل می شود و با توجه به اینکه این شرایط فقط برای نوسازی ناوگان تاکسیرانی شهر تهران مهیا شده، مالکان تاکسی ها بهتر است سریع تر از فرصت استفاده کنند.»  
او یادآور شد: «با توجه به حفظ قیمت تاکسی های تحويلی، افزایش سقف تسهیلات از ۴۰ به ۵۰ میلیون تومان، موجب شد قدرت خرید متقاضیان بالا رود و استقبال تاکسیرانان بیشتر شود.»  
تسهیلات قرض الحسنه از محل منابع شهرداری تهران تامین می شود و به تاکسی های فعال، دارای پروانه تاکسیرانی معتبر و مدل ۸۷ به قبل تعلق می گیرد. قبلا نیز ۵۰۰ دستگاه خودرو شامل ۳۷۰ اپتیما یورو ۶، ۶۰ سمند پایه گازسوز و ۷۰ پژو ۴۰۵ دوگانه سوز با سرمایه گذاری بخش خصوصی به ناوگان تاکسیرانی تهران اضافه شده بود.



تردد در شهرهای کشور برای معلولان ایمن نیست

## سفر حرامشان شده ...

ترابران: لطفا توضیح دهید که معلولان کشور برای انجام سفرهای برون‌شهری با مدل‌های مختلف حمل‌ونقل با چه مشکلاتی مواجه هستند؟

همان‌طور که در شعار سازمان جهانی گردشگری هم آمده است، سفر و گردشگری حق همه افراد جامعه محسوب می‌شود، اما برای فرد معلول، شرایط سفر در ایران بسیار سخت‌تر از کشورهای دیگر است. سفرهای هوایی هزینه بالایی دارند و معمولاً متعلق به دهک‌های بالای اقتصادی است؛ هرچند در این شق از حمل‌ونقل، خدمات ویژه‌ای برای معلولان در نظر گرفته شده است. بالابرهایی که روی خودروهای مخصوص سوار شده، معلول را حمل می‌کند، روی در مخصوص این کار پل می‌زد و نیروهای مخصوص و آموزش دیده به معلولان برای سوار شدن کمک می‌کنند و او را در قسمت صندلی‌های جلو جا می‌دهند که از لحاظ سوار و پیاده شدن و سایر خدمات راحت باشد و به سهولت بتواند تردد کند.

هم‌زمان با ۱۲ آذرماه سال جاری و روز جهانی معلولان، مدیرعامل راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران برای تسهیل تردد معلولان در ایستگاه‌های راه‌آهن و سفر با قطار، در حکمی معاون مسافری راه‌آهن را موظف کرد، امکانات لازم متناسب با وضعیت جسمانی معلولان در ایستگاه‌های راه‌آهن مهیا شود. انتشار این خبر درباره ضرورت رسیدگی جدی به وضعیت حضور و تردد معلولان در محیط ایستگاه‌ها و قطارهای کشور، ما را بر آن داشت که در مورد مشکلات حمل‌ونقلی معلولان در سفرهای مختلف درون‌شهری و برون‌شهری با کامران عاروان، مدیرعامل جامعه معلولین ایران و رئیس هیات مدیره شبکه ملی تشکل‌های مردم‌نهاد معلولان جسمی و حرکتی گفت‌وگویی داشته باشیم. او معتقد است اقدامات انجام شده نه کافی است و نه کامل «... مسئولان باید بدانند که اگر محدودیتی ایجاد کنند، در صدی از جامعه را از حق حضور در اجتماع محروم کرده‌اند و این تبعیض، غیرانسانی و غیراسلامی است.»



در شهرهایی مانند تهران و به‌ویژه مشهد، بالابرهایی تعبیه شده که معلول بتواند با کمک آنها وارد واگن قطار شود؛ اما چندی پیش در همین تهران، معلولی مجبور شد چهار دست و پا از پله‌های قطار بالا برود چون بالابر وجود نداشت

برخی شرکت‌های ریلی ویلچر مخصوصی برای معلولان در نظر گرفته‌اند تا امکان تردد در راهروی قطار وجود داشته باشد، ولی این ویلچرها عرض کمی دارند و اگر معلولی اضافه وزن داشته باشد امکان استفاده از این ویلچرها را ندارد

بسیار طولانی است و معلول باید بتواند در این ساعات دوام بیاورد و نیازهای خود برطرف کند. بر فرض اگر معلول بخواهد سوند یا پوشک خود را عوض کند کجا باید این کار را انجام دهد.

خیلی از معلولان چون با سختی‌های بیشتری در حین سفر مواجه می‌شوند، ترجیح می‌دهند از خدمات حمل و نقل عمومی استفاده نکنند و متحمل ضرر اقتصادی بسیاری شوند.

اکثر معلولان ترجیح می‌دهند با وسائل شخصی سفر کنند که در این موارد باید به افزایش قیمت بنزین و استهلاک ماشین و هزینه‌های اضافی هم توجه کرد.

حتی موردی داشتیم که در خانواده‌ای سه عضو معلول وجود داشته و برای سفر به مشهد، با یک پیکان معلولان را حمل کردند و یک وانت هم ویلچرها را برده است.

با کمک سازمان استاندارد، راه‌آهن معیارهایی برای مناسب‌سازی ایستگاه‌ها تعریف کرد، اما چنین اقداماتی باید با نظارت انجمن‌های تخصصی باشد تا تایید کنند که امکانات ایجادشده، مناسب هست یا نه. متأسفانه مشورت‌ها به‌صورت مقطعی بوده است.

باید دید نابینا و ناشنوا به چه علائمی نیاز دارد تا بتواند نیازهای حمل و نقلی خود را برطرف کند. باید تدبیری اندیشیده شود تا هم از لحاظ فیزیکی و هم آموزشی ایستگاه‌ها برای معلولان قابل استفاده باشد. ضمن اینکه باید علائم هدایت‌گر برای طیف‌های مختلف معلول قابل استفاده شود. حتی برای معلولان ذهنی تا بتوانند با خانواده‌های خود یک سفر ساده و معمولی را تجربه کنند.

نکته دیگر این که امکانات تمام ایستگاه‌ها و قطارهای کشور یکسان‌سازی نشده است. ما شرکت‌های مختلف ریلی داریم که بعضی‌ها مناسب‌سازی انجام داده‌اند و بقیه توجهی به این موضوع نداشته‌اند، در حالی که در قانون حمایت از حقوق معلولان مصوب ۹۶/۱۲/۲۰ که سال ۹۷ توسط رئیس‌جمهور ابلاغ شد، خدمات ریلی هم دیده شده و سامانه‌های حمل و نقل عمومی باید منطبق با قوانین داخلی و استانداردهای بین‌المللی برای معلولان مناسب‌سازی شوند و کارکنان هم برای همیاری معلولان آموزش ببینند.

اما در بحث اتوبوس‌های بین‌شهری، اکثر اتوبوس‌ها برای معلولان مناسب‌سازی نشده است؛ تا آنجا که یک معلول ویلچری نمی‌تواند وارد این اتوبوس‌ها شود. باید کسی معلول را بغل کند و به داخل برود و ویلچر را در قسمت بار اتوبوس جا بدهند که احتمال آسیب ویلچری هم وجود دارد. برای معلولانی هم که عصا دارند سوار و پیاده شدن از قطار بسیار دشوار است.

خود ترمینال‌ها هم امکانات لازم را ندارند. البته در شهرهای بزرگ و ترمینال‌های جدید یا بازسازی‌شده، مناسب‌سازی‌هایی انجام گرفته است، اما در ترمینال‌های قدیمی ورود و خروج معلولان بسیار سخت است. نابینایان هم مشکلات خاص خود را دارند و بدون کمک تردد برایشان بسیار دشوار است. در بحث فروش بلیت هم مشکلات زیادی وجود دارد.

روند مناسب‌سازی قطارها نیز تازه شروع شده و بسیاری از معلولان ترجیح می‌دهند سوار قطار نشوند چون اکثر ایستگاه‌ها مربوط به دوره پهلوی اول است و به‌سختی می‌توان در آنها رمپ ایجاد کرد.

حتی سرویس‌های بهداشتی نیز بسیار قدیمی است. البته در شهرهایی مانند تهران و به‌ویژه مشهد - چون تردد افراد سالمند و معلول در آنها بسیار زیاد است - بالابرهایی تعبیه شده که معلول بتواند وارد واگن‌های قطار شود؛ اما چندی پیش در همین تهران، معلولی مجبور شد چهار دست و پا از پله‌های قطار بالا برود چون بالابر وجود نداشت.

برخی شرکت‌های ریلی ویلچر مخصوصی برای معلولان در نظر گرفته‌اند تا امکان تردد در راهروهای قطار وجود داشته باشد، ولی این ویلچرها عرض کمی دارند و اگر معلولی اضافه وزن داشته باشد نمی‌تواند از آن استفاده کند. اینها به کنار، معلولان چطور باید از سرویس بهداشتی، رستوران و خدمات دیگر استفاده کنند؟

این مشکلات نشان می‌دهد که شرکت‌های ریلی هم‌زمان باید هم ایستگاه‌ها و هم تردد معلولان را در داخل قطار را برای ورود و خروج معلول آماده‌سازی کنند. از تهران تا مشهد، تبریز، شیراز زمان سفر ریلی

سامانه ویژه حمل و نقل جانبازان و معلولان که زیر نظر سازمان اتوبوسرانی فعالیت می کند، حدود ۵۰ ون مخصوص دارد که هم کم است و هم قدیمی و مستهلک شده؛ چند سال است که ما تقاضای افزایش این ناوگان را داریم، اما مدیران ضرورت وجود سامانه ویژه معلولان را درک نمی کنند

با کمک سازمان استاندارد راه آهن معیارهایی برای مناسب سازی ایستگاهها تعریف کرد، اما این کار باید با نظارت انجمن های تخصصی باشد تا تایید کند که آیا امکانات ایجاد شده، مناسب هست یا نه. متأسفانه مشورتها همه به صورت مقطعی است

بر طبق این قانون، سامانه های حمل و نقل درون شهری باید برای معلولان رایگان و استفاده این افراد از سامانه های برون شهری ریلی و دریایی دولتی و عمومی نیم بها باشد؛ اما بخش خصوصی زیر بار نمی رود، پس حداقل باید تخفیف هایی برای معلولان در نظر بگیرند. اگر کدهای تخفیف پیش بینی شود مثل کاری که اسنپ و تپسی انجام می دهند، هم مشتری مداری صورت گرفته است، هم فرصتی به معلولان داده می شود تا بتوانند از خدمات سفر استفاده کنند.

**ترابران: در بخش حمل و نقل درون شهری تاکنون چه اقداماتی برای آسایش معلولان انجام شده است؟**

■ تقریباً هیچ. در بخش اتوبوسرانی، در شهریور ماه همین امسال در اصفهان، یک نابینا بر اثر سهل انگاری راننده زیر اتوبوس رفت و اتوبوس حرکت کرد، بیشتر از ۱۰۰ متر آن مرد را با خودش برد و نابینای بی نوا جان خود را از دست داد. این رانندگان باید آموزش ببینند و بدانند یک نابینا با سرعت یک فرد غیر معلول نمی تواند سوار اتوبوس شود. در خیلی از کشورها مانند ژاپن و ترکیه به معلولان برای سوار و پیاده شدن کمک می کنند. قطار را در ایستگاه نگه می دارند تا معلول به سهولت بتواند سوار وسیله شود. بعد هم صبر می کنند تا معلول روی صندلی مستقر شود و بعد حرکت می کنند.

اکثر ایستگاه های اتوبوس ما مناسب ورود معلولان نیست یا حتی بسیاری از ایستگاه های مترو هم فاقد آسانسور هستند. علائم کف ایستگاه برای نابینا آماده نشده است. نابینا نمی داند که باید کجا بایستد. یک معلول که نمی تواند هر روز اسنپ بگیرد.

هزینه رفت و آمد معلولان بسیار بالاست. مگر معلولان چقدر درآمد می توانند داشته باشند؟ مالیات و عوارض شهری را به موقع پرداخت می کنند، ولی از خدمات عمومی شهری بهره ای نمی برند.

به معلولان کارت مخصوص داده اند که از مترو رایگان استفاده کنند که کار بسیار خوبی است، ولی وقتی در ایستگاه ۱۵ خرداد یا گلوبندک آسانسور وجود ندارد، این کارت به چه درد می خورد؟! متأسفانه این امکانات در

خیلی از ایستگاه های مترو حتی ایستگاه هایی که به تازگی ساخته شده است، دیده نشده است. قول هایی داده اند ولی شاید تا دو، سه سال یا حتی هرگز انجام نشود.

برای ورود ویلچر به واگن مترو هم باید کمک وجود داشته باشد، فاصله برخی از قطارها از سکوی ایستگاه بیش از حد استاندارد است. در واقع، این فاصله نباید بیشتر از ۳ سانت باشد، اما یک بار شاهد بودم که فاصله واگن قطار با لبه سکوی ایستگاه بیشتر از ۵ یا ۶ سانت بود و معلول نمی توانست ویلچر خود را وارد واگن کند. در این مواقع، معمولاً مردم کمک می کنند و آموزش هایی داده شده ولی کامل نیست و جای کار بسیاری وجود دارد.

خود مردم هم باید در این زمینه مشارکت و همفکری کنند. گاهی در ایستگاهها مترو ما را هل می دهند تا به زور سوار شوند، کف مترو لیز است و خطر شکستگی دست و پای معلولان را تهدید می کند. ما باید چهارچشمی مواظب باشیم و با احتیاط راه برویم تا کسی ما را هل ندهد. قرار است مشکل تابلوها و علائم مترو حل شود و تابلوها گویا شود که در حال اجراست و حالا ما باید مجدداً دوباره بررسی کنیم تا ببینیم کار به صورت کیفی انجام شده است یا خیر.

اتوبوس های BRT ما هم بسیار شلوغ و خطرناک است و معلولان اصلاً نمی توانند از آن استفاده کنند. سامانه ویژه حمل و نقل جانبازان و معلولان که زیر نظر سازمان اتوبوسرانی فعالیت می کند، حدود ۵۰ ون مخصوص دارد که هم تعدادش کم است و هم بسیار مستهلک شده است. چندین سال است که ما تقاضای افزایش این ناوگان را داشته ایم، اما مدیران اصلاً ضرورت وجود سامانه ویژه معلولان را درک نمی کنند.

وقتی حمل و نقل عمومی برای معلولان مناسب سازی نشده است، پس چاره آنها برای تردد چیست؟ تاکسی ها که مسافر ویلچری را سوار نمی کنند و می گویند در صندوق ماشین کپسول گاز دارند و نمی توانند ویلچری را داخل آن بگذارند. پس معلولان مجبورند دست به دامن اسنپ و تپسی شوند و هزینه های حمل و نقلی بیشتری نسبت به

طبق قانون حمایت از حقوق معلولان که سال ۹۷ ابلاغ شد، سامانه‌های حمل و نقل عمومی باید منطبق با قوانین داخلی و استاندارد بین‌المللی مناسب‌سازی شده و استفاده این افراد از سامانه‌های دولتی حمل و نقل برون شهری ریلی نیم‌بها باشد؛ اما بخش خصوصی زیر بار نمی‌رود



معلول است، در حال پیگیری هستیم که هم سهمیه را بیشتر کنیم و هم برای معلولانی که پلاک ویژه ندارند، سهمیه بگیریم.

**ترابران:** در کشورهای توسعه‌یافته، چه نوع پیش‌بینی‌هایی برای تردد آسان معلولان در انواع حمل و نقل در نظر گرفته شده است؟

■ در دنیا دو مدل کار شده است؛ مثلاً در تایلند واگن‌های مخصوص حمل معلولان به همراه خانواده‌هایشان تعبیه شده است؛ یعنی اگر نتوانسته‌اند تمام واگن‌های قطار را برای معلولان مناسب‌سازی کنند، حداقل یک واگن ویژه معلولان را در نظر گرفته‌اند. مدل دیگر این است که در کشورهایی مانند آلمان یا ژاپن تمام واگن‌های قطار برای معلولان مناسب‌سازی شده است. معلول وارد هر واگنی شود، از بدو ورود به داخل کابین، تردد در راهروها تا استفاده از رستوران و سرویس‌های بهداشتی مشکلی ندارد. براساس استانداردهای جهانی، ایستگاه‌های راه‌آهن باید به نحوی آماده‌سازی شود که همه نیازهای انواع معلولان از بدو ورود تا هنگام خروج از ایستگاه برطرف شود.

**ترابران:** غیر از آمارهای رسمی اعلام شده، چه اطلاعاتی از تعداد معلولان کشور وجود دارد؟

■ سازمان بهزیستی تعداد معلولان کشور را ۱/۵ میلیون نفر اعلام کرده است اما به‌طور غیررسمی بالای ۳ میلیون نفر معلول در کشور داریم. متأسفانه از ۵ سال پیش، مرکز آمار، آمارگیری از معلولان را حذف کرده است که علتش را باید از مسئولان پرسید. با این حال، طبق قانون جدید، در سال ۱۴۰۰، مرکز آمار باید تعداد معلولان کشور را مشخص کند که اگر مسئول، متخصص یا رسانه‌ای خواست در این زمینه کمک کند، بر طبق آمار بتواند برنامه‌ریزی داشته باشد.

امیدوارم هر فردی که در حوزه معلولان فعالیت می‌کند به این موضوع توجه کند که همه افراد جامعه حق استفاده از تمام امکانات را دارند و آن خدمات در انحصار هیچ قشر و گروه خاصی نیست. مسئولان باید بدانند که اگر محدودیتی ایجاد کنند، درصدی از جامعه را از حق حضور در اجتماع محروم کرده‌اند و این تبعیض، غیرانسانی و غیراسلامی است.

یک شهروند معمولی پرداخت کنند. البته تپسی یک تخفیف ویژه و همیشگی برای معلولان قائل است و از رانندگان معلول هم کمیسیون نمی‌گیرد، اسنپ هم رانندگان معلول را می‌پذیرد و از آنها کمیسیون نمی‌گیرد، چون برای خیلی از معلولان هیچ شغل دیگری وجود ندارد، اما باید اقداماتی صورت گیرد تا همه معلولان باید بتوانند تحصیل کنند، سر کار بروند و دوره‌های درمانی و توانبخشی خود پیگیری کنند.

**ترابران:** حوزه فعالیت جامعه معلولان برای رفع مشکلات معلولان شامل چه مواردی می‌شود؟

■ یکی از مهم‌ترین اهداف ما آگاه‌سازی است. در همین راستا، با ستاد مناسب‌سازی کشور، شهرداری و مسئولان مربوط مذاکره می‌کنیم تا مشکلات پیگیری شود.

کمیته‌ای نیز با عنوان «مناسب‌سازی و کمیته شهر دسترس‌پذیر» داریم که با کمک آنها به صورت تخصصی در موارد بسیاری نظارت و مشکلات را بیان می‌کنیم؛ مانند بررسی شرایط ایستگاه‌های مترو BRT، حتی در جلسات استانداردسازی ایستگاه‌های قطار شرکت داریم و از این طریق سعی می‌کنیم که در بحث تدوین و نظارت معیارهای ویژه معلولان وارد شویم. معلولان را به سمت سامانه‌های اعتراضات و انتقادات مثل ۱۸۸۸ یا ۱۳۷ هدایت می‌کنیم تا مشکلات خود را به مسئولان اطلاع دهند.

ضمناً از گروه‌های استارت‌آپی که در زمینه معلولان ایده‌های تازه دارند و نرم‌افزار تولید می‌کنند، حمایت می‌کنیم؛ مثلاً اگر شرکتی اعلام کند که می‌خواهد برای سفر معلولان از تهران تا مشهد و بالعکس تمامی هماهنگی سازمانی را انجام دهد تا آن شخص به‌راحتی به هتل یا خانه هدایت و همراهی شود، ما در این زمینه مشاوره و همفکری می‌دهیم، بیش از این کاری از دستمان بر نمی‌آید، چون یک سازمان مردم‌نهاد هستیم.

اضافه کنم که اخیراً ۴۰ لیتر بنزین به عنوان سهمیه ویژه معلولان و جانبازان در نظر گرفته شده که اصلاً جوابگو نیست و مکانیزم اجرا هم مشخص نشده؛ با توجه به اینکه به‌طور معمول بیش از ۱۵۰ لیتر مصرف ماهانه هر

آثار اجرای مقررات جدید سازمان جهانی دریانوردی بر بازار نفت خام و فرآورده‌های نفتی ایران و جهان

## گرداب گوگردی

طبق مقررات وضع شده از سوی سازمان بین‌المللی دریانوردی، از ابتدای سال ۲۰۲۰ میلادی همه ناوگان دریایی جهان موظفند سطح گوگرد سوخت مصرفی خود را از ۳/۵ درصد به ۰/۵ درصد وزنی کاهش دهند. با توجه به گستردگی دامنه شمول، عدم آمادگی تعداد معتنابهی از کشورها برای اجرای این استاندارد جدید و پیامدهای مختلف ناشی از آن بر بازارهای جهانی نفت خام و فرآورده‌های نفتی، صنعت پالایش و بانکرینگ، صاحب‌نظران آن را بزرگ‌ترین چالشی می‌دانند که صنایع پالایشی و کشتیرانی از ابتدای قرن بیستم تاکنون با آن مواجه شده است. در مطلب حاضر سعی شده است وضعیت کنونی سوخت‌های مصرفی ناوگان کشتیرانی جهان و ایران و چشم‌انداز آن مورد بررسی قرار گیرد.

آی‌مو مهم‌ترین سازمانی است که بیشترین فعالیت مستقیم را در تدوین و توسعه قوانین و مقررات دریایی و نظارت بر آنها داشته است. پیش‌تر براساس مقررات این سازمان، میزان گوگرد موجود در سوخت‌های دریایی در سال ۲۰۱۲ از ۴/۵ به ۳/۵ درصد وزنی و در برخی مناطق همانند شمال شرقی اروپا، دریای بالتیک و آمریکای شمالی از سال ۲۰۱۵ به ۰/۵ درصد وزنی محدود شد، اما در سال ۲۰۱۶، آی‌مو براساس مطالعات انستیتو CE Delft مبنی بر اینکه تا سال ۲۰۲۰ سوخت‌های دریایی با میزان گوگرد ۰/۵ درصد وزنی و پایین‌تر به اندازه کافی موجود خواهد بود، مقررات جدید خود را برای سال ۲۰۲۰ وضع کرد. طبق گزارش آژانس بین‌المللی انرژی، اکنون حدود ۹۰ هزار شناور تجاری در سطح جهان در حال فعالیت هستند که از این میان ۲۳ هزار فروند در سه دسته کشتی‌های فله‌بر، کشتی‌های کانتینربر و تانکرها (نفتکش‌ها، ناوگان حامل انواع فرآورده‌های نفتی و مواد هیدروکربوری) در سطح آب‌های بین‌المللی



طبق آخرین بررسی‌های انجام شده، در حال حاضر بخش حمل‌ونقل دریایی، مسئول انتشار ۳ درصد از انتشار جهانی دی‌اکسید کربن، ۱۵ درصد از اکسیدهای نیتروژن و ۱۲ درصد از اکسیدهای گوگرد است

طبق گزارش شرکت گلدمن ساکس، اجرای کامل و صد درصدی مقررات جدید آیمو از ابتدای ژانویه ۲۰۲۰ تا حدودی بعید است. با محاسبات آنها، سطح پذیرش این الزام در سال ۲۰۲۰ حدود ۸۰ درصد و در سال ۲۰۲۵ حدود ۹۶ درصد خواهد بود

سولفور بالای ۳/۵ درصد حجمی (HSFO) بوده است. گازوئیل با حدود ۸۰۰ هزار بشکه در روز (معادل ۱۹/۵ درصد) دومین سوخت ناوگان دریایی جهان است. سوخت‌های ترکیب شده با سولفور ۰/۵ درصد حدود ۳۰۰ هزار بشکه در روز (معادل ۷ درصد) و نفت کوره ناوگان دارای اسکرابر (Scrubber) نیز با ۱۰۰ هزار بشکه در روز (۲/۵ درصد) سایر تامین‌کنندگان تقاضای سوخت‌های دریایی در جهان در سال ۲۰۱۸ بوده‌اند. طبق بررسی اوپک از سال ۲۰۲۰، مصرف نفت کوره با سولفور ۳/۵ درصد کاهش قابل توجهی خواهد داشت، اما به صفر نخواهد نرسید.

طبق برآورد انجام شده، میزان تقاضای نفت کوره با سولفور ۳/۵ درصد، از ۴/۳ میلیون بشکه در روز در سال ۲۰۱۹ به حدود ۵۰۰ هزار بشکه در روز در سال ۲۰۲۳ کاهش می‌یابد. (چشم‌انداز تقاضای سوخت‌های مصرفی دریایی جهان تا سال ۲۰۲۳ در شکل ۳ نشان داده شده است) طبق این بررسی، اختلاط سوخت‌ها برای رسیدن به سولفور ۰/۵ درصد، رشد قابل ملاحظه‌ای یافته و از حدود ۴۰۰ هزار بشکه در روز در سال ۲۰۱۹ به ۱/۵ میلیون بشکه در روز در سال ۲۰۲۰ خواهد رسید و این روند با نوساناتی اندک تا سال ۲۰۲۳ ادامه خواهد داشت.

پیش‌بینی می‌شود، میزان مصرف گازوئیل در ناوگان دریایی جهان از نزدیک به ۸۰۰ هزار بشکه در روز در سال ۲۰۱۹ به حدود ۴۰۰ هزار بشکه در روز در سال ۲۰۲۰ افزایش یابد و به تدریج تا سال ۲۰۲۲ به حدود ۱۶۰۰ هزار بشکه در روز در جهان برسد.

برآوردها حاکی از آن است که در میان‌مدت به تدریج امکان نصب اسکرابر در ناوگان دریایی جهان افزایش یافته و مجدداً مصرف نفت کوره پرگوگرد به جهت جذب گوگرد مازاد توسط اسکرابر، روندی صعودی خواهد داشت و بدین ترتیب، مصرف نفت کوره این قبیل نفتکش‌ها و کشتی‌ها از ۲۰۰ هزار بشکه در روز در سال ۲۰۱۹ به ۱/۷ میلیون بشکه در روز در سال ۲۰۲۳ افزایش خواهد داشت.

طبق پیش‌بینی آژانس بین‌المللی انرژی با

تردد می‌کنند که بخش عمده مصرف نفت کوره با گوگرد بالا به این دسته اختصاص دارد و عملاً این دسته به لحاظ گستره جغرافیایی فعالیت و امکان رصد و بازرسی مشمول قوانین جدید سازمان بین‌المللی دریانوردی خواهند بود. از سوی دیگر، ۲۸ درصد ناوگان دریایی جهان اعم از کشتی‌های فله‌بر، کشتی‌های کانتینر و تانکرها ۸۵ درصد تجارت جهان را انجام می‌دهند، بنابراین امکان دور زدن قوانین برای بخش قابل توجهی از تجارت دریایی جهان بسیار پایین است.

### وضع موجود سوخت مصرفی

#### ناوگان دریایی جهان

طبق گزارش‌های آژانس بین‌المللی انرژی، مصرف سوخت توسط ناوگان کشتیرانی جهانی در سال ۲۰۱۸ نزدیک به ۴ درصد تقاضای نفت دنیا و معادل ۴/۱ میلیون بشکه در روز بوده است. از مجموع سوخت‌های دریایی مصرفی، ۲/۹ میلیون بشکه در روز (معادل ۷۰ درصد) مربوط به نفت کوره با



براساس مقررات جدید آیمو، مالکان کشتی‌ها می‌توانند گزارش عدم دسترسی به سوخت مجاز را ارائه کنند ولی این اقدام دلیل کافی برای عدم استفاده از سوخت کم گوگرد نیست و صحت و سقم تمام گزارش‌ها از سوی آیمو بررسی می‌شود

آیمو یک سیستم معافیتی ایجاد کرده که در صورت مراجعه کشتی دارای اسکرابر به بندر فاقد سوخت استاندارد، آن کشتی می‌تواند از این معافیت استفاده کند، اما هنوز میزان این معافیت مشخص نیست

وجود اینکه در سال اول اجرای مقررات جدید، سهم نفت کوره کم‌گوگرد در ترکیب تقاضای سوخت کشتی‌ها از ۵ درصد به ۲۴ درصد افزایش می‌یابد، اما محدودیت پالایشگاه‌ها در تولید نفت کوره کم‌گوگرد، مانع جایگزینی کامل نفت کوره پرگوگرد با نفت کوره کم‌گوگرد در سال ۲۰۲۰ می‌شود. در مقابل، گازوئیل دریایی با سهم ۴۷ درصد، سوخت غالب در ترکیب سبد سوخت کشتی‌ها در سال ۲۰۲۰ خواهد بود، هرچند در میان‌مدت تا بلندمدت، انتظار می‌رود سهم نفت کوره کم‌گوگرد و گاز طبیعی مایع (LNG) افزایش یافته و در بلندمدت (تا اواخر ۲۰۴۰) به سوخت غالب در ترکیب تقاضای سوخت کشتی‌ها تبدیل شود. در چنین شرایطی، مدیران صنایع حمل‌ونقل دریایی جهت تبعیت از مقررات IMO 2020 چندین گزینه پیش روی خود دارند. الف) جایگزین کردن سوخت کشتی‌ها از فرآورده‌های نفتی فعلی به فرآورده‌های نفتی با سولفور پایین که اتخاذ این سیاست منجر به افزایش تقاضای گازوئیل و نفت کوره با گوگرد پایین می‌گردد. ب) استفاده از اسکرابر جهت زدودن آلاینده‌ها از جریان خروجی از آگروز که کشتی‌ها را قادر به استفاده از سوخت‌های با گوگرد بالا به‌ویژه نفت کوره با گوگرد بالا می‌کند. ج) تغییر سوخت کشتی‌ها از فرآورده‌های نفتی به سوخت‌های غیرنفتی نظیر گاز طبیعی مایع (LNG). د) اختلاط نفت کوره با گوگرد بالا با ترکیبات سبک پالایشگاهی، باقی‌مانده‌های تقطیر و باقی‌مانده‌های شکست حرارتی.

البته در مقررات جدید پیش‌بینی شده است که مالکان کشتی‌ها می‌توانند گزارش عدم دسترسی به سوخت مجاز موسوم به فونار (Fonar) را ارائه کنند، ولی این اقدام دلیل کافی برای عدم استفاده از سوخت کم‌گوگرد نیست. صحت تمام گزارش‌های ارائه شده از سوی کشتی‌ها توسط سازمان بین‌المللی دریانوردی مورد بررسی قرار می‌گیرد و چنانچه قصور و کوتاهی از سوی کشتی‌ها یا بنادر مربوطه صورت گرفته باشد جریمه‌هایی در پی خواهد داشت. با افزایش نفوذ اسکرابر و با سرمایه‌گذاری‌های مورد نیاز در صنعت پالایش برای تولید نفت کوره کم‌گوگرد (LSFO) انتظار می‌رود که به تدریج از رشد شدید تقاضای گازوئیل کاسته شود. طبق گزارش انجمن بین‌المللی صنعت بانکرینگ، شرکت BP در پی نصب اسکرابر روی دو فروند نفتکش LR2 اعلام کرده است که ارزان‌ترین راه جهت رعایت الزامات سازمان جهانی دریانوردی، نصب اسکرابر روی کشتی‌هاست. طبق پیش‌بینی‌های انجام شده، در میان‌مدت رشد قابل توجهی در تعداد ناوگان مجهز به اسکرابر مشاهده خواهد شد؛ به طوری که تعداد کشتی‌های دارای اسکرابر از ۶۵۰ فروند در سال ۲۰۱۸ به حدود ۱۳۲۰ فروند در سال ۲۰۲۲ افزایش خواهد یافت. اگرچه تعداد ناوگان دارای اسکرابر در سال‌های آینده جهش شدید و رشد قابل توجهی دارد، اما سهم این ناوگان از کل ناوگان دریایی جهان در سال ۲۰۲۰ فقط ۵ درصد خواهد بود. گزینه جایگزین دیگر، استفاده از LNG است که فعلاً ۲/۵ درصد سوخت کشتی‌ها را در

پیش‌بینی قیمت نفت کوره و گازوئیل در ابتدای سال ۲۰۲۰ و مقایسه آن با سپتامبر ۲۰۱۹ (دلار در تن)

شرکت/موسسه	قیمت نفت کوره در ابتدای ۲۰۲۰	قیمت گازوئیل در ابتدای ۲۰۲۰	اختلاف قیمت دو فرآورده در ابتدای سال ۲۰۲۰	رشد فاصله قیمتی دو فرآورده در ابتدای سال ۲۰۲۰ نسبت به سپتامبر ۲۰۱۹
IHS	۲۲۲	۷۰۰	۴۷۸	۲۰۸
UBS	۲۷۹	۷۱۵	۴۳۶	۱۶۶
Morgan Stanley	۲۸۵	۸۳۹	۵۵۴	۲۸۴
Energy Aspects	۳۹۱	۷۷۹	۳۸۸	۱۱۸
S&P Global Platts	۳۴۹	۸۵۷	۵۰۸	۲۳۸



ارزان‌تر از سوخت کم‌گوگرد یا MIDO فروخته شود، کشتی‌ها برای صرفه‌جویی در هزینه سوخت، بیشتر مایل به نصب اسکرابر خواهند شد.

در دسترس بودن سوخت - مدیریت و در دسترس بودن سوخت‌های دریایی نیز به عنوان قسمتی از برنامه IMO2020 فاقد قطعیت است. بنادر در سراسر جهان نیازمند اطمینان در خصوص توانایی تامین سوخت مورد نیاز کشتی‌ها در هر جایی هستند.

هنوز معلوم نیست پس از ۲۰۲۰ چه مقدار سوخت منطبق و غیرمنطبق با استاندارد آی‌مو در هر بندر، مورد نیاز یا موجود خواهد بود. به نظر می‌رسد بنادر بزرگ بانک‌رینگ نظیر سنگاپور، فجیره در امارات و رتردام هلند، هر دو نوع سوخت را در اختیار خواهند داشت و بنادر کوچک‌تر و کشتی‌هایی که به آنها مراجعه می‌کنند دچار مشکل خواهند شد.

البته آی‌مو یک سیستم معافی نیز ایجاد کرده که در صورت مراجعه یک کشتی دارای اسکرابر به بندر فاقد سوخت استاندارد، کشتی می‌تواند از معافیت در دسترس بودن سوخت استفاده کند، اما میزان این معافیت و در دسترس بودن آن مشخص نیست و همین موضوع احتمال سرمایه‌گذاری پالایشگاه‌ها را در خصوص تولید سوخت منطبق بر استاندارد کاهش می‌دهند.

**استفاده از اسکرابر** - تعداد کمی از کشتی‌ها در حال حاضر اسکرابر نصب کرده‌اند و احتمال افزایش چشمگیر تعداد آنها تا قبل از سال ۲۰۲۰ به دلیل محدودیت زمانی و ظرفیت نصب، اندک است.

حتی اگر اسکرابرها به‌طور گسترده‌ای مورد استفاده قرار گیرند، استفاده از سوخت با محتوای گوگرد بالا، قیمت و در دسترس بودن آن پس از سال ۲۰۲۰ قطعی نیست. به علاوه، برخی از بنادر دارای مقرراتی هستند که ممکن است استفاده از اسکرابر را در آب‌های آنها محدود کند.

سیستم اسکرابر چرخه باز (Open-loop) از آب دریا برای جداسازی گوگرد از گاز آگروز استفاده و در نهایت ای حاصل از این شستشو را در اقیانوس تخلیه می‌کند، بنابراین در حال حاضر، چندین بندر بسیار مهم شامل

این عدم اطمینان بدین معناست که خود پالایشگاه‌ها هم به‌درستی نمی‌دانند چگونه باید محصول خروجی خود را بهینه کنند و هزینه تولید سوخت جدید چقدر است.

بدون راهنمایی دقیق در خصوص قیمت و ویژگی‌های سوخت جدید، مالکان کشتی‌ها قادر به تصمیم‌گیری عملیاتی، مهندسی و لجستیکی نیستند؛ زیرا ممکن است سوخت جدید با موتور کشتی‌ها سازگاری نداشته باشد. در واقع، فقط پس از نهایی شدن ویژگی‌های سوخت جدید، پالایشگران و حمل‌ونقل دریایی، می‌توانند هزینه تولید و قیمت آن را تخمین بزنند.

**تفاوت قیمت LSFO و HSFO** - ارزان‌تر بودن نفت کوره پرگوگرد (HSFO) نسبت به سوخت کم‌گوگرد (LSFO) یا سوخت دریایی میان‌قطری، تصمیم‌گیری پالایشگرها و شرکت‌های حمل‌ونقل دریایی را تحت تاثیر قرار خواهد داد.

پالایشگران فقط در صورتی که تفاوت قیمت سوخت‌های کم‌گوگرد و گوگرد بالا، سایر هزینه‌های مرتبط را پوشش دهد، برای تولید بیشتر سوخت کم‌گوگرد سرمایه‌گذاری می‌کنند و اگر سوخت با گوگرد بالا خیلی

سطح جهان تشکیل می‌دهد که با توجه به مشکلات زیرساختی و نیز سرمایه‌گذاری و مسائل ایمنی حمل‌ونقل و جایگزینی نفت کوره با گوگرد بالا یا LNG در کوتاه‌مدت امکان‌پذیر نیست.

طبق پیش‌بینی‌ها، مصرف LNG به عنوان سوخت دریایی در پنج سال آینده محدود است که خود نشانگر هزینه اولیه بالای تجهیزات و زیرساخت‌ها و محدود بودن زیرساخت‌های موجود، برای به‌کارگیری LNG در سوخت دریایی است.

براساس گزارش ارائه شده از سوی شرکت گلدمن‌ساکس، اجرای کامل و صد درصدی مقررات جدید آی‌مو از ابتدای ژانویه ۲۰۲۰ تا حدودی بعید به نظر می‌رسد و این الزام در برخی از بنادر به‌طور کامل اجرا نخواهد شد. با محاسباتی که توسط این مرجع انجام شده، سطح پذیرش این الزام در سال ۲۰۲۰ حدود ۸۰ درصد و در سال ۲۰۲۵ حدود ۹۶ درصد خواهد بود. انتظار می‌رود که سطح پذیرش الزام مطرح شده میان بازارهای نوظهور کمتر باشد.

در پیش‌بینی گلدمن‌ساکس، فرض شده که قیمت نفت خام برنت از سال ۲۰۲۰ تا سال ۲۰۲۵ برابر با ۷۰ دلار در بشکه و متوسط رشد اقتصادی در جهان برابر با ۳/۹ درصد باشد. همچنین فرض شده که ۸۰ درصد از کشتی‌ها الزام مطرح شده از سوی سازمان بین‌المللی دریانوردی را می‌پذیرند و ۲۰ درصد از کشتی‌ها از آن تخطی خواهند کرد.

### مخاطرات پیش‌روی

#### اجرای شدن IMO 2020

**مشخصان سوخت جدید** - آی‌مو میزان گوگرد مجاز سوخت دریایی را بعد از ژانویه ۲۰۲۰، ۰/۵ درصد یا کمتر تعیین کرده است، اما جهت هماهنگ‌سازی سوخت با سازمان استاندارد بین‌المللی و صنایع وابسته، نیاز به سایر مشخصات سوخت نیز وجود دارد. اگرچه سازمان بین‌المللی استاندارد مجوز استفاده از استاندارد موجود ۲۰۱۷ با گوگرد کمتر را صادر کرده، اما ویژگی‌هایی سوخت دریایی جدید و کم‌گوگرد تاکنون تکمیل نشده است.

طبق پیش‌بینی آژانس بین‌المللی انرژی، با وجود اینکه در سال اول اجرای مقررات جدید، سهم نفت کوره کم‌گوگرد در ترکیب تقاضای سوخت کشتی‌ها از ۵ درصد به ۲۴ درصد افزایش می‌یابد، اما محدودیت پالایشگاه‌ها در تولید سوخت کم‌گوگرد، مانع جایگزینی کامل آن با نفت کوره با گوگرد بالا در سال آینده است

طبق گزارش اتحادیه مالکان کشتی ایران، کشتیرانی جمهوری اسلامی و شرکت ملی نفتکش ایران سالیانه حدود ۳۶۰ میلیون دلار برای خرید سوخت هزینه می‌کنند که انتظار می‌رود پس از اجرای مقررات جدید آی‌مو مجبور شوند هزینه به مراتب بالاتری بابت آن بپردازند

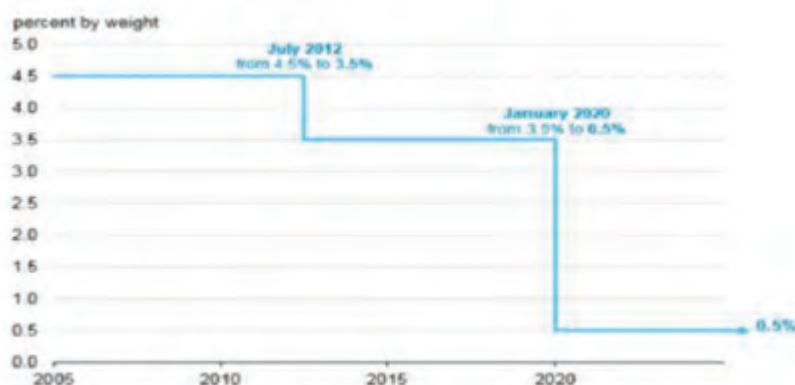
بر اساس اعلام سازمان بنادر، میزان مصرف سوخت در ناوگان شرکت ملی نفتکش و کشتیرانی جمهوری اسلامی حدود ۱/۲ میلیون تن در سال (۳/۲ هزار تن در روز و حدود ۲۲ هزار بشکه در روز) است

سنگاپور و بنادر بزرگ تجاری چین، استفاده از اسکرابر با چرخه باز را ممنوع کرده‌اند. این محدودیت، بر عدم اطمینان در خصوص اسکرابر می‌افزاید.

استفاده از سوخت‌های جایگزین - انتخاب دیگر برای اجرای مقررات IMO 2020، استفاده از سوخت‌های غیر نفتی مانند LNG است. در چند سال گذشته کشتی‌های جدید زیادی با موتورهای LNG ساخته شده‌اند و یا قابلیت مجهز شدن به آن را دارند. در هر صورت تعداد بسیار اندکی از کشتی‌ها از LNG به عنوان سوخت اصلی استفاده می‌کنند و در حال حاضر زیرساخت‌های لازم برای استفاده از LNG به عنوان سوخت کشتی، هم از نظر مقیاس و هم از نظر در دسترس بودن محدود است.

میزان تبعیت از مقررات - میزان گوگرد سوخت شناورهای دریایی به دلیل مقررات سخت‌گیرانه برخی کشورها، طی سال‌های اخیر کاهش یافته است و بسیاری از بنادر بزرگ تجاری و سازمان‌های دریانوردی که تمایل خود به اجرای مقررات آی‌مو را در خصوص کشتی‌های واردشونده به آب‌های خود اعلام کرده‌اند، به طریق مشابه دارای مقررات محلی و ملی نیز در خصوص کیفیت سوخت هستند، اما میزان جرایم یا هزینه سوخت‌های غیر منطبق با استاندارد متفاوت است. اگر هزینه اجرای مقررات از جرایم استفاده از سوخت غیر استاندارد بیشتر باشد، آنگاه استفاده از سوخت دریایی با گوگرد بالا ممکن است پس از سال ۲۰۲۰، در مقادیر بالایی ادامه یابد.

سیر تحولات محدودیت‌های تعیین شده برای گوگرد سوخت‌های دریایی



کاهش سرعت کشتی - در صورت افزایش هزینه سوخت‌های دریایی، صاحبان کشتی‌ها ممکن است درصدد کاهش مصرف سوخت از طریق کاهش سرعت عملیاتی کشتی برآیند. این تکنیک می‌تواند موجب کاهش مصرف جهانی سوخت دریایی شود که به دلیل کاهش تقاضا برای سوخت مورد نیاز تولیدی پالایشگاه‌ها تا حدودی قیمت بالاتر سوخت را خنثی می‌کند.

یافته‌های مطالعه‌ای که توسط Maloni و همکارانش در سال ۲۰۱۳ به منظور بررسی هزینه و فایده تکنیک مذکور انجام گرفت، نشان داد که استفاده از این تکنیک موجب افت ۲۰ درصدی هزینه‌ها و کاهش ۴۳ درصدی انتشار دی‌اکسید کربن می‌شود.

سرمایه‌گذاری‌های واحدهای پایین‌دستی - جداسازی گوگرد از ته‌مانده‌های سنگین یا ارتقای آن به محصولات سبک با ارزش همانند گازوئیل و بنزین، می‌تواند یک فرآیند گران و نیازمند سرمایه‌گذاری باشد. احتمال نصب گسترده اسکرابر که امکان استفاده از نفت کوره با گوگرد بالا را میسر می‌سازد، می‌تواند موجب تردید پالایشگران در خصوص سرمایه‌گذاری زیاد برای ساخت واحدهای پالایشی شود که قادر به ارتقای ته ماند سنگین هستند.

### وضع موجود سوخت‌های مصرفی ناوگان دریایی ایران

در خصوص ترکیب سوخت‌های مصرفی ناوگان کشتیرانی ایران باید خاطر نشان ساخت که تقریباً همه سوخت مصرفی از نوع نفت کوره با سولفور حدود ۳ تا ۳/۵ درصد است. در حال حاضر، هیچ‌یک از کشتی‌های ناوگان دریایی ایران از تجهیزات اسکرابر برای کاهش سولفور نفت کوره مصرفی برخوردار نیستند.

البته کشتی‌های ایرانی امکان فنی دریافت گازوئیل را به عنوان سوخت دارند، اما با توجه به حدود دو برابر بودن قیمت گازوئیل در مقایسه با نفت کوره با سولفور ۳/۵ درصد، به لحاظ عدم وجود صرفه اقتصادی، از سوخت گازوئیل استفاده نمی‌شود. همچنین اختلاط (Blending) سوخت‌های

با توجه به کاهش قیمت نفت کوره با آغاز اجرای مقررات جدید آی‌م‌و کاهش تقاضای جهانی برای نفت کوره پرگوگرد در سال ۲۰۲۰ امکان صادرات این محصول که در صادرات فرآورده‌های نفتی ما سهم زیادی دارد، محدودتر خواهد شد

انتظار می‌رود با اجرای مقررات جدید صنعت بانکرینگ و نیز سوخت‌رسانی به کشتی‌های داخلی نیز با چالش مواجه شود. به‌رغم برخورداری از مرز آبی وسیع، موقعیت ژئوپلیتیک ممتاز و نزدیکی برخی بنادر و جزایر ایران نسبت به سایر کشورهای خلیج فارس به آبراه‌های بین‌المللی به دلیل فقدان زیرساخت‌های لازم برای عرضه سوخت و کمبود مخازن ذخیره‌سازی کافی سوخت و نیز پایین بودن سرعت تخلیه بار در بنادر ایران و مشکلات اداری و مقرراتی، کشور در سال‌های گذشته نتوانسته جایگاه درخور توجهی در صنعت بانکرینگ داشته باشد و بیشتر تامین‌کننده اصلی بندر فجیره بوده است. با توجه به اینکه هم‌اکنون غلظت گوگرد نفت کوره تولیدی ایران بیش از استاندارد جدید است، اگر اقدامات عملی در زمینه کاهش گوگرد نفت کوره تولیدی داخلی انجام نشود، همین حد از فعالیت صنعت بانکرینگ کشور نیز متوقف خواهد شد. بنابراین علاوه بر تامین سوخت کم‌گوگرد موردنیاز ناوگان دریایی کشور باید تدابیر ویژه‌ای برای حمایت از شرکت‌های فعال در این بخش اندیشیده شود که از مهم‌ترین آنها تامین نقدینگی مورد نیاز، اخذ ضمانت‌نامه، افزایش دوره‌های بازپرداخت و اعطای تسهیلات با شرایط مناسب در این دوره سخت پیش رو است. ضمن اینکه باید توجه داشت، با کاهش تقاضای جهانی برای نفت کوره پرگوگرد در سال ۲۰۲۰ امکان صادرات این فرآورده‌های نفتی کشور دارد، محدود خواهد شد.

پیش‌بینی مصرف انواع سوخت برای ناوگان دریایی جهان



مختلف برای رسیدن به سوخت با سولفور ۰/۵ درصد که مورد استفاده ناوگان کشور باشد، فعلاً انجام نمی‌شود. طبق بررسی‌های انجام شده در حال حاضر حدود ۷۰ درصد هزینه تمام‌شده صنعت حمل‌ونقل دریایی مربوط به هزینه سوخت کشتی‌هاست، بنابراین تغییرات قیمت ناشی از اعمال مقررات جدید آی‌م‌و تبعات اقتصادی زیادی بر ناوگان حمل‌ونقل دریایی کشور خواهد داشت.

### تاثیر مقررات جدید بر صنعت بالایش و بانکرینگ ایران

حجم بالای تولید نفت کوره در ۹ پالایشگاه کشور (سهم ۲۶ درصدی در پنج فرآورده اصلی)، ایران را به بزرگ‌ترین تولیدکننده این فرآورده در جهان تبدیل کرده است. بخش عمده‌ای از این فرآورده صادر می‌شود. براساس آمار شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی طی پنج ماهه نخست سال ۱۳۹۸ به طور میانگین روزانه ۶۷ میلیون لیتر نفت کوره تولید شده است. در این دوره زمانی، میزان مصرف داخلی نفت کوره (شامل حمل‌ونقل دریایی داخلی، صنایع، کشاورزی، نیروگاه‌ها و اصناف) ۱۰ میلیون لیتر آن بوده است. حجم صادرات نفت کوره ۵۲ میلیون لیتر و حجم بانکرینگ (سوخت‌رسانی به ناوگان بین‌المللی فعال در منطقه، سوخت ناوگان کشتیرانی جمهوری اسلامی و شرکت ملی نفتکش) ۵ میلیون لیتر در روز بوده است. براساس اعلام سازمان بنادر و دریانوردی، میزان مصرف کنونی سوخت در ناوگان بزرگ کشور شرکت ملی نفتکش و شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران حدود ۱/۲ میلیون تن در سال (۳/۲ هزار تن در روز معادل ۳/۵ میلیون لیتر در روز و حدود ۲۲ هزار بشکه در روز) است.

طبق گزارش اتحادیه مالکان کشتی‌های ایران، کشتیرانی جمهوری اسلامی و شرکت ملی نفتکش سالیانه حدود ۳۶۰ میلیون دلار برای خرید سوخت هزینه می‌کنند و انتظار می‌رود پس از آغاز اجرای مقررات جدید برای خرید سوخت‌های کم‌گوگرد مجبور شوند هزینه به مراتب بالاتری بپردازند.

دخالت چهره‌های سیاسی، کلنگ‌زنی‌های گذشته یا ارقام بودجه

# فرمان پروژه‌های ریلی دست کیست؟

اکرم امینی

افتتاح راه‌آهن میانه- بستان‌آباد ۲۰ سال بعد از کلنگ‌زنی، اگرچه از رویدادهای مهم ریلی اوایل آذر امسال بود؛ تا آنجا که این قطعه از راه‌آهن میانه- تبریز با حضور رئیس‌جمهور به بهره‌برداری رسید، اما منتقدانی نیز دارد که بهره‌برداری از چنین پروژه‌های را که مزیت آن، فقط کوتاه‌تر کردن مسیر ریلی موجود است، اتلاف منابع اندک موجود می‌دانند. از نظر برخی کارشناسان و دست‌اندرکاران حمل‌ونقل ریلی، در شرایطی که پروژه‌های مهم و ارزآوری مانند خط‌آهن زاهدان- چابهار و رشت-آستارا روی زمین مانده‌اند، پول ریختن به پای هیچ پروژه دیگری جایز نیست. این انتقادات موجب طرح این پرسش می‌شود که «ولایت‌های ریلی کشور چیست و بر چه اساسی یا از سوی چه شخص یا نهادی تعیین می‌شود؟»؛ پرسشی که ترابران در گفت‌وگو با کارشناسان و مسئولان در پی یافتن پاسخ آن بوده است.



یک کارشناس ریلی: گاهی لازم است برخی پروژه‌های بدون اولویت، به سرانجام برسند تا از هدررفت سرمایه‌های بیشتر برای آنها جلوگیری شود. افتتاح راه‌آهن میانه - بستان‌آباد، فارغ از اهداف دیگر طرح شامل کاهش آلایندگی محیط‌زیست، کاهش زمان سیر و توسعه شبکه، یک دلیل اصلی دیگر هم داشت، یعنی توجیه سرمایه‌گذاری که تاکنون صرف آن شده بود

جاوید شیرکوند: حتی اگر ساخت برخی خطوط از جمله اصفهان - اهواز دارای اولویت معرفی شوند؛ با توجه به اهمیت مدیریت منابع نباید در دستور کار قرار گیرند چون هزینه‌های زیاد اتمام آنها و نداشتن افقی روشن برای جذب منابع مالی، به‌مثابه ورود به راهی ناشناخته است که چراغی هم برای روشنایی آن نمی‌توان متصور شد

برخی موارد مشاهده شده که هزینه تعدیل، بیش از هزینه اولیه پروژه است. بنابراین به‌طور واقعی، امکان توقف پروژه اجرایی وجود ندارد و در صورت توقف، هزینه‌های آغاز دوباره و ازسرگیری روند اجرایی کار به پروژه تحمیل شده و کارفرما باید اعتبار بیشتری برای ازسرگیری کار، پرداخت کند. به‌جز هزینه‌های تعدیل، باید هزینه‌های مالی پیمانکار را نیز در نظر بگیریم. بنابراین هزینه‌های تأخیر در صورت پیش‌بینی در قرارداد، می‌تواند به عنوان سربار، بخشی از اعتبارات طرح را مصرف کند که از نظر مالی به هیچ‌وجه برای طرح مفید نخواهد بود. شیرکوند اضافه کرد: «طرح‌های عمرانی ریلی تا بهره‌برداری نهایی یعنی عبور ترافیک از خط، به هیچ‌عنوان خروجی نخواهند داشت؛ به عبارت دیگر، پایان زیرسازی، به هیچ‌وجه هدف یک پروژه ریلی نیست و باید ریل‌گذاری تمام شود تا پروژه در مسیر بازدهی قرار گیرد؛ بنابراین افتتاح راه‌آهن میانه - بستان‌آباد، فارغ از اهداف دیگر آن شامل کاهش آلایندگی محیط‌زیست، کاهش مدت زمان سیر، افزایش دسترسی مردم، توسعه شبکه ریلی، پدافند غیرعامل و ... یک دلیل اصلی دیگر هم برای افتتاح دارد که توجیه سرمایه‌گذاری انجام شده تاکنون است.»

### عاقبت نامطلوب

#### سیاسی شدن پروژه‌ها

او یادآور شد: «در سال‌های گذشته به دلیل حضور چهره‌های سیاسی در پروژه‌های عمرانی، شاهد اجرای پروژه‌هایی هستیم که هیچ‌گونه منافع بلندمدتی برای کشور ایجاد نمی‌کنند، اما با اصرار این افراد که بیشتر، نماینده‌های مجلس بوده و با هدف انتخاب دوباره از سوی مردم، به دنبال تسهیل پروژه هستند، این طرح‌ها در ردیف طرح‌های پیوست قانون بودجه قرار گرفته و مسئولان امر نیز با توجه به تأثیر نمایندگان مجلس بر تخصیص بودجه، امکان مقابله با این طرح‌ها را ندارند.»

این کارشناس راه‌آهن ادامه داد: «طرح‌های عمرانی بسیاری هستند که به دلیل پیگیری نشدن از سوی نمایندگان مجلس، با وجود توجیه بسیار مناسب و نیاز کلی کشور به

یک کارشناس راه‌آهن معتقد است اگرچه دخالت چهره‌های سیاسی در کلنگ‌زنی برخی پروژه‌های بدون اولویت، اثرگذار است، اما گاه لازم است چنین پروژه‌هایی به سرانجام برسند تا از هدررفت سرمایه‌های بیشتر برای آنها جلوگیری شود. جاوید شیرکوند در پاسخ به پرسش ترابران مبنی بر علت بهره‌برداری از برخی پروژه‌های ریلی در حالی که خطوط نیمه‌کاره مهم‌تری نیازمند رسیدگی و ساخت هستند، توضیح داد: «همه طرح‌های عمرانی کشور از پیشینه مطالعات امکان‌سنجی برخوردار هستند. در واقع در اجرای طرح‌های عمرانی، به دلیل حجم سرمایه‌گذاری انجام شده و بررسی شدن همه گزینه‌های ممکن در مطالعات امکان‌سنجی، در صورت پذیرش طرح و قابل قبول بودن نتایج آن، ادامه پروژه در دستور کار قرار گرفته و مطالعات تفصیلی آغاز خواهد شد.»

او افزود: «اگرچه اتمام یا افتتاح برخی پروژه‌ها ممکن است در حال حاضر از نظر برخی افراد اولویت نداشته باشد، اما شرایط فعلی در ایجاد این روند تأثیر داشته است. در واقع به دلایل مختلف، شرایط مالی پروژه‌ها با مشکل مواجه شده و نمودار گردش مالی آنها، با برنامه تدوین شده اولیه، منطبق نیست. این شرایط ممکن است ما را به سمتی هدایت کند که صرفاً بتوانیم پروژه‌هایی که پیش‌تر آغاز شده‌اند و مراحل اجرایی‌شان در حال انجام است، به پایان برسانیم.»

این کارشناس راه‌آهن افزود: «از ابتدای اجرای هر پروژه، سرمایه‌گذاری روی آن انجام می‌شود. در واقع، با پرداخت اولین کارکرد پیمانکار، گردش مالی اجرایی پروژه آغاز می‌شود. برخلاف تصور برخی افراد، پس از اجرایی شدن پروژه، امکان توقف آن به دلایل حقوقی برای مجموعه‌های کارفرمایی سخت‌تر می‌شود. علاوه بر این، هزینه‌های اجرایی با توجه به نرخ تورم، صعودی بوده و در بیشتر موارد (به‌جز موارد اندکی که متاثر از قیمت جهانی است) شاخص‌های تعدیل مثبت است. در این شرایط هرچه از آغاز پروژه فاصله می‌گیریم، هزینه‌های تعدیل افزایش بیشتری داشته و حتی در

شیرکوند: اگر درباره هزینه‌های دوره عمر پروژه‌ها بررسی دقیق شود، وجود برخی خطوط قدیمی نیز با توجه به شرایط فعلی بهره‌برداری، منطقی نیست. هزینه‌های نگهداری در این پروژه‌ها حرف اول را می‌زند و اگر توجیه مناسب اقتصادی از نظر بار و مسافر در این خطوط وجود ندارد، جمع‌آوری آنها کاملاً توجیه خواهد داشت

اجرای آن، پیگیری نشده، معطل مانده یا حتی به مرحله اجرا نرسیده‌اند، در حالی که طرح‌های دیگر با توجیه بسیار پایین‌تر، صرفاً به دلیل پیگیری نمایندگان مجلس، در ردیف طرح‌های پیوست قانون بودجه قرار گرفته‌اند.»

شیرکوند معتقد است در شرایط فعلی با توجه به مشکلات مالی دولت، مسئولان امر باید نسبت به انتخاب پروژه‌های دارای توجیه بیشتر و اولویت‌بندی بر اساس هزینه و زمان و با در نظر گرفتن شرایط کلی کشور و نیازهای محلی و منطقه‌ای اقدام کنند.

او با بیان اینکه توجه مسئولان به هزینه‌های دوره عمر پروژه (life cycle cost) می‌تواند راهنمای موثری در این زمینه باشد، خاطر نشان می‌کند: «اجرا نشدن طرح در زمان پیش‌بینی شده، هزینه‌های دوره عمر پروژه را افزایش می‌دهد و آنچه امروز با عنوان بهره‌برداری در فاز اول و دوم مطرح می‌شود، هزینه‌های زیادی را به پروژه‌هایی تحمیل می‌کند که جبران آن بیش از منافع پیش‌بینی شده برای پروژه است.»

این کارشناس در بیان راهکار اولویت‌دهی درست به طرح‌های ریلی کشور برای تخصیص بودجه و ادامه کار گفت: «به نظر می‌رسد طرح‌های فعلی پیوست قانون بودجه باید از نظر میزان پیشرفت فیزیکی به چند گروه تقسیم شوند؛ گروه نخست شامل طرح‌های زیر ۳۰ درصد پیشرفت فیزیکی است که در بخش‌های اجرایی به هر نحوی متوقف شده و لازم است از دستور کار خارج شوند. دومین گروه، طرح‌های تا ۵۰ درصد پیشرفت فیزیکی است که به‌طور محدود متوقف شده و تا زمان مشخص اعلام شده از سوی دولت، می‌توانند با سایر روش‌های تامین منابع مالی از جمله فروش اوراق مشارکت، جذب سرمایه‌گذار داخلی و خارجی و سایر روش‌های بدون نیاز به سرمایه‌گذاری دولت، ادامه یابند.»

او توضیح داد: «سومین گروه نیز شامل طرح‌های تا ۷۵ درصد پیشرفت فیزیکی است که می‌توانند از محل سایر هزینه‌ها از جمله مالیات ارزش‌افزوده، کاهش هزینه‌های دسترسی به شبکه ریلی برای صاحبان بار در

محورهای منتهی به این محورها و تخفیف برای تسهیل حمل بار ترکیبی از جاده به ریل و برعکس تا زمان تکمیل این پروژه‌ها تکمیل شوند. طرح‌های بالاتر از ۷۵ درصد پیشرفت نیز لازم است به‌سرعت و با تخصیص‌های مناسب به پایان برسند.»

او یادآور شد: «با وجود اینکه ممکن است برخی طرح‌ها از جمله راه‌آهن اصفهان به اهواز، دارای اولویت ویژه‌ای معرفی شوند؛ با توجه به اهمیت مدیریت منابع و لزوم اولویت‌بندی، متأسفانه نباید در دستور کار قرار گیرند چون هزینه‌های زیاد اتمام این طرح‌ها و نداشتن افقی روشن برای جذب منابع مالی و تخصیص بودجه، به‌مثابه ورود به راهی ناشناخته، تاریک و مبهم است که چراغی هم برای روشنایی مسیر و ادامه کار آنها نمی‌توان متصور شد.»

### لزوم جمع‌آوری برخی خطوط قدیمی

شیرکوند یادآور شد: «توجیه مالی صرفاً در زمینه پروژه‌های نوسازی راه‌آهن صدق نمی‌کند و اگر با در نظر گرفتن پارامترهای توسعه پایدار، نسبت به بررسی هزینه‌های دوره عمر پروژه، بررسی‌های دقیق انجام شود، وجود برخی خط‌های قدیمی نیز با توجه به شرایط فعلی بهره‌برداری، مناسب به نظر نمی‌رسد.»

او معتقد است: «هزینه‌های نگهداری در این پروژه‌ها حرف اول را می‌زند و در صورتی که توجیه مناسب اقتصادی و میزان مناسبی از بار و مسافر در این خطوط وجود نداشته باشد، جمع‌آوری آنها کاملاً توجیه پیدا خواهد کرد. هم اکنون کشورهای پیشرفته در برخی مسیرهای ریلی، اقدام به جمع‌آوری خطوط قدیمی کرده‌اند که از نظر هزینه‌های نگهداری و زیست‌محیطی دارای توجیه اقتصادی نیستند.»

شیرکوند تصریح کرد: «اگرچه راه‌آهن اهداف اقتصادی و اجتماعی مختلفی را در اتصال بین مناطق و مراکز مهم اقتصادی و جمعیتی دنبال می‌کند، اما با توجه به هزینه‌های سرسام‌آور نصب، نگهداری و بهره‌برداری و مشخص نبودن روشی واحد در زمینه متوازن کردن

محمد سیدی: راه‌آهن میانه - بستان‌آباد از نظر کوتاه کردن زمان سفر از پایتخت به شمال غرب کشور اهمیت دارد، اما کلاً جزء اولویت‌های ریلی نبود؛ آن هم با وجود پروژه ناتمام راه‌آهن چابهار - زاهدان که تاکنون توجه لازم به آن نشده است

مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل‌ونقل: پروژه‌های مورد نیاز شبکه، آنهایی که پیشرفت فیزیکی بیشتری دارند یا در مناطق محروم کشور هستند، در اولویت شرکت ساخت قرار دارند. پروژه‌های مانند خط میانه - بستان‌آباد نیز به دلیل میزان پیشرفت فیزیکی و سرمایه‌ای که تاکنون صرف آن شده، باید به سرانجام می‌رسید

توسعه است، ادامه داد: «تمرکز اصلی پروژه‌ها بر پایتخت و شهرهای نزدیک به آن است و توجه خاصی به پروژه‌های موجود در مرکز یا مرزهای کشور مانند اتصال کرمان به استان فارس نمی‌شود. این رشد ناهمگون باعث شده جمعیت شهری مانند تهران که برای ۵ میلیون نفر طراحی شده است، از ۱۲ میلیون نفر نیز بیشتر شود. این در حالی است که ایران کشوری پهناور با تراکم جمعیت پایین است، بنابراین در هر محوری که سرمایه‌گذاری برای راه‌آهن انجام شود، دولت ضرر نخواهد کرد. به‌ویژه اینکه هزینه بنزین به‌تازگی در ایران افزایش چشمگیری داشته و حمل‌ونقل جاده‌ای گران‌تر از گذشته شده است.»

### معاون حمل‌ونقل: مسئول این مسئله هستیم!

آنچه کارشناسان درباره لزوم اولویت‌بندی پروژه‌های ریلی کشور می‌گویند، از سوی معاون حمل‌ونقل وزارت راه و شهرسازی نیز تایید می‌شود؛ ضمن اینکه او کامل نبودن طرح جامع را نیز به عوامل غفلت از اولویت‌های ریلی اصلی کشور اضافه می‌کند. شهرام آدم‌نژاد در چهارمین نمایشگاه حمل‌ونقل و لجستیک که هفته آخر آذر ماه برگزار شد، با اشاره به آماده شدن فاز نخست طرح جامع حمل‌ونقل که حاوی اولویت‌های حمل‌ونقلی و عمرانی کشور است، گفت: «مدل‌سازی تقاضای حمل‌ونقل در توسعه زیرساخت‌ها، نخستین نیاز ما برای طرح جامع حمل‌ونقل است.»

او با اشاره به ۳ فاز طرح جامع تهیه مدل در مقیاس ملی، مطالعات موضوعی و تهیه مدل در مقیاس استانی گفت: «با هماهنگی‌های انجام شده، بحث مدل‌سازی در طرح جامع تا پایان سال منتشر می‌شود. همچنین بحث توسعه و اجرای سناریوها، از ابتدای سال ۹۸ در دست اقدام قرار می‌گیرد.»

آدم‌نژاد از اجرای فازهای دوم و سوم طرح جامع حمل‌ونقل در سال آینده خبر داد و افزود: «اگر اولویت‌بندی توسعه زیرساخت‌ها در قالب یک شبکه نباشد، زیرساخت‌های غیرمطالعاتی توسعه می‌یابند و توسعه اصولی شبکه به تعویق می‌افتد.»

این هزینه‌ها، برنامه‌ریزان با مشکل روبه‌رو می‌شوند.»

### زیان غفلت از اولویت‌ها

یکی دیگر از کارشناسان حمل‌ونقل کشور معتقد است نپرداختن به پروژه‌های اولویت‌داری مانند خط آهن چابهار، زیان بالایی به کشور وارد کرده است.

محمد سیدی مرغی در گفت‌وگو با ترابران در پاسخ به پرسشی درباره طرح‌های ریلی اولویت‌دار کشور گفت: «از میان پروژه‌های ریلی در دست ساخت از سوی شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل‌ونقل کشور، به‌طور قطع راه‌آهن چابهار - زاهدان با توجه به اهمیت اقتصادی آن، در راس پروژه‌های اولویت‌دار قرار دارد که متأسفانه توجه ویژه‌ای به آن نشده است، در حالی که هرچه زمان اجرایی شدن آن طولانی‌تر شود، هم از هزینه‌های ساخت آن افزایش می‌یابد، هم ضررهای کلان اقتصادی کشور ناشی از ساخته نشدن آن.»

این کارشناس با اشاره به بهره‌برداری از راه‌آهن میانه - بستان‌آباد در ماه‌های اخیر و در شرایطی که پروژه‌های مهمی مانند راه‌آهن چابهار هنوز تکمیل نشده‌اند، گفت: «راه‌آهن میانه از نظر کوتاه کردن زمان سفر از پایتخت به شمال غرب کشور اهمیت بالایی دارد، اما در مجموع جزو اولویت‌های ریلی کشور نیست و از پروژه‌های کم‌اهمیت‌تری است که به آن توجه ویژه شده است.»

سیدی راه‌آهن پرسرعت تهران - قم - اصفهان و برقی کردن خط‌آهن تهران - مشهد را جزء پروژه‌های مهم مسافری ریلی در حال حاضر عنوان کرد، چراکه مراکز پرجمعیت کشور را به یکدیگر متصل می‌کنند. به گفته این کارشناس حمل‌ونقل، اتصال استان فارس به کرمان نیز از پروژه‌های بسیار مهم ریلی کشور است که در حال حاضر روند اجرایی بسیار کند دارد. او همچنین راه‌آهن قزوین - رشت را از دیگر پروژه‌های اولویت‌دار کشور دانست که دارای اهمیت کلیدی از نظر اتصال پایتخت به شمال کشور است.

سیدی مرغی با بیان اینکه مشکلی که متأسفانه در دیدگاه مسئولان وجود دارد، نگاه نامتوازن

## معاون حمل و نقل وزیر راه و شهرسازی نیز آنچه کارشناسان درباره لزوم اولویت بندی پروژه های ریلی کشور می گویند، تایید می کند ضمن اینکه تکمیل نشدن طرح جامع حمل و نقل را نیز یکی دیگر از عوامل غفلت از اولویت های ریلی کشور می داند

او همچنین با اشاره به لزوم توسعه کریدور شمال- جنوب گفت: «سالهاست از اهمیت این کریدور سخن می گوئیم اما تا وقتی قطعه ریلی رشت- آستارا تکمیل و راه اندازی نشود، نمی توانیم از مزیت های این کریدور که می تواند کالا را از هند و چین به روسیه و اروپا منتقل کند، بهره ببریم. باید هر چه زودتر این قطعه ساخته شود و امیدواریم پیگیری های وزیر راه و شهرسازی در این زمینه به نتیجه برسد.»

آدم نژاد در پاسخ به پرسش که «چرا شما نیز به عنوان معاونت حمل و نقل وزارت راه، منتقد بی توجهی به اولویت های ریلی کشور هستید؟ پس چه کسی این اولویت ها را تعیین می کند؟»

توضیح داد: «من منتقد این شرایط نیستم، بلکه مسئول این مسئله هستم. وظیفه من و مهم ترین ماموریت معاونت حمل و نقل وزارت راه و شهرسازی این است که بر این مسئله نظارت کند که مدهای حمل و نقل از برنامه خارج نشوند. منظور از برنامه، طرح جامع حمل و نقل است که به آن اشاره شد و بعد از این همه سال هنوز مصوب نشده است.»

معاون حمل و نقل وزیر راه و شهرسازی تاکید کرد: «تلاش ما این است که طرح جامع را به پایان رسانده و مصوب کنیم و همان طور که گفتیم، فازی که آن به پایان رسیده است. همچنین بخش بزرگی از بودجه سال ۹۹ بر اساس طرح جامع توزیع شده است.»

آدم نژاد در بیان علت بهره برداری از راه آهن میانه- بستان آباد در شرایطی که پروژه های مهم تری مانند چابهار در اولویت قرار دارد، یادآور شد: «پروژه های که اکنون به بهره برداری رسیده است، سال ها قبل کلنگ خورده و ساختش آغاز شده و نمی توان از افتتاح آن چشم پوشی کرد، اما در مجموع با اجرای طرح جامع، باید از کلنگ زنی طرح های بدون توجه جلوگیری کرد.»

### قانون بودجه؛ مبنای اولویت ها

از آنجا که شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل و نقل، متولی اصلی ساخت پروژه های زیرساختی کشور از جمله خطوط ریلی است، بحث اولویت های ریلی را از مدیرعامل این شرکت نیز پیگیری کردیم.

خیرالله خادمی در پاسخ به این پرسش ترابران که اولویت های ریلی را چه کسی تعیین می کند

و شرکت ساخت در روند تعیین این اولویت ها چقدر نقش دارد، گفت: «وظیفه ما این است که طرح هایی که پیوست قانون هستند و سالانه در مجلس مصوب می شوند، با هر رقمی که در لایحه بودجه از سوی دولت پیشنهاد می شود و در مجلس به تصویب می رسد، پیگیری کنیم. در واقع اولویت ما، ارقام ریالی است که در پیوست قانون بودجه آمده است. البته برای اینکه کار به نتیجه برسد، به طور قطع شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل و نقل، پیشنهادها در اولیه را به وزارت راه می دهد. این پیشنهادها در ستاد وزارتخانه تصویب و با سازمان برنامه و بودجه هماهنگ شده و تبدیل به لایحه دولت می شود، به مجلس می رود و نظر نمایندگان درباره آن اعمال شده و تبدیل به اولویت های بودجه و کشور می شود.»

او افزود: «در حال حاضر پروژه هایی که مورد نیاز شبکه باشند، پیشرفت فیزیکی بالاتری داشته باشند یا در مناطق محروم باشند، در اولویت قرار دارند و هیچ پروژه ای خارج از این شرایط را در دست پیگیری نداریم؛ بنابراین پروژه های مانند راه آهن میانه- بستان آباد چون پیشرفت فیزیکی بالایی داشت و روی آن سرمایه گذاری شده بود، باید به سرانجام می رسید.»

خادمی در واکنش به این انتقاد که چرا به پروژه ریلی رشت- آستارا یا زاهدان- چابهار به عنوان مهم ترین اولویت های ریلی کشور توجه لازم نشده است، گفت: «دولت یازدهم و دوازدهم به این پروژه ها نیز توجه داشته و بیشترین پولی که از سال ۹۲ به بعد داده شده، به این دو مسیر بوده است.»





## وعده راه‌اندازی رسمی شرکت‌های قطار حومه‌ای از سال آینده



وزیر راه و شهرسازی اعلام کرد شرکت قطارهای حومه‌ای در حال آخرین تنظیمات حقوقی و اجرایی است و در سال ۹۹ عملیاتی می‌شود.

محمد اسلامی در حاشیه افتتاح ۲۴۳ دستگاه انواع ناوگان ریلی داخلی با اشاره به اتصال ۵ استان به شبکه ریلی کشور اظهار کرد: «نیاز بود ناوگان بار و مسافر ریلی را گسترش دهیم و این فقط با توجه به توان داخل امکان‌پذیر بود. وجه تمایز حرکت امسال تمهیداتی بود که دولت برای پشتیبانی از صنعت داخلی در تبصره قانون بودجه (۱۲ و ۱۸) داشت که این بر اساس تفاهم‌نامه اسفند ۹۷ محقق شده است.»

او با بیان اینکه امسال در راستای حمایت از تولید داخل به تولیدکنندگان داخلی توجه کردیم و شرکتی مثل واگن پارس رکورد ۲۰ ساله زد، افزود: «از ابتدای امسال ۴۵۶ دستگاه انواع ناوگان وارد شبکه ریلی شده است، بازسازی سرمایه‌های فراموش شده احیا شده است، از برخی لکوموتیوها فقط اسکلت باقی مانده بود که آن را نوسازی و مدرن سازی کردیم. ضمن آنکه لکوموتیو ساخت داخل هم به مدار فعالیت آمده است.»

اسلامی با بیان اینکه آراستگی و زیبایی قطارها هم در دستور کار قرار گرفت، افزود: «بیش از این رمپ متحرک ویژه معلولان در ایستگاه راه‌آهن نداشتیم که امروز به بهره‌برداری رسید.» وی گفت: «اولین پرداخت شرکت نفت از تبصره ۱۲ اجرایی شد و وزارت نفت هم حمایت کرد و استفاده از قطارهای حومه‌ای بر اساس پیمایش مدنظر است.»

وزیر راه و شهرسازی در پاسخ به سوالی در مورد زمان رسمی شدن شرکت قطارهای حومه‌ای توضیح داد: «مراحل قانونی آن را پشت سر گذاشته‌ایم و از لحاظ حقوقی و اجرایی تلاش می‌کنیم، این شرکت در سال ۹۹ عملیاتی شود. هم تلاش می‌کنیم ساختار اضافه تشکیل نشود و روان‌سازی رخ دهد.»

در این مراسم، مدیرعامل هلدینگ تخصصی نیرو و وابسته به قرارگاه خاتم‌الانبیا و پیمانکار این خط با اشاره به اینکه برای ساخت این مترو اعتباری در حدود هزار میلیارد تومان هزینه شده است، گفت: «این پروژه ۲۶ کیلومتر طول دارد که پنج کیلومتر از آن به روش تونلی و زیرزمینی احداث شد و مابقی مسیر به صورت روزمینی و سطح‌الارضی است.»

محمد رستمی افزود: «امروز می‌توانیم اعلام کنیم که ۸۰ درصد تجهیزات مورد استفاده در این پروژه بومی‌سازی شده و توسط سازندگان داخل کشور برای نخستین بار ساخته و در این پروژه نصب شد.»

حبیب‌الله طاهرخانی، معاون وزیر راه و شهرسازی نیز گفت: «در شهر جدید بهارستان هم اتصال متروی این شهر به اصفهان را در دستور کار قرار داده‌ایم. در مشهد هم متروی شهر جدید گلشهر در دست اجرا قرار دارد و پروژه متروی تهران- پردیس را هم آغاز کرده‌ایم.» طاهرخانی با تأکید بر اینکه در سطح جهانی در توسعه شهرهای پیرامونی کلانشهرها توسعه حمل‌ونقل ریلی به توسعه شهری تقدم دارد، اظهار کرد: «کشورمان با تأخیر وارد این سیاست شده است و یکی از دلایلی که تاکنون نتوانسته‌ایم به این هدف دست یابیم بحث تأخیر در احداث متروی بین شهرهای جدید و شهرهای مادر بوده است.»

وی با بیان اینکه عملیات اجرایی متروی هشتگرد سال ۹۰ آغاز شد، گفت: «طول زمان سفر پیش‌بینی شده از هشتگرد تا صادقیه چیزی حدود ۴۰ دقیقه است و قرار است در افق طرح توسعه متروی هشتگرد هر ۷ دقیقه یک قطار حرکت کند.»

وی افزود: «طول مسیر از ایستگاه صادقیه تا هشتگرد ۶۷ کیلومتر است که از صادقیه تا گل شهر کرج احداث شده و نزدیک به ۲۶ کیلومتر به این مسیر اضافه شده که مجموعاً این پروژه با ۶۷ کیلومتر به بهره‌برداری رسید.»

طاهرخانی تأکید کرد: «سرعت قطار متروی هشتگرد- تهران ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت است و تلاش داریم مدت‌زمان سفر را به حداقل برسانیم.»

## افتتاح متروی گلشهر - هشتگرد

متروی گلشهر به هشتگرد، دهم دی‌ماه، با حضور حسن روحانی، رئیس‌جمهوری و محمد اسلامی، وزیر راه و شهرسازی به بهره‌برداری رسید.





نگاهی به گزارش کمیسیون عمران مجلس درباره سانحه قطار تبریز - مشهد

## داوری یک داوری

سعید فصایان

گزارش کمیسیون عمران شورای اسلامی در رابطه با سانحه قطار تبریز - مشهد بعد از سه سال منتشر شد. تاخیری که ابدا موجه نیست؛ چراکه طبیعتاً گزارشی که پس از سه سال ارائه شود، همان اثر را نخواهد داشت که اگر پس از شش ماه ارائه می‌شد. در این گزارش که متمرکز است بر معرفی مقصران، تقریباً همه مقامات وقت شامل وزیر راه و شهرسازی، رئیس سازمان برنامه و بودجه، وزیر امور اقتصادی و دارایی، مدیرعامل و اعضای هیئت‌مدیره و معاونت‌های شرکت راه‌آهن، اعضای کمیسیون‌های عالی ایمنی و کمیسیون محلی ایمنی شرکت راه‌آهن و هیئت‌مدیره شرکت‌های رجا، مهاران، سبا ریل و عوامل کنترل ترافیک و لکوموتیورانان و رؤسای قطارهای سانحه دیده دارای مسئولیت‌های مستقیم و غیرمستقیم شناخته شده‌اند.

معرفی مقصران و کیفر آنان اگرچه لازم است، اما ثمری برای زندگی‌های از دست رفته در این سانحه ندارد و شناسایی و معرفی مقصران هیچ تضمینی برای جلوگیری از تکرار این سوانح نیست. آورده‌ای که می‌شود از این حادثه برای جامعه فراهم کرد، حاصل تحلیل سانحه و طراحی و اجرا و نظارت بر اقداماتی در جهت تغییر رفتارها و جلوگیری از تکرار آن است.

سازمان بازرسی کل کشور، قبل از بروز سانحه سمنان، از وجود بعضی تصمیمات مغایر با قانون در رابطه با ایمنی حمل و نقل ریلی مطلع بوده، ولی فقط به تذکر اکتفا کرده است. در این سه سال چه تغییری در شیوه پیگیری مغایرت‌های مقرراتی داشته‌ایم؟

چگونه است که در فهرست کردن نام مقصران، از بالای هرم شروع می‌کنیم و از وزیر و رئیس سازمان برنامه و مدیرعامل و اعضای هیئت‌مدیره راه‌آهن و ... فقط نام می‌بریم، اما برای صدور قرار اتهام از رده پایین شروع کرده و در همان رده‌ها هم متوقف می‌شویم؟

با گذشت ۲۱ ماه از مهلت تعیین شده، نتیجه اقدام نهایی را اعلام نکرده است.

**سوال:** چه طرحی داریم برای اینکه وزارتخانه‌ها از انجام وظایف قانونی خود سر باز نزنند؟ در این سه سالی که از سانحه گذشته وزارت نفت نه تنها تغییری در رویه خود نداده، بلکه بر امتناع خود پافشاری می‌کند. علاوه بر ماده ۷۰، پس از سال‌ها که از تصویب بند «ق» تبصره ۲ طرح توسعه حمل و نقل در بودجه راه‌آهن می‌گذرد، چه میزان از صرفه‌جویی سوخت به حمل و نقل ریلی اختصاص پیدا کرده است؟ آیا با این شیوه عمل به وظایف سازمانی و ممانعت از تزریق اعتبار به بخش ریلی نباید منتظر سانحه مشابه بعدی باشیم؟

**ب) بند ۲ بخش ب (قوه قضائیه):** سازمان بازرسی کل کشور، قبل از بروز سانحه ریلی سمنان، از وجود برخی زمینه‌های پرخطر و تصمیمات مغایر با قانون در رابطه با ایمنی حمل و نقل ریلی مطلع بوده است، ولی در حد تذکر اکتفا کرده و اقدام موثری مانند معرفی مغایرت‌ها به دیوان عدالت اداری و یا پیگیری اقدام مراجع اداری رسیدگی‌کننده به تخلفات، به عمل نیاورده است.

**سوال:** چه طرحی داریم که سازمان‌های مسئول به تذکر در زمینه‌های سانحه‌آفرین اکتفا نکنند و پیگیر معرفی مغایرت‌های مقررات باشند؟ در این سه سال اساساً چه تغییری در شیوه پیگیری رخ داده است؟

**پ) بند ۴ بخش ب:** درحالی که برای کارکنان محلی شرکت راه‌آهن با نظریه مرجع وابسته به وزارت راه و شهرسازی، قرار اتهام صادر شده، ولی در خصوص رده‌های مدیریتی و ستادی این شرکت، علی‌رغم اتهامات وارد شده توسط سازمان بازرسی کل کشور، تاکنون تفهیم اتهام نشده و پرونده به مدت دو سال در مرحله تحقیقات قضایی مفتوح مانده است.

**سوال:** چگونه است که در صدور قرار اتهام بین کارکنان محلی شرکت راه‌آهن و رده‌های مدیریتی و ستادی تفاوت می‌گذاریم؟ چگونه است که در فهرست کردن نام مقصران از بالای هرم شروع می‌کنیم و از وزیر و رئیس سازمان برنامه و مدیرعامل راه‌آهن و اعضای هیئت‌مدیره و معاونت‌های راه‌آهن و اعضای کمیسیون‌های

شرح این سانحه به نقل از گزارش کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی چنین است: در تاریخ ۱۳۹۵/۹/۵ قطار مسافری شماره ۴۸۰ تبریز - مشهد به علت نقص فنی در سیستم ترمز، در کیلومتر ۲۹۱ بلاک گرداب - هفتخوان متوقف می‌شود و لکوموتیوران به مرکز CTC مستقر در شاهرود تلفنگرام می‌زند و بروز نقص فنی سیستم ترمز و توقف قطار در بلاک را اعلام می‌نماید.

هم‌زمان قطار شماره ۳۲۴ سمنان - مشهد نیز به دلیل اشغال بلاک و پشت سر آن، قطار شماره ۴۸۸ تبریز - مشهد (با نام مشابه قطار دارای نقص فنی) از طریق سیستم ATC متوقف شده بودند. سپس لکوموتیوران سمنان - مشهد با مجوز CTC شاهرود که از طریق بی‌سیم و با تلفنگرام شماره ۷۶۱ توسط کاردان مرکز کنترل CTC صادر شده است، سیستم ATC را خاموش و به سمت هفتخوان حرکت کرده و ساعت ۷:۲۲ با قطار شماره ۴۸۰ تبریز به مشهد برخورد می‌کند و حادثه رخ می‌دهد.

در ادامه به استناد متن این گزارش و با ذکر بندهای آن، برخی از کاستی‌ها و اشتباهاتی که به سانحه منجر شده، زیر ذره‌بین می‌روند و اقداماتی که می‌شد (می‌شود) انجام داد تا تکرار نشوند یادآوری می‌شود.

**الف) بند ۲ بخش الف (مجلس شورای اسلامی):** با تصویب ماده ۷۰ قانون الحاق برخی مواد به قانون تنظیم بخشی از مقررات مالی دولت، وزارت نفت (شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی) مکلف شد ۲۰ درصد قیمت نفت‌گاز (گازوئیل) به استثنای مصارف بخش کشاورزی را به عنوان عوارض، دریافت کرده و به حساب خاصی نزد خزانه‌داری کل کشور واریز نماید تا پس از مبادله موافقت‌نامه بین وزارت راه و شهرسازی و سازمان برنامه و بودجه، صرف بهسازی خطوط و ناوگان شبکه حمل و نقل ریلی و نگهداری راه‌ها شود.

عدم اجرای این حکم قانونی منجر به قرائت گزارش کمیسیون عمران در صحن علنی مجلس و ارجاع موضوع توسط هیئت‌رئیس مجلس به رئیس دیوان محاسبات کشور جهت رسیدگی خارج از نوبت به تخلفات، در مهلت پنج‌ماهه شد، اما دیوان محاسبات

**معاونت فنی و زیربنایی وقت راه‌آهن که مسئول اجرای پروژه ATC و CTC بوده، بدون توجه به نبود مقررات لازم و کافی در مورد روند صدور مجوز خاموش کردن این سامانه‌ها پروژه را راه‌اندازی کرد. آیا این سانحه باعث شد تدبیری اندیشیده شود تا در آینده بدون پیش‌بینی مقررات کافی، هیچ پروژه‌ای اجرایی نشود؟**

**در سه سالی که از وقوع سانحه سمنان گذشته، چه اقداماتی برای استقرار و تحکیم انضباط سازمانی در راه‌آهن انجام دادیم؟ برای جبران کمبود نیروی انسانی ماهر در نواحی راه‌آهن یا توجیه و بازآموزی ماموران چه کرده‌ایم؟**

عالی ایمنی و هیئت‌مدیره شرکت‌های رجاء و مهاران و سبا ریل فقط نام می‌بریم، اما برای صدور قرار اتهام از رده پایین شروع می‌کنیم و در همان رده‌های پایین هم متوقف می‌شویم؟ در سه سالی که از سانحه گذشته چه تغییری در شیوه قضایی رخ داده است؟

**ت) قوه مجریه و بخش خصوصی وابسته:** از نظر سازمان بازرسی کل کشور، اعضای مجمع عمومی شرکت راه‌آهن به دلیل عدم رعایت موازین قانونی و تخصصی در احراز شرایط قانونی و صلاحیت‌های فردی و حرفه‌ای، دارای مسئولیت هستند. این در حالی است که کمیسیون عمران مجلس دو سال قبل از بروز سانحه، عدم رعایت ضوابط قانونی در انتخاب اعضا و ترکیب هیئت‌مدیره را به رئیس مجمع عمومی راه‌آهن (وزیر راه و شهرسازی) اعلام کتبی نموده بود.

**سوال:** در این سه سالی که از سانحه سمنان گذشته، چه تغییری در رفتار مجمع عمومی و یا ترکیب و صلاحیت‌های هیئت‌مدیره رخ داده است؟ آیا تا سانحه مشابه بعدی، نقض قانون ادامه خواهد داشت؟

**ث) بند ۲ بخش ج:** معاونت ناوگان شرکت راه‌آهن به موجب ماده ۴ قانون دسترسی آزاد به شبکه ریلی، مسئولیت تدوین مقررات لازم و نظارت بر نحوه به‌کارگیری واگن‌های فرسوده بازسازی شده را به عهده دارد، در حالی که وجود تضاد، دوگانگی و عدم کفایت مقررات تأمین ایمنی، عدم رعایت استانداردهای لازم و فقدان تجهیزات ایمنی لازم در بازسازی واگن‌های فرسوده از جمله عوامل موثر در تشدید خسارات این سانحه شناخته شده است.

**سوال:** علت سانحه چقدر به فرسوده بودن واگن‌ها ربط داشته است؟ قطعا این ارتباط از نوع فرعی است نه مستقیم. به فرض اهمیت نقش عمر واگن در سانحه مورد بحث، آیا کمیسیون عمران مجلس از اقدامات راه‌آهن و دیگر شرکت‌های ریلی در تعیین تکلیف واگن‌های فرسوده مطلع است؟

آیا این کمیسیون متوجه محدودیت‌های مالی و بین‌المللی برای جایگزین کردن واگن نو هست؟ مجلس چه همکاری با بخش حمل‌ونقل ریلی برای خارج از رده کردن

واگن‌های فرسوده - بدون آسیب رسیدن به ظرفیت حمل مسافر - انجام داده است؟

**ج) بند ۳ بخش ج:** معاونت فنی و زیربنایی وقت راه‌آهن که مسئول اجرای پروژه‌های ATC و CTC بوده، بدون توجه به نبود مقررات لازم و کافی برای فرآیند صدور مجوز خاموش کردن این سامانه (که موجب بی‌تفاوتی عوامل کنترل ترافیک و ایمنی تردد به سامانه مذکور شده و از جمله نارسایی‌های فنی منجر به بروز سانحه بوده) پروژه را اجرایی و راه‌اندازی کرده است.

**سوال:** در این سه سال، کدام خلاء قانونی را پوشش داده‌ایم؟ چه کرده‌ایم که در آینده بدون وجود مقررات لازم و کافی هیچ پروژه‌ای، اجرایی و راه‌اندازی نشود؟

مطابق گزارش‌های منتشر شده در آذر ماه ۹۵، وجود خطاهای مکرر در سیستم ATC و CTC محرز است؛ تا آنجا که سیستم ATC به دفعات زیاد از سرویس خارج و قطارها به روش سنتی هدایت شده‌اند. این سیستم در کمتر از یکسال که از بهره‌برداری از آن می‌گذشت حدود ۴۰۰۰ مورد خرابی داشته است که این عدد با گزارش اداره کل ایمنی راه‌آهن همخوانی دارد. بدیهی است که اگر دزدگیر خودرو شما در روز ده بار خطا بدهد به آن بی‌اعتماد می‌شوید و به هشدارهای آن توجه نمی‌کنید. اگر این اتفاق برای مامورین کنترل با ATC رخ داده باشد، می‌توان انتظار داشت که آنها با پیش‌فرض خرابی مکرر، به‌صورت فردی اجتهاد کرده و به سراغ سیستم دستی رفته باشند.

**ج) بند ۴ بخش ج:** در بخشی از گزارش آمده است: «ضعف در تجزیه و تحلیل سوانح و احصای نواقص و معایب زیرساخت و مقررات در حال استفاده از جمله تضاد و کمبود در مقررات سیر و حرکت می‌تواند از جمله مسائل مسئولیت‌آفرین برای اعضای این کمیسیون قلمداد گردد.»

**سوال:** اساسا کمیسیون عمران به چه استنادی در تجزیه و تحلیل سوانح ضعف مشاهده کرده است؟ چگونه به نقض و کمبود در مقررات سیر و حرکت پی برده است؟ آیا اعضای این کمیسیون متخصص سیر و حرکت هستند؟ آیا صلاحیت تجزیه و تحلیل سوانح را دارند؟ چه

نکته مهم در سانحه ریلی سمنان، خاموش کردن سامانه ATC به دفعات متعدد است که منجر به بی تفاوتی عوامل کنترل ترافیک و ایمنی تردد به آن شده است، این در حالی است که شرکت مهاران در آذر ۱۳۹۵ آمار خرابی‌ها را نه ۴۰۰۰ مورد، بلکه ۲۰۰ مورد اعلام کرد. آیا ۲۰۰ مورد خرابی در مدت شش ماه پذیرفته است؟!

بزرگ‌ترین کوتاهی، عدم توجه به نقایص سیستم و بهره‌برداری از آن با علم به نقص است. چه طرحی داریم که در آینده، قبل از اینکه از سیستم جدیدی در حمل‌ونقل استفاده کنیم کاملاً تست و رفع عیب شوند و تشخیص نقص را به بعد از زمان بهره‌برداری موکول نکنیم

قطارهای مسیر را ندارد، اختیار ارتباط با قطارها را برخلاف قانون به کاردان خود واگذار می‌کند و کاردان مذکور هم به علت عدم اعتماد به سیستم (ناشی از خرابی‌های مکرر قبلی) طبق روال معمول سیر قطار در محور تهران-مشهد و طی مشورت با نگهبان فیزیکی ایستگاه که از هر حیث فاقد صلاحیت است، اقدام به صدور مجوز سیر قطار سمنان-مشهد می‌کند.»

**سوال:** چه کرده‌ایم که از این پس، از نیروهای فاقد جایگاه سازمانی استفاده نشود؟ در این سه سالی که از سانحه گذشته، چه اقداماتی برای استقرار و تحکیم انضباط سازمانی در راه‌آهن انجام داده‌ایم؟ چه اقدامی برای جبران کمبود نیروی انسانی ماهر در نواحی راه‌آهن انجام شده است؟ چه اقدامی برای توجیه و بازآموزی وظایف مامورین انجام شده است؟

**(ر) بند ۶-۳- بخش ج:** سازمان بازرسی کل کشور، لکوموتیوران قطار تبریز-مشهد را (به دلیل تصمیم سازی نادرست برای رئیس قطار، ناشی از عدم شناخت کافی از مشخصات فنی قطار، نقص و علت نقص فنی قطار) و رئیس قطار سانحه‌دیده تبریز-مشهد (به دلیل رعایت نکردن مقررات سیر و حرکت در اطلاع‌رسانی مناسب به ایستگاه‌های دو طرف و نیز تقاضای لکوموتیو امداد و عدم تماس با مرکز CTC) و همچنین لکوموتیوران قطار سمنان-مشهد (به دلیل حرکت دادن قطار بدون هماهنگی رئیس قطار و فقط با دریافت تلفنگرام کاردان CTC (که برخلاف مقررات سیر و حرکت است) و رئیس قطار سمنان-مشهد را (به دلیل عدم نظارت بر عملکرد لکوموتیوران و عدم انجام وظایف ارتباط قطار با مرکز CTC و اجرای دستور حرکت، مغایر با مقررات سیر و حرکت) دارای مسئولیت دانسته است.

**سوال:** چه برنامه و طرحی داریم که در آینده لکوموتیوران‌های کشور از مشخصات فنی قطار، نقص و علت نقص فنی قطار شناخت کافی داشته باشند و بدون فرمان رئیس قطار و صرفاً با دریافت تلفنگرام کاردان CTC قطار را حرکت ندهند؟

**(ز) بند ۸- بخش ج:** شرکت مهندسی مهاران... مسئولیت تولیدات، خدمات و عملکرد خود را به عهده دارد. گرچه ضعف مقررات در نحوه

کسی به این کمیسیون مشاوره داده که چنین نقایصی وجود دارد؟

**(ح) بند ۴- بخش ج:** طبق گزارش مجلس، اعضای کمیسیون سوانح در زمان عضویت در کمیسیون عالی سوانح نباید مسئولیتی در راه‌آهن داشته باشند، ضمن اینکه رئیس این کمیسیون هم‌زمان عضو هیئت مدیره (جایگاه تصمیم‌گیری و نظارت) و معاون بهره‌برداری و سیر حرکت (مقام عملیاتی اجرایی) و نیز دبیر این کمیسیون در جایگاه مدیرکل سیر و حرکت و رئیس کمیسیون تحویل‌گیری سامانه‌های کنترل ترافیک بوده است، بنابراین بی‌طرفی این کمیسیون دارای شبهه است.

**سوال:** به فرض صحت و قانونی بودن این منع، چه طرحی داریم برای جلوگیری از چندشغله بودن رئیس و اعضای کمیسیون عالی سوانح راه‌آهن؟ در این سه سالی که از سانحه گذشته چه اقداماتی برای رعایت بی‌طرفی اعضای کمیسیون مذکور انجام داده‌ایم؟ کدام قانون/مقررات را اصلاح کرده‌ایم؟

**(د) بند ۶-۱- بخش ج:** کنترلر از حیث اتخاذ تصمیم منجر به سانحه، به دلیل عدم رعایت مقررات سیر و حرکت، پذیرش مسئولیت خارج از حیطه اختیارات، به‌کارگیری نیروی کمکی فاقد جایگاه سازمانی و اخذ اطلاعات سیر و حرکت از اشخاص فاقد شرایط، به همراه نیروی کمکی مذکور مقصر شناخته شدند. ضمن اینکه براساس بند ۶-۲- بخش ج، کاردان و کارشناس CTC به دلیل واگذاری وظایف، مغایر با مقررات سیر و حرکت و همچنین پذیرش مسئولیت خارج از اختیار، در بروز سانحه مسئولیت داشته‌اند.

در ادامه گزارش، توضیح داده شده که «در اقدامی خلاف قانون، سوزن‌بان ایستگاه شاهرود که نیروی پیمانکار بخش خصوصی بوده و به عنوان نیروی کمکی برای پاسخگویی به تلفن و اخذ آمار قطارها در بخش کنترل به‌کار گرفته شده بود، در صدور مجوز سیر قطار سمنان دخالت کرده و نهایتاً این مجوز اشتباه، منجر به سانحه می‌شود. کاردان کنترل ترافیک نیز که مسئولیت تنظیم مسیر را داشته و از نظر قانونی حق ارتباط با قطارهای مسیر را ندارد، به علت مشغله کارشناس ترافیک ناشی از درگیر شدن با

بعد از سه سال، هنوز منشاء آتش سوزی در قطار مشخص نشده است. شاید اگر پاسخ این سوال روشن بود راهکارهای مناسبی نیز برای ایمنی، از آن استخراج می‌شد. مثلاً اگر معلوم می‌شد منشاء آتش سوزی، انفجار کپسول گاز بوده، می‌شد در مورد وجود چنین کپسول‌هایی در واگن‌های مسافری تصمیمات جدی گرفت

در سه سالی که از سانحه ریلی سمنان گذشته است، چه اقداماتی برای نصب و استقرار تجهیزات ایمنی در واگن‌های قطار انجام شده است؟ آیا چک‌ش مخصوص برای شکستن شیشه در همه واگن‌های مسافری نصب شدند؟

صدر مجوز خاموش نمودن سیستم ATC محرز است، اما طبق بررسی‌های انجام شده، خطاهای متعدد سیستم موجب بی‌اعتمادی متصدیان کنترل ترافیک به این سامانه شده بود. نکته بسیار مهمی که در این گزارش به آن اشاره شده، خاموش کردن سامانه ATC به دفعات مکرر است که منجر به بی‌تفاوتی عوامل کنترل

ترافیک و ایمنی به سامانه مذکور شده است. شرکت مهاران در آذر ماه ۱۳۹۵ در اطلاعیه‌ای تلاش کرد به شبهات علیه خود پاسخ بدهد. مهاران در این اطلاعیه به خرابی تجهیزات اذعان، اما ادعا کرد آمار خرابی‌ها نه ۴ هزار مورد بلکه حدود ۲۰۰ مورد است. آیا تعداد ۲۰۰ خرابی در مدت شش ماه، با توجه به الزام SIL4 برای قابلیت اطمینان، پذیرفته است؟ آیا این تعداد خرابی و Availability سیستم قابل قبول است؟

آیا می‌توان به ایمنی سیستمی که در طول شش ماه ۲۰۰ خرابی داشته نمره قبولی داد؟ بزرگ‌ترین کوتاهی، بی‌توجهی به نقص سیستم و تداوم بهره‌برداری از آن با علم به نقص است. چه طرحی داریم و چگونه آن را اجرا و چگونگی نظارت خواهیم کرد که من بعد قبل از اینکه سیستم‌هایی را در حمل و نقل ریلی نصب و بهره‌برداری کنیم کاملاً تست و رفع عیب شده باشند و تشخیص عیب سیستم را به بعد از نصب و بهره‌برداری از آن موکول نکنیم. تست کردن یک سیستم تازه‌وارد در شرایط واقعی، نقض آشکار اصول ایمنی است.

آیا در این سه سال، دیگر سامانه‌های نصب شده در حمل و نقل ریلی را کنترل کرده‌ایم که مبادا با نقص کار کنند و اپراتور به دلیل تکرار خرابی از خیر آن گذشته و آن را غیرفعال کند؟ آیا این واری‌ها هزینه زیادی دارد؟ (ژ) **بند ۹ بخش ج:** در این بخش از گزارش کمیسیون عمران، شرکت حمل و نقل رجا، مالک واگن‌های قطار تبریز-مشهد به دلیل استفاده از واگن‌های فرسوده بدون پیش‌بینی تجهیزات مناسب برای اطفای حریق و خروج اضطراری مسافران و شرکت ریل برابر سبباً مالک واگن‌های قطار سمنان مشهد به دلیل عدم تامین شرایط ایمنی و اقدام موثر برای حفاظت واگن‌ها در مقابل آتش سوزی، دارای مسئولیت شناخته شده است.

**سوال:** در این سه سالی که از سانحه گذشته چه اقدامی برای استقرار تجهیزات ایمنی در واگن‌ها انجام داده‌ایم؟ آیا چک‌ش مخصوص برای شکستن شیشه در همه واگن‌ها نصب هستند؟ اساساً منظور از تجهیزات خروج اضطراری مسافران در واگن‌ها چیست؟ مگر خروج در حالت اضطراری و غیر اضطراری جز از طریق

درب واگن و استفاده از چکش مخصوص برای شکستن شیشه میسر است؟ مگر طراحی واگن‌های ناوگان ایران با واگن‌های بکار گرفته شده در دیگر راه‌آهن‌ها تفاوت دارند؟

فیلمی که بلافاصله پس از سانحه برداشته شده، آتش سوزی در یکی از واگن‌های قطار را نشان می‌دهد، این در حالی است که در لکوموتیو و دیگر واگن‌های مجاور، آتش مشاهده نمی‌شود. آثار آتش سوزی در لاشه لکوموتیو ۱۵۵۷ (که با انتهای قطار جلو برخورد کرده است) نیز دیده نمی‌شد، بنابراین از شواهد چنین برمی‌آید که آتش از لکوموتیو شروع نشده است.

از آنجا که آتش به یک واگن محدود بوده، می‌توان نتیجه گرفت که آتش از داخل واگن و پس از برخورد شروع شده است. باید دید عامل آتش‌گیر در داخل واگن چه بوده است؟ بعد از سه سال هنوز منشاء آتش سوزی معرفی نشده است. شاید اگر پاسخ این سوال روشن بود راهکارهای ایمنی مناسبی از آن استخراج می‌شد. مثلاً اگر معلوم می‌شد منشاء آتش سوزی انفجار کپسول گاز بوده است، می‌شد در مورد وجود این کپسول‌ها در واگن‌های مسافری تصمیمات جدی اتخاذ کرد.

\*\*\*

اگر می‌خواهیم از شیوه تحلیل سوانح ریلی ایراد بگیریم باید بر کمبود اسباب مستندسازی نیز تکیه کنیم. همانطور که در بند ۴-۱- بخش پیشنهادات گزارش کمیسیون عمران، از دولت خواسته شده که حداقل ده دستگاه قطار نجات و یک فروند بالگرد در اختیار وزارت راه و شهرسازی قرار دهد، باید تشکیل تیم‌های آماده و مجهری را هم پیشنهاد کنیم تا تحلیلگران و مستندسازان را همزمان با نیروهای امدادی به محل سانحه ببرند تا آنان بتوانند نسبت به جمع‌آوری شواهد و مستندسازی را قبل از بین رفتن آنها اقدام کنند. کادر و زاویه‌ای که یک کارشناس خبره برای عکاسی و فیلم‌برداری انتخاب می‌کند با آنچه یک فرد معمولی انتخاب می‌کند تفاوت زیادی دارد. اشیا و بازمانده‌هایی که کارشناسان خبره از محل سانحه جمع‌آوری می‌کنند با آنچه یک فرد معمولی جمع‌آوری می‌کند تفاوت زیادی دارد. اهمیت مستندسازی به اندازه اهمیت نجات جان قربانیان سوانح احتمالی بعدی است.

## ۲۴۳ دستگاه واگن مسافری و باری داخلی وارد ناوگان ریلی شد



۲۴۳ دستگاه واگن مسافری و باری، خودکشش و لکوموتیو جدید با حضور وزیر راه و شهرسازی، وارد شبکه ریلی کشور شد.

هشتم دی ماه مراسم افتتاح این ناوگان در ایستگاه راه آهن تهران و با حضور مدیر عامل شرکت راه آهن و وزیر راه و شهرسازی برگزار شد. این ناوگان شامل انواع واگن مسافری و باری، خودکشش و لکوموتیو است که توسط کارخانجات داخلی ساخته شده است. ارزش این قرارداد سه هزار و ۴۰۰ میلیارد ریال است که با سه کارخانه واگن پارس ایریکو و فولاد درخشان منعقد شده است.

با احتساب ۲۱۳ ناوگان ریلی که در پنج ماهه نخست سال وارد شبکه ریلی کشور شده است، در مجموع ۴۵۶ دستگاه انواع واگن باری مسافری، لکوموتیو و خودکشش امسال به شبکه ریلی کشور اضافه شده است.

لازم به توضیح است واگن‌هایی که امروز وارد شبکه ریلی کشور شد ظرف مدت چهار ماه توسط کارخانه‌های داخلی ساخته شده است.

سعید رسولی در مراسم به کارگیری این ناوگان ریلی با بیان اینکه توسعه ناوگان مدیون سه بسته حمایتی دولت است، عنوان کرد: «در تامین مالی این ناوگان علاوه بر منابع داخلی شرکت‌های ریلی از سه بسته رفع موانع تولید ماده ۱۲، بازار سرمایه و تبصره ۱۸ قانون بودجه استفاده کرده‌اند.»

رسولی با بیان اینکه روز گذشته ۱۸ میلیارد تومان از سوی شرکت بهینه‌سازی مصرف سوخت به عنوان اولین مرحله ماده ۱۲ به حساب راه‌آهن واریز شد، بیان کرد: «تبصره ۱۸ لایحه بودجه ۹۹ تکرار شده و تا پایان سال چندین دستگاه ناوگان دیگر وارد شبکه می‌شود. او اعلام کرد: در اسفند ماه سال جاری دوباره از واگن‌های جدیدی رونمایی خواهد شد.»

## اتمام پروژه‌های نیمه‌کاره حمل و نقلی چقدر بودجه می‌خواهد؟

مدیر عامل شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل و نقل کشور اعلام کرده است که برای اتمام پروژه‌های نیمه‌کاره به ۷۰ هزار میلیارد تومان اعتبار نیاز دارند.



خبرالله خادمی در نشست خبری چهارمین نمایشگاه حمل و نقل و صنایع وابسته با بیان اینکه وظیفه شرکت ساخت احداث زیرساخت‌های حمل و نقلی است عنوان کرد: «سالانه بین ۵ تا ۶ هزار میلیارد تومان برای زیرساخت‌های حمل و نقل کشور در اختیار ما قرار می‌گیرد و هزار میلیارد تومان نیز توسط بخش خصوصی تامین می‌شود که در مجموع در سال گذشته حدود هفت هزار میلیارد تومان برای زیرساخت حمل و نقل هزینه کرده‌ایم.»

او با بیان اینکه نزدیک ۱۲ هزار کیلومتر مسیر ریلی و جاده‌ای در حال اجرا داریم، افزود: «از این میزان حدود هفت هزار کیلومتر برای راه‌های اصلی و بزرگراه‌ها است.»

خادمی با اشاره به اینکه نزدیک ۱۲ هزار کیلومتر آزادراه و سه هزار کیلومتر مسیر ریلی جدید در حال اجرا داریم تصریح کرد: «ما با ۱۱۰۰ پیمانکار و مشاور، قراردادهایی به ارزش ۲۵۰ هزار میلیارد تومان در راستای تکمیل این پروژه‌ها داریم.»

او با تاکید بر اینکه برای اتمام پروژه‌های نیمه‌کاره نیازمند ۷۰ هزار میلیارد تومان اعتبار هستیم تصریح کرد: «سه هزار و ۷۵۰ کیلومتر آزادراه، سه هزار کیلومتر مسیر ریلی جدید، ۱۵ هزار کیلومتر بزرگراه و آزادراه در برنامه کاری ما در آینده وجود که نیاز به بیش از ۲۰۰ هزار میلیارد تومان بودجه دارد که به‌مرور زمان باید آن را تامین اعتبار کنیم.»

او تصریح کرد: «کاری که ما در شرکت ساخت انجام داده‌ایم این است که این طرح‌ها را براساس اولویت‌بندی در طول سال‌های آینده به اتمام برسانیم.»

معاون وزیر راه و شهرسازی با بیان اینکه از سال ۹۲ به بعد حدود ۲۲ هزار کیلومتر آزادراه تحویل داده‌ایم و در دو سال اخیر نیز ۹۷۰ کیلومتر مسیر ریلی به بهره‌برداری رسانده‌ایم. گفت: «امیدواریم ۵۸۰ هزار کیلومتر آزادراه تا دو سال آینده به بهره‌برداری برسد.»

مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل و نقل با بیان اینکه راه‌آهن چابهار - زاهدان در بخش زیرساختی ۵۴ درصد پیشرفت داشته است عنوان کرد: «تاکنون ۱۵۰۰ میلیارد تومان برای این پروژه هزینه شده است.»

توجه به تبصره ۱۸ و بهره‌گیری از ظرفیت مشارکت بخش غیردولتی

## خوش به حال ریلی‌ها؟

فرشاد خرازی، محمدحسین یونسی‌زاده، سمیرا فراهانی مقدم

به استناد برنامه‌ریزی انجام شده برای سال ۹۹ و به‌منظور دستیابی به اهداف مندرج در بند ب ماده ۵۷ قانون برنامه ششم توسعه، شرکت راه‌آهن در نظر دارد حمل‌کل بار (داخلی و ترانزیت) را از حدود ۵۶ میلیون تن عملکرد پیش‌بینی شده تا پایان سال ۹۸ به حدود ۶۸ میلیون تن و حمل‌کل مسافر (حومه‌ای و بین‌شهری) را از حدود ۱۵/۷ میلیون نفر عملکرد پیش‌بینی شده تا پایان سال جاری به حدود ۱۶ میلیون نفر افزایش دهد.

اما این اهداف فقط با تسهیل مشارکت و سرمایه‌گذاری بخش دولتی محقق خواهد شد. به همین دلیل در یک دهه اخیر دولت‌ها در قالب قوانین بودجه سنواتی سعی کرده‌اند زمینه استفاده از توان بخش غیردولتی را برای تامین مالی و تکمیل طرح‌های زیربنایی و ناوگان فراهم آورند. این مهم، به طور مشخص در تبصره ۱۸ قانون بودجه سال‌های ۹۶ تا ۹۹ پیش‌بینی شده است. کارشناسان دفتر سرمایه‌گذاری و اقتصاد حمل‌ونقل شرکت راه‌آهن در مطلب حاضر ظرفیت‌ها و چالش‌های این تبصره قانونی را بررسی کرده‌اند.





در اجرای تبصره ۱۸ قانون بودجه و براساس تفاهم‌نامه بین وزارت راه و سازمان برنامه و بودجه، پیش‌بینی شده که با آورده ۲۰ درصد و نرخ ۱۲ درصد برای خرید و بازسازی انواع واگن مسافری و نرخ ۱۳ درصد برای خرید انواع لکوموتیو و واگن باری با حداکثر دوره مشارکت ۷۲ ماه، تسهیلات اعطایی از طرف سرمایه‌گذاران خواهد بود.

همکاری محدود بانک‌ها و موسسات اعتباری غیربانکی در خصوص مصوبات شورای پول و اعتبار در مورد حداکثر تسهیلات بانکی از مهم‌ترین چالش‌های پیش روی اجرای برنامه‌های مورد تفاهم راه‌آهن با بانک‌های عامل است

از ویژگی‌های تفاهم‌نامه امضا شده در تاریخ ۹۷/۱۲/۲۸ بین وزارت راه و سازمان برنامه و بودجه کشور می‌توان به موارد ذیل اشاره کرد: (شکل شماره ۲)

۱- پیش‌بینی شده که با آورده ۲۰ درصد و نرخ ۱۲ درصد برای خرید و بازسازی انواع واگن مسافری و نرخ ۱۳ درصد برای خرید انواع لکوموتیو و واگن باری با حداکثر دوره مشارکت مدنی ۷۲ ماه تسهیلات اعطایی از طرف سرمایه‌گذاران بازپرداخت شود.

۲- به استناد اهداف تفاهم‌نامه تبادل شده، قرار است بازسازی ۲۳۰ دستگاه انواع واگن مسافری، خرید ۳۰ دستگاه واگن مسافری، خرید ۲۴ دستگاه ریل باس، خرید ۴۰ دستگاه لکوموتیو و خرید ۶۵۰ دستگاه انواع واگن باری به ارزش ۱۹۰۰ میلیارد تومان با مشارکت و سرمایه‌گذاری بخش غیردولتی و استفاده از منابع ترکیبی (تسهیلات بانکی + کمک‌های فنی و اعتباری) انجام شود.

۳- پیش‌بینی شده است که با تحقق اهداف تفاهم‌نامه برای حدوداً ۵۰۰۰ نفر اشتغال‌زایی شده و صنایع داخلی کشور میزبان سفارش و تولید انواع ناوگان ریلی شوند. عمده شرکت‌های میزبان تولید شامل واگن پارس، واگن سازی کوثر، آورین تبریز، پلور سبز، مپنا، ایریکو، واگن‌سازان تبریز، نوین صنعت رجا، آهن و فولاد درخشان اراک، واگن‌سازان خاورمیانه است.

مجموع ظرفیت تولید شرکت‌های یاد شده بدون احتساب تولید بوژی حدوداً ۲۵۰۰ دستگاه انواع ناوگان ریلی است. نظارت بر اجرای طرح و تحقق اهداف برعهده شرکت راه‌آهن بوده و راه‌آهن موظف است همه گزارش پیشرفت تولید را به سازمان برنامه و بودجه اعلام کند.

### تابع هدف راه‌آهن از محل اعتبار تبصره ۱۸

به استناد هدف‌گذاری انجام شده مندرج در برنامه اشتغال شرکت راه‌آهن (جدول شماره ۱) در نظر است با استفاده از منابع تبصره ۱۸ قانون بودجه ۹۷ برای بیش از ۴۹ هزار نفر شغل در دو بخش ایجاد و تثبیت (حفظ اشتغال فعلی) با برآورد مالی بالغ بر ۱۴۴۸۹۸

«تبصره ۱۸» به دولت اجازه می‌دهد از محل اعتبارات طرح‌های تملک‌داری‌های سرمایه‌ای این قانون (در قالب کمک‌های فنی و اعتباری، یارانه سود تسهیلات و کمک‌های بلاعوض) با ترکیب منابع بانکی و صندوق توسعه ملی، برای حمایت از طرح‌های تولیدی اشتغال‌زا (با اولویت بازسازی و نوسازی صنایع) نسبت به تکمیل و راه‌اندازی طرح‌های نیمه‌تمام بخش خصوصی شامل طرح‌های مربوط به حمل و نقل عمومی و ریلی اقدام کند.

به استناد بند (د) تبصره ۱۸ دولت مکلف شده از طریق سازمان‌های توسعه‌ای و در راستای توسعه سرمایه‌گذاری در عرصه‌های مختلف اقتصادی و زیربنایی و در اجرای مواد قانون برنامه ششم توسعه و سیاست‌های کلی اصل ۴۴ قانون اساسی، نسبت به اجرای طرح‌های سرمایه‌گذاری، زیرساختی و نوسازی صنایع (با توجه به مزیت‌های منطقه‌ای و آمایش سرزمین و با اولویت مناطق کمتر توسعه‌یافته و محروم) ابزارهای متنوع تامین منابع مالی را (منابع داخلی سازمان‌های توسعه‌ای، وجوه حاصل از واگذاری شرکت‌های وابسته به سازمان‌های توسعه‌ای تسهیلات بانکی و تامین مالی خارجی فینانس) به کار گیرد.

بنابراین طبق آیین‌نامه اجرایی تبصره ۱۸ قانون بودجه، شرکت راه‌آهن، ظرفیت‌های مربوط به این ماده قانونی را احصا کرد و اقداماتی را به مورد اجرا گذاشت که مهم‌ترین آنها شامل موارد ذیل است: (شکل شماره ۱)

- تبادل تفاهم‌نامه همکاری مشترک بین سازمان برنامه و بودجه و وزارت راه (۹۷/۱۲/۲۸)

- بررسی و ارزیابی دقیق لیست نهایی متقاضیان سرمایه‌گذاری در چهار دسته شامل بازسازی سالن مسافری، خرید سالن مسافری، خرید واگن باری، خرید لکوموتیو.

- تهیه و ابلاغ دستورالعمل اجرایی برنامه تولید و اشتغال حوزه حمل و نقل ریلی برون‌شهری (۹۸/۲/۱۴)

- ابلاغ اعتبار مربوط به ایجاد اشتغال گسترده موضوع بند الف تبصره (۱۸) که در مرحله اول (فاز اول) ۴۷۳ میلیارد تومان خط اعتباری اخذ گردید. (۹۸/۲/۳۰)

- تدوین و تهیه الگو تعهدنامه استفاده‌کنندگان از تسهیلات تبصره ۱۸

## اقدامات انجام شده توسط راه آهن براساس ظرفیت‌های تبصره ۱۸



میلیارد ریال ایجاد می‌شود.

سهام بخش زیربنا از منابع مالی موردنیاز ۱۴۹۶۸ میلیارد ریال خواهد بود که پیش‌بینی می‌شود، برای ۲۸۳۹ نفر فرصت اشتغال ایجاد کند.

پروژه‌ها و طرح‌های معرفی شده بخش زیربنا شامل احداث و تکمیل خط دوم محور بافق- زرین شهر، واریانت بیسیم- گلدانه، خط سوم و چهارم محور پیشوا- گرمسار، خطوط حومه‌ای تهران- قزوین، خط سوم کاشمر- فریمان، خط دوم راه آهن بندرگز به سبزدهشت و احداث خطوط حومه‌ای قزوین به زنجان است.

همچنین سهم بخش ناوگان از منابع مالی موردنیاز ۱۲۹۹۳۰ میلیارد ریال است که برای ۴۶۷۷۳ نفر فرصت اشتغال ایجاد می‌کند.

در راستای بهره‌مندی از ظرفیت‌های تبصره ۱۸، پروژه‌های معرفی شده بخش ناوگان شامل چهار بسته به شرح ذیل است:

- ۱- بسته ساخت انواع واگن باری به تعداد ۷۱۵۰ دستگاه
- ۲- بسته ساخت داخل ۷۷۰ دستگاه انواع واگن مسافری
- ۳- بسته ساخت داخل ۲۲۰ دستگاه انواع لکوموتیو
- ۴- بسته بازسازی ساخت سطح ۱ و ۲ واگن‌های با عمر بالای ۳۰ سال.

### چالش‌های تبصره ۱۸

#### ۱- محدودیت‌های منابع بودجه‌ای و عدم تخصیص به موقع

یکی از مهم‌ترین چالش‌ها و موانع پیش‌رو اجرای برنامه‌های تولید و اشتغال در بودجه دولت، عدم تامین به موقع منابع است. مجوز راه آهن جهت بهره‌مندی از ظرفیت تبصره ۱۸ حدوداً ۱۴۴ هزار میلیارد تومان اعلام شده که از این میزان فقط ۴۷۵ میلیارد تومان تخصیص داده شده است... البته طبق مصوبه شورای عالی هماهنگی سران سه قوه، به دولت اجازه برداشت یک میلیارد دلار از منابع صندوق توسعه ملی برای پشتیبانی و استمرار برنامه‌های تبصره ۱۸ برای کل کشور را هم اختصاص داده؛ اما به دلیل مشکلات کشور در زمینه دسترسی به منابع ارزی و ملاحظات بانک مرکزی در خصوص مدیریت نرخ ارز، منابع ریالی حاصل از برداشت از منابع صندوق به تدریج و با تاخیر در اختیار سازمان قرار گرفته و این موضوع هم پیش‌برد برنامه‌های تولید و اشتغال را در راه آهن با مشکل مواجه کرده است.

#### ۲- عدم ثبات شرایط اقتصاد کلان کشور

در فاصله زمانی بین تدوین و تصویب تبصره ۱۸ و اجرای این تبصره، شرایط اقتصاد کلان کشور به شکل قابل ملاحظه‌ای تغییر کرد و با خروج آمریکا از برجام بخشی از تحریم‌هایی

که بعد از برجام به حالت تعلیق درآمده بودند مجدداً اجرایی شدند. علاوه بر این، تنش‌های ارزی به سطوح کم‌سابقه‌ای افزایش یافت و موج جدیدی از تورم ارزی در اقتصاد کلان به راه افتاد؛ بدین ترتیب، قیمت تمام‌شده ساخت ناوگان به طرز محسوسی افزایش یافت و عملاً قراردادهای ساخت و سفارش تولید فی مابین متقاضیان و تولیدکنندگان ناوگان و تجهیزات ریلی دستخوش تغییر شد.

#### ۳- همکاری لاک‌پشتی بانک‌ها و موسسات اعتباری غیربانکی

همکاری بسیار محدود بانک‌ها و موسسات اعتباری غیربانکی درباره مصوبات شورای پول و اعتبار در مورد حداکثر تسهیلات بانکی از جمله مهم‌ترین چالش‌های پیش روی اجرای برنامه‌های موردتفاهم راه آهن با بانک‌های عامل است.

حتی با وجود اینکه، سقف پارانه سود تسهیلات بانکی پیش‌بینی شده در برنامه‌های موردتفاهم بر مبنای نرخ سود تسهیلات بانکی ۱۸ درصد محاسبه شده، دستگاه‌های اجرایی مدعی هستند بانک‌ها و موسسات اعتباری از عقد قرارداد عاملیت با آنها بر مبنای نرخ سود مذکور اجتناب می‌کنند.

دلیل اصلی این اختلاف، تاکید دولت به رعایت آیین‌نامه اجرایی بند (ل) ماده ۲۸ قانون الحاق برخی از مواد به قانون تنظیم بخشی از مقررات

ویژگی های تفاهم نامه امضا شده در تاریخ ۹۷/۱۲/۲۸ بین وزارت راه و شهرسازی و سازمان برنامه و بودجه کشور



اگرچه سقف یارانه سود تسهیلات بانکی پیش بینی شده در برنامه های مورد تفاهم بر مبنای نرخ سود تسهیلات بانکی ۱۸ درصد محاسبه شده، دستگاه های اجرایی مدعی هستند بانک ها و موسسات اعتباری از عقد قرارداد عاملیت بر مبنای نرخ سود مذکور اجتناب می کنند

توسعه تعاون) و تودیع فاز اول تسهیلات به مبلغ ۹۵ میلیارد تومان اقدام کند.

#### ۴- ضعف در نظارت و پایش عملکرد

ضعف در پایش و نظارت، احتمال انحراف منابع عمومی از اجرای طرح های اشتغال زایی را افزایش می دهد؛ اما افزایش نظارت از یک سو، هزینه های اجرای طرح های اشتغال زا و از سوی دیگر، احتمال وقوع فساد اداری را افزایش می دهد.

۵- عدم آشنایی یا توجه دستگاه های اجرایی با مقررات صندوق توسعه ملی، تعارض بین کارکرد دستگاه های اجرایی ملی و استانی، کندی و تاخیر در فرآیند اجرای تبصره مذکور و پیچیدگی ناشی از ترکیب سه منابع اعتباری (بودجه عمومی، یارانه سود تسهیلات، صندوق توسعه ملی، منابع بانکی) نیز از جمله موارد چالش برانگیز تبصره ۱۸ است که بایستی با اتخاذ تدابیر لازم در سال ۹۹ از بروز آن در طرح های حمل و نقل ریلی جلوگیری کرد.

مالی دولت است که در آن نحوه هزینه کرد پرداخت تسهیلات از محل وجوه اداره شده به صورت دستوری برای دستگاه های اجرایی کشور تعریف شده و مفاد آن تا حدودی مغایر با بخشنامه های بانک مرکزی است و موسسات بانکی و اعتبار متعقد هستند که آیین نامه مذکور مشوق چندان از نظر درآمدزایی برای آنها در نظر نگرفته و بانک ها تمایل چندانی به فعالیت در چارچوب مقررات مزبور نشان نداده اند.

البته بخشی از مشکلات مربوط به همکاری لاک پشتی بانک های عامل و طولانی شدن روند مذاکره نیز به بازدهی پایین فعالیت های تولیدی در حوزه حمل و نقل ریلی برمی گردد که در مقایسه با فعالیت های بازرگانی نظیر واردات، قابل توجه نیست. با این وجود، علی رغم مشکلات مذکور و طولانی شدن روند مذاکره، شرکت راه آهن موفق شده است نسبت به تبادل تفاهم نامه با بانک های عامل (آینده، ایران و ونزوئلا، صادرات و

جدول شماره ۱- هدف گذاری مندرج در برنامه اشتغال راه آهن

منابع مالی مورد نیاز (میلیارد ریال)		هدف گذاری اشتغال (نفر)		حوزه مربوطه
جمع	تسهیلات بانکی	آورده نقدی	ایجاد (تثبیتی حفظ اشتغال فعلی)	
۱۴۹۶۸	۶۶۶۵	۸۳۰۳	۰	حوزه زیربنا
۱۲۹۹۳۰	۹۶۱۰۰	۳۳۸۳۰	۱۸۲۰۷	حوزه ناوگان
۱۴۴۸۹۸	۱۰۲۷۶۵	۴۲۱۳۳	۱۸۲۰۷	جمع کل

با ارجاع دعاوی به داوری پیش از دادسرا، برخورد با  
کنترلرهای هوایی مدنی تر می شود

## پوشش دفاعی برای برج مراقبت

سارا حامدی

هجدهم آذر ماه رسانه‌ها خبری مبنی بر استفاده از «داوری» در سوانح هوایی و تشکیل کمیته حقوقی هوانوردی، از قول از قول مدیرکل دفتر حقوقی شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران منتشر کردند. حجت رستمی تاکید کرده بود: «در سوانح و حوادث هوایی سال‌های اخیر صدور قرار وثیقه، صدور قرار بازداشت و احضار به‌های متوالی پس از این سوانح متوجه کارکنانی می‌شد که تحت رفتارهای غیر حرفه‌ای و بعضاً غیرقانونی برخی از نهادها قرار می‌گرفتند. وجود چنین رفتارهای غیر حرفه‌ای از سوی برخی مقام‌های قضایی، موجب می‌شود بدنه تخصصی از جمله متخصصان مراقبت پرواز دچار چالش شوند و جسارت لازم کار را از دست بدهند، بنابراین به دنبال برگزاری جلسه‌های کارشناسی متعدد به این نتیجه رسیدیم که از مقوله داوری در دعاوی برای این حوزه استفاده کنیم.»

مدیرکل دفتر حقوقی شرکت فرودگاه‌ها توضیح داده بود که قرار است به‌زودی کمیته‌ای تحت عنوان «کمیته حقوقی هوانوردی» در این شرکت تشکیل شود که یکی از اقدامات اصلی کمیته، ایجاد کارگروهی برای تنظیم پیش‌نویس دستورالعمل مربوط به داوری و نیز بررسی پرونده مربوط به سوانح هوانوردی خواهد بود. در خصوص این شیوه از قضاوت و الزامات آن با چند کارشناس صنعت هوانوردی به گفت‌وگو نشستیم.





**نائب‌رئیس شورای عالی ایمنی شرکت فرودگاه‌ها؛ سازمان ایکائو مدتهاست کشورها را مکلف کرده تا نهاد بررسی سانحه را مستقل از بخش نظارت و حاکمیتی تشکیل دهند اما هنوز این اتفاق در کشور ما نیفتاده است**

**ماموریت نهاد مستقل بررسی سوانح هوایی، فقط به بحث هوانوردی محدود نمی‌شود؛ تا آنجا که امروزه در آمریکا نهاد NTSB تمام حوادث مربوط به حوزه حمل‌ونقل را بررسی می‌کند و قدرت زیادی در تصمیم‌گیری و اقدام برای جلوگیری از وقوع اتفاقات مشابه دارد**

حمل‌ونقل (هوایی، دریایی، ریلی و جاده‌ای) را بررسی می‌کند. این نهاد چندین سال است که تشکیل شده و بسیار هم موفق عمل می‌کند و خروجی بررسی‌های این نهاد، نقش بازدارنده بسیاری داشته است.»

رحیمی با اشاره به اینکه نتیجه‌ای که از بررسی سوانح به دست می‌آید، نقش جلوگیری از وقوع اتفاقات مشابه را دارد، توضیح داد: «به عنوان مثال در اتفاقی که برای بوئینگ ۷۳۷ مکس شرکت هواپیمایی اتیوپی در ۱۰ مارچ ۲۰۱۹ بعد از برخاستن از باند پروازی رخ داد NTSB ورود کرد و دستور داد تا پرواز همه بوئینگ‌های ۷۳۷ مکس تا رسیدن به علل اصلی سانحه ممنوع شود، یعنی این نهاد قدرت بسیار زیادی در تصمیم‌گیری و اقدام برای جلوگیری از وقوع اتفاقات مشابه دارد.»

او با تأکید بر اینکه افرادی هم که در این نهاد به بررسی علل وقوع سوانح می‌پردازند، کاملاً در حوزه خود حرفه‌ای و صاحب‌نظر هستند، افزود: «این نهادها مسئولیت ریشیایی سوانح را بر عهده دارند و تا علت اصلی را برای جلوگیری از وقوع حوادث مشابه پیدا نکنند، دست از ادامه بررسی برنمی‌دارند. پس هنگامی که نهادی مستقل با استفاده از ابزار و تکنولوژی‌های لازم به بررسی علل وقوع حوادث حمل‌ونقل (چه هوایی و چه دریایی و زمینی) می‌پردازد، به هیچ عنوان نباید وابستگی به بخش‌های دیگر صنعت حمل‌ونقل داشته باشد تا تحت تأثیر نفوذ اشخاص و یا جریانات سیاسی قرار نگیرد. هنگامی که نهادی با چنین رویکردی وجود داشته باشد، قطعاً خروجی بررسی‌های این نهاد که حاصل تجارب ناشی از سوانح است با ذی‌نفعان و نیز بهره‌برداران حمل‌ونقل به اشتراک گذاشته می‌شود که خود ضمن ارتقای سطح ایمنی، نقش بازدارنده‌ای از وقوع حوادث و سوانح مشابه آتی ایفا خواهد کرد.»

به گفته دبیرکل پیشین جامعه متخصصین مراقبت پرواز «... این کار مشابه اقدامی است که در حال حاضر، در سازمان هواپیمایی کشوری انجام می‌شود، منتهی فرض کنید یک نهاد مستقل از سازمان هواپیمایی کشوری

امیرحسین رحیمی نائب‌رئیس شورای عالی ایمنی شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران در گفت‌وگو با ترابران درباره سخنان مدیرکل دفتر حقوقی شرکت فرودگاه‌ها پیرامون تشکیل کمیته حقوقی هوانوردی گفت: «در سال ۲۰۱۶ سازمان هواپیمایی جهانی موسوم به ایکائو در انکس (ضمیمه) ۱۳ که مربوط به بررسی حوادث و سوانح هوایی است، کشورهای عضو را مکلف کرد تا نهاد بررسی سانحه از سازمان هواپیمایی کشوری کشورهای عضو مستقل باشد. در واقع، براساس این ضمیمه لازم است تا کشورها نسبت به تشکیل نهاد مستقل و جداگانه برای بررسی سوانح هوایی اقدام کنند. بنابراین بسیاری از کشورهای پیشرفته و پیشرو در جهان نیز این کمیته را تشکیل داده‌اند که از معروف‌ترین آنها NTSB در کشور آمریکا است که مستقل از بخش دولتی و حاکمیتی، سوانح را بررسی می‌کند.»

دبیرکل پیشین جامعه متخصصین مراقبت پرواز تصریح کرد: «از سوی دیگر ایرادی که ایکائو در چند سال اخیر مطرح کرده، این است که وقتی سازمانی، نهاد حاکمیتی و رگولاتور است و نقش نظارتی را بر عهده دارد، نمی‌تواند هم مقررات را وضع کرده و هم نظارت و اجرا کند؛ زیرا در چنین شرایطی، احتمال فساد و نادیده گرفتن برخی موضوعات کلیدی و خطاهای راهبردی افزایش می‌یابد.»

امیرحسین رحیمی ادامه داد: «به همین دلیل سازمان ایکائو کشورها را مکلف کرده تا نهاد بررسی سانحه را مستقل از بخش نظارت و حاکمیتی تشکیل دهند که بر همین اساس، کشورهای بسیاری اقدام به ایجاد چنین نهادی (جدا از سازمان هواپیمایی کشوری خود) کرده‌اند. در واقع این نهاد مستقل از همه دستگاه‌های دولتی و نهادهایی که در موضع هوانوردی به هر شکلی نقش نظارتی دارند و یا تعیین مقررات می‌کنند، سوانح هوایی را بررسی می‌کند.»

او با بیان اینکه هنوز این اتفاق در کشور ما نیفتاده است، افزود: «ماموریت این نهاد فقط به بحث هوانوردی محدود نمی‌شود؛ تا آنجا که امروزه در کشور آمریکا نهاد NTSB همه حوادث و سوانح مربوط به حوزه

**رحیمی: ارجاع دعاوی هوانوردی به داوری هنوز تصویب نشده و فقط در حد پیشنهاد است که البته پیشنهاد درستی است؛ زیرا همه کارکنان دولت در قبال انجام وظایف خود مسئولیت مدنی دارند نه مسئولیت کیفری. در حالی که در برخی سوانح هوایی قبلی، با کنترلر از حیث کیفری برخورد شد**

این کمیته را که در واقع وظیفه آن بررسی مسائل حوزه عملیات هوانوردی و فرودگاهی و نیز سیاست‌گذاری در این زمینه از دیدگاه حقوقی (از حیث سوانح، رویداد و حوادث) است، تشکیل دهند.»

رحیمی در ادامه تصریح کرد: «ارجاع دعاوی هوانوردی به داوری نیز موضوع دیگری بود که بخش حقوقی شرکت فرودگاه‌ها با پیشنهاد مدیرعامل شرکت فرودگاه‌ها با قوه قضاییه وارد رایزنی شده تا این اتفاق رقم بخورد، اما باید تاکید کنم که نه هنوز این موضوع تصویب شده و نه مصوبات و اسناد آن نوشته و تنظیم شده است. فقط به عنوان یک پیشنهاد مطرح شده که البته به اعتقاد من، پیشنهاد درستی بوده است؛ زیرا همه کارکنان دولت در قبال انجام وظایف خود مسئولیت مدنی دارند نه مسئولیت کیفری و همین مسئولیت را بخش کنترل ترافیک هوایی و کنترلرها برعهده دارند.»

او افزود: «بررسی حوادث و سوانح هوایی در ۱۰-۱۵ سال گذشته نشان می‌دهد که در برخی از آنها، کنترلر یا تویبخ و بازداشت شده و یا وثیقه تعیین کرده‌اند و در حالی که کنترلرهای برج مراقبت پرواز، بیمه مسئولیت مدنی دارند، در دادگاه‌ها با آنها از حیث کیفری برخورد می‌شود. اینکه چنین پیشنهادی به قوه قضاییه داده شده که قبل ارجاع پرونده سانحه به دادسرا، موضوع به داوری محول شود (همان ارجاع دعاوی هوانوردی به داوری) که در آنجا چند نفر از خبرگان حوزه، سانحه حادث شده را بررسی کنند و پس از آن پرونده به دادسرا ارجاع شود، نکته مثبتی است و اگر این اتفاق بیفتد (که البته در حال حاضر در حد مذاکره با قوه قضاییه است) دادگاه‌ها و دادسراها با کنترلرها برخورد مطلوب‌تری خواهند داشت.»

دبیرکل پیشین جامعه مراقبت پرواز ادامه داد: «باید سازوکاری تعریف شود که برخورد با کنترلرها شکل و شمایل مطلوب‌تری به خود بگیرد و پس از آن موضوع به دادسرا ارجاع داده شود؛ زیرا دادسرا بخش کیفری قضیه است و نه مدنی. اگر قوه قضاییه با ارجاع موضوعات به داوری موافقت کند، می‌شود امیدوار بود با متخصصانی که در زنجیره خدمات منتهی به سانحه انجام وظیفه

می‌کنند براساس اصول حقوق مدنی برخورد شود و ضمانتی خواهد بود که از برخوردهای قهری مانند تویبخ یا بازداشت، مصونیت نسبی داشته و یا نیاز به قیود تضمینی نباشد، بنابراین این مهم در ایجاد التهابات روانی و روحی بر روی مشاغل حساسی چون کنترل ترافیک هوایی، نقش بازدارنده‌ای خواهد داشت.»

### کمیسیون بررسی سوانح باید یک کمیسیون ملی باشد

معاون اسبق حقوقی و امور بین‌الملل سازمان هواپیمایی کشوری نیز در این خصوص با اشاره به اینکه شرکت فرودگاه‌ها نمی‌تواند کمیته یا کمیسیون برای بررسی سوانح هوانوردی برای کشور تشکیل دهد و فقط می‌تواند یک کمیته داخلی در شرکت خود داشته باشد، گفت: «براساس قوانین بین‌المللی هوایی، پیش‌تر این کمیسیون در سازمان‌های هواپیمایی کشوری تشکیل می‌شد، یعنی سازمان هواپیمایی کشوری براساس مقررات ایکائو موظف بود تا کمیسیون بررسی سوانح را تشکیل دهد و این کمیسیون خود از چندین کمیته زیرمجموعه تشکیل می‌شد و هنگامی که سانحه هوایی اتفاق می‌افتاد آن را مطابق با شیوه‌نامه‌ای که در ضمیمه شماره ۱۳ کنوانسیون شیکاگو وجود دارد، مورد بررسی قرار می‌داد.»

علیرضا منظری افزود: «همان موقع برخی از کشورها، این کمیسیون را در سازمان‌های هواپیمایی کشوری خود تشکیل ندادند و در سطح ملی و زیر نظر رئیس‌جمهور یا وزیر یعنی در سطح بالاتری این کمیسیون را تشکیل دادند و حتی در برخی از کشورها این کمیسیون به طوری بود که همه سوانح مربوط به حوزه حمل‌ونقل (ریلی، دریایی، هوایی و زمینی) را بررسی می‌کرد.»

معاون سابق حقوقی و امور بین‌الملل سازمان هواپیمایی کشوری ادامه داد: «در سال‌های اخیر سازمان ایکائو توصیه کرد با توجه به تغییراتی که در این حوزه رخ داده، بهتر است تا کشورها این کمیسیون را به جای سازمان هواپیمایی، در سطح ملی تشکیل دهند و در این چارچوب بسیاری از کشورها در حال

نیز به‌تنهایی این بررسی‌ها را انجام دهد.»  
 رحیمی با تاکید بر اینکه بحثی که در شرکت فرودگاه‌ها درباره ایجاد کمیته حقوقی هوانوردی مطرح شده، موضوع دیگری است، توضیح داد: «ببینید! دو موضوع متفاوت توسط شرکت فرودگاه‌های کشور مطرح شد. یکی تشکیل کمیته حقوق هوانوردی و دیگری ارجاع دعاوی مربوط به هوانوردی به داوری که با یکدیگر مرتبط نیستند.»  
 این کارشناس افزود: «تشکیل کمیته حقوقی هوانوردی یک تصمیم داخلی و درون‌سازمانی بوده است، یعنی مدیرعامل و اعضای هیئت مدیره در واقع به این اتفاق نظر رسیدند که



**علیرضا بحیرایی: نه سازمان هواپیمایی و نه شرکت فرودگاهها نمی‌توانند در روند بررسی سوانح هوایی دخالتی داشته باشند و طبق قانون، وظیفه بررسی و اعلام نتیجه در این زمینه به کارشناسان رسمی دادگستری سپرده شده است**

**بحیرایی: حتی اگر شرکت فرودگاهها در نظر دارد کمیته داوری تشکیل دهد، باید درخواست خود را به قانون کارشناسان دادگستری ارسال و از این مسیر کار را پیگیری کند**

دادگستری در حوزه صنعت و حمل‌ونقل هوایی اقدام کند تا بررسی سوانح و نیز ارزیابی مشکلات و درگیری‌های موجود بین شرکت‌های هواپیمایی از سوی این افراد دنبال شود. در آن زمان، رئیس وقت سازمان هواپیمایی کشوری با این مسئله مخالفت و اعلام کرد نیازی به کارشناس دادگستری نیست و خود سازمان این نقش را بر عهده می‌گیرد، در حالی که شخص یا نهادی که قانون‌گذار، مجری و ناظر در امر هوانوردی است، نمی‌تواند به عنوان داور و بررسی‌کننده در پرونده‌ها حضور داشته باشد؛ بنابراین با وجود مخالفت‌ها، این مسئله پیگیری شد و در نهایت در سال ۱۳۸۸ کانون کارشناسان رسمی دادگستری، آزمون جامعی برگزار و ۱۲ نفر جذب شدند که من یکی از این ۱۲ نفر بودم و پرونده‌هایی مانند سقوط توپولوف در سال ۸۸ که همه ۱۶۸ سرنشین آن کشته شدند، بر عهده داشته‌ام.

بحیرایی در پاسخ به پرسشی درباره فعالیت دفتر بررسی سوانح هوایی در زیرمجموعه سازمان هواپیمایی گفته است: «دفتر بررسی سوانح فقط باید به کانون کارشناسان دادگستری در زمینه بررسی پرونده سوانح هوایی کمک کند. کارشناسان دادگستری نیروهای بی‌طرف هستند، اما دفتر سوانح، وابستگی‌های سازمانی و نیز وابستگی‌هایی با شرکت‌های هواپیمایی دارد.»

به گفته بحیرایی، «ممکن است نتیجه اعلام شده از سوی کارشناس دادگستری مورد تایید سازمان و دیگر طرف‌های دعوا باشد که در این صورت، می‌تواند تقاضا کنند هیات ۳ نفره بررسی پرونده‌های سوانح، تبدیل به هیات ۵ نفره شود. در هیات ۵ نفره کارها سریع‌تر و دقیق‌تر پیش می‌رود.»

بحیرایی با تاکید بر اینکه نه واحد حقوقی سازمان هواپیمایی کشوری و نه واحد حقوقی شرکت فرودگاهها مجاز به بررسی سوانح هوایی و دخالت در روند انجام این کار نیستند، معتقد است: «حتی اگر شرکت فرودگاهها در نظر دارد کمیته داوری تشکیل دهد، باید درخواست خود را به کانون کارشناسان دادگستری ارسال کرده و از این مسیر کار را پیگیری کند.»

تغییر مقررات و تشکیل این کمیسیون هستند، اما در ایران هنوز کمیسیون بررسی سوانح در داخل سازمان هواپیمایی کشور، وظیفه دارد تا همه سوانح و حوادث هوایی را بررسی کرده و نتایج آن را اعلام کند.»

منظری ادامه داد: «در بررسی چند سانحه‌ای که در چند سال اخیر به وقوع پیوسته، تا حدودی شباهت و انتقادهایی در خصوص نتیجه‌گیری علل وقوع این حوادث ایجاد شده و همین بحث‌ها الزام به اینکه چنین کمیته‌ای از چارچوب سازمان هواپیمایی کشوری خارج شده و به صورت نهادی جداگانه و مستقل به بررسی سانحه بپردازد، بیشتر شده است.»

معاون اسبق حقوقی و امور بین‌الملل سازمان هواپیمایی کشوری تاکید کرد: «می‌بایست در چنین کمیته‌ای کارشناسان حوزه بهره‌برداری از هواپیما، مراقبت پرواز، کارشناسانی که به حقوق هوایی اشراف کامل دارند، کارشناسان حوزه طراحی، ساخت و تولید هواپیما (در بخش‌های مختلف)، حتی هواشناسی ... حضور داشته باشند.»

### کانون کارشناسان دادگستری؛ مسئول بررسی سوانح هوایی

یکی دیگر از کارشناسان دادگستری در حوزه صنایع هوا و فضا می‌گوید که نه سازمان هواپیمایی و نه شرکت فرودگاه‌های کشور نمی‌توانند در روند بررسی سوانح هوایی دخالت داشته باشند و وظیفه بررسی و اعلام نتیجه در این زمینه به کارشناسان دادگستری سپرده شده است.

علیرضا بحیرایی در واکنش به راه‌اندازی کمیته‌ای در شرکت فرودگاهها برای نگارش پیش‌نویس شیوه‌نامه داوری سوانح هوایی گفته است: «شرکت فرودگاهها نمی‌تواند چنین حضوری در بررسی سوانح و حوادث هوایی داشته باشد، زیرا شخص یا نهادی که سانحه هوایی را بررسی می‌کند، باید مستقل بوده و وابستگی به سازمان هواپیمایی یا شرکت فرودگاهها نداشته باشد.»

او یادآور می‌شود: «کانون کارشناسان رسمی دادگستری از سال ۱۳۶۹ تصمیم گرفت در زمینه جذب و تربیت کارشناس رسمی

چرایی یک مسئله چیزی است که ما ایرانی‌ها از آن گریزان هستیم، چون خیال می‌کنیم که پرداختن به چرایی یک مسئله نه به درد دنیای ما می‌خورد و نه در آخرت، به کار ما می‌آید.

بنابراین می‌خواهم که مفروض مدعیان طرح را ثابت نشده بگیریم. آنهایی که این طرح را علم کرده‌اند باید بگویند که چگونه به دنبال برگزاری جلسه‌های کارشناسی متعدد به این نتیجه رسیدند که از مقوله داوری در دعاوی مربوط به سوانح هوایی استفاده کنند؟

به جمله زیر که در همان خبر هجدهم آذر ماه ۱۳۹۸ آمده، دقت کنید: «با توجه به اینکه در داوری‌ها، کارشناسان رسمی متعدد و متنوع به کار گرفته می‌شوند، به نحو مطلوب‌تری می‌توان نسبت به مسائل و موضوعات مختلف پیگیری‌های لازم را انجام داد».

مگر در رسیدگی در دادگاه‌ها (دادگستری) امکان استفاده از کارشناسان متعدد و متنوع وجود ندارد؟ اینکه در داوری از کارشناسان رسمی متعدد و متنوع استفاده می‌شود، هرگز ارزش‌افزوده داوری در سوانح هوایی نخواهد بود. اساساً آیا در داوری، همیشه داور یا داوران ملزم به استفاده از کارشناس هستند؟ اگر مقررات داوری یا تارنمای ما را بخوانیم می‌بینیم که محکمه یا دیوان داوری مجبور و مکلف به نصب کارشناس نیست، بلکه اختیار نصب کارشناس را دارد. درست است که سانحه هوایی و کشف علت یا علل وقوع آن امری بسیار فنی و تخصصی است، ولی چه کسی گفته است در هر سانحه هوایی، ضرورتاً باید به کارشناس مراجعه کنیم؟ گاه موضوع به قدری گویا و روشن است که جای هیچ تحقیق دیگری را باقی نمی‌گذارد.

حامیان طرح مدعی هستند که رئیس قوه قضائیه بر احیای داوری در کشور تاکید دارد و از این پس قرار است که داوری در سوانح هوایی به صورت جدی مورد بحث و بررسی قرار گیرد.

برعکس، به نظر می‌رسد امروزه ما شدیداً به احیای دادگستری و تشکیلات قضایی نیاز داریم. باید در راستای ایجاد اعتماد مردم به تشکیلات قوه قضائیه و ترغیب و تشویق آنها



درباره داوری در سوانح هوایی

## خشت‌ها و دیوارهای کج

میلاذ صادقی، پژوهشگر حقوق هوافضا

برای بی‌بردن به ماهیت و چگونگی داوری در سوانح هوایی باید موضوع را در سطحی عمیق‌تر دنبال کرد و از دریچه‌های دیگر به آن نگریست. به‌ویژه آنها که مدعی چنین طرحی هستند، باید الزامات و مختصات آن را ترسیم کنند. البته درباره این طرح اطلاعات زیادی در دست نیست و در همین مقطع، ظاهراً تنها چیزی که دیده می‌شود، خبری است که شرکت فرودگاه‌ها آن را در تارنمای خود منتشر کرده: استفاده از داوری در سوانح هوایی. اما به‌راستی چرا قرار است که در موضوع مهمی مانند سانحه هوایی از دیگر شیوه رسیدگی به اختلاف (داوری) استفاده شود؟ این همان پرسشی است که به عقیده من حامیان طرح باید درباره آن صدها صفحه گزارش دقیق بنویسند و دلایل قوی و معنوی بر موجه بودن آن اقامه کنند.







دورقی، نام خانوادگی برادرانی است که به انگیزه حفظ نام و اعتبار شرکت خانوادگی خود، پس از اتمام تحصیل در مقطع دکتری در خارج از کشور، به ایران بازگشتند.

اگرچه مدیریت شمار بسیاری از پردرآمدترین شرکت‌ها و برندهای دنیا از پدر به پسر رسیده و نسل به نسل ادامه حیات داده‌اند، اما متأسفانه در ایران نسل جدید - شاید به دلیل آنکه از نزدیک شاهد گرفتارهای فراوان پدران‌شان برای تداوم و توسعه فعالیت بوده و هستند - اغلب تمایلی به ادامه فعالیت کسب‌وکار آبا و اجدادی خود ندارند و شرکت‌هایی که با زحمت سالیان، به نان و نامی رسیده‌اند، به تدریج جایگاه خود را در بازار از دست می‌دهند.

در این میان، شرکت حمل‌ونقل بین‌المللی دورقی، یکی از معدود شرکت‌هایی است که با سابقه‌ای بیش از نود سال، همچنان سهامی خانوادگی دارد. با دکتر خسرو دورقی، رئیس هیئت‌مدیره شرکت دورقی و حسین فرشاد، مدیر بازرگانی شرکت دارا درباره سابقه فعالیت شرکت دورقی، از گذشته تا به امروز، گفت‌وگو کردیم.

پای صحبت مدیر یکی از قدیمی‌ترین شرکت‌های حمل‌ونقل خانوادگی در ایران

## ارثیه خانوادگی

بهاره بوذری

پدر بزرگم در اواخر دوره قاجار و اوایل پهلوی از شوشتر به خرمشهر مهاجرت و در آنجا دفتر تجاری تاسیس کرد که فعالیتش در بخش واردات ادویه، برنج و قند با کشتی‌های کوچک باری بود، اما به تدریج کارش را به حق‌العمل‌کاری و کشتیرانی توسعه داد



من سندی دارم که از طرف کشتیرانی به عنوان رسید کالا برای پدر بزرگم نوشته شده و تاریخ سند مربوط به سال ۱۹۲۷ است! به هنگام اشغال خرمشهر توسط عراق بسیاری از اسناد ما از بین رفت، اما توانستیم این سند را حفظ کنیم

پدری و خانوادگی شدم. با وقوع انقلاب و شرایط به‌وجود آمده، تصمیم گرفتیم که تجارت را کنار گذاشته و به امر خدمات‌دهی و حمل‌ونقل بین‌المللی مشغول شویم، بنابراین شرکت حمل‌ونقل بین‌المللی دورقی به سبک امروز از سال ۱۳۳۰ آغاز به کار کرد. در همان سال، مدیران شرکت سوئسی «دانزاس» پیش ما آمده و گفتند که قصد دارند شعبه خود را تعطیل کنند. من با مدیرعامل وقت شرکت صحبت کردم و در نهایت موفق شدیم نماینده انحصاری آنها شویم. آنها کالا را از خاور دور به اروپا می‌بردند که بخشی از آن از طریق آذربایجان شوروی به آستارا در ایران می‌آمد. چیزی در حدود ۳۰۰ کانتینر در ماه که البته با فروپاشی شوروی سابق این خط حمل‌ونقل (به ایران) از بین رفت. از جنوب هم کشتی می‌آمد مثلاً از بندر ماهشهر، بندر امام و همین‌طور جزیره خارک. مدیریت تخلیه و بارگیری کشتی‌هایی که می‌رسید، بر عهده مدیران ما در آنجا بود.

به هر حال، با شروع جنگ و کاهش حجم کار، متأسفانه برخی از شعبه‌های دانزاس برخلاف قراردادی که با شعبه مرکزی داشتیم (و هنوز اسناد آن وجود دارد)، با شرکت‌های دیگر اقدام به همکاری کردند که ما متوجه شدیم و میانه‌مان شکرآب شد و در نهایت این همکاری متوقف شد. سپس با شرکتی به نام «داکستر» شروع به کار کردیم.

خوشبختانه این شرکت مانند ما شرکتی فامیلی بود و توانستیم خیلی خوب با هم همکاری کنیم. داکستر اکنون یکی از بزرگ‌ترین شرکت‌های حمل‌ونقل در جهان است و گردش مالی آن بیش از ۷ هزار میلیون یا ۷ بلیون یورو در سال است.

بیش از ۱۰ هزار کامیون دارد و نیروی انسانی آن در سراسر جهان (طبق آخرین آمار) بیش از ۲۹ هزار نفر هستند. در یکی از مجلات آمده بود که این ۱۰ هزار کامیون در عرض ۲۴ ساعت بیش از یک میلیون کیلومتر را طی می‌کنند. شرکت ما در برابر آنها بسیار کوچک است اما توانسته‌ایم همچنان به این همکاری ادامه بدهیم. هرچند که حجم کار بسیار کم شده است.

■ خسرو دورقی: می‌دانید که شرکت دورقی بیش از ۱۴۰ سال سابقه دارد؟ ما از قدیمی‌ترین شرکت‌های فامیلی در این مملکت هستیم و به آن افتخار می‌کنیم. خانواده من اصالتاً از قوم هفت‌لنگ بختیاری است و پدر پدر بزرگ من، از قدیم‌الایام با کشور هندوستان دادوستد می‌کرد.

پدر بزرگم، حاج عبدالله، زمین‌های کشاورزی داشت و خانه‌اش اکنون جزو میراث فرهنگی شهر شوشتر است. او در اواخر دوره قاجار و اوایل پهلوی از شوشتر به خرمشهر که آن زمان مَحمره نام داشت مهاجرت کرد. در آن دوره ایرانی‌های فارسی‌زبان کمی آنجا ساکن بودند. پدر بزرگ من دفتری تجاری تاسیس کرد که فعالیتش در بخش واردات برنج، قند و ادویه با کشتی‌های کوچک باری بود. کم‌کم کارش را به حق‌العمل‌کاری و کشتیرانی نیز توسعه داد و به عنوان فردی خوش‌نام، شهرت پیدا کرد. من حتی سندی در اختیار دارم که از طرف کشتیرانی به عنوان رسید کالا برای پدر بزرگم نوشته شده و تاریخ سند مربوط به سال ۱۹۲۷ است؛ یعنی حدود ۹۰ سال پیش! به هنگام اشغال خرمشهر توسط عراقی‌ها بسیاری از اسناد تاریخی ما از بین رفت، اما توانستیم این سند را حفظ کنیم.

پس از پدر بزرگم، ادامه کار به برادر کوچکش، حاج عبدالکریم، سپرده شد که او هم خیلی زحمت کشید و حوزه فعالیت شرکت را باز هم توسعه داد. آنها توانستند در بندر شاپور یا همان بندر امام، بوشهر و اهواز شعبه‌ها نمایندگی داشته باشند. حتی در شهر تبریز نیز بعضی از تجار با آنها کار می‌کردند.

جداً صاحب شرکت پارچه‌بافی مقدم، با پدر بزرگ من در یکی، دو مورد شریک بودند و از خراج پارچه وارد می‌کردند. نسل بعد هم همین‌طور کار را ادامه دادند و پیش رفتند تا نوبت به نسل ما رسید.

درباره خودم باید بگویم که سال ۱۳۱۶ متولد شده‌ام و دکترای شیمی از دانشگاه لندن دارم. برای فوق‌دکتر با دریافت بورسیه از سازمان فضایی ناسا و موسسه تحقیقاتی SRC به مدت ۲ سال در دانشگاه گلاسکو کارهای تحقیقاتی انجام دادم و در اواخر سال ۱۹۶۷ میلادی به ایران برگشتم و وارد کسب‌وکار

**شرکت حمل و نقل بین‌المللی دورقی به سبک امروز از سال ۱۳۶۰ آغاز به کار کرد و از اولین شرکت‌هایی است که از بندرعباس به کشورهای تازه استقلال یافته اتحاد جماهیر شوروی کالا فرستاد**

**زمانی در حوزه ترانزیت فوق‌العاده فعال بودیم. فرآورده‌های یخ‌زده مانند گوشت، کره، آب، شکر، قهوه و کالاهای پلاستیکی به ارمنستان حمل می‌کردیم و شعبه ما در آنجا بسیار فعال بود؛ اما با افزایش یک‌باره قیمت بنزین در زمان آقای احمدی‌نژاد متوجه شدیم که دیگر نمی‌توانیم در این زمینه با گرجستان رقابت کنیم**

دلیل این پایین آمدن، هم تحریم‌هاست و هم اینکه برخی از کارگشته‌ها خودشان را کنار کشیده‌اند. چون مدام باید برای انجام هر کاری به این اداره و آن اداره بروند. ما خودمان هم چنین تجربه‌هایی را داریم؛ مثلاً در اوایل انقلاب وقتی شما می‌رفتید مجوز بگیرید که با شرکت دورقی کار کنید، می‌گفتند چرا با دورقی و شرکت دیگری را معرفی می‌کردند! از این اتفاقات بسیار رخ می‌دهد. گاهی اوقات متأسفانه کسانی که نباید، روی صندلی‌های حساس نشسته‌اند و فقط به منافع خودشان فکر می‌کنند و اعمال نفوذ دارند. به عنوان مثال ما قبلاً با استفاده از راه‌آهن از آلمان تا ایستگاه مرزی رازی در اینجا CKD و SKD برای کمپاین‌سازی می‌آوردیم. از رازی هم کالا را با کامیون به کارخانه آنها در اراک می‌رساندیم، اما با تغییر مدیریت و به دلایلی که برای ما نامعلوم بود، این سرویس از طریق دورقی قطع شد.

دورقی یکی از اولین شرکت‌هایی بود که از بندرعباس به کشورهای تازه استقلال‌یافته شوروی کالا فرستاد. آن موقع آقایان به کشورهای عرب می‌رفتند و خرید می‌کردند و می‌خواستند کالاهایشان را حمل کنند. شرکت‌های عربی هم با ما کار می‌کردند و ما برایشان ترانزیت می‌کردیم. در مواردی هم کالا از بندرعباس به وسیله کامیون و راه‌آهن انتقال پیدا می‌کرد. کامیون تا دریای مازندران کالا را می‌رساند و سپس با کشتی به آذربایجان یا قزاقستان فرستاده می‌شد.

در حوزه ترانزیت زمانی فوق‌العاده فعال بودیم، فرآورده‌های یخ‌زده مانند گوشت، کره و دیگر کالاهایی مانند شکر، قهوه و کالاهای پلاستیکی و ماشین‌آلات و ... را به ارمنستان حمل می‌کردیم و شعب ما در بندرعباس، جلفا و نوردوز بسیار فعال بودند، اما با افزایش یک‌باره قیمت بنزین در زمان آقای احمدی‌نژاد، متوجه شدیم که دیگر نمی‌توانیم با گرجستان رقابت کنیم. چون واردات گوشت از هندوستان و آوردن کره از استرالیا برایشان ارزان‌تر تمام می‌شد، کالا را به گرجستان می‌آوردند و سپس با قطار به کارخانه خودشان حمل می‌کردند.

ما هر کاری کردیم نتوانستیم قیمت را آنقدر

پایین بیاوریم که با آنها رقابت کنیم و بازار را از دست دادیم. در حمل و نقل هوایی هم پروژه‌های بسیاری برای شرکت‌های دولتی و خصوصی انجام دادیم. البته بیشتر دولتی‌ها بودند.

برای حمل کالاهایی که به دلایلی به‌سختی امکان انتقال به ایران را داشتند، راه‌حل پیدا می‌کردیم. از آن جمله یک دکل حفاری بود. بد نیست بدانید که دکل‌های نفتی به بزرگی یک دهکده کوچک هستند، اگر اشتباه نکنم ۱۵۰ نفر می‌توانند شب در آن بخوابند و پایه‌هاش بیش از ۱۳۰ متر است. با لوله‌هایی که کار گذاشته بودند و آبی که در مخازنش ریخته بودند تا خیلی تکان نخورد، وزن دکل حدود ۱۴ هزار تن شده بود! ما آن را روی کشتی‌هایی که به آن می‌گویند «سی‌کُمُل» بار زدیم. ۴ روز طول کشید که از حمل ایمن آن مطمئن شویم و بازرس‌های ایرانی و خارجی بیایند و اجازه حرکت بدهند. قرار بود آن را از چین بیاوریم. دو بار خودم به چین سفر کردم. خوشبختانه ایرانی‌های صاحب کالا و ما دست در دست هم گذاشتیم. آن طرف دنیا هم خارجی‌هایی بودند که به ما کمک کردند و بدون این‌که (در چین) اسنادی برای ایران صادر شود، حمل و نقل را انجام دادیم.

این از افتخارات ایرانی‌هاست که توانستند چنین کاری را انجام دهند. کالاهای دیگری هم بود که به روش‌های مختلف از اروپا به اینجا می‌آمد، در حالی که اجازه صادرات به ایران را نداشتند. این کارهای ما بسیار تاثیرگذار بود. حتی در مورد همان دکل حفاری به ما گفته شده بود که اگر بفهمند برای ایران است ممکن است آسیبی به آن بزنند که خوشبختانه با تمهیدات لازم کالا صحیح و سالم به مقصد رسانده شد.

ما بارهای حساس زیادی را جابه‌جا کرده‌ایم، یکی از آنها ۶۰ تن وزن داشت که به آفریقای جنوبی ارسال شد. با اینکه ایران با صاحب کالا قرارداد داشت، لیکن کشتی‌ها حاضر نبودند نامی از ایران بیایند ولی نهایتاً ما این بار را به نحوی منتقل کردیم.

ما عضو چندین انجمن از جمله انجمن‌های معتبری مثل BIMCO (بزرگ‌ترین انجمن

**حسین فرشاد: واقعا اگر چنین شرکت‌هایی با چنین قدمتی از بین بروند، جای تاسف خواهد داشت. یکی از علایق این خانواده نگه داشتن قدمت و نام این شرکت است. به جرات می‌گویم که اگر تصمیم برادرها نبود این شرکت باید ۲۰ یا ۳۰ سال پیش بسته می‌شد**



برادران دورقی؛ محمود و خسرو

(بدون خواسته اضافه) انجام داده است. ما تجهیزاتی را به درون کشور آورده‌ایم که واقعا در این شرایط، جزو سخت‌ترین کارها بوده است. علاقه‌مندی به بقای این شرکت نه تنها در خود خانواده، بلکه در افرادی که در این جریان کار می‌کنند هم وجود دارد؛ آن هم به دو دلیل؛ یکی سلامت و دیگری اصالت. این دو دلیل ما را جذب کرده و این‌جا نگه داشته است.

شرکت دارا در زمینه هوایی، دریایی و زمینی فعالیت می‌کند. در بخش زمینی به صورت جاده‌ای و ریلی و در بخش هوایی هم به شکل لاینر، والک و کانتینر، خرده‌بار، پروژه‌های یا مقطعی، عملیات حمل و نقل انجام می‌دهیم. حمل بزرگ‌ترین تجهیزات در حد سکوهای نفتی را انجام داده‌ایم و افتخار من این است که توانسته‌ایم این کارها را سلامت انجام دهیم. مشتریان ما قدیمی هستند و اکثرا بالای ۱۸ سال سابقه همکاری با ما را دارند. تلاش همه ما این است که این شرکت را نگه داریم و پرسنل هم صادفانه برای حفظ آن تلاش می‌کنند. در حال حاضر علی‌رغم شرایط بد اقتصادی کشور، همچنان جزو شرکت‌های تراز اول هستیم و هنوز غرق نشده‌ایم و نمی‌گذاریم هم این اتفاق بیفتد.

**■ دورقی:** قبل از جنگ ما دوبه و دو کشتی کوچک داشتیم که همه زیر آب رفتند. الان ما یک قسمت کریر داریم که زیر پوشش شرکت دارا است و کامیون‌ها متعلق به خود راننده‌ها هستند. به عراق و اروپا سرویس می‌دهند. برای افغانستان هم تا مرز هرات یا مزار شریف کالا برده‌ایم، اما مثلاً به کابل نمی‌رویم، چون بارها شاهد بودیم که متاسفانه کامیون شرکت‌های دیگر کلا غیب شده، این است که ما این کار را نمی‌کنیم.

**■ دورقی:** در حال حاضر، تعداد پرسنل شرکت دورقی و دارا روی هم ۴۰ نفر است، در حالی که در دوره‌ای ما در حدود ۷۰ نفر پرسنل داشتیم اما اکثرا مهاجرت کردند و رفتند.

بعید می‌دانم حتی فرزندان خودم هم به اینجا بیایند و این کار را ادامه بدهند (من یک دختر داروساز و یک پسر پزشک دارم که اولی در انگلیس و دومی در استرالیا سکونت

کشتیرانی جهان)، فیاتا، انجمن شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی ایران، انجمن کشتیرانی، اتاق بازرگانی ایران، اتاق مشترک ایران و چین، ایران و هند، ایران و آلمان، ایران و امارات و ... هستیم.

شرکت دورقی برای خدمات خود به صنعت حمل و نقل، از سازمان IRU و انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی ایران و ... تقدیرنامه‌هایی دریافت کرده است. برادر من محمود هم با مدرک دکترای شیمی از آمریکا، مدیرعامل شرکت است و بیش از ۵۵ سال در امر کشتیرانی و حمل و نقل بین‌المللی سابقه فعالیت دارد.

ضمناً ما یک شرکت فامیلی دیگر هم به نام «دارا» داریم که مستقل از دورقی است و آن شرکت نیز در حوزه حمل و نقل بین‌المللی فعال است.

### همچنان تراز اول هستیم

**■ حسین فرشاد:** من تقریباً حدود ۱۸ سال است که با مجموعه دارا و دورقی کار می‌کنم و این باعث افتخار من است. از لحاظ عملکردی و مالی، بسیار انسان‌های شریف و سالمی هستند. این موضوع آنقدر برایم ارزشمند بوده که توانسته من را ۱۸ سال در اینجا نگاه دارد. واقعا اگر چنین شرکت‌هایی با چنین قدمتی از بین بروند، جای تاسف خواهد داشت. یکی از علایق این خانواده نگه داشتن قدمت و نام این شرکت است که می‌تواند برای شرکت‌های دیگر آموزنده باشد. به جرات می‌گویم که اگر تصمیم برادرها نبود، این شرکت باید ۲۰ یا ۱۵ سال پیش بسته می‌شد.

متاسفانه دیدگاه مردم نسبت به حمل و نقل خیلی ضعیف است. نه تنها مردم، بلکه دولت‌مردان و حاکمان نیز شناخت درستی از اهمیت حمل و نقل ندارند. همواره حاکمانی که توانسته‌اند از صنعت حمل و نقل به درستی بهره‌وری کنند، برنده شده‌اند. شرکت دارا هم که از سال ۱۳۵۴ در خرّمشهر تاسیس شده، همراه با شرکت دورقی، در این سال‌ها تلاش کرده تا بتواند برند خودش را در این بازار حفظ کند. برای بی‌اثر کردن تحریم‌ها و نفع کشور، هر آنچه را که در توانش بوده

**حسین فرشاد: شرکت دارا هم که از سال ۵۴ در خرمشهر تاسیس شده، همراه با شرکت دورقی، در این سالها تلاش کرده تا بتواند برند خودش را حفظ کند. برای بی‌اثر کردن تحریم‌ها و به نفع کشور هر آنچه که در توان داشتیم (بدون خواسته اضافه) انجام دادیم**

دارد) پس راهی که پیش پای ما می‌ماند این است که یا شرکت را وارد بورس کنیم و ما کنار برویم و یا از همکاران بخواهیم که ببینند سرمایه‌گذاری کنند و ما هم به مرور زمان کنار برویم. نمی‌دانم سرانجام کدام راه را در پیش می‌گیریم، اما از یک چیز مطمئن هستم و آن اینکه هیچکدام از ما حاضر نیستیم با قبول هر شرایطی رشد کنیم و دست به کارهایی بزنیم که اکنون خیلی‌ها انجام می‌دهند. من کسانی را دیده‌ام که در مدت بسیار کوتاهی از صفر به جایی رسیده‌اند که بنده را با تمام تشکیلات درون جیب خود می‌گذارند. چنین کسی شاید بتواند شب با خیال راحت بخوابد، اما من نمی‌توانم. همیشه به بچه‌هایم گفته‌ام که نان و پنیر حلال بهتر از شامپاین و خاویار حرام است.

### وقتی قدمت هم دردی را دوا نمی‌کند

■ **دورقی:** مشکلات یکی دو تا نیست. در حال حاضر، قوانین بسیار دست‌وپاگیری داریم که باید حلشان کنیم. هر بار که می‌خواهیم چیزی را حل کنیم اتفاق تازه‌ای می‌افتد. من ایرانی هستم و به آن افتخار می‌کنم، اما باید واقعیت را هم گفت.

کاری که در اروپا می‌شود با یک تلفن انجام داد، در اینجا باید دو سه ماه برای حل و فصل آن دوندگی کرد. برای گرفتن مجوز واردات گاهی باید به ۱۰ اداره و نهاد رفت و تاییدیه گرفت تا نهایتاً مجوز بدهند.

در حال حاضر حمل و نقل ما فرسوده است. به خاطر این فرسودگی، آلودگی و... ما را به اروپا راه نمی‌دهند. باید به طریقی ناوگان را احیا کنیم. بارها گفته‌ایم اگر کارها را به دست بخش خصوصی سپرده بودند تا به حال پیشرفته‌تری کرده بودیم. دولت باید مالیات بگیرد، کنترل کند و هر کسی که خلاف کرد به مجازات برساند. فقط همین.

تجارت و تولید را باید به بخش خصوصی بسپارند. وقتی هم که می‌گوییم خصوصی، مقصودمان به معنای دقیق کلمه است، نه این شرکت‌هایی که در حال حاضر به صورت هرمی تشکیل شده و مثل قارچ رشد کرده‌اند و در هیات‌مدیره‌های آنها مدیران دولتی جا

خوش کرده‌اند و از رانت دولتی برخوردارند. کارخانه‌هایی بوده که به خودی‌ها فروختند و وقتی تمام اموال شرکت به فروش رفت، همه به دنبال کار خود رفتند.

یکی دیگر از مشکلات ما بحث تبادلات بانکی است. متأسفانه ارسال پول به آن طرف دنیا به مثابه گذر از هفت‌خوان رستم است. پول از طریق صراف به آن طرف می‌رود، اما نمی‌رسد و معلوم هم نمی‌شود که چه اتفاقی افتاده است. دست ما هم برای پیگیری به جایی بند نیست. این‌ها همه زیان است.

■ **فرشاد:** گمرک هم واقعا جزو بزرگ‌ترین معضلات کشور است. نظام گمرکی کشور فاجعه است. با افزایش نرخ ورود گمرکی و عدم انطباق آن با WTO فاجعه‌ای رخ داده که حمل و نقل را زمینگیر کرده است. برای ترانزیت باید کلی بن و وثیقه بگذاریم تا بتوانیم یک کالا را از این طرف به آن طرف حمل کنیم که با این همه دردسر اصلا به صرفه نیست. بعضی اوقات من برای یک کانتینر نزدیک به ۴۰۰ بن ترانزیت گذاشته‌ام که از هزینه حمل آن بیشتر شده است! به چه دلیلی؟ اصلا چرا این لوح و مجوز را به ما داده‌اید؟ پس این لوح و مجوز و قدمت برای چیست؟

چرا تعرفه کالایی را اینقدر بالا برده‌اید؟ یک شرکت حمل و نقل را با مبلغ یک میلیارد تومان می‌خرند و با سوءاستفاده از آن طرف شش ماه به اندازه ۵۰ میلیارد تومان قاچاق می‌کنند و می‌روند. تا دوا بر دولتی بخواهند به آن بپردازند و طرف را پیدا کنند، طرف گذاشته و رفته است. پرونده‌های زیادی از این موارد در کشور وجود دارد.

■ **دورقی:** همیشه به صاحبان کالا می‌گویم که سه عامل در حمل و نقل مهم است؛ ضلع اول، طرف خارجی است که باید از درآمد خدماتی که ارائه می‌دهد راضی باشد. آن را به عهده ما بگذارید، چون می‌دانیم که تا کجا باید پیش برویم که از سرویس‌دهی مطلوب نزنند. یکی ضلع هم من هستم که در این جا برای شما کار می‌کنم و باید درآمد معقولی داشته باشم که بتوانم پول آب، برق، حقوق‌ها و... را بپردازم. طرف سوم هم شما هستید که هزینه حمل و نقل را پرداخت

**دورقی: بعید می‌دانم  
فرزندان خودمان به  
اینجا بیایند و کار را  
ادامه بدهند. پس  
راهی که پیش پای  
ماست این است  
که یا شرکت را وارد  
بورس کنیم و کنار  
بکشیم یا از همکاران  
شرکت بخواهیم که  
برای سرمایه‌گذاری  
کنند و ما هم به مرور  
کناره‌گیری کنیم**

خاصی برای جابه‌جایی کالا توسط ناوگان خودشان گرفت، در حال فلج کردن صنعت حمل‌ونقل اروپا هم هستند. آمدند کانتینرهای خودشان را با کله‌های اروپایی جابه‌جا کردند و کانتینرهای اروپایی را با کله‌های خودشان!

در آلمان برای ایجاد کار می‌توانید با ۳/۷ تا ۴ درصد بهره در سال، وام‌های کلان بگیرید، اما در ترکیه این بهره ۲ درصد است. حالا این شرایط را با کشور خودمان مقایسه کنید.

بزرگ‌ترین دغدغه مجموعه ما در زمانی هم که با تحریم مواجه نبودیم، این بوده و هست که کشور بار صادراتی چندانی ندارد.

در زمینه حمل‌کانتینری مثال می‌زنم؛ یک کانتینر در سال باید ۱۲ سرویس داشته باشد تا اقتصادی باشد. ما وقتی به صورت مدام واردات داریم و صادرات نداریم، به این معنی است که کانتینر رفت را خالی می‌رود و این یعنی هزینه. بهتر است روی این موضوع فکر و از تولیدکنندگان حمایت شود. متأسفانه وام‌های کلان گرفته می‌شود، اما اثری از کارخانجات بزرگ نیست. کارخانجات فعلی دارای ماشین‌آلاتی متعلق به ۱۰ یا حتی ۲۰ سال پیش هستند، بنابراین حتی فکر کردن به بهره‌وری هم شوخی به نظر می‌رسد.

اگر ۵ سال خودروسازی را تعطیل و از ادامه ضرردهی آن جلوگیری می‌کردیم، می‌شد منابع حاصل از صرفه‌جویی در این زمینه را صرف سرمایه‌گذاری برای ایجاد کریدورهای ترانزیت و ظرفیتی کرد که خدا پتانسیل را مفت و مجانی در اختیارمان گذاشته است.

می‌کنید. شما هم باید راضی باشید و بدانید پولی که برای کالایان می‌دهید اقتصادی است یا خیر. ما اگر بتوانیم این سه را به هم برسانیم، تبدیل به زنجیره‌ای قوی می‌شود.

به همه همکارانم می‌گویم که باید آن طرف راضی باشد، ما راضی باشیم و صاحب کالا هم که پرداخت‌کننده است، راضی باشد. ما چرا مشتری را از دست می‌دهیم؟ برای اینکه پای یک از این سه ضلع می‌لنگد.

**■ فرشاد:** ما امکان دور زدن ترکیه را هم داریم. می‌توانیم از شمال کشور از طریق آذربایجان و داغستان وارد اروپا بشویم و نیازی هم به ترک‌ها وجود نداشته باشد؛ اما ترکیه فقط با ۷۰ درصد پتانسیل ایران، ۴۰۰ درصد بهره می‌برد. بازار را چطور گرفته است؟ به کمک صنعت حمل‌ونقلش.

ترکیه تا ۳۰ سال پیش تولیداتی نداشت. فقط حمل‌ونقل بود؛ آن هم با کامیون‌های بسیار قدیمی، اما روی حمل‌ونقل سرمایه‌گذاری کردند، نه روی صنعت‌شان و صادراتشان هم به تبع آن توسعه یافت.

ترانزیت‌تایمی که راننده‌های ما می‌روند و می‌آیند را باید با ترانزیت‌تایم راننده‌های ترک مقایسه کنید. راننده‌های ترکیه در طول سال حداقل ۱۲ سفر به ایران دارند و راننده‌های ما حداکثر ۷ سفر؛ در بعضی از شرایط شرکت‌های حمل‌ونقل ترک بابت کمک به صادرات این کشور از دولتشان سوسید هم دریافت می‌کنند. تازه آنجا شرکت‌ها مالک کامیون هستند نه راننده‌ها.

با آخرین مجوزی که هم ترکیه با زرنگی

کتاب سیستم‌های مدیریت مقابله با رشوه‌خواری در قالب استاندارد ISO37001 به عنوان یک الگوی سیستماتیک برای مبارزه با بی‌عدالتی‌های اقتصادی با همکاری اتاق بازرگانی تهران و شرکت چاپ و نشر بازرگانی به فارسی برگردانده شده است.

این کتاب تلاش دارد تا با نگاه نظام‌یافته به این پدیده، زمینه جلوگیری از بروز فساد را در عرصه مسائل اقتصادی و اجتماعی به نحوی کاربردی فراهم سازد.

استاندارد ایزو 37001 اولین استاندارد سیستم مدیریت رشوه‌خواری است که برای کمک به سازمان‌ها در برابر رشوه‌خواری در فعالیت‌ها و در سراسر زنجیره ارزش جهانی آنها کمک می‌کند. این ابزار دارای پتانسیلی برای کاهش ریسک شرکت‌ها و هزینه‌های مربوط به رشوه دادن با ارائه یک چارچوب تجاری قابل مدیریت برای پیشگیری، شناسایی و رسیدگی به رشوه‌خواری است.



## سیستم‌های مدیریت مقابله با رشوه‌خواری

تقاضای بالا و عرضه کم؛ مهم‌ترین خبر این روزها در بازار خودروهای تجاری

## قیمت‌ها ترمز بریدند

گفت‌وگو با یک فعال بازار خودروهای تجاری باری

ترابران: در ابتدا بهتر است تصویر کلی بازار خودروهای تجاری را از زبان یکی از فعالان تولید این خودروها بشنویم.

■ اگر بخواهیم به صورت خلاصه وضعیت بازار را مرور کنیم، می‌توان به تقاضای بالا و عرضه کم به عنوان مهم‌ترین خبر این روزها در بازار خودروهای تجاری اشاره کرد.

در بخش خودروهای تجاری باری که دغدغه روزانه من است، همانطور که می‌شد پیش‌بینی کرد، به دلیل تحریم‌هایی که در دوره جدید اعمال شده و بسیار هم سخت‌تر از تحریم‌های دوره گذشته است، امکان واردات قطعات منفصله برای بیش از ۹۰ درصد از شرکت‌ها وجود ندارد و آن ۱۰ درصد باقی‌مانده نیز در بخش خصوصی بعد از یک وقفه یک‌ساله با تلاش‌ها و سختی‌های زیاد توانستند راه‌هایی را برای واردات قطعات منفصله و آغاز مجدد تولید، هموار کنند.

ترابران: چند ماه قبل هم شاهد یک موج افزایش قیمت خودروهای تجاری در بازار

وقتی در نیمه پاییز، بهمن افزایش قیمت‌ها به دنبال صعود بنزین به راه افتاد، عملاً هیچکس نتوانست جلودار آن شود و انبوه «تکذیب‌ها» و «نبایدها» هم چاره‌ساز نشد. این موج، چنان قوی (و ایضا تبعیت بازار از قیمت‌های دستوری، چنان بی‌بنیان) بود که روند افزایش قیمت خیلی زود به بخش‌هایی نامرتبط با بنزین هم رسید تا جایی که در فاصله کوتاهی، شاهد جهش قیمتی غیرقابل باوری در خودروهای تجاری باری بودیم، بازاری که در نبود عرضه از سوی تولیدکنندگان، عملاً از سوی واسطه‌ها مدیریت می‌شود.

اما افزایش قیمت، تنها چالش این روزهای بازار خودروهای تجاری سنگین به‌ویژه در بخش باری نیست. پیرامون وضعیت این روزهای بازار خودروهای تجاری سنگین، با محمد شکوری، مدیر برنامه‌ریزی و تامین قطعات آریا دیزل به گفت‌وگو نشستیم.







با توجه به قیمت خودروها به ویژه خودروهای اروپایی در حال حاضر، بسیاری از مصرف کنندگان باید تا ۶۰ درصد قیمت خودرو تسهیلات بگیرند و تا مدت‌ها اقساط بپردازند. اکنون قیمت در بازار کشنده سنگین اروپایی به حدود ۲/۵ میلیارد تومان رسیده و در بازار خودروهای چینی نیز در محدوده ۱/۵ میلیارد تومان است

با وجود افزایش قیمت‌ها هنوز افرادی هستند که احساس می‌کنند آینده در زمینه ثبات نرخ ارز و وضعیت تولید شرکت‌های خودروساز روشن نیست بنابراین با وجود قیمت بالای خودروی تجاری، آنها را برای کسب سود بیشتر در آینده خریداری می‌کنند

با استفاده از سیستم حمل و نقل جاده‌ای انجام می‌شود و این مسئله نشان می‌دهد که چقدر موضوع حمل و نقل جاده‌ای برای کشور ما حیاتی است و باید به صورت ویژه برای آن برنامه‌ریزی کرد.

در باره تقاضای موجود در بازار، اگر به آمار سه سال گذشته سازمان راهداری نگاه کنیم مشخص می‌شود بیش از ۸۹ درصد از کامیون‌ها در ایران خودمالک بودند، ولی در حال حاضر شرکت‌مالکی بیشتر شده است.

به نظر من، دلیل این مسئله آن است که با وقوع مشکلاتی مانند اعتراضات رانندگان کامیون در دو سال گذشته، شرکت‌های تولیدکننده در صنایع مختلف، نگران اختلال مجدد در روند جابه‌جایی محصولات و مواد اولیه خود شدند و این نگرانی باعث شد اقدام به تاسیس شرکت حمل و نقل کنند و یا با شرکت‌های حمل و نقل قرارداد بلندمدت منعقد کنند تا از جابه‌جایی کالاهای مورد نیاز مطمئن شوند. این موضوع تا حدی تقاضا را در بازار تحریک کرد.

در کنار این، باید در نظر داشته باشیم که ایران کریدور ترانزیتی بسیاری از کشورها است و این مسئله به سیستم حمل و نقل ما کمک می‌کند. مسیر کشور عراق به افغانستان برای حمل کالاهای سوختی، از ایران می‌گذرد که باعث شده تقاضا برای حمل بار در این بخش وجود داشته باشد، بنابراین با توجه به جمع‌بندی جهات و علی‌رغم همه مشکلاتی که شما هم به آن اشاره کردید، کماکان تقاضا برای خرید کامیون در بازار وجود دارد و نه تنها افت نکرده، بلکه افزایش هم داشته است؛ هرچند که این افزایش تقاضا، به دلیل عدم عرضه کامیون صفرکیلومتر از سوی تولیدکنندگان، باعث افزایش قیمت‌ها در بازار از سوی واسطه‌ها شده است.

البته باید در نظر گرفت با وجود افزایش قیمت‌ها در بازار، هنوز هستند افرادی که احساس می‌کنند آینده در زمینه ثبات نرخ ارز و وضعیت تولید در شرکت‌های خودروساز روشن نیست و با وجود قیمت بالای خودروهای تجاری، این خودروها را برای کسب سود در آینده خریداری می‌کنند، هرچند تعداد این افراد بسیار کم شده و

بودیم. در پایان پاییز هم موج دیگری از افزایش قیمت در بازار خودروهای تجاری روی داده است. دلیل این روند چیست؟

■ افزایش قیمت سوخت، موج روانی گرانی را در بخش‌های مختلف ایجاد کرد و سپس به تبعیت از همین موج، شاهد افزایش قیمت دلار در بازار بودیم. وقتی نرخ ارز در بازار افزایش پیدا کرد، فضا برای افرادی که شغلشان خرید و فروش این خودروهاست فراهم شد تا بتوانند با نرخ‌های بالاتری خودروهای خود را عرضه کنند، در حالی که در سه ماه پیش از آن روند نسبتاً ثابتی در بازار حاکم بود.

در حال حاضر، در بازار خودروهای تجاری باری به دلیل وجود تقاضای بالا و عدم عرضه خودروهای صفرکیلومتر از سوی شرکت‌ها، خودروهایی که سال گذشته و یا اوایل سال جاری فروخته شده‌اند و هنوز در اختیار کسانی هستند که به عنوان کالای سرمایه‌ای آنها را خریده‌اند، خرید و فروش می‌شوند، اما قیمت‌ها حقیقتاً بالا است و مصرف‌کننده واقعی راهی برای خرید ندارد، مگر اینکه مثلاً به بعضی افراد خصوصی و حقیقی مراجعه کنند و با بهره‌ای بالا تسهیلات بگیرند. با توجه به قیمت این خودروها به ویژه خودروهای اروپایی، عملاً بسیاری از مصرف‌کنندگان باید تا ۶۰ درصد قیمت خودرو را تسهیلات بگیرند و مجبورند مدت‌ها اقساط این تسهیلات را بپردازند.

به صورت کلی، قیمت در بازار کشنده‌های سنگین اروپایی به محدوده ۲/۵ میلیارد تومان رسیده است و در بازار خودروهای چینی، قیمت‌ها در محدوده ۱/۵ میلیارد تومان است.

ترابران: به تقاضای بالا برای خرید خودروهای تجاری باری در بازار اشاره کردید. در حال حاضر، رکود سنگینی در بخش‌های مختلف صنعتی و اقتصادی کشور وجود دارد که طبیعتاً بخشی از تقاضا برای حمل را کاهش می‌دهد. به علاوه همیشه صحبت از تعداد زیاد این خودروها نسبت به تقاضا برای آنها است. در چنین شرایطی تقاضا بالا برای خرید خودروهای تجاری باری از کجا ناشی می‌شود؟

■ حدود ۹۰ درصد از حمل کالا در کشور ما

همه تصمیم‌گیرندگان و قانون‌گذاران باید ارزش‌های یک کامیون با تکنولوژی‌های روز را درک و بر اساس همان ارزش‌ها مدل کسب درآمد کامیونداران را طراحی کنند تا مالک خودروی فرسوده شخصا به نوسازی کامیون تمایل پیدا کند. تا زمانی که قوانین ما اصلاح نشود باید با ارائه یارانه‌های سنگین در اندیشه بهبود شرایط حمل‌باشیم

واردات کامیون به صورت CBU همچنان ممنوع است و واردات کامیون‌های کارکرده هم قرار است به صورت یک تبصره قانونی اجرا اما هنوز هیچ اتفاق عملیاتی در این زمینه رخ نداده است

بیشتر خریداران، مصرف‌کنندگان نهایی این خودروها هستند.

**ترابران: پس شما معتقدید برای خودروهای تازه‌وارد به چرخه حمل‌ونقل جاده‌ای کشور، تقاضای حمل بار وجود دارد.**

■ برای بررسی مسئله می‌توان به اپلیکیشن‌هایی که در زمینه حمل بار فعالیت می‌کنند رجوع کرد. در حال حاضر، در این اپلیکیشن‌ها، تقاضا برای حمل کالا بسیار بیشتر از کامیون برای حمل آن است. هرچند این عدم توازن می‌تواند نشان‌دهنده مدیریت سنتی و نامناسب حمل کالا در کشور نیز باشد.

اگر بخواهیم به صورت واقع‌بینانه موضوع را بررسی کنیم، باید بگوییم شاید اگر حمل کالا در کشور ساختاریافته‌تر بود، خودروهای موجود خیلی بهینه‌تر می‌توانستند به تقاضاها پاسخ دهند و درخواست برای خرید کامیون جدید انباشته نمی‌شد.

**ترابران: بحث نوسازی ناوگان خودروهای فرسوده تقریباً در یک دهه اخیر همیشه مطرح بوده و بارها هم تغییراتی کرده است. اگر شرایط تولید به روال عادی بازگردد، اجرای چنین طرحی می‌تواند مفید باشد؟**

■ قبل از هر چیز بهتر است کمی درباره تسهیلات نوسازی ناوگان کمی صحبت کنیم. از دید من به‌عنوان یک فعال در زمینه خودروهای تجاری باری، اینکه بودجه را صرف این کنیم که خودرو فرسوده را از راننده بگیریم و خودرو جایگزین را با یارانه سنگین در اختیار او قرار دهیم، چندان از منطق اقتصادی برخوردار نیست.

واقعیت این است که یک مشکل بزرگ در زمینه استفاده از کامیون در ایران، نگاه یکسان قوانین به یک کامیون فرسوده ۴۵ ساله و یک کامیون صفر کیلومتر است.

یک کامیون صفر کیلومتر از لحاظ قوانین تردد، کرایه بار و حتی از نظر عوارض جاده‌ای یا تردد به داخل شهرها، هیچ فرقی با یک کامیون فرسوده ندارد. امروز اگر کامیونی بخواهد وارد محدوده تهران شود، فارغ از سن خودرو باید تا شب صبر کند و روز بعد هم باز تا شب منتظر بماند تا بتواند بار بعدی خود را دریافت کند و از محدوده شهر خارج شود. این یعنی راننده کامیون با استاندارد آلاینده‌ی یورو ۵ عملاً یک

روز و نیم کاری خود را از دست می‌دهد. با چنین قوانینی عملاً ما مجبور به پرداخت یارانه‌های سنگین برای نوسازی ناوگان هستیم تا بتوانیم مالک خودرو فرسوده را راغب به تغییر خودرو کنیم.

کشورهای زیادی هستند که سیستم حمل جاده‌ای شبیه به ما دارند؛ اما چنین یارانه‌هایی پرداخت نمی‌کنند و در بخش‌های مختلف بین یک کامیون با تکنولوژی‌های روز و کامیون‌های قدیمی تفاوت قائل می‌شوند. مثلاً در زمینه پرداخت عوارض جاده‌ای بین کامیون‌هایی با سطوح آلاینده‌ی مختلف تفاوت وجود دارد و یا اجازه تردد به کامیون‌هایی با استاندارد آلاینده‌ی یورو ۳ و پایین‌تر را به برخی از محدوده‌ها نمی‌دهند.

همه تصمیم‌گیرندگان و قانون‌گذاران کشور باید ارزش‌های یک کامیون با تکنولوژی‌های روز را (که جهت تهیه و واردات آن به کشور منابع ارزی هزینه شده) درک کرده و بر اساس همان ارزش‌ها مدل کسب درآمد کامیونداران را طراحی کنند تا به این ترتیب مالک خودرو فرسوده شخصا مایل به نوسازی کامیون شود. تا زمانی که قوانین ما در این زمینه اصلاح نشود باید با طرح‌هایی مثل نوسازی ناوگان و با ارائه یارانه‌های سنگین، در اندیشه بهبود شرایط حمل‌باشیم.

**ترابران: قرار نیست قوانین محدودکننده‌ای برای تردد خودروهای فرسوده اعمال شود؟**

■ تا جایی که ما اطلاع پیدا کردیم، قرار است در زمینه دریافت معاینه فنی شاهد سخت‌گیری‌هایی باشیم. البته در حال حاضر این قانون چندان پیگیری نمی‌شود، چون دولت هم درک کرده که وقتی عرضه‌ای توسط خودروسازان وجود ندارد، نمی‌توان فردی را که در حال امرار معاش با کامیون است، با این قانون از چرخه حمل‌ونقل خارج کرد.

**ترابران: به‌تازگی خبری مبنی بر ثبت سفارش قطعه برای بیش از ۴۰ هزار خودروی تجاری شنیده و عنوان شد که این خودروها برای جایگزینی با خودروهای تجاری فرسوده وارد ناوگان می‌شوند. به نظرتان چنین عددی صحیح است؛ آن هم در حالی که اکنون عملاً شرکت‌های مطرح و بزرگ اروپایی**

در حال حاضر، بخش عمده خودروهای تجاری کشورمان یورو ۴ هستند و تعداد معدودی نیز با استاندارد یورو ۵ تولید شده‌اند، در حالی که از سال ۲۰۱۶ کامیون اروپایی با استاندارد یورو ۶ تولید می‌شود و به این ترتیب ورود این خودروها با قوانین فعلی ممکن نیست

در تابستان، خودروهای تجاری به طور متوسط قیمتی در حدود ۱/۶ میلیارد تومان داشتند که اکنون به ۲/۴ میلیارد تومان رسیده است و در صورتی که یک اتفاق روانی دیگر هم در بازار بروز کند، قیمت تا حدود ۲/۷ میلیارد تومان هم خواهد رسید

## هیچ‌گونه همکاری با شرکای ایرانی ندارند؟

■ در انتشار این خبرها از کلمات تخصصی استفاده می‌شود که شاید برای خیلی‌ها واضح نباشد و ایجاد سوء تفاهم کند. عموم مردم شاید ایده‌ای از ثبت سفارش و جایگاه آن در قوانین تجاری ایران نداشته باشند و این شبهه پیش می‌آید که ۴۲ هزار دستگاه خودرو در خط تولید شرکت‌ها تولید می‌شود و قطعات آنها در گمرکات منتظر ترخیص هستند، اما واقعیت چیز دیگری است.

اصل موضوع آن است که خودروسازها اعلام کرده‌اند آمادگی تولید این تعداد خودرو را دارند و پروفورمای آن را هم در سامانه‌های داخلی ثبت کرده‌اند و دولت هم آمادگی خود را برای تخصیص ارز اعلام کرده، اما مسئله‌ای مانند تحریم‌ها و انتقال ارز و مواردی از این دست را هم باید در نظر گرفت.

هیچ‌کدام از این موارد تضمینی بر ارسال قطعات منفصله از طرف شرکت اصلی به سمت کشورمان به دلیل وجود مشکلات زیاد در انتقال ارز یا نگرانی شرکت سازنده از تحریم‌ها نخواهد بود. ۴۲ هزار دستگاهی که عنوان شده عدد بسیار بزرگی است و مهم‌تر اینکه کدام شرکت اروپایی می‌تواند در این حجم گسترده با نماینده‌اش در ایران کار کند! حتی چینی‌ها هم فعالیت‌های خود را محدود کردند و همه این‌ها نشان می‌دهد برداشتی که از این اعداد و اخبار شده، درست نبوده است و با واقعیتی که ما هر روزه لمس می‌کنیم، تناسبی ندارد.

**ترابران: اخیراً شاهد آگهی‌هایی در زمینه فروش خودروی تجاری کارکرده وارداتی هستیم و آگهی‌دهندگان عنوان می‌کردند ترخیص این خودروها آغاز شده است. با توجه به شرایط بازار، آیا این اخبار و آگهی‌ها صحت دارد؟**

■ همان‌طور که اشاره کردید، اخباری در این زمینه ردوبدل می‌شود که البته کذب است. طبق بند «ث» ماده ۳۰ قانون احکام دائمی برنامه‌های توسعه کشور، وزارت راه و سازمان راهداری می‌توانند مجوزی را با هماهنگی سایر ارگان‌ها از جمله سازمان حفاظت محیط‌زیست، وزارت صمت، پلیس راهور و سایر ارگان‌های مرتبط صادر کنند که اجازه واردات خودروهای تجاری اروپایی با عمر

کمتر از سه سال را می‌دهد.

این مکاتبات صورت گرفته و در جریان است، اما حالا بخشی از این مکاتبات به دست افرادی خارج از این سازمان‌ها رسیده و این افراد با توجه به این مکاتبات تبلیغ می‌کنند که مجوز ورود این خودروها صادر شده است، در حالی که تا این لحظه هیچ مجوزی برای هیچ شرکتی صادر نشده و هیچ ثبت سفارشی هم انجام نشده است. به طور کلی، واردات کامیون به صورت CBU همچنان ممنوع است و واردات کامیون‌های کارکرده هم قرار است براساس یک تبصره قانونی اجرایی شود، اما هنوز هیچ اتفاق عملیاتی در این زمینه رخ نداده است.

توجه داشته باشید، یکی از الزامات قانون در این زمینه آن است که واردات کامیونی مجاز است که نمونه مشابه آن طی ۵ سال اخیر وارد کشور شده و مجوزهای لازم را اخذ کرده باشد. در حال حاضر، بخش عمده خودروهای تجاری کشورمان یورو ۴ هستند و تعداد معدودی نیز با استاندارد یورو ۵ تولید شده‌اند در حالی که از سال ۲۰۱۶ کامیون‌های اروپایی با استاندارد یورو ۶ تولید می‌شوند و به این ترتیب ورود این خودروها با قوانین فعلی ممکن نیست و با در نظر گرفتن کیفیت سوخت در کشورمان شاید تبعات و خروج ارز زیادی جهت تامین قطعات یدکی به منظور تعمیرات و رفع خرابی‌های سیستم سوخت‌رسانی با خود به همراه داشته باشد.

این بند قانونی به این دلیل مدنظر قرار گرفته است که مشخص شود خودروی مورد نظر یک بار از سوی سازمان‌های ذی‌ربط از نظر استاندارد و هومولوگیشن بررسی شده و تاییدیه‌های لازم را گرفته است.

**ترابران: در زمانی که شرایط برای تولید خودروهای تجاری، بهتر از حالا بود، خودروسازها و مخصوصاً تولیدکنندگان خودروهای تجاری اروپایی از منتقدان این طرح بودند، چراکه عنوان می‌شد می‌توان به جای واردات این خودروها، با کمک به صنعت، از تولید حمایت کرد. با توجه به تغییرات قانونی، آیا شرایط برای خودروسازها بهتر شده است؟**

خودروسازان اعلام کرده‌اند آمادگی تولید ۴۲ هزار دستگاه خودروی تجاری را دارند و پروفرمای آن را هم در سامانه‌های داخلی ثبت کرده‌اند اما این تضمینی بر ارسال قطعات از طرف شرکت اصلی به دلیل مشکلات زیاد در انتقال ارز یا نگرانی شرکت‌های سازنده از بابت تحریم‌ها نیست

یکی از تفاوت‌های قوانین فعلی نسبت به گذشته آن است که این بار به شرکت‌هایی که نمایندگی برندهای اروپایی را در اختیار دارند هم اجازه واردات داده شده است. ضمناً اگر فعالان حمل‌ونقل بخواهند کامیونی را در این طرح وارد کنند باید پیش از واردات با نماینده آن برند در ایران قرارداد خدمات پس از فروش امضا کنند. به این ترتیب، شرکت نماینده در ایران تایید و تضمین می‌کند که به خودروهای وارد شده خدمات پس از فروش بدهد. شرکت‌های نماینده هم از این موضوع استقبال می‌کنند چون با این سازوکار می‌توانند به نسبت خودروهای وارد شده، قطعات موردنیاز را تامین کنند.

فراموش نکنید شرکت‌های نماینده رسمی، سال‌ها برای ساختن و اعتبار بخشیدن به جایگاه برندهای خود در ایران تلاش کرده‌اند و در صورتی که خودرویی از آن برند به دلیل عدم خدمات مناسب زمین‌گیر شود، اعتبار نماینده و آن برند خدشه‌دار می‌شود.

**ترابران: دولت فعلاً افزایش قیمت گازوئیل را تکذیب کرده است، اما با فرض افزایش قیمت آن، چه شرایطی برای بازار خودروهای تجاری پیش‌بینی می‌کنید؟**

■ اگر بخواهیم الگوسازی کنیم وقتی بنزین گران شد خودروهای سواری ارزان نشدند و حتی گران‌تر هم شدند، چون در فضای فعلی، هر اتفاق اقتصادی یک موج روانی را ایجاد می‌کند. افزایش و کاهش تقاضا در بازار تجاری هم تا حدی به جو روانی بازار بستگی دارد. اگر در یک اقتصاد آرام این سوال مطرح شده بود، طبیعتاً می‌شد پاسخ منطقی‌تری داد، اما در کشور ما هرگونه تغییر در قیمت گازوئیل باعث افزایش عمومی قیمت کالاها شده و طبیعتاً قیمت خودروهای تجاری را هم بالاتر خواهد برد.

**ترابران: روند قیمت‌ها را تا پایان سال چگونه پیش‌بینی می‌کنید؟**

■ شاید اشاره به برند خودرو در این موضوع مناسب نباشد، اما اگر یک خودرو خاص را مدنظر قرار دهیم، در ابتدای سال قیمتی در حدود ۱/۳ تا ۱/۴ میلیارد تومان داشت که در انتهای تابستان این عدد به حدود ۱/۶ میلیارد تومان رسید، اما اکنون قیمت آن به ۲/۴ میلیارد تومان رسیده است. در زمینه پیش‌بینی قیمت‌ها، در صورتی که یک اتفاق روانی دیگر هم در بازار بروز کند، قیمت به حدود ۲/۷ میلیارد تومان هم خواهد رسید.

### ترکیه ۲۷ دسامبر از نخستین پیش‌نمونه خودروی ملی الکتریکی خود رونمایی کرد.

این خودرو «توگ» نام دارد و با قدرت ۲۰۰ و ۴۰۰ اسب بخار در ۵ مدل در ترکیه تولید و به بازار ارائه خواهد شد. این محصول که کاملاً برقی است و با ۳۰ دقیقه ۵۰۰ کیلومتر می‌راند، در دو رنگ سفید و قرمز و در قالب یک خودرو هوشمند سازگار با سیستم‌های اینترنتی در نمایشگاهی در شهر گیزه در شمال غرب ترکیه رونمایی شد.

اردوغان، رئیس‌جمهوری ترکیه در مراسم رونمایی از این خودرو گفت: «رویای ۶۰ ساله ترکیه به واقعیت پیوست. رویای ما این بود که بتوانیم خودرویی تماماً ساخت ترکیه تولید کنیم.» صنعت خودروسازی ترکیه تاکنون بیشتر بر قطعه‌سازی و مونتاژ خودروهای مدرن از برندهای رنو، پژو، فیات، فولکس‌واگن، تویوتا و دیگر مدل‌ها متمرکز بود. باطری و دیگر لوازم و قطعات این خودرو در ترکیه تولید خواهد شد. ترکیه بنا دارد سالانه ۱۷۵ هزار دستگاه از این نوع خودروها تولید کرده و در ۵ مدل به بازار عرضه کند.

این خودرو با سرمایه‌گذاری ۳/۷ میلیارد دلاری ساخته خواهد شد و این رقم در بازه زمانی ۱۵ ساله به این پروژه تزریق می‌شود. این کشور بنا دارد تولید انبوه خودروهای برقی را از سال ۲۰۲۲ آغاز کند. تاسیسات خودروهای برقی در بورسا تولید خواهد شد. بورسا شهری صنعتی است و وجود چند کارخانه اتومبیل‌سازی خارجی آن را به قطب اتومبیل‌سازی ترکیه تبدیل کرده است. طراحی این خودرو برگرفته از لاله و دوران سلجوقی است و ترک‌ها وعده داده‌اند که تحویل این خودرو به مشتریان، به اندازه بارداری فیل (۱۸ ماه) طول نکشد.

## رونمایی ترکیه از نخستین خودروی ملی الکتریکی



## ثبت سفارش ۴۲ هزار خودروی سنگین برای نوسازی

مجری طرح نوسازی ناوگان حمل و نقل تجاری کشور اعلام کرده است تاکنون ۴۲ هزار و ۳۴۱ دستگاه انواع خودروی سنگین به ارزش یک میلیارد و ۹۹۰ میلیون یورو در چارچوب طرح نوسازی ناوگان حمل و نقل تجاری ثبت سفارش شده‌اند.



به گزارش ترابران، بر اساس آمار منتشر شده سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران (ایدرو) تا ۲۰ آذر ماه ۱۳۹۸ برای ۲۵ هزار و ۷۹۸ دستگاه از ۴۲ هزار و ۳۴۱ دستگاه خودروی سنگین، ۹۴۵ میلیون یورو ارزش از طریق صندوق توسعه ملی به بانک عامل تخصیص یافته است.

از این تعداد ثبت سفارش، ۲۷۲ دستگاه کشنده تا ۲۰ آذرماه ۱۳۹۸ به سفارش دهندگان تحویل شده است. همچنین ۵۲ دستگاه کشنده و ۳۶ دستگاه کامیون توسط ماموت - اسکانیا، ۸۰ دستگاه اتوبوس شهری و برون‌شهری توسط عقاب‌افشان و ۸ دستگاه کشنده توسط آریا دیزل در حال تحویل است.

در اجرای طرح نوسازی ناوگان حمل و نقل تجاری ۱۸ خودروساز داخلی مشارکت کرده‌اند و براساس مصوبه شورای اقتصاد قرار است ۱۷۶ هزار و ۵۵۰ دستگاه انواع ناوگان تجاری شامل اتوبوس درون‌شهری و برون‌شهری، کامیون، کشنده، کامیونت و مینی‌بوس طی ۳ سال نوسازی شود و ایدرو مدیریت اجرایی طرح نوسازی ناوگان تجاری را عهده‌دار است. گفتنی است تعداد ناوگان فرسوده تجاری شناسایی شده تا سال ۹۵ بالغ بر ۲۰۰ هزار دستگاه بوده است. بخشی از منابع ریالی موردنیاز طرح به صورت تسهیلات ۶۰ ماهه در اختیار متقاضیان قرار می‌گیرد که آورده نقدی متقاضیان در مرحله ثبت نام ۲۰ درصد ارزش خودرو است.

آخرین وضعیت ثبت سفارش و ارزش تخصیص یافته (۹۸/۰۹/۲۰)

تعداد ثبت سفارش	ارزش ثبت سفارش (میلیون یورو)	مبلغ مسدود شده توسط صندوق توسعه ملی (میلیون یورو)	تعداد مسدودی توسط صندوق توسعه ملی
۴۲,۳۴۱	۱,۹۹۰	۹۴۵	۲۵,۷۹۸

نوع محصول	تعداد خودروی ثبت سفارش شده	خودروسازان
کشنده	۲۶,۸۹۸	ماموت، سایپا دیزل، ایران خودرو دیزل، آریا دیزل، سیبا موتور، آذهایتکس، زامیاد
کامیون	۱,۹۵۶	ماموت، تیراژ دیزل، آذهایتکس، زامیاد
کامیونت	۱,۸۰۰	سیبا موتور
اتوبوس بین شهری	۱,۴۲۰	عقاب افشان، یاوران خودرو، زرین خودرو
اتوبوس دیزل شهری	۱,۴۹۷	عقاب افشان، یاوران خودرو، اکیا دوچ، پیشرو دیزل
اتوبوس گازسوز شهری	۱,۶۰۰	سیلان خودرو، اکیادوچ، شهاب خودرو، آذهایتکس، اسنا خودرو، پیشرو دیزل
مینی‌بوس	۷,۱۷۰	عقاب افشان، زرین خودرو، سروش دیزل، سیلان خودرو، زامیاد، پیشرو دیزل

محصولات تحویل شده / در حال تحویل به متقاضیان (۹۸/۰۹/۲۰)

آخرین وضعیت	نوع محصول	سازنده	تعداد
در حال تحویل	کشنده	ماموت، اسکانیا	۲۷۲
	کشنده		۵۲
	کامیون		۳۶
در حال تحویل	اتوبوس شهری و بین شهری	عقاب افشان	۸۰
در حال تحویل	کشنده	آریا دیزل	۸
	جمع		۴۴۸

خسارت‌های کوچک حوادث آبان ماه هم بزرگ بود

## چند روزی که ایران را تکان داد!

گفت‌وگو با نایب‌رئیس کمیسیون اقتصاد نوآوری اتاق بازرگانی تهران درباره زیان‌های مادی قطع اینترنت برای کسب‌وکار

ماه گذشته، فرزین فردیس، نایب‌رئیس اول کمیسیون اقتصاد نوآوری و تحول دیجیتال اتاق تهران، در گزارشی در خصوص خسارت ناشی از قطعی ده روزه اینترنت در اواخر آبان ماه، عنوان کرد: «خسارت مستقیم به کسب‌وکارهای حوزه فناوری اطلاعات و ارتباطات بالغ بر ۲۶۵۰ میلیارد تومان است. این رقم با توجه به سهم ۲/۷ درصدی اقتصاد این حوزه از تولید ناخالص داخلی، با فرض ۳۰۰ روز کاری مفید، نرخ دلار ۱۲ هزار تومانی و تولید ناخالص داخلی کل ۴۵۰ میلیارد دلاری کشور، برآورد شده است. براساس این گزارش، تولیدکنندگان، صادرکنندگان، صنایع بانک و بورس و بیمه، حمل‌ونقل و کشتیرانی، صنعت پخش و خرده‌فروشی، صنایع دارویی و صنعت گردشگری کشور با توجه به اختلال در تبادلات مالی و اطلاعاتی و ارتباطی که بر بستر خدمات و سرویس‌های مبتنی بر اینترنت صورت می‌پذیرد، بالغ بر ۶۳۰۰ میلیارد تومان خسارت مستقیم متحمل شده‌اند.»

برای بررسی خسارت‌های کمتر دیده شده قطعی اینترنت در کشور، با شهاب جوانمردی، نایب‌رئیس دوم کمیسیون اقتصاد نوآوری و تحول دیجیتال اتاق تهران گفت‌وگو داشتیم. او با تایید کاهش اعتماد مصرف‌کنندگان به کسب‌وکارهای آنلاین پس از اتفاق اخیر و افزایش ریسک سرمایه‌گذاری در این حوزه، آسیب‌های انسانی قطعی اینترنت را بسیار فراتر از ارقام اعلام‌شده دانست.





میزان اثرگذاری قطعی اینترنت چه در صنایع مختلف و چه در ابعاد گوناگون متفاوت بوده؛ مثلا در کسب و کارهای بزرگ که فراهم کننده زیرساخت یا به اصطلاح **Internet Provider** بوده اند، خسارت ها و کاهش فروش، حدود ۲۵ درصد تخمین زده می شود

هم در سازمان نظام صنفی یارانه ای کشور و هم در اتاق بازرگانی، بررسی خسارات در حال انجام است؛ اما مشکل جمع آوری اطلاعات در این بخش آن است که بسیاری از کسب و کارهای کوچک و خانگی کشور شناسنامه دار نیستند و جایی ثبت نشدند تا مجبور به پرداخت مالیات نباشند

استارت آپ هایی که هنوز مدت زیادی از شروع فعالیتشان نمی گذرد، جدا از ریزش مشتریان، ریزش سرمایه گذاران و متصدیان کسب و کار را هم تجربه می کنند.»

او درباره ضرورت حفظ سرمایه گذاری در کسب و کارهای نوین تصریح می کند: «یکی از تلاش های جدی ما در چند سال اخیر این بوده که صاحبان کسب و کار سنتی و قدیمی را متقاعد کنیم که بخشی از سبد سرمایه گذاری خود را به حوزه های جدید و آنلاین اختصاص بدهند، اما با این اتفاق، بدبینی زیادی در این نوع سرمایه گذاران به وجود آمده و بسیاری از کسانی که در مرحله تصمیم گیری قرار داشتند، مردد شدند و اعلام کردند که در حال حاضر آمادگی سرمایه گذاری ندارند.»

جوانمردی در مورد سرمایه گذاری خارجی در حوزه کسب و کارهای آنلاین خاطر نشان می کند: «فکر می کنم به طور کلی باب سرمایه گذاری خارجی بسته است. در شرایط فعلی و با توجه به تحریم ها، تنها اشخاص خاص با سرمایه های محدود برای بهره گیری از فرصت های بسیار ویژه وارد کار می شوند که نمی توانیم اسم سرمایه گذاری خارجی روی آن بگذاریم.»

او درباره اهمیت تبیین هزینه های پنهان قطعی اینترنت برای کاربران تصریح می کند: «همه ذی نفعان و ذی ضرران باید درباره این موضوع با شفافیت صحبت کنند. مهم ترین دغدغه و چالشی را که می خواهم مطرح کنم این است که ما برای ایجاد امنیت از ابزارهای بسیاری استفاده می کنیم و هر وقت بحث امنیت ملی مطرح می شوند، همه حاضرند از منافع شخصی و گروهی خود عبور کنند؛ اما نباید به شکلی از ابزارها استفاده کنیم که خودش در میان مدت یا درازمدت مخمل امنیت باشد و به دلیل این تصمیمات و اقدامات، کسانی که مشاغلی - هرچند خرد - دارند، سطح عمیق تری از نارضایتی را بروز دهند که باعث دامن زدن به تهدیدات داخلی، حضور در اجتماعات و ابراز نارضایتی به شیوه های مختلف شود.»

مدیرعامل شرکت فناپ با یادآوری اینکه نباید به موضوع قطع اینترنت فقط به عنوان

شهاب جوانمردی درباره میزان خسارت اقتصادی کسب و کارهای دیجیتال پس از قطعی ناگهانی اینترنت در آبان ماه، چنین توضیح می دهد: «برخی کارشناسان، میزان خسارت را از روی شاخص های کلی اقتصاد و سهم حوزه IT و ICT در تولید ناخالص ملی محاسبه کردند، ولی من اعتبار این اعداد را چندان بالا نمی دانم؛ چراکه میزان اثرگذاری چه در صنایع مختلف و چه در ابعاد مختلف متفاوت بوده است؛ مثلا در کسب و کارهای بزرگ که فراهم کننده زیرساخت یا اصطلاحا **Internet Provider** هستند، خسارت ها و کاهش فروش عمدتا حدود ۲۵ درصد بوده است؛ ولی در مورد مشاغل آنلاین خانگی که تنها مدیای آنها تلگرام یا اینستاگرام بوده تا ۹۷ درصد کاهش فروش هم گزارش شده است. چنین کسب و کارهایی وقتی ریزش مشتری دارند، احیای دوباره کسب و کار با زمان و هزینه زیادی انجام می شود. بر همین اساس چون اطلاع دقیقی وجود ندارد، ترجیح می دهم عددی اعلام نکنم، چون مبنای دقیقی ندارند.»

او ادامه می دهد: «هم در سازمان نظام صنفی یارانه ای کشور و هم در اتاق های بازرگانی، بررسی خسارات در حال انجام است؛ اما متأسفانه بخشی از ماجرا برمی گردد به این موضوع که خیلی از کسب و کارهای کوچک و خانگی ما شناسنامه دار نیستند و نمی توانیم از آنها استعلام کنیم، چون جایی ثبت نشده اند و مالیات نمی دهند. فقط می توانیم از روی مطالعات جهانی، در مورد خودمان نسبت سنجی داشته باشیم.»

نایب رئیس کمیسیون اقتصاد نوآوری و تحول دیجیتال اتاق بازرگانی ایران، با اشاره به اینکه جلب اعتماد خود صاحبان مشاغل اینترنتی مهم تر از جلب اعتماد مشتریان است، می افزاید: «بعد از مشکلاتی که اتفاق افتاد، با توجه به اینکه صاحبان این مشاغل، تکرار این موضوع را محتمل می دانند، شوق و انگیزه خود را برای ادامه تلاش از دست داده اند. کسب و کارهایی که سابقه دارند و هویتی پیدا کرده اند، برای تداوم و پایداری برنامه ریزی می کنند تا خسارتشان را به پایین ترین سطح ممکن کاهش دهند، اما

ما برای ایجاد امنیت از ابزارهای بسیاری استفاده می‌کنیم و هر وقت بحث امنیت ملی مطرح می‌شوند، همه حاضرند از منافع شخصی و گروهی عبور کنند؛ اما نباید به شکلی از ابزارها استفاده کنیم که خود در میان مدت یا درازمدت محل امنیت باشد

یکی از تلاش‌های ما در چند سال اخیر این بوده که صاحبان کسب‌وکار سنتی را متقاعد کنیم بخشی از سرمایه‌گذاری‌های خود را به حوزه‌های آنلاین اختصاص دهند، اما با این اتفاق بسیاری از کسانی که در مرحله تصمیم‌گیری بودند، مردد شدند و اعلام کردند آمادگی سرمایه‌گذاری ندارند

قطع سرگرمی، دسترسی به شبکه‌های اجتماعی و ارسال عکس و فیلم نگاه کرد، می‌افزاید: «اینترنت مانند شریان حیاتی و قطع آن، مانند قطع برق برای کارخانه‌های تولیدی است. در سالی که درباره حمایت از تولید ملی و رونق اقتصاد تولید داخلی صحبت می‌شود، قطعی اینترنت زیان بسیار جدی در حوزه تولید محتوا و خدمات جدید است. ضمن اینکه آینده مشاغل هم متعلق به همین کسب‌وکارهای آنلاین است و شما در هر حوزه‌ای می‌بینید که چقدر سریع و پرشتاب با نگاه‌های جدید و کسب‌وکارهای آنلاین جایگزین می‌شود.»

این کارآفرین حوزه فناوری اطلاعات درباره مقایسه مزایای استفاده از اینترنت بین‌المللی با اینترنت داخلی برای کاربران می‌گوید: «من فکر می‌کنم این موضوعات حتی در سطح کلان و در سطح مسئولان رده‌بالای کشور هم به اشتباه به هم گره می‌خورند. اینکه ما یک شبکه داخلی داشته باشیم که تا حد امکان سرویس‌دهی، دسترسی به مشتریان و انتقال ترافیک کسب‌وکارهای ما روی آن انجام شود، هم از منظر اقتصادی و کاهش پهنای باند مصرفی مقرون‌به‌صرفه خواهد بود، هم سرعت دسترسی مشتریان را افزایش می‌دهد، هم از نظر امنیتی (اگر داده‌های خودمان را در داخل نگهداریم)، بسیار عاقلانه است. بنابراین می‌بایست تا حد ممکن در مسیر توسعه زیرساخت‌های شبکه ملی اطلاعات، تلاش و هزینه شود.»

او ادامه می‌دهد: «برخی از سرویس‌ها هستند که ما پیشینه‌ای از آنها نداشته و نداریم (مانند API‌های مختلفی که در بخش تبلیغات از سرویس گوگل یا نقشه استفاده می‌کنند) یا اساساً سرمایه‌گذاری در آنها واجد صرفه اقتصادی نیست، مثلاً موتور جستجوی کارآمدی همچون گوگل که در این موارد اکنون جایگزینی برای ما وجود ندارد. پس قرار نیست به‌جای اینترنت، اینترنت داخلی داشته باشیم. ما باید اینترنت داخلی را به دلایل اقتصادی و پدافندی توسعه بدهیم، ولی شبکه‌های علمی و پایگاه داده‌های خارجی که دانشجویان و استادان ما استفاده می‌کنند، چیزی نیست که بتوانیم خودمان در

داخل کشور آنها را توسعه دهیم.» جوانمردی با بیان اینکه پیام‌رسان‌های ما مشابه شبکه‌های اجتماعی خارجی نمی‌توانند سرویس‌دهی داشته باشند، می‌افزاید: «آنها هم باید در یک فضای رقابتی کیفیت خود را بالا ببرند تا از آنها استقبال شود، ولی تا کیفیت وجود نداشته باشد، نمی‌توان مشتری را به استفاده از پیام‌رسان‌های داخلی مجبور کرد. در همان ایامی که با قطع اینترنت تنها ابزار کاربران، پیام‌رسان‌های داخلی بودند، آنها نتوانستند سرویس مناسبی ارائه دهند. البته بعضی معتقدند که ما تبلیغات خوبی انجام ندادیم، ولی اعتمادسازی برای کاربران در صورت کیفیت اتفاق می‌افتد.»

او در پایان تأکید می‌کند: «استفاده همیشگی از اینترنت باید تبدیل به مطالبه عمومی شود. تا زمانی که ما در محافل خصوصی و تخصصی درباره ضرورت استفاده از اینترنت صحبت می‌کنیم، اثرگذاری لازم را ندارد. مردم باید تقاضای خود را با مسئولان مطرح کنند که استفاده از اینترنت مثل آب و برق ضروری است و حتی به نظر من، این فضا می‌تواند ضامن و حافظ امنیت نیز باشد، نه محل و تهدیدی برای آن.»

گفتنی است نمایندگان مجلس در حال تکمیل طرحی برای جلوگیری از تکرار قطعی مجدد اینترنت در کشور هستند و در این رابطه از اعضای کمیسیون فناوری اطلاعات و ارتباطات اتاق ایران خواسته‌اند تا دیدگاه‌های خود را در اختیار نمایندگان قرار دهند. در همین رابطه، کارگروه نرم‌افزار و محتوای دیجیتال کمیسیون فناوری اطلاعات و ارتباطات اتاق در جمع تعدادی از نمایندگان به بررسی مشکلات ناشی از قطع اینترنت پرداخت. گفته شده گردش مالی در تجارت الکترونیک ۲۰۸ هزار میلیارد تومان است که متوسط روزانه آن ۵۷۰ میلیارد تومان برآورد می‌شود و در دوران قطعی اینترنت این رقم نسبت به روزهای دیگر تا ۴۸/۵ درصد کاهش پیدا کرد.

این فعالان اقتصادی، خسارت وارد آمده به حوزه تبلیغات دیجیتال را موضوعی دانستند که چندان به آن توجه نشده است. گردش مالی این حوزه حدود ۱۵۰۰ تا ۲۰۰۰ میلیارد تومان برآورد می‌شود.





## مرکز مکانیزه معاینه واوان

تحت پوشش سامانه یکپارچه طرح ترافیک سیمفا

سبک و سنگین

تلفن گویا

۰۲۱-۵۱۰۴۳

اسلامشهر، یک کیلومتر بعد از پمپ بنزین میدان الغدير واوان

تلفکس: ۰۲۱-۵۶۱۶۸۱۰۱

(مدیریت: طاوسی) ۰۹۱۲۵۰۵۰۵۰۷



شرکت حمل و نقل

## ملاووس تراپر عصر

حمل کالا به تمام نقاط کشور

تهران، میدان میوه و تره بار، بلوار بهاران، سامانه ۲، روبروی بانک

تلفکس: ۰۲۱-۵۵۵۰۳۰۷۱-۲ ۰۹۱۹۸۲۵۰۵۰۷

مرکز مکانیزه معاینه فنی سبک و سنگین

امام رضا



تعداد خطوط معاینه سه خط

تهران، جاده خاوران، یک کیلومتر بعد از سه راه سیمان

تلفن: ۰۲۱-۳۳۸۵۵۶۰۱    نامبر: ۳۳۸۵۵۶۰۲

۴۰۳۳۲۴۴۷

mot.heavyvehicles@yahoo.com

mot.lightvehicles@gmail.com

روزهای حمل و نقل  
از ۲۶ آذر

جناب آقای مهندس محمد اسلامی

وزیر محترم راه و شهرسازی

جناب آقای مهندس راستاد

معاون وزیر و مدیرعامل محترم سازمان بنادر و دریانوردی

فرارسیدن هفته حمل و نقل را به شما مدیران  
شایسته و تمامی دست‌اندرکاران و شرکت حمل و نقل  
دریایی تبریک عرض می‌نمایم.

شرکت تعاونی شناورهای  
تندرو دریای بندر



WTO OMC

WORLD TRADE ORGANIZATION



WTO OMC

WTO



آمریکا ظرف دهه‌های گذشته، تلاش زیادی داشته تا ارزش‌های ملی خود را جهان‌شمول کند. تشکیل سازمان‌های بین‌المللی برای پیگیری حقوق ساکنان کره زمین گرچه خوشایند و با دستاوردهای بسیار همراه بوده، اما قابل انکار نیست که این سازمان‌ها بعضاً منافع کشورهای قدرتمند را بیش از باقی جهان تامین کرده‌اند. بسیاری از تحلیلگران معتقدند سازمان تجارت جهانی قدرتمندترین نهاد قانون‌گذاری و قضایی جهان است.

این سازمان با به‌کارگیری ابزارهای تنبیهی می‌تواند قوانین خود را در جهان اجرا کند، در حالی که این ابزار در اختیار بسیاری از معاهدات سازمان ملل، سازمان بین‌المللی کار و یا حتی توافق‌های بین‌المللی محیط‌زیستی نیست. آمریکا در این سازمان نفوذ دارد و بسیاری از اهداف خود را از این مسیر تامین کرده است.

اما ایالات متحده چند سالی است که تمام‌قد در برابر این سازمان ایستاده است. گرچه ترامپ از لغو یا نادیده گرفتن معاهدات بین‌المللی شادمان می‌شود، اما تاریخچه اختلاف آمریکا و سازمان

آمریکا و چالش با نهاد بین‌المللی جهان تجارت

## خطر بازگشت به عقب

روزبه ساکت

سازمان تجارت جهانی در خطر تعطیلی کامل قرار دارد. گویا ایالات متحده آمریکا عزم خود را جزم کرده تا با هدف فشار برای انجام تغییرات مورد نظر، این سازمان بین‌المللی را از کارکرد اصلی خود بازدارد. جهان سرگردان در برابر آمریکای سرکش، حال دستاورد بزرگ بین‌المللی دیگری را در خطر می‌بیند. آمریکا با حمله از دو جبهه به این سازمان، روزهای پایانی سال ۲۰۱۹ را به کابوسی برای دنیای آزاد تجارت تبدیل کرد و جهانی که سال‌هاست از مزایای سازمان تجارت جهانی بهره‌مند است و هم‌زمان، انتقادهای پودمانه نیز به عملکرد آن دارد، نمی‌داند باید از تعطیلی محتمل این سازمان خوشحال باشد یا نگران؟

شاید فقط این مخالفان مردمی جهانی‌سازی و سیاستمداران استثنایی چون ترامپ باشند که خبر تعطیلی سازمان را خوشایند می‌دانند و دوراندیشان در آرزوی اصلاح کارکردهای کژ آن، از بین رفتن دستاوردها را به صلاح جهان پرتنش کنونی نبینند.

قابل انکار نیست که WTO بعضاً منافع کشورهای قدرتمند را بیش از باقی جهان تامین کرده است. این سازمان با به کارگیری ابزار تنبیهی می تواند قوانین خود را در جهان اجرا کند، اما این ابزار در اختیار بسیاری از معاهدات سازمان ملل، سازمان بین المللی کار یا توافقات بین المللی محیط زیستی نیست

تاریخچه اختلاف آمریکا و سازمان تجارت جهانی به زمان ریاست جمهوری باراک اوباما بازمی گردد. واشنگتن در زمان او بر این باور بود که هیئت داورى WTO خود را مرجعی برای رسیدگی به تصمیمات کشورها می داند که این روند ناقض استقلال تجاری ایالات متحده است

با توجه به شرایط دشوار اصلاحات در این سازمان (به علت نیاز به اجماع از سوی تمام ۱۶۴ کشور عضو) ترامپ سعی دارد با اتکا به قدرت سیاسی و اقتصادی کشورش این اصلاحات را به این سازمان بین المللی تحمیل کند. آمریکا نه تنها از ابزار تعطیلی هیئت داورى برای دستیابی به اهداف خود استفاده کرده، بلکه حتی در برابر تصویب بودجه دوسالانه این سازمان نیز مانع تراشی می کند که این اقدام نیز می تواند زمینه تعطیلی WTO را در سال آینده فراهم کند.

### جهان در برابر خوب و بد WTO

کشورهای دیگر در ظاهر از اقدامات آمریکا که به تعطیلی عملی سازمان تجارت جهانی می انجامد، عصبانی هستند.

این سازمان که در ژنو مستقر است، از زمان تشکیل خود در سال ۱۹۹۵ موفقیت های مهمی در عرصه تجارت بین المللی به دست آورده و جهان کماکان به دنبال تداوم این دستاوردها است و بر تلاش های خود برای آزادسازی بیشتر تجارت از مسیر این سازمان افزوده است؛ اما نقاط ضعف ساختاری سازمان و بسیاری از کارکردهای مناقشه برانگیز آن نیز دور از نظرها نیست و دفاع تام و تمام از این سازمان نسبتاً جوان بین المللی را دشوار کرده است.

بسیاری معتقدند انجام اصلاحات جدی در سازوکارها و اهداف سازمان می باید مورد توجه باشد، اما بعید است کشورها چندان به تعطیلی کارکردهای سازمان و بازگشت به دنیای گذشته تمایلی داشته باشند.

مزایای تشکیل این سازمان چنان پر تعداد است که کمتر کسی توان انکار آن را دارد. سازمان تجارت جهانی در گسترش کمیت و دامنه تجارت بسیار موفق بوده و توانسته تجارت را به عرصه های سرمایه گذاری، خدمات و مالکیت معنوی نیز توسعه دهد. سازمان روند حل و فصل اختلاف های متعدد کشورها در زمینه تجارت را بهبود داده و شفافیت در مذاکرات جهانی را موجب شده است. در حالی که اختلاف های تجاری، ذات پر تنش دارند، WTO روند مسالمت آمیزی را بر رسیدگی به آنها حاکم کرده است.

تجارت جهانی به زمان ریاست جمهوری اوباما بازمی گردد. واشنگتن زمان رئیس جمهور سابق بر این باور بود که هیئت داورى WTO خود را مرجعی برای رسیدگی به تصمیمات کشورها می داند در حالی که این روند ناقض استقلال تجاری آمریکا است. به باور آمریکا، وظیفه این هیئت فقط میانجی گری بوده است.

هیئت داورى سازمان تجارت جهانی نهادی بالاتر از دادگاه بدوی این سازمان است و خروجی تصمیم های این دادگاه بدون وجود مرجع بالاتر که به درخواست تجدیدنظر بازنده داورى ها رسیدگی کند، رسمیت نخواهد یافت. هیئت داورى از هفت قاضی تشکیل شده و آمریکای زمان اوباما مانع از انتخاب دوباره چهار قاضی آن شده بود. هیئت داورى حتی با سه داور نیز می تواند به پرونده ها رسیدگی کند تا آنکه زمان پایان خدمت دو قاضی دیگر فرارسید و این بار آمریکای ترامپ با مانع تراشی در راه تعیین قضات جدید، قصد دارد این هیئت را از رسمیت بیندازد. قضات جدید باید تا ۱۱ دسامبر انتخاب می شدند؛ چراکه در غیر این صورت مهم ترین کارکرد این سازمان که حل و فصل اختلاف های تجارت بین المللی است، تعطیل شده و سازمان تجارت جهانی را با بزرگ ترین بحران تاریخ حیات خود روبه رو می کند، اما آمریکا سازمان را برای پذیرش اصلاحات مورد نظر خود در زمینه کاهش اختیارات تحت فشار قرار داده و از قدرت رای خود برای تعیین قضات هیئت داورى استفاده کرده است.

انتخاب قضات جدید با وتوی بزرگ ترین اقتصاد جهان روبه رو شده و ایالات متحده اصلاحات پیشنهادی اروپا در باب اختیارات هیئت داورى را نیز نپذیرفته است چون آن را ناکافی می داند.

گرچه بسیاری از کسب و کارهای آمریکایی از تعطیلی هیئت داورى سازمان تجارت جهانی آسیب می بینند، اما ترامپ و مذاکره کننده ارشد او (رابرت لایتایزر) از منتقدان سرسخت این سازمان هستند و معتقدند با سازوکارهای فعلی، آمریکا توان مقابله با شیوه های ناعادلانه تجارت برخی کشورها به خصوص چین را ندارد.

هیئت داوری سازمان تجارت جهانی از ۷ قاضی تشکیل شده و آمریکای زمان اوباما مانع انتخاب دوباره ۴ قاضی آن شد. هیئت داوری حتی با ۳ داور نیز می‌تواند به پرونده‌ها رسیدگی کند که همینطور هم شد، اما زمان پایان خدمت ۲ قاضی دیگر فرا رسیده و این بار آمریکای دوران ترامپ در راه تعیین قضات جدید، مانع تراشی می‌کند

گرچه بسیاری از کسب‌وکارهای آمریکایی از تعطیلی هیئت داوری سازمان تجارت جهانی آسیب می‌بینند، اما ترامپ و مذاکره‌کننده ارشد او از منتقدان سرسخت این سازمان هستند و معتقدند با سازوکارهای فعلی، آمریکا توان مقابله با شیوه‌های ناعادلانه تجارت برخی کشورها به‌ویژه چین را ندارد

سازمان مجموعه قوانین واحدی را تدوین کرده که در مورد همه اعضا به یکسان اجرا می‌شود و آسان‌سازی رژیم تجارت جهانی را موجب شده است.

کشورهای کوچک زیر سایه سازمان تجارت جهانی قدرت بیشتری در عرصه جهان پیدا کرده‌اند و قدرت‌های بزرگ توانسته‌اند از پیچیدگی مذاکره با تک‌تک شرکای تجاری خلاصی پیدا کنند. ضمن اینکه یارانه‌ها و موانع تجاری را در جهان کاهش داده و این روند به قدرت انتخاب بیشتر مصرف‌کنندگان منجر شده است.

سازمان در حفاظت از منافع افراد و دولت‌ها در برابر لابی‌های کوچک قدرتمند موفق ظاهر شده است. افزایش تولید ناخالص جهان تحت تاثیر آزادسازی‌های اقتصادی رخ داده و سازمان تجارت جهانی در این بین، نقشی بسیار موثر ایفا کرده است. تجربه‌های موفق سازمان سبب شده جهان خواستار حضور گسترده‌تر این نهاد بین‌المللی در اعمال طیف وسیع‌تری از قوانین غیرمستقیم موثر بر کار، رقابت و محیط‌زیست شود.

اما وقتی طیف گسترده موفقیت‌های WTO در برابر سیاهه طولانی انتقادات از سازمان قرار می‌گیرد تا حد بسیاری قضاوت در باب ثمره حضور سازمان در عرصه بین‌المللی را زیر سوال می‌برد. طیف انتقادات به قدری پر دامنه است که کمتر کشوری می‌تواند خواستار اصلاح در سازمان نشود. البته بعید است هیچ کشوری جز آمریکا، خواستار تعطیلی سازمان تجارت جهانی در پاسخ به انتقادات گسترده باشد.

موضوع اگر از سطح دولت‌ها به سطح مردم کشیده شود، انتقادات پررنگ‌تر می‌شود. اکنون بسیاری از گروه‌های مدافع حقوق کارگران و کشاورزان بر این باورند که این سازمان بیش از تمرکز بر منافع آنان، منافع شرکت‌ها را دنبال می‌کند. مدافعان محیط‌زیست نیز بسیار نگران مقررات‌زدایی‌های این سازمان جهانی هستند چون این روند به بهره‌برداری بیشتر از منابع طبیعی منجر می‌شود.

سابقه این سازمان در مخالفت با برخی قوانین محلی که با هدف دفاع از گونه‌های جانوری و گیاهی وضع شده‌اند، اسباب نگرانی بسیاری را

پدید آورده است. این سازمان همچنین مدافع سرسخت حفظ حقوق مالکیت معنوی بوده و این اقدام سبب شده بسیاری از کشورهای فقیر از عدم دسترسی به داروهای حساس نگران شوند.

سازمان در مسیری پیش رفته که کارگران را نگران کاهش حمایت‌های دولتی از حقوق خود کرده است. برخی بر این باورند کارکردهای WTO حتی در جهت تضعیف دموکراسی عمل می‌کند، چون سازمان منافع شرکت‌های بین‌المللی را در مرتبه‌ای بالاتر از منافع جوامع محلی قرار می‌دهد. این دیدگاه منتقد باور دارد شرکت‌ها در این سازمان بین‌المللی نفوذ دارند و قوانین را در روندی غیرشفاف تدوین می‌کنند.

روند طولانی حل‌وفصل اختلاف‌ها در سازمان تجارت جهانی نیز مورد انتقاد بسیاری از اعضا است. به‌تازگی چین در پرونده‌های علیه آمریکا به پیروزی رسیده و این در حالی است که پرونده مذکور در زمان ریاست جمهوری سابق آمریکا گشوده شده بود! آخرین بررسی‌ها نشان می‌دهد هر شکایتی که به سازمان وارد شده، به طور متوسط ۸۵۹ روز در مرحله ارائه و ۳۹۵ روز در مرحله داوری معطل مانده تا به نتیجه برسد. این به معنای ۳/۵ سال زمان رسیدگی به هر شکایت است. در حقیقت، WTO از زمان تاسیس با ارجاع ۵۹۲ پرونده روبه‌رو بوده و در حالی که اکثر پرونده‌ها در خارج از فرآیند این سازمان حل‌وفصل شده‌اند، سازمان در روندی کند ۱۲۰ حکم در باب پرونده‌ها صادر کرده است.

اما کشورهای توسعه‌یافته در سه محور، بیشترین انتقادات را به کارکرد این سازمان وارد می‌کنند که در این بین، آمریکا نارضایتی بیشتری در برابر این کارکرد دارد. این کشورها بر این باورند سازمان در مقابله با چالش ترکیب غیرمعارف اقتصاد چین که آمیزه‌ای از سرمایه‌داری و کنترل دولتی است، موفق نبوده است.

گرچه چین در طول زمان پذیرفته برخی تغییرات را به اجرا بگذارد، اما اعتماد جهان توسعه‌یافته به این قدرت نوظهور ضعیف است. ارزان شدن واردات و از دست رفتن

در حال حاضر، بسیاری از مدافعان حقوق کارگران و کشاورزان بر این باورند که این سازمان بیش از تمرکز بر منافع آنان، منافع شرکت‌ها را دنبال می‌کند. مدافعان محیط‌زیست نیز بسیار نگران و منتقد مقررات‌زدایی‌های این سازمان هستند، چون این روند به بهره‌برداری بیشتر از منابع طبیعی منجر می‌شود

بسیاری از فعالان اقتصادی و همچنین اعضای سازمان‌های اقتصادی و تجاری کشورهای مختلف، دنیای بدون سازمان تجارت جهانی را دنیایی با حاکمیت قانون جنگل می‌دانند و نسبت به وقوع جنگ‌های تجاری متعدد در جبهه‌های گوناگون هشدار می‌دهند. کارشناسان نیز نگران سازمان تجارت جهانی بدون هیئت داوری هستند.

جهان‌نگران از تحولات این سازمان بین‌المللی، ناچار است آزادی مبادلات تجاری را از دریچه پیمان‌های دوجانبه و چندجانبه دنبال کند. اتحادیه اروپا و چند کشور دیگر به دنبال تشکیل یک هیئت داوری با کمک قضات سابق هیئت داوری موجود WTO هستند تا زمینه‌ای برای حل و فصل اختلاف‌های تجاری فراهم کنند. البته تردید بسیاری در موفقیت این راهکار وجود دارد چون مشخص نیست چند کشور به آن خواهند پیوست.

به هر حال، تصویر دنیای بعد از کنار رفتن سازمان تجارت جهانی چنان وحشتناک است که همچنان تداوم تلاش‌ها برای حفظ و بهبود کارکردهای آن را موجب می‌شود. دنیا امید دارد کارکردهای انتقادرانگیز به سود کارکردهای مفید اصلاح شود و آمریکا با ترامپ و یا بدون او نیز در نهایت به حفظ سازمان رضایت دهد، اما نمی‌توان منکر وضعیت خطرناک و پرچالش فعلی شد و احتمال عقب‌گرد دنیای مدرن تجارت را نادیده گرفت. تلاش‌ها حتی پس از دسامبر کابوس‌وار ۲۰۱۹ نیز ادامه خواهد یافت تا ژنو همچنان کانون پرامید رشد تجارت و ثروت جهانی باشد.

مشاغل در کشورهای توسعه‌یافته، دیگر انتقاد پررنگ به کارکرد سازمان تجارت جهانی است. از دیدگاه جهان توسعه‌یافته، سازمان در شکستن کنترل‌های شدید بر واردات محصولات کشاورزی توسط کشورهای درحال توسعه نیز توفیقی نداشته است.

در سوی مقابل اما کشورهای درحال توسعه نیز انتقادهایی را متوجه این نهاد بین‌المللی می‌دانند. آنها معتقدند کشورهای توسعه‌یافته بر واردات برخی اقلام به‌خصوص پوشاک کنترل جدی دارند. آنها همچنین از افزایش موانع غیرتعرفه‌ای مانند اقدامات ضد دامپینگ ناراضی هستند و معتقدند قدرت چانه‌زنی کشورهای ضعیف در این سازمان پایین است. انتقادهای عمومی تری از جمله «عدم توجه به ارزش‌های غیرتجاری مانند حقوق بشر در تجارت بین‌الملل»، «تمایل به پیگیری خصوصی‌سازی خدمات عمومی از قبیل آموزش، بهداشت، انرژی و آب»، «موفقیت کم در آزادسازی تجارت خدمات» و «روند کند مذاکرات با توجه به اتکا به اجماع همه اعضا در تصمیم‌گیری‌ها» نیز به این سازمان جهانی وارد می‌شود.

### چه خواهد شد؟

آمریکایی‌ها پاسخ مشخصی به این سوال دارند: «بازگشت به دوران مذاکرات تجاری بین کشورها». آنها گویا به قدرت سیاسی و اقتصادی خود اتکا دارند و نبود این سازمان را به سود منافع خود ارزیابی می‌کنند؛ اما دنیای منهای آمریکا این‌گونه نمی‌اندیشد.



**بیمه یابسادگاد**

بیمه زندگی

کد ثبت‌شدگی: ۶۹۴۶۸



میرناصر بوذری

۰۹۱۲۰۰۵۶۲۳۴

@Bimezendegyasadgah

- ◀ پوشش بیماری‌های خاص
- ◀ پوشش حوادث
- ◀ بازنشستگی در زمان دلخواه شما
- ◀ سود مرکب / سود مشارکت / پس انداز
- ◀ سرمایه‌گذاری / اعطای وام بدون ضامن



## 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](http://www.seanews.ir)

شماره واحد روابط عمومی و بازرگانی: ۹-۸۸۹۴۷۶۶۶



انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران  
Shipping Association of IRAN

# SAOI

International  
Maritime  
Education Center



## با ما دریایی شدن، اعتبار جهانی شماست

مرکز آموزش انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران

☎ 02188937482

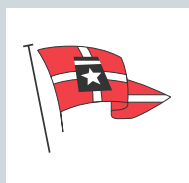
☎ 02188947646

🌐 [www.saoi.ir](http://www.saoi.ir)

✉ [tc@saoi.ir](mailto:tc@saoi.ir)

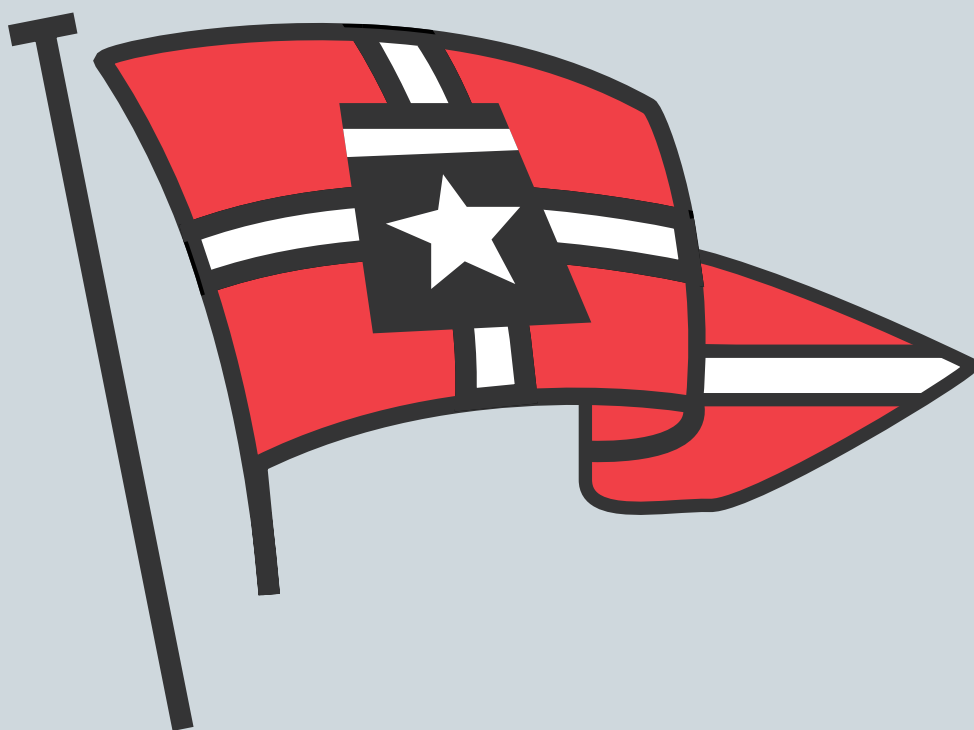


1921



*Agents for :*

**Ignazio Messina & C.**



**FULL STEAM AHEAD, SINCE 1921**



**BAR AVARAN IRAN**

Shipping Agency & International Forwarding Co. Ltd.

No. 14, 2d Floor, 6th Alley, Ahmad Ghasir Ave., Tehran 1514645513, Iran  
Tel: (+9821) 88525297 (20 lines), Fax: (+9821) 88511160



# راهنمای ترابریان

صفحه	دی ترانس صبا	۱۵۲	حمل و نقل بین المللی آذربایجان غربی	دوستان هرمزگان	۱۷۴	کالا سریع	۱۶۱
۱۵۰	راگا ترابری پاسارگاد	۱۵۷	آرتک نگیل	رشید بار بندر	۱۷۴	کسری افق دریا	۱۵۹
۱۴۴	رادمان ترابری	۱۵۵	نیک بر	سلمان جنوب	۱۷۴	گذرگاه دریا پارس	۱۶۴
۱۴۷	راه گستر فارس	۱۴۹	پرستو ترابری	ممتاز ترابری خلیج فارس	۱۷۴	لنکا	۱۶۱
۱۴۴	راه نیک	۱۵۳	صیورران ترابری	نسیم ترابری بندر	۱۷۴	لنگر دریا جنوب	۱۶۱
۱۴۹	راه وند	۱۴۶	حمل و نقل بین المللی استان خراسان			ماروس ترابری	۱۵۹
۱۵۵	رز راه پارسه	۱۵۵	آبانه طوس	حمل و نقل سنگین و فوق سنگین		مدیریت بار و دریا	۱۶۳
۱۵۴	روشاه راه جهان	۱۶۳	آنا ترابری اطلس	ترکیب بار	۱۷۲	موج مد	۱۶۳
۱۵۴	روشن تیر	۱۵۱	اترک بار خراسان	ستی	۱۷۲	هانزا ناو دریا	۱۵۱
۱۵۰	ره انجام	۱۵۴	آسا پروتد طوس	سنگین بار طاهری	۱۷۲	هفت دریا	۱۶۳
۱۴۸	رهباد ابریشم	۱۴۵	آسا ترابری شرق	سنگین ترابری	۱۷۲	هلال دریای ایرانیان	۱۶۰
۱۴۴	هزارد ترابری	۱۴۷	امین تارا	حمل و نقل ریلی		هماهنگ دریای پارس	۱۶۰
۱۴۷	ریتون رود	۱۴۸	بانی راه توس				
۱۵۸	زمد ترابری نوین	۱۵۰	بیداران شب	بر تو بار فرابر خلیج فارس	۱۶۶	خدمات بندری، تخلیه و بارگیری	
۱۶۷	سپهران ترابری	۱۵۳	پارت ترابری خراسان	جهش ریل	۱۷۸		
۱۴۵	سندیاد بحری	۱۵۳	پارس پردیس ترابری	راه آهن حمل و نقل	۱۷۸	اهوار بار بندر	۱۶۰
۱۵۸	سورچی ترابری	۱۵۳	پیشتاژ ترابری عصر خاوران	سینا ریل پارس	۱۷۸	بندری سینا	۱۶۶
۱۴۶	سینا صدر	۱۴۵	چواهر نگار توس	واگن بار	۱۶۸	دریای آبی خلیج فارس	۱۶۶
۱۴۵	سی بن ترابری	۱۵۴	خادم لجستیک				
۱۴۶	سیروان ترابری ماد	۱۵۲	خدمات گنج بار صبا	خدمات دریایی و کشتیرانی		بازرگانی، ترخیص کالا و امور گمرکی	
۱۴۸	شامخ فرابر	۱۵۳	راهگشا کالا	آباد اختر آریامن	۱۶۶	اختر طلای دریای خزر	۱۷۶
۱۴۶	شاهین ترابری	۱۵۶	ره تاش توس	آریا بندر سینتا	۱۶۳	بازرگانی ایشی	۱۷۷
۱۴۵	شهاب ترابری آریا	۱۴۴	ستاره یاران زمین	آرین ترنس	۱۶۲	بازرگانی اسلامی	۱۷۶
۱۴۸	شهاب ثاقب	۱۴۵	سرآمد یاران زمین	آرین سپهر اروند	۱۶۲	بازرگانی خامه زر	۱۷۷
۱۵۲	شهام ترابری	۱۴۷	سورتمه ترابری	اسپندان ترابری آتیه	۱۶۵	بازرگانی عبدی	۱۷۶
۱۴۶	صحرا ترابری	۱۴۶	سدنا آسیا بار فرابر	اسپاد دریا پایا	۱۶۳	بازرگانی گامرون	۱۷۶
۱۴۸	فارو	۱۷۵	شگبیر بار طوس	الماس مارین	۱۶۵	بازرگانی لطفی	۱۷۷
۱۵۳	کاسپین	۱۴۴	کیا مهر ترابری	آهنگ دریا	۱۶۲	بازرگانی وارسته فر	۱۷۶
۱۵۴	کارگو اطلس	۱۴۴	میچکا ترابری شرق	امواج دریا	۱۶۱	بازرگانی یعقوبی	۱۷۸
۱۵۸	کالابر	۱۵۲	حمل و نقل بین المللی سیستان و بلوچستان	امیدان ساحل پارسیان	۱۶۶	پردیس هگمتانه نوید	۱۷۶
۱۵۷	کالا تندیر	۱۴۹	ماکا ترابری بلوچستان	ایران ترابری	۱۶۲	شی بن کو	۱۷۷
۱۴۴	کالا سپید ترابری	۱۵۶	حمل و نقل بین المللی استان کردستان	ایرانیان غلات پارسه	۱۶۵	فرا تجارت هخامنش	۱۷۶
۱۵۱	کهنکشان سیر آسیا	۱۵۱	ایران ویج	ایرسا مارین	۱۵۹	کیان ترخیص	۱۷۷
۱۵۱	کیان مهر ترابری	۱۵۶	حمل و نقل بین المللی استان کرمانشاه	برو بحر ایران	۱۵۲	گروه بازرگانی ساحل	۱۶۱
۱۵۹	گروه شرکت های آریا	۱۶۲	روان ترابری امید	پرو مهران لاین	۱۶۶	گمرکی عباس نوری	۱۷۶
۱۴۹	گیتی پارس آسیا	۱۴۹	تراجان دریا کالا	پاشا دریا شرق	۱۶۰	نوید راسا آذر	۱۴۷
۱۴۹	لایزن ترانسپورت کیش	۱۴۷	ترنگ دریا	پترو آسیا	۱۵۲		
۱۴۹	ماکو سیر	۱۴۸	تندیس تجارت خلیج فارس	تاجران دریا کالا	۱۵۹		
۱۴۷	ماهان تجارت لیمارک	۱۷۴	خلیج فارس خط کیش	تورنگ دریا	۱۶۱	جهان سیر فروغ	۱۶۲
۱۴۸	ماهان ترنس	۱۵۸	خط استوا مارین	تندیس تجارت خلیج فارس	۱۶۴	ستاره آبی دریا	۱۵۹
۱۷۵	مینا آسیا فرابر	۱۴۷	خط گرانه دریایی	خلیج فارس خط کیش	۱۶۶	مسافربری داخلی و بین المللی	
۱۵۷	مژده ترابری	۱۴۵	خدمات ساحلی ایران	خط کیش	۱۶۰	آرام گرد ابهر	۱۷۵
۱۵۳	مسیر پهنه پارس	۱۵۸	دریا بیمای آمین پارس	خدمات ساحلی ایران	۱۶۰	ایران پیما	۱۷۵
۱۴۸	ملک ترابری	۱۴۵	دریا تجارت سامیار	خورشید دریایی آبی	۱۶۴	تعاونی شماره ۲ (پی.ام.تی)	۱۷۵
۱۴۸	مهان تندر پارسه	۱۴۹	دریا سرعت	دریا بیمای آمین پارس	۱۶۰	تی.بی.تی زاهدان	۱۷۵
۱۵۲	مهرداد ناوگان	۱۵۵	دریا سیرت	دریا تجارت سامیار	۱۶۰	لاله سیر جهان	۱۷۵
۱۴۴	میهن ترابری	۱۴۵	دریا گیتی ساحل	دریا سیرت	۱۶۵	همسفر شمس زاهدان	۱۷۵
۱۵۸	نامداران ترابری	۱۴۴	دریا محور تیرازه	دریا گیتی ساحل	۱۶۱		
۱۵۵	نیک تک	۱۴۵	دریا واحد	دریا محور تیرازه	۱۶۳	خدمات بیمه	
۱۵۷	نیک نام مارین	۱۵۵	دریای نقره ای کاسپین	دریا واحد	۱۶۴	بیمه آسیا (بوهه زر)	۱۷۵
۱۵۱	ودود ترابری	۱۴۹	دلفین	دریای نقره ای کاسپین	۱۶۴	بیمه ایران (بوش جاده ابریشم)	۱۷۵
۱۵۷	وفراه	۱۵۴	دنج سفر کیش	دلفین	۱۶۲	بیمه کوثر (فتبری)	۱۷۵
۱۵۱	ویسمان	۱۵۸	دنیز دریا پیما	دنج سفر کیش	۱۴۸		
۱۵۳	هاگ بار	۱۵۰	دورقی	دنیز دریا پیما	۱۶۶	صنعت و خدمات	
۱۵۰	هوینار ترابری	۱۴۷	راهیان دریای سعادت	دورقی	۱۶۴	پیروان صنعت کیان	۱۷۴
۱۶۵	یونیبیکا	۱۵۷	روشاک دریا	راهیان دریای سعادت	۱۴۹	ثبات تأیر آریا	۱۶۶
۱۵۱		۱۵۱	ساحل نمایان بندر	روشاک دریا	۱۶۲	خدمات فنی و بازرسی TCIS	۱۶۲
۱۵۶		۱۵۶	ساحل دریا آسیا	ساحل نمایان بندر	۱۵۹	سیا سیستم	۱۷۷
۱۵۰		۱۵۰	ستاره	ساحل دریا آسیا	۱۶۱	فناوران ناب افراز ایرانیان	۱۷۸
۱۵۷		۱۵۷	ستاره آبی دریا	ستاره	۱۴۶	مجمع روغنی خلیج فارس	۱۷۳
۱۴۴		۱۴۴	ستاره اقیانوس آبی	ستاره آبی دریا	۱۵۹	موسسه حسابداری امیر آشنایی	۱۴۹
۱۵۶		۱۵۶	ستاره تدارک دریا	ستاره اقیانوس آبی	۱۶۳		
۱۵۶		۱۵۶	سفن	ستاره تدارک دریا	۱۶۳		
۱۴۴		۱۴۴	سیزارک	سفن	۱۷۳		
۱۵۴		۱۵۴	سیراف دریا لیان	سیزارک	۱۶۶		
۱۵۰		۱۵۰	سی رود کالای خاورمیانه	سیراف دریا لیان	۱۶۳		
۱۵۰		۱۵۰	شاخص صدف دریا	سی رود کالای خاورمیانه	۱۶۵		
۱۴۵		۱۴۵	فرناک دریای آرام	شاخص صدف دریا	۱۶۲		
۱۵۰		۱۵۰	فرشته اقیانوس آبی	فرناک دریای آرام	۱۶۱		
۱۵۱		۱۵۱		فرشته اقیانوس آبی	۱۶۳		

Tarabaran Guide	
179	Abdis Mareine
179	Aria Faren jaam
179	Royal World Transport
179	Fanus Taleae Jazire
179	Pole One Trans
179	Sapra Tarabar
179	Shaahin Tarabar
179	Torang Darya



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: ۸۸۶۸۱۱۹۹ / ۸۸۶۸۱۱۱۰  
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 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



شرکت حمل و نقل بین المللی

**شهاب ترابر آریا**

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 boslanci 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 / ۸۸۵۳۵۷۷۰ / ۸۸۵۳۵۷۷۰

www.shtarya.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

کریر - فورواردر

هوایی، زمینی، دریایی  
مجرب به کامیون های یخچال دار  
تلفن: ۰۲۱-۹۶۶۴۱۰۰۱  
نمبر: ۰۲۱-۹۶۶۴۱۰۰۱

www.namdaranlogistic.com  
sales@namdaranlogistic.com



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



تهران: بلوار آفریقا، بالاتر از چهارراه جهان کودک، جنب پارک خشایار، برج افرا، طبقه ۴، واحد ۴۲۷

تلفن: ۸۸۸۸۰۵۹۲ - ۳  
دفتر بازرگان: جاده ترانزیت، نرسیده به گمرک  
تلفن: ۰۴۴-۳۴۳۷۴۸۷۹ / ۳۴۳۷۵۶۰۷ / ۰۴۴-۳۴۳۷۴۶۵۲  
E-mail: info@asratarabar.com  
www.asratarabar.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

کریر - فورواردر

تهران: یوسف آباد، بالاتر از میدان کلاهدری، پلاک ۴۴۹، ساختمان پارسا، طبقه ۲، واحد ۳۰۲  
تلفن: ۸۸۶۱۶۶۳۷-۹  
فکس: ۸۸۶۱۶۶۴۰

caspian@caspian-transport.ir  
www.caspian-transport.ir



شرکت حمل و نقل بین المللی

کریر - فورواردر

ارائه خدمات ویزا (عراق و افغانستان)  
۱- حمل فرآورده های نفتی و کالا از ایران به عراق و بالعکس  
۲- حمل فرآورده های نفتی و کالا به افغانستان  
۳- حمل کالا به اروپا بخصوص (آلمان - ایتالیا - هلند - اتریش) و بالعکس  
۴- دارای ۲۵ کامیون ملکی و چادری ۱۰۰۰ دستگاه کامیون تحت کاپوتاز جهت حمل سوخت  
تهران، خیابان ستارخان، چهارراه اسدی، پاساژ نگین، طبقه ۴، واحد ۱۶  
تلفن / فکس: ۴۴۳۸۷۶۳۴ - ۴۴۳۸۷۶۳۵  
۴۴۳۸۷۶۶۵  
arashtirzarin@gmail.com



حمل و نقل بین المللی

تهران: بلوار آفریقا، بالاتر از چهارراه جهان کودک، جنب پارک خشایار، برج افرا، طبقه ۴، واحد ۴۲۷  
تلفن: ۸۸۸۸۰۵۹۲ - ۳  
دفتر بازرگان: جاده ترانزیت، نرسیده به گمرک  
تلفن: ۰۴۴-۳۴۳۷۴۸۷۹ / ۳۴۳۷۵۶۰۷ / ۰۴۴-۳۴۳۷۴۶۵۲  
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 نشی خیابان بزرگمهر  
ساختمان (ک) ط ۴ واحد ۴۲  
تلفن: ۸۸۹۱ ۲۷۷۱ (خط ۲۰۷) ۹۸ ۶۱ ۱۶۶۱  
۸۸۹۱ ۱۵۴۲۳  
تلفن: ۸۸۹۱ ۱۶۶۹ (خط ۲۰۷) ۹۸ ۶۱ ۱۶۶۱  
Fard@barbaraniran.com  
www.barbaraniran.com



**سورچی ترابار**  
Soorch Tarabar Co. Ltd

شرکت حمل و نقل بین المللی

حمل کالاهای 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

**سینا صدر**

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 (تلفن): تلفن ۴۴۰۴۳  
info@elitearia.com  
www.elitearia.com



**شرکت میهن ترابار**  
Mihan Tarabar  
International Transport Co. Ltd

حمل و نقل بین المللی (با مسئولیت محدود)

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**  
Mojdeh Tarabar  
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، نشی 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، نشی 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، نشی  
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، نشی 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 تاک**

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

## شرکت های حمل و نقل بین المللی (تهران)



### 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 ۴۴۶، ساختمان پارسه،

طبقه سوم، واحد ۱۲

کد پستی: ۱۵۸۶۷۶۴۶۸

تلفن: ۸۸۷۲۵۷۵۸

نمابر: ۸۸۷۰۹۴۵۶-۷

www.starmarine.net

info@starmarine.net



راهبان دریای سعادت یار فرابری راهبان

### گروه شرکت های راهبان

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 بندر

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 بندر آسیا و اروپا به مقصد ایران

♦ شعب و نمایندگی در کلیه بندر ایران

♦ دارای دفتر اصلی در کشور امارات

تهران، خیابان مطهری، نبش خیابان

لارستان، پلاک ۴۱۴، طبقه ۵، واحد ۲۳

تلفن: ۸۸۸۹۴۷۰۴ - ۸۸۸۹۴۷۰۴ (خط)

نمابر: ۸۸۹۱۳۵۶۸ - ۰۲۱

www.rdsshipping.com

info@rdsshipping.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 بندر و گمرکات معتبر

تهران، خیابان ایرانشهر جنوبی، نبش سمیه،

شماره ۱۱۴، طبقه اول، واحد ۲

تلفن: ۵۲-۸۸۳۱۸۸۵۰

فاکس: ۸۸۸۴۷۳۷۳

شعبه اردبیل: ۳۳۸۱۲۶۶۲-۰۳۳۸۱۶۰۱-۰۴۵

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 کسندنه 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: ۸۸۳۱۲۴۰۰-۸۸۳۱۲۴۰۰

فاکس: ۸۸۳۰۲۰۷۵

info@omidandish.com

www.omidandish.com



### ایران سریع

حمل و نقل بین المللی (سهامی خاص)

کریر - فورواردر

حمل کالا از کلیه بندر جهان به بندر

ایران، ترانزیت کالا به آسیای میانه و عراق

سرویس 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 بروdat 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 (خط ۵)

فاکس: ۸۸۸۰۱۰۴۸

www.rahvand.com

info@rahvand.com



Malek Tarabar International Transport

شرکت حمل و نقل بین المللی ملک ترابار 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 بندر 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 (خط ۱۰) 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 ساهه: 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



**بارفراری 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 داربوش، 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.

حمل کالاهای صادراتی توسط کامیونهای ترک و ایرانی به کشورهای ترکیه - سوریه - لبنان - اردن و گرجستان  
ارابه 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



**آیدین ترابار جهان**

**شرکت نوید راسا آذر**  
**NAVID RASA AZAR**  
Export & Import

## شرکت های حمل و نقل بین المللی (تهران)



### ماکو سیر

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  
نمایندگی 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 سپهرودی، پلاک ۱۱۲،  
طبقه اول، واحد ۳  
تلفن: ۰۲۱-۸۸۴۳۳۸۷۰ و ۷۲  
نمابر: ۰۲۱-۸۶۰۲۸۲۵۲  
info@pishrohaml.com  
www.pishrohaml.com



### دنج سفر کیش

شرکت خدماتی بازرگانی  
نمایندگی خطوط کشتیرانی  
حمل و نقل فرآورده های  
نفتی 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 نزار

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

### شرکت سفان

(با مسئولیت محدود)

\* خدمات کشتیرانی و دریایی  
\* حمل کالا از بنادر جنوبی  
ایران به کشورهای حوزه خلیج  
فارس و بالعکس  
تلفن: ۰۷۶-۳۲۲۴۶۷۰۰ - ۱  
فکس: ۰۷۶-۳۲۲۳۱۱۶۵  
بندرعباس، تقاطع بلوار صیادان و بلوار  
طالقانی، ساختمان دریایی،  
طبقه چهارم، واحد ۱۰  
saffanco@gmail.com  
saffanco@yahoo.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



### 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)



**ودود ترابار**  
شرکت حمل و نقل بین المللی

کریر ، فورواردر  
زمینی ، دریایی

تهران: خیابان نجات الهی، خیابان کلاتری،  
پلاک ۷۶، طبقه ۱، واحد ۹  
تلفن: ۸۸۸۹۸۹۹۹  
نمابر: ۸۸۸۹۵۸۲۷

www.vadudetarabar@gmail.com



شرکت حمل و نقل بین المللی  
**راه گستر فارس** (سهامی خاص)  
کریر - فورواردر

♦ ترانزیت کالا و اتومبیل 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 : ۸۸ ۹۴ ۳۳ ۴۱ / ۸۸ ۹۴ ۳۵ ۶۲ (۰۲۱) فاکس : ۸۸ ۹۴ ۳۵ ۳۸ (۰۲۱)  
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: ۸۸۳۰۴۰۳۲-۲/۸۸۲۲۵۵۸۵-۶  
نمابر: ۸۸۸۴۴۵۴۳

E-mail: info@parsgita.com  
www.parsgita.com



**کالا تدبیر**  
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 / ۸۸۳۴۴۳۶  
فاکس: ۸۸۳۵۲۱۷  
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



ARMAN SEA LAND  
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: ۱۵۳۱۶۵۷۳  
تلفن: ۸۸۱۷۱۱۵۰  
info@parsamakala.com



**نیکبار**  
شرکت حمل و نقل بین المللی

**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  
انتابگردانی، 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



**پارس ترابار یاس**  
PARS TARABAR YAS  
حمل و نقل بین المللی و ترخیص کالا

مجتمع پالادیوم، طبقه دهم جنوبی، واحد ۱۰۲۲ تلفن: ۲۲۶۶۸۰۸۲  
www.yaslogistics.com info@yaslogistics.com



Emran Tajarat YAS  
www.yaslogistics.com  
info@yaslogistics.com

PARS TARABAR YAS  
Marine Navigation and Shipping Services  
Air Shipment Services  
Land Transportation Services  
Investment & International Purchasing

yaslogistics

## شرکت های حمل و نقل بین المللی (تهران)



تهران - خیابان آیت الله بهشتی - پلاک ۳۳ - طبقه ۴

کریر - فورواردر  
حمل و نقل بین المللی،  
داخلی سراسری و  
نمایندگی کشتیرانی

مجهز به ناوگان یخچال دار، کفی،  
تانکر، کمپرسی، چادری و کشنده بر

تهران، کیلومتر ۱۲ جاده مخصوص کرج،  
خیابان سپاه اسلام، خیابان شهید  
عباس شفیعی (جلال)  
تلفن: ۴۴۹۰۷۱۶۱-۷۰  
فکس: ۴۴۹۰۷۱۶۹  
info@hbtco.biz  
www.hagbarco.com



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  
فکس: 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

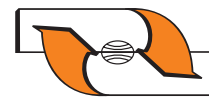


شرکت حمل و نقل بین المللی  
زمرد ترابر نوین

کریر - فورواردر

کشتیرانی

تهران: بزرگراه نواب، نبش آذربایجان  
شرقی، برج گردون، واحد ۵۰۲ شمالی  
تلفن: ۶۶۳۸۳۰۹۵-۷  
فکس: ۶۶۳۸۳۰۹۸  
www.zomorrodtarabar.com  
info@zomorrodtarabar.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، بوشهر، 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 ۵۰۱  
تلفن: (۱۰ خط) ۶۶۴۳۲۲۴۲ نمبر: ۶۶۴۳۱۵۰۰

info@esfand-tarabar.com

www.esfand-tarabar.com



DONYA BAR  
International Transport &  
Shipping agency CO. LTD

دنیا بار

شرکت حمل و نقل بین المللی  
و نمایندگی کشتیرانی (با مسئولیت محدود)

تهران، میدان آرژانتین، خیابان لوند،  
خیابان ۳۵، شماره ۷

تلفن: ۸۸۷۷۴۸۵۳-۴  
۸۸۷۸۱۴۵۰-۸۸۷۸۱۴۵۱  
فکس: ۸۸۷۷۳۹۵۱

www.donyabar.com  
info@donyabar.com



شرکت بازرگانی دریایی و 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



D.T.I.T

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، نبش جمالزاده شمالی،  
ساختمان اداری جمالزاده، طبقه ۲، واحد ۱  
تلفکس: ۶۶۹۲۳۳۵۶ / ۶۶۹۲۲۷۹۶  
۶۶۹۲۰۷۴۴ / ۶۶۹۲۰۲۱۸ / ۶۶۹۲۰۱۷۴  
۶۶۹۲۳۶۶۸ / ۶۶۹۲۳۶۲  
www.danieltarabar.com  
info@danieltarabar.com



شرکت حمل و نقل بین المللی  
و نمایندگی کشتیرانی و خدمات بار هوایی

جهان یخچال بار

(با مسئولیت محدود)

تهران، خیابان سپهروردی جنوبی،  
خیابان شهید برادران نوبخت، شماره ۲۹  
کد پستی: ۱۵۷۸۶۶۴۹۳۱

تلفن: ۸۸۸۳۴۷۸۰ و ۸۸۸۳۵۱۳۵  
فکس: ۸۸۸۴۴۳۷۵-۸۸۸۳۱۳۹۱

E-mail: info@jybc.com



## شرکت های حمل و نقل بین المللی (تهران)



### شرکت حمل و نقل بین المللی پاسا ترابر 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 فرابر

شرکت حمل و نقل بین المللی و خدمات کشتیرانی

#### حمل زمینی، دریایی، هوایی و ریلی

تهران، خیابان ولیعصر، بالاتر از چهارراه ولیعصر، پ ۱۴۴۹، مجتمع تجاری و اداری ابریشم، طبقه ۵، واحد ۵۰۳

تلفن: ۶۶۴۷۷۳۸۷ / ۶۶۴۷۷۳۵۱

نمابر: ۶۶۴۷۷۴۰۳

ایمیل: info@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

تلفن: ۶۶۹۰۴۹۵۵ - ۶۶۴۳۲۵۴۲

نمابر: 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

نمابر: ۰۲۱-۸۸۸۰۶۸۶۰-۲

نمابر: ۰۲۱-۸۸۸۱۰۲۱۹

● 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: ۴۳۳۱۲ - ۰۲۱

نمابر: ۴۳۸۵۳۹۴۰ - ۰۲۱

www.hansanav.com

Sales@hansanav.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

### پاسا ترابر 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



### دنیگارد

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) ۴۴۴۶۵۳۰۰ - ۰۲۱

نمابر: ۴۴۴۶۴۸۱۸ - ۰۲۱

همراه: ۰۹۱۲۵۷۷۵۷۷۸

تلگرام: ۰۹۱۰۵۹۴۰۰۵

www.Donyagard.ir

Azad@Donyagard.ir



شرکت کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی

### توشه‌بر

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



### تهران تیر

شرکت حمل و نقل بین المللی

کریر - 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: ۰۲۱-۸۸۸۴۹۰۲۵ فکس: ۸۸۸۴۹۰۲۵

tehrantir@gmail.com

## شرکت های کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی (تهران)



### 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



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 سهوردی شمالی، بالاتر از بهشتی، خیابان شهرتاش، پلاک ۷۴، طبقه دوم، واحد ۷  
تلفن: ۸۶۰۳۱۵۸ / ۸۸۵۲۳۶۸۶ / ۸۸۷۲۷۸۷۲  
نمابر: ۰۲۱ - ۸۸۷۳۸۱۶۵

arya.forward@gmail.com



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

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

esmaeili@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: ۰۲۱-۱۴-۶۶۵۷۲۹۰۷ - ۰۲۱-۰۶-۶۶۵۷۲۹۰۳

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: ۰۲۱-۳-۸۸۲۱۶۱۸۱ (+۹۸۲۱)  
نمابر: ۰۲۱-۳-۸۸۲۱۶۲۰۳ (+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: ۳۰-۸۸۲۰۱۳۲۹-۸۸۲۰۸۷۶۹  
فکس: ۸۸۶۴۵۱۵۵  
www.shamekh.org  
info@shamekh.org



▲ سرویس های حمل زمینی، دریایی و هوایی

▲ خدمات حمل Door to Door

▲ خدمات حمل پروژه ای

تهران، خیابان دکتر بهشتی - نبش میرعماد  
شماره ۲۸۲ - واحد ۲۰۲

تلفن: ۶-۸۸۷۵۰۳۵۳ نمابر: ۸۸۷۵۷۸۸۱

www.5continents.ir info@5continents.ir



شرکت حمل و نقل بین المللی

## سپهران ترابر

متخصص در امور فورواردرینگ، 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: ۴۸-۸۸۶۴۳۳۴۲-۰۲۱ نمابر: ۰۲۱-۸۸۶۴۳۳۲۷ sit@sindbadlogistics.com / www.sinbadlogistics.com



## 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: ۸-۸۸۵۰۸۳۵۱

info@rahniklogistics.com



حمل و نقل بین المللی

## بارمان ره تئیس

• 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

www.brt-co.com info@brt-co.com



حمل و نقل بین المللی

## وفاراه

کریر - 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: ۳-۴۶۰۹۲۳۰۳-۰۲۱ 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: ۲۲۳۶۷۷۰۹  
 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. CARRIER-FORWARDER

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: ۴-۸۸۸۳۱۸۸۸۸۸۸۳۰۴ (۰۹۸)۲۱۸۸۷۹۱۷۱۴ فکس: (۰۹۸)۲۱۸۸۷۹۱۷۱۴  
 آدرس بندرعباس: میدان یادبود، برج ملکه آسمانها، طبقه ۱۰، واحد ۱۰۰۱  
 تلفن: ۷-۲۲۲۵۰۲۸۲-۷۶ فکس: ۷۶-۲۲۲۵۰۲۸۸  
 e-mail: transport\_balooch@yahoo.com



## شرکت حمل و نقل بین المللی آسان سیر سبحان

- \* حمل بار زمینی به صورت دربیست (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

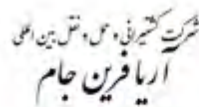
(کریبر و فورواردر)



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 بالتکسی.
- ♦ 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

## شرکت های حمل و نقل بین المللی (تهران)

**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



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



شرکت حمل و نقل بین المللی

**کالا سپید ترابر**

(با مسئولیت محدود)

International Transport.Co (LTD)

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: ۸۸۹۴۱۹۶۷ - ۰۲۱  
دفتر مشهد: پامچال ۵، پلاک ۲۲، طبقه ۲ - کدپستی: ۹۱۸۶۹۳۴۳۳ تلفن: ۰۵۱-۳۶۰۳۹۸۹۰-۳ شماره: ۰۵۱-۳۶۰۳۹۸۹۴

kalasepid@gmail.com



**جهان دنیز کالا**

Jahan Deniz Kala

- ◀ 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 رامشیه، 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: ۷-۸۸۹۷۸۲۸۴

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 بنس 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 - فرورادر

تهران: خیابان ولیعصر چهارراه طالقانی کوچه رحیم زاده پلاک ۱۰  
تلفن: ۰۶۶۴۶۲۰۰۸ (خط ۷) فکس: ۰۶۶۴۱۲۹۵۶  
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 - فرورادر

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 شماره: ۸۸۲۰۶۳۳۹

www.tehranrahvar.net info@tehranrahvar.net

**TFI**

شرکت حمل و نقل بین المللی  
**تات فرابر ایرانیان**  
(کریر - فرورادر)

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: ۰۹۱۲۸۳۳۴۱۴۵ / ۹۱۲۸۳۳۴۱۴۵  
tatarfarabar@yahoo.com ghasemi@tatarfarabar.com  
Alipour@tatarfarabar.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 شماره: ۸۸۸۹۹۶۹۸

دفتر ارومیه: چهارراه مخابرات، خیابان برق، برج جواهر، طبقه ۴، واحد ۵  
تلفن: ۰۷۲-۳۳۴۸۷۱۷۱ شماره: 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 فرورادر)

**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 / ۰۲۱-۸۹۷۸۸۷۸۲ فکس: ۰۲۱-۸۹۷۸۸۷۸۲

تومینال: تهران، شهرک صنعتی شمس آباد، بلوار نگارستان، خیابان گلزار  
تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۴۶۳۲۵

آستارا: پایانه بار آستارا، فرقه 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 فرورادر)

دفتر تهران: میدان انقلاب خ کارگر شمالی خ نصرت شرقی  
پلاک ۵۴، طبقه ۳، واحد ۶ تلفن: ۰۶۶۹۳۴۷۷۰ / ۰۲۱-۶۶۹۳۴۷۷۰

بندر عباس، میدان شهدا، بلوار امام خمینی، برج ملکه آسمان ها، طبقه ۷، واحد ۷  
تلفن: ۰۴۹ و ۰۳۲۲۵۰۵۴۷ شماره: ۰۷۶-۳۲۲۵۰۵۴۷ / ۰۹۱۲۴۹۵۰۶۷۴

شرکت حمل و نقل بین المللی  
**امیدان پارس تیر**  
International Transport Company

\* 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 - ۸۸۱۹۷۵۴۵ - 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.bsllshipping.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 - ۵۴۵۱۳ (خط ۴۰) - ۸۸۱۹۴۴۵۶ - ۳ - 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 - ۰۲۱

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 - ۰۷۶-۲۳۵۱۴۷۸۲  
مدیر عامل: ۰۹۱۷۳۶۱۰۷۹۵ - ۰۹۱۷۳۶۰۸۴۲۷ - 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 - 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: ۰۸۶۴۴۴۰۰۱۵ | نمابر: ۰۸۸۷۷۱۱۵۳  
www.iranlandservice.com | Email: is-teh@iranlandservice.com



**شرکت کشتیرانی**  
**پاشا دریای شرق**  
ESTERN SEA PASHA

- ♦ خدمات کارگزاری ترابری دریایی (نماینده‌گی 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 - فکس: ۰۲۱-۸۸۷۷۳۳۱۳

saleh@pashamarine.com



**نماینده‌گی 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: ۰۸۶۰۸۲۰۶۴

بندرعباس: تلفن: ۰۷۶-۳۲۲۴۲۳۱۳ | نمابر: ۰۷۶-۳۲۲۴۲۳۱۲

بوشهر: تلفن: ۰۷۷-۳۳۵۳۶۱۴۸ | نمابر: ۰۷۷-۳۳۵۳۵۹۹۷

General@hilaldarya.com



**دریا تجارت سامیار** (سهامی خاص)  
Smyar 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



**نماینده‌گی خطوط کشتیرانی**  
**هماهنگ دریای پارس**  
EMKAY Line

تهران: میدان مادر، خیابان بهروز، پلاک ۲۰، طبقه سوم، واحد ۱۰

تلفن: ۷۵۹۹۲ | نمابر: ۰۲۶۷۰۵۷۹۱

ss@hamahangdaryaypars.com  
info@hamahangdaryaypars.com



**شرکت اهورا بار بندر امام**  
مدیرعامل: بهزاد ویسی منفرد

عملیات تخلیه و بارگیری

- ♦ 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: سرپندار، 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  
Ahoorabar@gmail.com



**شرکت کشتیرانی**  
**دریاپیمای امین پارس**

تهران، خیابان میرداماد، میدان مادر، خیابان سنجابی، ساختمان آذر، پلاک ۲۰، طبقه ۳، واحد ۸

تلفن: ۲۶۴۱۷۰۶ | فکس: ۰۲۱-۷۵۲۶۴ | نمابر: ۰۲۱-۲۶۴۰۹۶۰۷

دفتر بندر عباس، چهارراه بلوکی، خیابان موسی صدر شمالی، مجتمع مدیا، بالای بانک انصار، طبقه ۵، واحد ۵۰۸

تلفن: ۳۲۲۵۳۶۷۱ | نمابر: 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 الشعراى 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: ۸۹۷۸۰۸۴۳-۰۲۱

www.fta-co.net

farahdel@fta-co.net



تلفن: ۰۰۰ ۲۴ ۴۲۰ 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: ۰۹۱۳۰۲۲۸۰۴۵ / ۰۹۱۶۱۵۱۴۰۴۵ / ۰۹۱۶۱۵۰۴۰۴۵

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 ترابر

نمایندگی خطوط کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی

- حمل محمولات کانتینری، یخچالی و پروژهای از اقصی نقاط جهان به بنادر 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، ۸۸۱۷۶۰۱۸۳  
[www.irantrarabar.com](http://www.irantrarabar.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  
 نمابر: ۰۶۱-۵۲۲۴۲۰۵۰
- دفتر تهران: خیابان وحید دستگردی، پلاک ۲۵۹، طبقه ۶ واحد ۱۳
- تلفن: ۰۲۱-۸۸۸۸۴۲۰۱-۲  
 نمابر: ۰۲۱-۸۸۶۶۵۲۳۵
- دفتر بندر عباس:  
 تلفن: ۰۷۶-۳۲۲۳۶۸۰۱  
 نمابر: ۰۷۶-۳۴۲۱۲۷۱۲
- دفتر عسلویه:  
 تلفن: ۰۷۷-۳۷۲۶۵۶۱۹

[ahangdarya@neda.net](mailto:ahangdarya@neda.net)



## دلفین

نمایندگی کشتیرانی و خدمات فراساحلی

- تهران: خیابان شریعتی، بعد از خیابان ملک، خیابان شهید کشاورز، پلاک ۳ واحد ۱ و ۲
- تلفن: ۸۸۱۴۸۶۳۳
- دفاتر نمایندگی:
- بندرعباس، بوشهر، بندر امام خمینی، بندر لنگه، جزیره خارک، جزیره کیش
- [info@dolphinshipping.net](mailto:info@dolphinshipping.net)  
[www.dolphinshipping.net](http://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](http://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](http://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



[cargobooking.com](http://cargobooking.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](http://www.Tcisiran.com)

تلفن: ۰۲۱-۴۲۸۶۷ (خط ۳۰)

[www.ariantrans.com](http://www.ariantrans.com)  
[info@ariantrans.com](mailto: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 تریمینالی، کراس استاف در بنادر صحار (عمان) و جبل علی (امارات)

بندرعباس سه راه دلگشا جنب عکاسی فوتو هرمز ساختمان شهاب طبقه ۵ واحد ۵۰۴  
 تلفن: ۰۷۶-۳۲۲۳۳۲۶ - ۰۷۶-۳۲۲۳۳۶۹  
 همراه: ۰۹۱۲۰۲۵۱۳۵۸

[INFO@SHAKHSSD.COM](mailto: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
- حمل از مبدأ تا مقصد
- حمل چند وجهی
- حمل کالای پروژه های حمل و نقل بین المللی

دارای دفاتر و شعب در:

بندرعباس - بندر امام خمینی - بوشهر - چابهار - خرمشهر - خارک - عسلویه - کنگان - قشم - بندر انزالی

تهران: خیابان سپهرودی شمالی، خیابان هویزه غربی، پلاک ۱۱۸، طبقه دوم

تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۳۶۴۴۰

نمابر: ۰۲۱-۸۸۷۳۶۴۷۸-۹

[info@seasark.com](mailto:info@seasark.com)

[www.seasark.com](http://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](mailto: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: ۸۸۷۹۱۹۲۸ - ۸۸۷۹۲۷۹۵

شعب داخلی:

بندرعباس، بوشهر، خرمشهر، بندر امام، عسلویه، چابهار

E-mail: [info@mojmadd.org](mailto: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](http://www.absshipping.com)  
[info@absshipping.com](mailto:info@absshipping.com)



شرکت کشتیرانی  
**سیراف دریا لیان**  
Siraf Darya Lian

ارابه 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](mailto:info@sdlllogistics.com)



شرکت کشتیرانی  
**فرشته اقیانوس آبی**

نماینده 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 رگ و اپن تاپ

تهران، خ سهروردی شمالی، کوچه شهرتاش، پلاک ۷۴ طبقه ۲ واحد ۵  
تلفن: ۷-۸۸۵۰۸۳۵۲  
همراه: ۰۹۳۰۸۰۹۹۷۲۷  
[Info@fereshtehlineragency.com](mailto:Info@fereshtehlineragency.com)



نمایندگی کشتیرانی

- حمل کالای کانتینری و غیر کانتینری
- خدمات حمل Door to Door
- حمل پروژه ای و ارانه راهکارهای ویژه صنعت
- ارانه سرویس حمل و نقل وارداتی
- ارانه 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 ۳۷  
تلفن: ۳۷ ۱۸۸ / ۴۶ ۸۲۰ ۲۱ 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 محصولات 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 ۳۷، طبقه اول  
+۹۸ ۲۱ ۴۱ ۹۸۹ ۰۰۰ / [info@rosharah.com](mailto:info@rosharah.com)

شرکت  
**مدیریت بار و دریا**  
نمایندگی: Sun Logistics  
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: ۲۲۰۲۸۷۷۷-۸  
نمابر: ۲۲۰۲۸۷۷۹



شرکت کشتیرانی  
**دریا محور تیراژه**

- حمل کالاهای صادراتی و وارداتی شامل جنرال، پروژهای، 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: ۲۲۲۶۲۸۶۹-۲۲۲۶۲۸۶۹  
نمابر: ۲۲۹۱۳۶۸۵  
[www.tirajehshipping.com](http://www.tirajehshipping.com)  
[info@tirajehshipping.com](mailto:info@tirajehshipping.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: ۲۲۲۲۵۳۰۳ (۱۲ خط)  
فاکس: ۲۲۲۷۰۶۳۸  
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](mailto:general@sevenseasir.com)  
[www.sevenseasir.com](http://www.sevenseasir.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: ۰۲۲۳۸۶۰۵۴ - ۰۲۲۳۸۶۰۷۸ - ۰۲۲۳۸۶۰۴۶  
Sarah.tn@psp-shipping.com  
gmr@psp-shipping.com



کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی

تهران، شمال میدان هفت تیر،  
خیابان غفاری، شماره ۲۰، ساختمان دورقی

تلفن: ۰۲۱-۸۸۳۰۴۴۱۸-۱۹  
۰۲۱-۸۸۳۰۲۰۶۶-۸

نمابر: (۰۲۱-۸۸۳۰۲۰۶۶)

شعب: بازرگان، جلفا (نوردوز)، آستارا،  
تبریز، بندرانزلی، مشهد، بندرعباس،  
بندر امام، بوشهر، دوغانرون، چابهار  
و مراکز شهرستان ها  
douraghi@douraghi.com



مدیریت: کاپیتان محمد آبخو

## شرکت بین المللی کشتیرانی و خدمات صیادی تندیس خلیج فارس

با بیش از دو دهه فعالیت در حوزه کشتیرانی، صیادی، تجاری و خدمات فراساحلی فعال می باشد.

معرفی شرکت و توانمندی ها:

- ◆ خدمات کشتیرانی: مالکیت و مدیریت کشتی - اجاره شناور (چارترینگ)
- ◆ خدمات تجاری و بین المللی: 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 بهره برداری 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 ۵ و ۶ تلفکس: ۰۷۷ ۳۳۳۲۵۲۰۸-۹

www.tpg.org.ir

tandis\_persiangulf@yahoo.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: ۰۶۱-۵۲۲۳۴۴۳۰  
همراه: ۰۹۱۶۱۵۱۴۰۱۳  
۰۹۱۳۳۷۲۳۱۵۹  
۰۹۱۶۳۵۳۰۳۲۸  
suscobik@gmail.com



شرکت دنیز دریای پیمان (بامسئولیت محدود)  
نمایندگی خطوط کشتیرانی

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 فریدونکنار

بندرانزلی: غازیان، خیابان رضانی،  
ساختمان قائم، طبقه ۴، واحد ۱۶  
تلفن: ۰۱۳-۴۴۴۴۰۶۹۳  
نمابر: ۰۱۳-۴۴۴۴۳۷۲۸  
info@caspianilversea.com  
www.caspianilversea.com



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



ایرانیان غلات پارسه  
کشتیرانی بازرگانی بین‌المللی

- ♦ بازرگاری و حمل کالا از مبادی
- ♦ بنادر روسیه به ایران و بالعکس
- ♦ ارائه پروفرما 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

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: ۰۹۱۸۳۳۱۱۹۲

کرمانشاه: ۰۸۳-۳۴۲۸۲۷۹۲

نمابر: ۰۸۳-۳۴۲۸۲۷۹۳

سلیمانیه: ۰۷۷۰۲۰۴۰ (+۹۶۴۷۷۰)

jafarsouri@yahoo.com



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 سکویهای نفتی و حفاری

تلفن: ۰۷۶ - ۴۴۴۲۵۷۵۵

همراه: ۰۹۱۲۱۹۹۱۸۴۲

almasmarine.kish@gmail.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@searoadkala.com  
Website: www.searoadkala.com



شرکت حمل و نقل بین‌المللی

جاده پویان جهان

JADDEH POUYN - E - JAHAN

کریر-فورواردر

دفتر مرکزی: تهران، میدان ولی عصر، نیش  
کوچه شقایق، مجتمع تجاری ایرانیان،  
طبقه ۱۰، واحد ۸

تلفن: ۰۲۱ - ۸۸۹۲۹۷۶۴ - ۶۵

دفتر بازرگان: بازرگان، خیابان امام، درب  
گمرک، خیابان تجاری آنا، طبقه ۴، واحد ۲

تلفن: ۰۴۴ - ۳۴۳۷۵۰۵۸

نمابر: ۰۴۴ - ۳۴۳۷۵۰۵۶

mysam.bazargan@gmail.com

کشتیرانی خط کرانه دریایی  
مسئولیت محدود: 468725 Reg No.



تلفن: ۰۲۱ ۵۴ ۹۸۴ ۰۰۰ (خط ۳۰)  
شماره فکس: ۰۲۱ ۸۸ ۷۶ ۳۰ ۷۸

WWW.SSHLINE.COM

تهران، خیابان شهید مطهری، خیابان کوه نور  
خیابان هفتم، برج آژند، طبقه نهم، واحد ۹۳

sales@sshline.com

## شرکت های کشتیرانی و خدمات دریایی



**شبگیر بار طوس**  
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  
نمابر: ۰۵۱-۳۷۶۵۲۲۲۶  
www.shabgirbaratoos.com  
shabgirbaratoos@gmail.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: ۰۷۷-۲۲۱۳۰۹۰۰  
دفتر تهران: ۰۲۱-۲۲۱۰۶۴  
شعبه بندرعباس: ۰۷۶-۲۲۴۵۱۹۱۱  
شعبه لنگه: ۰۷۶-۴۴۴۵۱۱۳  
دفتر امارات: ۰۹۷۱۵-۸۵۲۲۱۸۵

www.pasargadline.com  
info@pasargadline.com



**سینا**  
شرکت توسعه دریایی و بندر  
SINA PORT & MARINE CO.

کلیه عملیات خدمات بندری و ترمنالی کالاهای عمومی، یخچالی، کانتینری و پایانه نفتی در بندر 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: ۰۲۱-۸۴۳۰۹۰۸۴۳۰۸ (خط ۳)  
فکس: ۸۸۷۷۹۲۳

بندر امام خمینی: فاز ۳، نیش خیابان حافظ ۶، شرکت توسعه خدمات دریایی و بندری سینا  
تلفن: ۰۷۶-۵۲۲۸۴۴۳۸  
فکس: ۰۷۶-۳۲۱۲۳۹۲۲

بندرعباس: بلوار پاسداران، نرسیده به هتل هما، کوچه دلاوران ۳، مجتمع ساحل  
تلفن: ۰۷۶-۳۳۵۲۴۶۱۴  
فکس: ۰۷۶-۳۲۱۲۳۹۲۲

بندر بوشهر: اداره کل بندر و دریا نوردی استان بوشهر، شرکت توسعه خدمات دریایی و بندری سینا  
تلفن: ۰۷۷-۳۳۳۳۰۶۸۳  
فکس: ۰۷۷-۳۱۶۶۱۷۰۴

بندر نوشهر: اداره بندر و دریا نوردی استان مازندران، ساختمان اداره امور بندری  
تلفن: ۰۱۱-۵۲۳۳۹۰۶۶  
www.spmco.co  
public@spmco.co



**موتاز**  
موسسه حمل و نقل و باربری

قبول حمل کالا به تمام نقاط کشور (تحت پوشش بیمه)

تهران، خیابان فدائیان اسلام، ایستگاه ممتاز

تلفن: ۰۲۱-۳۳۳۸۳۰۳۰ (خط ۱۲)  
فکس: ۳۳۷۴۲۹۲۸  
تلفن غرفه ۲۳۴ پایانه:  
۵۵۲۹۶۲۱۷، ۵۵۲۹۶۰۰۰-۳



**شرکت امیدان ساحل پارسیان**

- خدمات فنی و مهندسی (ساخت و ساز و طراحی، مدیریت پروژه)
- خدمات فرا ساحل (تامین اقلام ضروری سکویهای نفتی و Firefighting standby)
- تامین تجهیزات مخابراتی و ایمنی
- چارترینگ

تهران: پاسداران، خیابان گل نسی، خیابان ناطق نوری، میدان قبا، پلاک ۷۴، طبقه ۲، واحد ۷  
تلفن: ۰۲۱-۲۲۸۷۹۹۵۰-۶۰-۷۰  
نمابر: ۰۲۱-۲۲۸۷۹۹۸۰  
www.ospico.com  
info@ospico.com



**ثبات تایر آریا**  
ST  
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



**دوتو بار فرابر خلیج فارس**

حمل و نقل ریلی کالا  
مدیرعامل: مهرداد نجاتی محرمی

تلفن: ۸۸۶۶۰۹۱۳ و ۸۸۸۸۹۰۲۶  
فکس: ۸۸۸۷۹۱۷۸

تهران، انتهای خیابان گاندی شمالی، خیابان شریفی، پلاک ۱۰  
واحد ۱۵ و ۱۶  
کدپستی: ۱۹۶۹۹۵۳۷۶۸

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



**خلیج فارس**  
خدمات بندری و دریایی  
PERSIAN GULF Kish Line

(سهامی خاص)

تهران، میدان آرژانتین، خیابان بیهقی، انتهای خیابان ۱۶ شرقی، پلاک ۳۲، طبقه ۲  
تلفن: ۰۲۱-۸۸۵۴۰۸۴۵  
فکس: ۰۲۱-۸۸۵۲۵۹۰۴  
pgki@pgki.ir



**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 بندر 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: ۰۶۱۵-۲۲۳۷۳۲۴

همراه: ۰۹۱۶۱۵۱۴۵۰۱ / ۰۹۱۶۳۵۳۹۳۵۹  
website: www.bluedarya.com  
E-mail: blue\_sea\_pg@yahoo.com





شرکت حمل و نقل بین المللی

**دشت نوردان**

**گرگان**

کریر - فورواردر

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

۳۲۲۲۵۰۵

۳۲۲۲۰۸۵

تلفکس: ۰۱۷-۳۲۲۳۰۱۴۶

dasht\_navardan@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 ترابار**

(با مسئولیت محدود)

**Sarafranz Tarabar**

International Transport Co. Ltd.

کریر - فورواردر

تبریز: فلکه دانشگاه، برج بلور، طبقه ۱۸، واحد G

تلفن: ۰۴۱-۳۳۳۵۸۸۳۱۱/۳۳۳۵۸۸۱۴/۳۳۳۵۸۸۴۱

نمابر: ۰۴۱-۳۳۳۵۸۸۱۹

www.sarafranztarabar.com

info@sarafranztarabar.com

ferdousi7005@hotmail.com

ferdousialireza@gmail.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

**حکمت ترابار گنبد**

تاسیس ۱۳۸۵

کریر - فورواردر

گنبد کاووس، خیابان میهن غربی،

مجمع آخوندزاده طبقه ۴ واحد ۸۸

تلفن: ۰۱۷-۳۳۲۲۰۵۶۳

۰۱۷-۳۳۲۹۰۶۸۰

۰۱۷-۳۳۲۳۵۰۷۶

فکس: ۰۱۷-۳۳۲۹۰۶۷۵

hekmatg@gmail.com



**روان ترابار 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: ۰۲۱-۳۲۲۲۷۸۵۲ - ۳۲۲۲۷۸۶۰

RAVANTARABAR@GMAIL.COM



**ALMAS RAHE PAYAM**

INTERNATIONAL TRANSPORT CO. LTD

شرکت حمل و نقل بین المللی

کریر - فورواردر

تهران، میدان جمهوری اول نواب ساختمان شهاب ۱ طبقه ۷ واحد ۱۷۱

تلفن: ۰۲۱-۶۶۳۸۳۰۰۷ فاکس: ۰۲۱-۶۶۳۸۱۶۳۹

www.almasrahepayam.com

info@almasrahepayam.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

**زمین دریا**

فورواردر - کریر

زمینی - دریایی - هوایی

حمل محمولات از ایران به کلیه کشورها و بالعکس

\* تبریز - خیابان رسالت - مجمع تجاری کوثر

واحد ۵۹۱ - کدپستی: ۵۱۷۸۹۳۷۳۸

\* بندر عباس - خیابان سیدجمال الدین اسدآبادی

جنب مسجد اسدآبادی - ساختمان زمین دریا

کدپستی: ۰۹۱۷۶۹۱۱۱۵۱ / ۹۱۳۷۷۶۹۱۵۱ / ۹۱۳۷۷۶۹۱۵۱

تلفن

۰۴۱-۳۴۴۷۰۴۶۶

Tell

041-34470428

041-34470608

041-34470609

فاکس

۰۴۱-۳۴۴۵۳۷۵۲

Fax

041-34453752

No:594 / kosar complex / resalat ave

tabriz - iran post code : 5178937768

zamindarya@yahoo.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

**ماکاتر ابر 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: ۰۵۴-۳۳۲۱۱۸۵۷ / ۳۳۲۲۳۵۹۳

تلفکس: ۰۵۴-۳۳۲۱۱۸۵۸ / ۳۳۲۲۱۷۱۳

makatrans@yahoo.com

شرکت حمل و نقل داخلی

**اطمینان بار ارسنجان**

حمل کالا به سراسر  
نقاط کشور

فارس، ارسنجان، بلوار ۲۲ بهمن،  
روبروی سالن ورزشی نشاط

تلفن: ۰۷۱-۴۳۵۲۲۴۷۶

۰۷۱-۴۳۵۲۵۴۰۴

فکس: ۰۷۱-۴۳۵۲۶۱۶۱

همراه: ۰۹۱۷۳۲۹۰۲۹۷

شرکت حمل و نقل

**شایگان ترابار**

مجهز به انواع کمرشکن، کشویی،  
تریلر، اطافدار، کمپرسی

اراک، سه راهی خمین، ابتدای جاده

تهران، روبروی بانک ملت

تلفن: ۰۸۶-۳۴۱۳۵۲۲۲

تلفکس: ۰۸۶-۳۴۱۳۰۵۸۸

همراه: ۰۹۱۰۸۰۶۰۵۲۸ - ۰۹۱۸۳۶۲۹۶۹۸

پایانه: ۰۸۶-۳۳۶۸۰۰۸۶

## 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، ریلی، 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



### شرکت حمل و نقل بین المللی بان راه توس

کریر، فورواردر سوخت و کالا (صادرات، واردات، ترانزیت به کلیه کشورهای آسیای میانه و اروپا) جاده‌ای، ریلی، دریایی

- حمل فرآورده‌های نفتی با تانکرهای واجد شرایط دارای آئین نامه حمل مواد خطرناک
- حمل گاز مایع LPG با کبوس‌های واجد شرایط با نایب 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 راه‌اندازی 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: ۰۹۳۹۸۲۷۲۴۲۷ سامانه پیامکی: ۰۹۸۱۲۴۳۰۰۰۰۶۹

Email: Brra\_11253@yahoo.com Site: www.Brr.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 توس



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@abanrahtoo.com - khavari@abanrahtoo.com  
 www.abanrahtoo.com



(کریر-فورواردر)

### شرکت حمل و نقل بین المللی آسا برودت توس

- ◆ 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, 5<sup>th</sup>, 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

تلفن: ۰۵۱-۳۸۱۱۴۷۴۸ - ۳۸۱۱۴۷۴۷ - ۰۵۱-۳۸۱۱۴۷۴۷ نمابر: ۰۵۱-۳۸۱۱۴۷۴۸

info@abtlogistics.ir



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](mailto:parspardis.intlco@gmail.com) [parspardis.intlco@yahoo.com](mailto:parspardis.intlco@yahoo.com)



شرکت حمل و نقل بین المللی



شرکت حمل و نقل سراسری

**عدل ترابران توسی** (عدالتیان) **پیشتاز ترابر** عصر خاوران

- حمل و نقل فرآورده های نفتی بصورت تخصصی با ۱۰۰ 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  
پیشتاز ترابر: ۰۵۱-۳۳۸۲۲۴۴۹ / ۳۳۸۲۲۴۵۰ نمابر: ۰۵۱-۳۳۸۲۲۴۴۹  
عدل ترابران: ۰۵۱-۳۳۸۲۲۴۴۹ / ۳۳۸۲۲۴۵۰ نمابر: ۰۵۱-۳۳۸۲۲۴۴۹ (داخلی ۵)

[adrtarabar@yahoo.com](mailto:adrtarabar@yahoo.com) / [pishtaztarabar@yahoo.com](mailto:pishtaztarabar@yahoo.com)



- تخصص در حمل و نقل ریلی از ایران به کشورهای مستقل مشترک المنافع، ترکیه، افغانستان و پاکستان
- 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<sup>th</sup> Golestan Street, 10<sup>th</sup> South Khayyan Blvd, Mashhad, Iran  
سدا آسیا ترابری  
شرکت حمل و نقل بین المللی - مسولیت محدود  
ایران، مشهد، بلوار گولستان - ج ۱۰  
نیش گلستان ۳ پلاک ۳۰ طبقه ۴ واحد ۳۰



**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 نمابر: ۰۵۱-۳۸۷۸۶۱۷۷

[www.rahgoshakala.com](http://www.rahgoshakala.com)  
[info@rahgoshakala.com](mailto: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  
نمابر: ۰۵۱-۳۸۷۶۱۷۸۱  
[yaranzamin\\_star@yahoo.com](mailto:yaranzamin_star@yahoo.com) [Saramadyaranzamin@yahoo.com](mailto:Saramadyaranzamin@yahoo.com)

ATA TARABAR ATLAS INTERNATIONAL TRANSPORT CO



WWW.ATATARABAR.COM  
EMAIL: INFO@ATATARABAR.COM  
Tel: +98 513 8550305-9 | Fax: +98 513 8545669  
Address: Zir-e-Khavar Building Shariati Sq, Mashhad, Iran



حمل و نقل بین المللی دریایی، جاده اک و ریلی  
بازار ۲۰۰۰۰ متر ایبار و پاسکول ۶۰ تن تحت نظارت شرکت ایبار های عمومی و خدمات گمرکی ایران



**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](http://www.asatarabar.ir) [info@asatarabar.ir](mailto: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 - ۴ فکس: ۰۵۱-۳۷۶۶۴۱۳۱



**پارت‌ترابر خراسان**  
شرکت حمل و نقل بین‌المللی

♦ حمل کالاهای صادراتی -  
وارداتی و یا ترانزیتی  
به کشورهای آسیای میانه و  
افغانستان

مشهد: خیابان سنا باد، بین  
سناباد 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 ترابر**  
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 ترابر و صبورانان**  
(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 ترابر آذربایجان: ارومیه، بلوار آزادی جنب گمرک تلفکس: ۰۴۴-۳۲۷۵۵۸۴۲-۳  
دفتر مرکزی صبورانان: تبریز، خیابان جهاد، مجتمع میلاد، طبقه ۲، واحد ۲۰۲  
صدیقی: ۰۹۱۲ ۱۵۲۱ ۰۱۲ ۰۹۱۲ ۰۲۵ ۹۰۶۰ 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 ترابر 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  
۰۹۱۵۳۱۴۹۰۴۰  
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 D7  
 تلفن: ۰۴۱-۳۳۳۵۵۳۱۵-۷  
 ۳۳۳۷۰۱۳۳-۴  
 فکس: ۰۴۱-۳۳۳۷۰۱۳۵/۳۳۳۵۵۳۱۸  
 E-mail: info@taranomtabriz.ir



شرکت حمل و نقل

### پرستو بار 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

### پرستو ترابر

- 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 ترابر

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 گوی پیمایی  
 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



حمل و نقل بین المللی کشتیرانی و امور گمرکی

### ایران ویج

- دفتر مرکزی: سنندج  
 صندوق پستی: ۵۹۶-۶۶۱۳۵  
 تلفن: ۰۸۷-۳۳۲۹۰۶۷۸  
 نمابر: ۰۸۷-۳۳۲۹۱۱۶۹  
 همراه: ۰۹۱۸۷۸۷۴۰۹۸  
 دفتر تهران: خیابان سپهبد قرنی، خیابان، سوسن، شماره ۴ طبقه ۴  
 تلفن: ۰۸۸۹۰۶۷۶۹  
 ۸۸۹۱۶۹۲۰/۸۸۹۱۱۰۵۹  
 نمابر: ۸۸۸۹۷۴۹۷  
 واتس آپ: ۰۹۱۶۳۶۴۳۴۳  
 iranvichco@yahoo.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 در بست (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 ۰۵۶۵۶۸۷۰

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 بوسه 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: 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 گریدور بین المللی شمال - جنوب

دفتر مرکزی، تهران: میدان توحید، خیابان نصرت غربی، پلاک ۱۵۸

تلفن: (۶ خط) ۰۶۶۹۱۳۹۲۹ و ۰۵-۶۶۹۱۵۱۸۳ / فاکس: ۰۶۶۹۱۳۹۲۴

www.tarkibtrans.ir / info@tarkibtrans.ir



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 آزاده بندر**

شرکت حمل و نقل جاده ای آزاده بندر  
Azadeh Bandar Transportation Co.

- حمل کلیه محمولات سبک و سنگین به وسیله کامیون تریلی، گمرک 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 ۱۷۴، طبقه ۴

www.azadehbandar.com / info@azadehbandar.com



**ساتی**

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 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: مهریاد جنوبی، ۴۵ متری زرد، ایستگاه فردوس، نیش خیابان طالقانی

تلفن: ۰۸-۶۶۶۲۵۵۵۶ / ۰۶۶۶۹۳۶۳۷ / ۰۶۶۶۹۱۴۱۷ / ۰۹-۶۶۶۴۸۵۷۰

شماره: ۰۶۶۶۱۳۳۴۲

derakhshandehco@yahoo.com



سعادت ترابار

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، زرد، رفسنجان، سیرجان و طبس)

مدیرعامل: محمدرضا باربد ۰۹۱۲۱۹۶۳۹۶۹

دفتر مرکزی: کرمان، خیابان هزار و یک شب، کوچه شماره ۲۳، پلاک ۷

تلفن: ۰۳۴-۳۲۴۶۷۷۰۵ / ۰۳۴-۳۲۴۶۷۷۸۵ / ۰۳۴-۳۲۴۶۷۸۲۴

زرد: 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  
نمابر: 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 - همراه: ۰۲۱ - ۸۶۰۳۷۳۳۹ - ۸۶۰۳۷۳۲۵۱

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: ۰۹۱۶۱۱۴۱۴۹۰۸

دز فول: جنب میدان بار مهدیه، خیابان پاییز نبش خیابان دوم



**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 اسلامی (وزراء) کوچه نهم، پلاک ۲۰، طبقه چهارم  
کد پستی: ۱۵۱۳۷۳۴۳۱۵  
تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۱۷۰۲۰  
نمابر: ۸۸۱۰۳۹۹۷

دفتر 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



شرکت حمل و نقل فر آورده های نفتی  
**رهیویان سوخت خراسان**

\* حمل و نقل فر آورده های نفتی به اقصای نقاط کشور  
\* پیمانکاری شرکت ملی پخش فر آورده های نفتی  
منطقه مشهد ۰۱۳۶

مشهد، شهرک عسکریه، خیابان احسان، بین احسان ۳ و ۵، پلاک ۹۳  
شماره تماس: ۰۵۱۳۳۸۲۲۱۵۶ - ۰۵۱۳۳۸۲۲۱۶۶ - ۰۹۱۵۳۱۳۰۹۳۸

info@rahpouyan-sookht.ir www.rahpouyan-sookht.ir

**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: ۰۶۶-۳۳۴۲۴۷۰۳ - فاکس: ۰۶۶-۳۳۴۲۴۷۰۳  
همراه: ۰۹۱۶۱۶۱۳۰۱۵ / ۰۹۱۶۳۶۱۱۵۴۵



شرکت حمل و نقل جاده ای فجر جهاد

شعبه تهران:  
نسیم شهر، پایانه استان تهران، غرفه ۲۰۵  
تلفن: ۰۲۱۵۵۲۹۵۸۹۳ - ۴  
نمابر: ۰۲۱۵۵۲۹۵۸۹۵

شعبه بندر انزلی:  
پایانه بار بندر انزلی، پلاک ۲۴  
تلفن: ۰۱۸۱۳۲۳۸۱۲۰

شعبه بندر عباس:  
پایانه بار، غرفه شماره ۲۸  
تلفن: ۰۷۶۳۳۳۴۹۸۰۹

شعبه چابهار:  
پایانه بار، غرفه شماره ۸  
تلفن: ۰۵۴۳۵۳۳۵۴۲۸

شعبه بوشهر:  
پایانه بار بوشهر  
تلفن: ۰۷۷۳۳۴۴۵۳۱۷

شعبه عسلویه:  
پایانه بار منطقه ویژه  
تلفن: ۰۷۷۳۱۳۷۵۲۴۵

شعبه کرمانشاه:  
پایانه بار کرمانشاه  
تلفن: ۰۸۳۳۱۳۷۲۲۸۱۲

شعبه بندر امام خمینی:  
پایانه بار بندر، طبقه ۲، غرفه ۲۰  
تلفن: ۰۶۱۵۲۲۴۱۲۹۶

شعبه بندر انزلی:  
پایانه بار بندر انزلی، پلاک ۲۴  
تلفن: ۰۱۸۱۳۲۳۸۱۲۰

شعبه بندر عباس:  
پایانه بار، غرفه شماره ۲۸  
تلفن: ۰۷۶۳۳۳۴۹۸۰۹

شعبه تهران:  
شعبه تهران: آیت الله سعیدی، کیلومتر ۵ جاده ساوه، ابتدای اسماعیل آباد، جنب مترو آزادگان  
تلفن: ۰۵۵۸۲۰۰۲۸ ۵۵۸۶۰۴۵۷ ۵۵۸۵۲۹۷۸  
نمابر: ۵۵۸۴۳۰۵۶

www.Fajr.jahad.com



## 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  
بارنامه در کل کشور  
اولین شرکت حمل و نقل جاده ای  
دارای تقدیرنامه دو ستاره تعالی سازمانی

- توانایی حمل کالا بصورت ترکیبی:  
جاده ای-ریلی-دریایی
- توانایی تخلیه کشتی، حمل شهری، استرپ،  
ترخیص و انبارداری در بنادر 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:** نامبر: ۰۷۶-۳۳۴۲۵۱۴۷  
تلفن: ۳۳۴۲۵۱۸۰ / ۳۳۴۲۵۱۴۵

**پایانه انزلی:** تلفن: ۰۱۳-۴۴۴۴۱۲۲۳-۲۴  
تلفن: ۴۴۴۳۵۵۱۹-۲۰-۲۱

**کاشان:** تلفن: ۰۳۱-۵۵۵۴۶۱۲۱  
نامبر: ۵۵۵۴۱۲۶۱

**تهران:** تلفن: ۰۲۱-۲۲۰۸۷۱۰۹  
نامبر: 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  
استرپ 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  
نامبر: ۰۷۶-۳۳۵۱۴۸۶۶  
همراه: ۰۹۱۷۷۶۳۴۵۶۸



شرکت توسعه خدمات

## پیروزان صنعت کیان

تجهیزات تعمیر گاهی خودرو

تهران، خیابان آزادی، ترسیده به خیابان  
خوش، نیش کوچه کامیاران، پلاک ۲۵۰،  
طبقه همکف، واحد ۱۶

تلفن: ۰۲۱-۶۶۸۹۴۹۶۰  
نامبر: ۰۲۱-۶۶۳۸۸۹۱۴

**info@piroozansanat.ir**  
**www.piroozansanat.ir**



## 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  
نامبر: 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 ۵۰۴، 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: ۰۷۶-۳۲۲۴۲۴۲۰  
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: ۰۴۴-۳۴۳۷۳۳۳۱  
همراه: ۰۹۰۳۴۳۷۴۳۱۶  
۰۹۱۳۴۳۷۴۳۱۶  
تلگرام: ۰۹۱۰۳۲۲۱۳۴۶

**Bazargan\_armin@yahoo.com**  
**info@arminbazargan.com**  
**bszarganarmin2@gmail.com**



## دنیز ترابار DENIZ TARABAR

شرکت حمل و نقل  
سنگین و فوق سنگین  
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  
نامبر: ۰۷۶-۳۳۴۴۶۳۶۸  
همراه: ۰۹۱۷۱۶۱۶۶۲۸  
۰۹۱۷۱۶۳۵۲۰۰ / ۰۹۱۷۱۶۱۶۸۸۴

**nasimtarabarco@yahoo.com**



## شرکت حمل و نقل دوستان هرمزگان

قبول حمل کالا از بندرعباس به  
کلیه نقاط کشور و قبول ترانزیت  
کالا به خارج از کشور  
بندرعباس، خیابان امام، ترسیده به  
میدان یادبود، روبروی خیابان دانش،  
ساختمان یاس، طبقه اول  
تلفن: ۰۷۶-۳۲۲۱۳۳۵۷-۹  
دفتر عملیات: ۰۷۶-۳۳۵۳۲۸۲۵-۷  
همراه: ۰۹۱۷۳۰۱۶۸۸۲

**Info@doostanhormozgan.com**



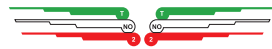


**پیشرو در صنعت حمل و نقل مسافربری**

تلفن های دفتر مرکزی: ۶۶۷۰۷۱۴۸  
تلفن های رزرو ترمینال جنوب: ۵۵۱۸۵۳۱۲-۲۳  
تلفن های رزرو ترمینال غرب: ۴۴۶۶۳۹۵۴-۵  
تلفن های رزرو ترمینال شرق: ۷۷۸۶۸۰۸۰-۳۰  
تلفن های رزرو پارکینگ بیهقی: ۸۸۷۵۳۶۰۰-۱  
[www.iranpeyma.info](http://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  
پایانه شرق: ۵۵۱۸۵۳۲۴-۶  
پایانه شرق: ۷۷۸۸۰۸۵۵ / ۷۷۸۸۰۸۵۱  
پایانه جنوب: 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: ۴-۰۲۱-۴۴۶۹۲۱۹۰  
مدیرعامل: جناب آقای شاملو  
۰۹۳۶۱۰۶۷۲۵۵  
[www.lalchseir-co.ir](http://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

**نماینده کی 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 بیمه‌ای 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: ۴۴۹۷۶۹۰۴ - ۴۴۹۷۶۹۰۷  
فکس: ۴۴۹۶۵۵۲۴  
همراه: ۰۹۱۷ ۱۹۸۴۰۰۱  
[Fararocompany92@gmail.com](mailto:Fararocompany92@gmail.com)



کریر-فورواردر (زمینی، دریایی، ریلی)  
♦ حمل انواع کالاهای صادراتی، وارداتی، ترانزیت به کشورهای اروپایی، آسیای میانه و بالعکس  
♦ 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 فکس: ۶۶۴۰۶۷۴۰  
دفتر گمرک پیام: ۱۲-۳۴۵۶۷۳۱۱-۰۲۶  
[www.pazhoohesh-transport.com](http://www.pazhoohesh-transport.com)  
[info@pazhoohesh-transport.ir](mailto:info@pazhoohesh-transport.ir)



**گروه بازرگانی گامرون**  
**Gameron Trading Group**  
ISO 9001:2008  
NS CERT

تهران: ونک، خیابان برزیل شرقی، کوی ناله، پلاک ۶، واحد ۱۳۰۱  
تلفن: ۸۸۱۹۸۳۵۰، شماره: ۸۸۱۹۸۳۷۴، ویژه: ۴۴۶۹۴۰۰۰  
www.gameron-group.com  
info@gameron-group.com

**کارگزار رسمی کرک**  
**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  
**پردیس هگمتانه نوید**  
شماره ثبت: ۸۸۰۰  
**Pardis Hegmatane N Avid**  
Trading co. Reg No: 8805

مدیریت: فرهاد دولتی ۰۹۱۷۱۶۳۰۹۶۳  
مشاور امور گمرکی، صادرات، واردات، ترانزیت  
ثبت سفارش و ترخیص کالا  
بندرعباس: میدان یادبود، ساختمان صید کیش، طبقه ۳، واحد ۲۸  
تلفکس: ۳۳۵۵۷۹۰۲ / ۳۳۵۵۲۲۰۵ / ۰۷۶-۳۳۵۵۲۲۰۵  
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: ۰۴۱-۴۲۰۱۹۱۸۷  
شماره: ۰۹۱۴۴۱۱۳۵۱۲  
۰۹۱۴۴۹۲۹۸۸۶

**عباس نوری**

کارشناس و کارگزار رسمی در  
گمرک سرخس

مشاور امور گمرکی، ترانزیت  
صادرات، واردات، کامیون و واگن  
تلفن: (۰۵۱)۳۴۵۲۲۴۲۷  
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 بندرعباس و گمرکات بوشهر و بندر امام  
گمرکات تهران شامل گمرکات غرب و گمرک شهریار و فرودگاه بین المللی امام خمینی  
گمرکات شمال کشور

دفتر مرکزی: تهران، جردن، برج تجارت ایران (برج مشکی)، طبقه ۱۴ واحد ۴  
تلفن: ۰۲۱-۲۶۲۱۲۳۶۵-۸ / ۲۶۲۱۲۳۲۴-۵  
دفتر بندرعباس: رسالت شمالی، ۱۳ هکتاری، جنب بانک مهر، ساختمان دلسا، طبقه اول، واحد ۲  
تلفن: ۰۷۶-۳۳۷۵۸۰۰۰ / ۳۳۷۵۹۰۰۰ / ۳۳۷۵۹۹۹۹

www.HakhamaneshTrading.com | info@HakhamaneshTrading.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



**شرکت اخترطلایی دریای خزر**

فعالیت در تمامی گمرکات کشور (گمرکات شمالی و جنوبی و گمرکات استان تهران)  
حق العمل کار رسمی گمرک جمهوری اسلامی

بندرعباس، 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 (فرواردر، 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

نمابر: 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



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
- ♦ حل اختلافات گمرکی کسر دریافتی / اضافه پرداختی (تعرفه - ارزش)
- ♦ اخذ معافیت های گمرکی / حمل یکسره بدون توقف کالا در گمرک
- ♦ اخذ گواهی بازرسی کالا در مبداء و مقصد
- ♦ 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

نمابر: ۸۸۴۸۲۱۶۵ - ۰۲۱

تلفن: ۸۸۴۸۲۱۶۱ - ۰۲۱

بندرعباس: خیابان سیدجمال الدین اسد آبادی، چهارراه مرادی، کوچه مهیار یک، ساختمان آرمیس، طبقه ۵، واحد ۴

نمابر: ۰۷۶-۳۲۲۳۸۳۵۵

تلفن: ۰۷۶-۳۲۲۳۸۳۵۴

kiantarkhis93@gmail.com

www.KianTarkhis.ir



تامین قطعات و حمل و نقل ریلی

اجرای پروژه‌های بزرگ حمل و نقل (جاده‌ای - ریلی)

- دارای دفتر نمایندگی صدور بارنامه در هرمزگان، تهران، چابهار، خواف
- امکان حمل بار از کلیه نقاط کشور
- دارای انواع کامیون ملکی (کفی، لبه‌دار، یخچالی و فوق سنگین، بونکر سیمان)
- حمل محموله‌های ریلی در مسیرهای داخلی
- تامین قطعات ریلی
- حمل محموله‌های سیمان از مسیر سرخس به ترکمنستان، ازبکستان، تاجیکستان
- تامین قطعات بوزی و اتاق واگن

تهران، خیابان آزادی، خیابان شهیدصادقی، پلاک ۲۶، طبقه ۴، واحد ۱۳

تلفن: ۶۶۰۱۰۷۵۲ - ۶۶۰۴۸۲۸۷ - ۶۶۰۰۶۰۴۷ - ۶۶۰۰۶۶۴۷ - ۶۶۰۰۷۸۹۷

www.jaheshrail.com      www.jaheshtarabar.ir  
jaheshrail@yahoo.com      jaheshtarabar@yahoo.com



شرکت حمل و نقل سراسری جهش ترابری جنوب



## 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 پرویزخان
- تهیه کامیون جهت حمل مواد سوختی و کالاهای وارداتی جهت حمل داخلی و خارجی از گمرکات غرب کشور
- کرمانشاه، خسروی، پرویزخان، سندرچ، باشماق، مهران
- قبول نمایندگی شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی و خطوط کشتیرانی در گمرکات فوق

همراه: ۰۹۱۸۳۳۵۱۱۴۹ / ۰۹۱۲۱۸۳۷۲۱۹

تلفکس دفتر: ۰۸۳-۳۸۳۸۳۲۷۹

bazargani.yaghoobi@gmail.com



فناوران ناب افزار ایرانیان

The Next Step

+۹۸ ۲۱ ۸۸۹۷۸۰۹۹

+۹۸ ۲۱ ۸۸۳۹۰۴۳۳

info@nabafzar.com  
www.nabafzar.com

- ارائه بسته‌های آماده نرم افزاری با قابلیت سفارشی شدن برای ترمینالهای کانتینری
- ترمینالهای کالا عمومی، شرکت‌های کریر، نمایندگی، فورورادی در انواع حمل دریای زمینی، ریلی، هوایی و چندوجهی
- ارائه سرویس‌های ابری و خدمات الکترونیکی ذینفعان زنجیره تامین لجستیک از طریق سامانه جامع لجستیک ایرانیان
- ارائه ابزارهای فناوری مورد نیاز تولیدکنندگان نرم افزار در زمینه‌های برنامه ریزی هوشمند اتوماسیون جمع‌آوری اطلاعات، پرداخت و تبادل اطلاعات الکترونیکی

تهران، یوسف آباد، خیابان چهل ستون، کوچه دوم، پلاک ۲۳ واحد ۱

مدیرعامل: حامد نوروزی



- شرکت حمل و نقل سینا ریل یارس 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 (پن تاپ) و ایزوتانک
- حمل و نقل ریلی بین‌المللی 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
- ◀ فورورادی 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 (۱۲ خط)

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](http://www.poleone.com)

**E-mail:** [info@poleone.com](mailto: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](http://www.shaahintrans.com)

**E-mail:** [info@shaahintrans.com](mailto: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](http://www.ariafarin.com)

[transit@ariafarin.com](mailto: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](http://www.torangdarya.com)

[info@torangdarya.com](mailto: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](http://www.sapratarabar.com)

**Email:** [info@sapratarabar.com](mailto: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](mailto:info@iglship.com)

[www.iglshipping.com](http://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](mailto:INFO@ROYALTRANSPORT.NET)

W E B : [ROYALTRANSPORT.NET](http://ROYALTRANSPORT.NET)

**Abdis Marine**  
Shipping Co



**Tel:** +98 (21)41685000

[Sales@abdismarine.com](mailto:Sales@abdismarine.com)

[www.abdismarine.com](http://www.abdismarine.com)

## روز ملی حمل و نقل ۲۶ آذر

**جناب آقای مهندس آدم نژاد**  
معاون محترم حمل و نقل وزارت راه و شهرسازی

**جناب آقای مهندس حسن نیا**  
ریاست محترم سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای کشور

**جناب آقای مهندس سلمان زاده**  
مدیرکل محترم دفتر ترانزیت و حمل و نقل بین‌المللی  
سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای کشور

**جناب آقای مهندس شکری**  
مدیرکل محترم راهداری و حمل و نقل و جاده‌ای  
استان آذربایجان غربی

فرا رسیدن **۲۶ آذر** روز ملی حمل و نقل بر شما  
خدمتگزاران صدیق و همکاران محترمان  
مبارک باد.

**انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی  
آذربایجان غربی**

## روز ملی حمل و نقل ۲۶ آذر

فرارسیدن **۲۶ آذر** سالروز صدور فرمان  
تاریخی امام خمینی (ره) که حماسه ارزشمند  
در تاریخ حمل و نقل کشور رقم زده شد را  
به کلیه مدیران و تلاشگران حمل و نقل  
جاده‌ای کشور تبریک عرض می‌نماییم.

**انجمن صنفی شرکت‌های  
حمل و نقل بین‌المللی شمال غرب کشور**



## روز ملی حمل و نقل ۲۶ آذر

**جناب آقای مهندس محمد اسلامی**  
وزیر محترم راه و شهرسازی

**جناب آقای مهندس آدم نژاد**  
معاون محترم حمل و نقل وزیر راه و شهرسازی

**جناب آقای مهندس حسن نیا**  
ریاست محترم سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای

**جناب آقای دکتر قربانی**  
معاون محترم حمل و نقل سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای

**جناب آقای مهندس باقر جوان**  
مدیرکل محترم دفتر حمل و نقل مسافر سازمان

فرارسیدن روز ملی حمل و نقل و رانندگان بر کلیه مدیران و  
تلاشگران حمل و نقل کشور بخصوص رانندگان مبارک باد.

**کانون انجمن‌های صنفی رانندگان سواری کرایه بین‌شهری کشور**

**دکتر عادل اردشیری  
رئیس کانون**

## روز ملی حمل و نقل ۲۶ آذر

فرارسیدن **۲۶ آذر** روز ملی حمل و نقل  
یادآور اخلاص، توانمندی و خودباوری فعالان  
صنعت حمل و نقل جاده‌ای را به رانندگان و  
تمامی دست‌اندرکاران این عرصه  
تبریک عرض می‌نماییم.



**انجمن صنفی شرکت‌های  
حمل و نقل بین‌المللی اردبیل**



روز مای حمل و نقل  
۲۶ آذر

**جناب آقای مهندس حسن نیا**

ریاست محترم سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای کشور

**جناب آقای مهندس ارسلان شکری**

مدیر محترم اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده‌ای آذربایجان غربی

فرارسیدن هفته حمل و نقل را به شما مدیران لایق و تمامی  
دست اندرکاران و رانندگان عزیز و زحمتکش  
استان آذربایجان غربی تبریک عرض می‌نمایم.

**انجمن صنفی موسسات و شرکت‌های  
مسافربری استان آذربایجان غربی**

روز مای حمل و نقل  
۲۶ آذر

**جناب آقای مهندس حسن نیا**

ریاست محترم سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای کشور

**جناب آقای مهندس ارسلان شکری**

مدیر محترم اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده‌ای آذربایجان غربی

فرارسیدن بهار حمل و نقل (۲۶ آذر) بر شما و  
کلیه مسئولین حمل و نقل کشور به خصوص  
رانندگان و دست اندرکاران استان آذربایجان غربی  
گرامی باد

**هئیت مدیره انجمن صنفی  
رانندگان و سایر نقلیه سنگین  
حمل کالا شهرستان خوی**

روز مای حمل و نقل  
۲۶ آذر

**جناب آقای مهندس حسن نیا**

معاون وزیر راه و شهرسازی و ریاست محترم سازمان

راهداری و حمل و نقل جاده‌ای کشور

**جناب آقای مهندس شکری**

مدیر کل محترم راهداری و حمل و نقل و جاده‌ای

استان آذربایجان غربی

فرارسیدن روز حمل و نقل بر کلیه مدیران و  
دست اندرکاران بخصوص رانندگان  
زحمتکش مبارک باد.

**انجمن صنفی رانندگان سنگین سلماس  
(آذربایجان غربی)**

روز مای حمل و نقل  
۲۶ آذر

**جناب آقای مهندس شکری**

مدیر کل محترم راهداری و حمل و نقل و جاده‌ای

استان آذربایجان غربی

فرارسیدن 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.

**انجمن صنفی رانندگان سنگین شهرستان بوکان**

 seyedmostafa\_\_hosseini



## روز ملی حمل و نقل ۲۶ آذر

### جناب آقای مهندس عبداله‌اشم حسن نیا

رئیس سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای کشور

### جناب آقای دکتر مهران قربانی

معاون حمل و نقل سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای کشور

### جناب آقای دکتر غلامحسین دغاغله

مدیر کل محترم دفتر حمل و نقل کالا سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای کشور

### جناب آقای مهندس علیزاده

مدیر کل راهداری و حمل و نقل جاده‌ای استان آذربایجان شرقی

فرارسیدن روز ملی حمل و نقل را به شما و تمامی

رانندگان زحمتکش حمل و سیمان و کالا

در سراسر کشور تبریک عرض می‌نماییم.

### اسداسدی رئیس هیئت مدیره

انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل سیمان صوفیان



## روز ملی حمل و نقل ۲۶ آذر

فرارسیدن ۲۶ آذر سالروز صدور فرمان

تاریخی امام خمینی (ره) را به تمامی

رانندگان و تلاشگران عرصه حمل و نقل

جاده‌ای کشور تبریک عرض می‌نماییم.

### انجمن صنفی شرکت‌های

### حمل و نقل کالای شهرستان میانه



## روز ملی حمل و نقل ۲۶ آذر

### 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 علیزاده

مدیر کل راهداری و حمل و نقل جاده‌ای آذربایجان شرقی

فرا رسیدن هفته حمل و نقل بر شما و کلیه

مسئولان، مدیران و تلاشگران بخش

حمل و نقل جاده‌ای کشور گرامی باد.



رئیس انجمن صنفی رانندگان

شهرستان بناب (مختار سقزی)

## روز ملی حمل و نقل ۲۶ آذر

### جناب آقای مهندس عبداله‌اشم حسن نیا

رئیس سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای کشور

### جناب آقای دکتر مهران قربانی

معاون سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای کشور

### جناب آقای مهندس علیزاده

مدیر کل راهداری و حمل و نقل جاده‌ای آذربایجان شرقی

فرارسیدن روز ملی حمل و نقل را به شما و تمامی

رانندگان زحمتکش حمل و نقل کالا

در سراسر کشور تبریک عرض می‌نماییم.

رئیس انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل

کالای شهرستان باسمنج رحیم علیپور

۰۴۱-۳۶۳۴۴۱۰۰



## روز ملی حمل و نقل ۲۶ آذر

### جناب آقای مهندس علیزاده

مدیر محترم اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده‌ای آذربایجان شرقی

فرارسیدن هفته حمل و نقل را به شما مدیران لایق و تمامی دست اندر کاران و رانندگان عزیز و زحمتکش استان آذربایجان شرقی تبریک عرض می‌نماییم.

### انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل مرنده و جلفا



## روز ملی حمل و نقل ۲۶ آذر

فرارسیدن ۲۶ آذر سالروز صدور فرمان تاریخی امام خمینی (ره) که حماسه ارزشمند در تاریخ حمل و نقل کشور رقم زده شد را به کلیه مدیران و تلاشگران حمل و نقل جاده‌ای کشور تبریک عرض می‌نماییم.

### انجمن صنفی شرکت‌ها و موسسات حمل و نقل شهرستان‌های جنوب استان آذربایجان شرقی

### جناب آقای دکتر محمد اسلامی

وزیر محترم راه و شهرسازی

### جناب آقای مهندس شهرام آدم‌نژاد

معاونت محترم حمل و نقل وزارت راه و شهرسازی

### جناب آقای مهندس عبدالهاشم حسن‌نیا

ریاست سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای کشور

### جناب آقای مهندس علیزاده

مدیر کل راهداری و حمل و نقل جاده‌ای آذربایجان شرقی

فرارسیدن هفته حمل و نقل را که یادگار کم‌نظیری از فداکاری و تلاش زحمتکشان صنعت حمل و نقل کشورمان می‌باشد صمیمانه به شما مدیران لایق و تمام دست‌اندرکاران بخش حمل و نقل کشور تبریک عرض می‌نماییم.

### انجمن صنفی شرکت‌ها و موسسات مسافربری تبریز و حومه

## روز ملی حمل و نقل ۲۶ آذر



روز ملی حمل و نقل  
۲۶ آذر

**جناب آقای مهندس محمد اسلامی**

وزیر محترم راه و شهرسازی

**جناب آقای مهندس آدم نژاد**

معاون محترم وزیر راه و شهرسازی

**جناب آقای مهندس حسن نیا**

ریاست محترم سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای کشور

**جناب آقای مهندس رحمتی**

مدیر محترم راهداری و حمل و نقل جاده‌ای اردبیل

**جناب آقای شیرین زاده**

معاون محترم راهداری و حمل و نقل جاده‌ای اردبیل

فرارسیدن هفته حمل و نقل را به شما و تمامی

دست‌اندرکاران حمل و نقل کشور

تبریک عرض می‌نماییم.

انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل سیما اردبیل

روز ملی حمل و نقل  
۲۶ آذر

**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 داریوش باقر جوان**

مدیر کل محترم دفتر حمل و نقل مسافر

سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای کشور

**جناب آقای مهندس علی رحمتی**

مدیر محترم راهداری و حمل و نقل جاده‌ای اردبیل

فرارسیدن روز ملی حمل و نقل بر کلیه مدیران و

تلاشگران حمل و نقل کشور مبارک باد.

انجمن صنفی کارفرمایی شرکت‌های

حمل و نقل مسافر استان اردبیل

روز ملی حمل و نقل  
۲۶ آذر

**جناب آقای مهندس عبداله‌اشم حسن نیا**

رئیس سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای کشور

**جناب آقای دکتر مهران قربانی**

معاون حمل و نقل سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای کشور

**جناب آقای مهندس علی رحمتی**

مدیر کل راهداری و حمل و نقل جاده‌ای استان اردبیل

فرارسیدن روز ملی حمل و نقل بر شما و تمامی

دست‌اندرکاران این صنعت مبارک باد.

انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل جاده‌ای

داخلی کالای استان اردبیل

روز ملی حمل و نقل  
۲۶ آذر

**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 رحمتی**

مدیر محترم راهداری و حمل و نقل جاده‌ای اردبیل

۲۶ آذر روز ملی حمل و نقل را به شما مدیران

لایق و تمامی دست‌اندرکاران بخش حمل و نقل

بخصوص رانندگان زحمتکش کشور

تبریک عرض می‌نمایم

رئیس انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل

کالای شهرستان پارس آباد معان

(حاج نورالله رفیعی)

## روز ملی حمل و نقل ۲۶ آذر

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 را تبریک عرض می نماییم.

**انجمن صنفی شرکتها و موسسات حمل و نقل  
مسافر شهرضا، سمیرم، دهاقان**



## روز ملی حمل و نقل ۲۶ آذر

**جناب آقای مهندس اسلامی**

وزیر محترم راه و شهرسازی

**جناب آقای مهندس حسن نیا**

ریاست محترم سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای کشور

**جناب آقای مهندس قربانی**

معاونت محترم سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای کشور

**جناب آقای مهندس خضری**

مدیر کل محترم سازمان حمل و نقل و پایانه های استان اصفهان

فرا رسیدن هفته حمل و نقل بر شما و تمامی دست اندرکاران حمل و نقل کشور مبارک باد

**انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل کالای**

**شهرستان های گلپایگان، خواتسار**

**فریدن، فریدون شهر**

## روز ملی حمل و نقل ۲۶ آذر

فرا رسیدن هفته حمل و نقل را که یادگار کم نظیری از فداکاری و تلاش زحمتکشان صنعت حمل و نقل کشورمان می باشد را صمیمانه به شما مدیران لایق و تمام بخش های حمل و نقل کشور تبریک و تهنیت عرض می نمایم.

**انجمن صنفی حمل و نقل کالای  
برخوار (دولت آباد)**

**جناب آقای مهندس حسن نیا**

ریاست محترم سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای کشور

**جناب آقای مهندس قربانی**

معاونت محترم سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای کشور

**جناب آقای مهندس خضری**

ریاست محترم سازمان حمل و نقل و پایانه های استان اصفهان

## روز ملی حمل و نقل ۲۶ آذر

فرارسیدن **۲۶ آذر** روز ملی حمل و نقل را به تمامی  
زحمتمکشان و فعالان عرصه حمل و نقل جاده‌ای  
کشور تبریک عرض می‌نماییم

**شرکت تعاونی حمل و نقل کامیون داران فیروزکوه**



## روز ملی حمل و نقل ۲۶ آذر

**جناب آقای مهندس عبدالهاشم حسن‌نیا**  
ریاست محترم سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای کشور

**جناب آقای مهندس مهران قربانی**  
معاونت محترم سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای کشور

**جناب آقای مهندس گودرز محمودی**  
مدیر کل محترم راهداری و حمل و نقل پایانه‌های استان البرز

فرارسیدن روز ملی حمل و نقل را به شما مدیران  
لایق و تمامی دست‌اندرکاران بخش حمل و نقل کشور  
به ویژه رانندگان ناوگان جاده‌ای استان البرز  
تبریک عرض می‌نماییم.

**هیئت مدیره انجمن صنفی  
رانندگان ناوگان جاده‌ای حمل و نقل  
کالای شهرستان کرج**

روز **۲۶ آذر ماه** روز صدور فرمان تاریخی حضرت  
امام خمینی (ره) مبنی بر تلاش برادران راننده در  
تخلیه بنادر و پاسخ لیبیک این جمعیت خدوم و  
زحمتمکش در رفع تنگناهای به وجود آمده که از  
سوی کشورهای استکباری به کشور عزیزمان  
تحمیل شده بود را به عنوان یک روز ملی به کلیه  
هموطنان گرامی به خصوص معاونین و دست  
اندرکاران امور حمل و نقل کشور تبریک و  
تهنیت عرض می‌نمایم.

**انجمن صنفی رانندگان ناوگان  
جاده‌ای شهرستان فیروزکوه**

## روز ملی حمل و نقل ۲۶ آذر

**جناب آقای دکتر اسلامی**  
وزیر محترم راه و شهرسازی

**جناب آقای مهندس هاشم حسن‌نیا**  
معاونت محترم وزیر و ریاست سازمان راهداری و  
حمل و نقل جاده‌ای

**جناب آقای دکتر دغاغله**  
مدیر کل محترم دفتر حمل و نقل کالا

**جناب آقای مهندس نوروزی**  
مدیر کل اداره راهداری و حمل و نقل جاده‌ای  
استان تهران

**جناب آقای دکتر فلاح**  
مدیر کل حمل کالای استان تهران

**جناب آقای مهندس خان‌بلوکی**  
رئیس تعاونی بار تهران

## روز ملی حمل و نقل ۲۶ آذر

### جناب آقای مهندس حسن نیا

ریاست محترم سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای

### جناب آقای مهندس حاج سیدعلی خانی

مدیر محترم اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده‌ای کرمان

فرارسیدن **۲۶ آذرماه** روز حماسه آفرینی رانندگان و

دست‌اندرکاران بخش حمل و نقل جاده‌ای را

تبریک عرض می‌نماییم.

انجمن صنفی رانندگان کالای شهرستان بم

## روز ملی حمل و نقل ۲۶ آذر

فرارسیدن هفته حمل و نقل

بر تمامی دست‌اندرکاران حمل و نقل کشور  
که با تلاش و کوشش خود چرخ اقتصاد کشور  
را به حرکت در می‌آورند گرامی باد.

### انجمن صنفی کارفرمایی شرکت‌ها و

موسسات حمل و نقل کالای سیرجان



## روز ملی حمل و نقل ۲۶ آذر

فرارسیدن هفته 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.

انجمن صنفی رانندگان کالای رفسنجان



## روز ملی حمل و نقل ۲۶ آذر

### جناب آقای مهندس حسن نیا

ریاست محترم سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای کشور

### جناب آقای مهندس حاج سیدعلی خانی

مدیر محترم اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده‌ای کرمان

فرارسیدن هفته حمل و نقل را که یادگار کم نظیری از

فداکاری و تلاش زحمتکشان صنعت حمل و نقل کشورمان

می‌باشد را صمیمانه به تمام بخش‌های حمل و نقل

کشور تبریک و تهنیت عرض می‌نماییم.

انجمن صنفی شرکت‌های مسافربری کرمان

## روز ماحصل نقل ۲۶ آذر

### جناب آقای مهندس غزیعلی

معاونت محترم سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای استان خوزستان

### جناب آقای مهندس فتاحی

ریاست محترم کانون انجمن‌های صنفی شرکت‌های مسافربری خوزستان

### جناب آقای دکتر ایرج امانی

۲۶ آذرماه بهار حمل‌ونقل را به شما مدیران لایق و روسای

محترم انجمن‌های صنفی شرکت‌های مسافربری و

رانندگان زحمتکش استان خوزستان

تبریک عرض می‌نمایم.

خسرو پارسایی جهرمی

انجمن صنفی شرکت‌های مسافربری ماهشهر و حومه

## روز ماحصل نقل ۲۶ آذر

### جناب آقای مهندس محمد اسلامی

وزیر محترم راه و شهرسازی

### جناب آقای مهندس حسن نیا

معاون وزیر و ریاست محترم سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای

### جناب آقای مهندس زندی‌فر

مدیر کل محترم راهداری و حمل و نقل جاده‌ای استان مرکزی

فرارسیدن هفته حمل‌ونقل را به شما مدیران لایق و تمامی دست‌اندرکاران و شرکت‌های حمل و نقل کالا و رانندگان زحمتکش استان مرکزی تبریک عرض می‌نمایم.

انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل  
کالای اراک و حومه

فرارسیدن روز و هفته حمل‌ونقل را که یادگار کم‌نظیری از فداکاری و تلاش زحمتکشان صنعت حمل‌ونقل کشورمان در دوران دفاع مقدس می‌باشد را صمیمانه به شما مدیران لایق و تمام دست‌اندرکاران بخش حمل‌ونقل کشور به‌ویژه زحمتکشان استان خوزستان تبریک عرض می‌نمایم.

انجمن صنفی شرکت‌ها و موسسات

حمل‌ونقل بندر امام خمینی

## روز ماحصل نقل ۲۶ آذر

### جناب آقای دکتر اسلامی

وزیر محترم راه و شهرسازی

### جناب آقای مهندس آدم‌نژاد

معاونت محترم حمل و نقل وزارت راه و شهرسازی

### جناب آقای مهندس هاشم حسن نیا

معاونت محترم وزیر و ریاست سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای

### جناب آقای مهندس قربانی

معاون محترم سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای

### جناب آقای دکتر دغاغله

مدیر کل محترم دفتر حمل‌ونقل کالا

### جناب آقای مهندس بهرامی نیا

مدیر کل محترم سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای استان خوزستان

روز حمل و نقل  
۲۶ آذر

جناب آقای دکتر اسلامی  
وزیر محترم راه و شهرسازی

جناب آقای مهندس هاشم حسن‌نیا  
معاونت محترم وزیر و ریاست سازمان راهداری و  
حمل و نقل جاده‌ای

جناب آقای دکتر دغاغله  
مدیر کل محترم دفتر حمل و نقل کالا

جناب آقای مهندس بهرامی نیا  
مدیر کل محترم سازمان راهداری و حمل و نقل  
جاده‌ای استان خوزستان

جناب آقای مهندس غزلی  
معاونت محترم سازمان راهداری و  
حمل و نقل جاده‌ای استان خوزستان

فرارسیدن روز و هفته و حمل و نقل را که یادگار کم‌نظیری از فداکاری و تلاش زحمتکشان صنعت حمل و نقل کشورمان در دوران دفاع مقدس می‌باشد را صمیمانه به شما مدیران لایق و تمام دست‌اندرکاران بخش حمل و نقل کشور به ویژه زحمتکشان استان خوزستان تبریک عرض می‌نماییم.

انجمن صنفی شرکت‌ها و موسسات  
حمل و نقل جاده‌ای کالای دزفول

روز حمل و نقل  
۲۶ آذر

جناب آقای دکتر دغاغله  
مدیر کل محترم دفتر حمل و نقل کالا

جناب آقای مهندس بهرامی نیا  
مدیر کل محترم سازمان راهداری و حمل و نقل

جناب آقای مهندس غزلی  
معاونت محترم سازمان راهداری و حمل و نقل  
جاده‌ای استان خوزستان

جناب آقای مهندس عین الله زاده  
رئیس اداره کالا سازمان راهداری و حمل و نقل  
استان خوزستان

۲۶ آذرماه، به پاس خدمات طاقت‌فرسای ناوگان خستگی‌ناپذیر حمل و نقل کشور و برای آگاهی هر چه بیشتر جامعه، با نقش و جایگاه اساسی بخش حمل و نقل در اقتصاد ایران زمین، به عنوان «روز حمل و نقل» انتخاب شده است. این روز را به تمامی شما عزیزان و دست‌اندرکاران صنعت حمل و نقل کشور علی‌الخصوص رانندگان و شرکت‌های حمل و نقل عزیز شهرستان شوش دانیال استان خوزستان تبریک عرض می‌نماییم.

انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل  
کالای شهرستان شوش دانیال

## روز ملی حمل و نقل ۲۶ آذر

فرارسیدن **۲۶ آذرماه** روز ملی حمل و نقل، یادآور اخلاص و توانمندی فعالان صنعت حمل و نقل جاده‌ای را به تمامی زحمتکشان علی‌الخصوص رانندگان پر توان شهرستان فسا را تبریک عرض می‌نماییم.

**انجمن صنفی رانندگان کالای شهرستان فسا**



## روز ملی حمل و نقل ۲۶ آذر

فرارسیدن روز و هفته حمل و نقل را به تمامی دست اندرکاران حمل و نقل کشور به‌خصوص رانندگان و تلاشگران عرصه حمل و نقل استان فارس و رانندگان غیور داراب را تبریک عرض می‌نماییم.

**انجمن صنفی کارگری ناوگان ترابری کالای شهرستان داراب و حومه**



روز **۲۶ آذر ماه** روز صدور فرمان تاریخی حضرت امام خمینی (ره) مبنی بر تلاش برادران راننده در تخلیه بنادر و پاسخ لبیک این جمعیت خدوم و زحمتکش در رفع تنگنای به وجود آمده که از سوی کشورهای استکباری به کشور عزیزمان تحمیل شده بود را به عنوان یک روز ملی به کلیه هموطنان گرامی به خصوص همه دست اندرکاران این صنعت عظیم از جمله کلیه عزیزان زحمتکش راننده تبریک و تهنیت عرض می‌نماییم.

**کانون انجمن‌های صنفی کارگری  
رانندگان حمل و نقل کالای فارس**

## روز ملی حمل و نقل ۲۶ آذر

**جناب آقای دکتر اسلامی**  
وزیر محترم راه و شهرسازی

**جناب آقای مهندس آدم‌نژاد**  
معاونت محترم حمل و نقل وزارت راه و شهرسازی

**جناب آقای مهندس هاشم حسن‌نیا**  
معاونت محترم وزیر و ریاست سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای

**جناب آقای مهندس قربانی**  
معاون محترم سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای

**جناب آقای دکتر دغاغله**  
مدیر کل محترم دفتر حمل و نقل کالا

**جناب آقای مهندس سیاه‌پور**  
مدیر کل راهداری و حمل و نقل جاده‌ای استان فارس



## روز ملی حمل و نقل ۲۶ آذر

بهار حماسه همیشه جاوید جهاد سالروز صدور فرمان تاریخی امام خمینی (ره) بر تمام دلیرمردان عرصه جاده‌ها، مدیران، کارکنان و دست‌اندرکاران صنعت حمل‌ونقل کشور بخصوص رانندگان غیور **فیروزآباد فارس** گرمی باد

**انجمن صنفی رانندگان کالای شهرستان فیروزآباد فارس**



## روز ملی حمل و نقل ۲۶ آذر

**جناب آقای مهندس قربانی**  
معاون محترم سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای

**جناب آقای دکتر دغاغله**  
مدیرکل محترم دفتر حمل‌ونقل کالا

**جناب آقای مهندس سیاه‌پور**  
مدیرکل راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای استان فارس

فرارسیدن روز و هفته حمل‌ونقل را به شما مدیران لایق و تمامی دست‌اندرکاران و رانندگان زحمتکش استان فارس به‌خصوص رانندگان پرتلاش شهرستان مهر را تبریک عرض می‌نماییم.

**انجمن صنفی رانندگان حمل کالای شهرستان مهر**

## این رانندگان، مستند که به نظام حمل و نقل کشور بهجت می‌دهند

فرارسیدن روز و هفته حمل‌ونقل، روز تجلی ایثار، شجاعت و از خودگذشتگی بخش حمل‌ونقل جاده‌ای که یکی از بازوان پرتوان کشور است را بر تمامی اعضای تعاونی‌های حمل‌ونقل به‌خصوص رانندگان با اقتدار و زحمتکش استان فارس تبریک عرض می‌نماییم.

**اتحادیه شرکت‌های تعاونی حمل‌ونقل کالای استان فارس**

**مدیرعامل: ضریغام زره‌پوش**

**۰۹۱۷۱۱۱۵۳۲۴**

## روز ملی حمل و نقل ۲۶ آذر

**جناب آقای مهندس محمد اسلامی**  
وزیر محترم راه و شهرسازی

**جناب آقای مهندس شهرام آدم‌نژاد**

معاونت محترم حمل‌ونقل وزارت راه و شهرسازی

**جناب آقای مهندس عبداله‌اشم حسن‌نیا**

معاونت محترم وزیر و ریاست محترم سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای

**جناب آقای دکتر غلامحسین دغاغله**

مدیرکل محترم دفتر حمل‌ونقل کالا - سازمان

راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای

**جناب آقای مهندس سیاه‌پور**

مدیرکل محترم راهداری و حمل‌ونقل

جاده‌ای استان فارس

## روز ملی حمل و نقل ۲۶ آذر

فرا رسیدن هفته حمل و نقل بر همه‌ی مسئولین محترم سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای کشور و مدیر کل و پرسنل اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده‌ای استان سیستان و بلوچستان و کلیه تلاشگران حمل و نقل جاده‌ای کشور مبارک باد.

**انجمن صنفی رانندگان حمل و نقل  
کالای زاهدان**



## روز ملی حمل و نقل ۲۶ آذر

فرا رسیدن ۲۶ آذر و هفته حمل و نقل را به رانندگان کالای نیشابور و راهداران فعال این عرصه که برای کسب عزت و پیشرفت کشور عزیزمان ایران تلاش می‌کنند تبریک عرض می‌نماییم.

**انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل  
داخلی کالای نیشابور**



## روز ملی حمل و نقل ۲۶ آذر

**جناب آقای مهندس ابراهیم جاوشیری**

مدیر کل محترم راهداری حمل و نقل جاده‌ای  
جنوب سیستان و بلوچستان (ایران شهر)

**جناب آقای جلال قادری**

معاون محترم راهداری حمل و نقل جاده‌ای  
جنوب سیستان و بلوچستان (ایران شهر)

فرا رسیدن ۲۶ آذر روز ملی حمل و نقل را تمامی دست‌اندرکاران حمل و نقل بخصوص رانندگان و تلاشگران عرصه حمل و نقل استان سیستان و بلوچستان تبریک عرض می‌نماییم.

**رئیس انجمن صنفی شرکت‌های  
حمل و نقل داخلی کالای شهرستان ایران شهر  
اسلام آذر بهرام**

## روز ملی حمل و نقل ۲۶ آذر

**جناب آقای مهندس ایوب کرد**

مدیر کل محترم حمل و نقل و پایانه‌های استان سیستان و بلوچستان

فرا رسیدن روز حمل و نقل بر کلیه مدیران و دست‌اندرکاران بخصوص رانندگان زحمتکش مبارک باد.

**انجمن صنفی کارگری رانندگان خاش**



## روز ملی حمل و نقل ۲۶ آذر

### جناب آقای مهندس ایوب کرد

مدیرکل محترم حمل و نقل و پایانه های استان سیستان و بلوچستان  
فرارسیدن ۲۶ آذر که یادگار کم نظیری از فداکاری  
تلاشگران حمل و نقل کشورمان می باشد را صمیمانه  
به شما و تمام زحمتمکشان حمل و نقل کشور  
بخصوص استان سیستان و بلوچستان  
تبریک و تهنیت عرض می نمایم.

انجمن صنفی کارفرمای شرکت های  
حمل و نقل مسافربری زاهدان



## روز ملی حمل و نقل ۲۶ آذر

### جناب آقای مهندس حسن نیا

ریاست محترم سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای کشور

### جناب آقای مهندس ایوب کرد

مدیرکل محترم حمل و نقل و پایانه های استان سیستان و بلوچستان

فرارسیدن ۲۶ آذر روز ملی حمل و نقل را به تمامی

مسئولان و دست اندرکاران حمل و نقل جاده ای

کشور تبریک عرض می نمایم

انجمن صنفی شرکت های مسافربری شهرستان زابل



### جناب آقای مهندس حسن نیا

ریاست محترم سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای کشور

### جناب آقای مهندس ایوب کرد

مدیرکل محترم راهداری و حمل و نقل و جاده ای

استان سیستان و بلوچستان

### جناب آقای مهندس ابراهیم جاوشیری

مدیرکل محترم راهداری حمل و نقل جاده ای

جنوب سیستان و بلوچستان (ایران شهر)

فرارسیدن ۲۶ آذر روز ملی حمل و نقل بر شما  
و کلیه مسئولان، مدیران و تلاشگران بخش  
حمل و نقل جاده ای کشور گرمی باد.

انجمن صنفی کارفرمایان شرکت های  
حمل و نقل کالای چاپهار

## روز ملی حمل و نقل ۲۶ آذر



## روز ملی حمل و نقل ۲۶ آذر

فرارسیدن ۲۶ آذر  
را به دلیرمردان 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 خداوندمنان خواستاریم.

انجمن صنفی شرکت‌های  
حمل و نقل داخلی کالای گرگان و حومه



## روز ملی حمل و نقل ۲۶ آذر

۲۶ آذر، روز جنبش اراده‌های پولادین (رانندگان) و  
بخش حمل و نقل جاده‌ای و ۱ دی، روز نهان شدن  
مرواریدها در صدف (راهداران) گرامی باد.

انجمن صنفی رانندگان حمل و نقل کالای  
شهرستان اسدآباد



## روز ملی حمل و نقل ۲۶ آذر

جناب آقای مهندس مهدی میقانی  
مدیرکل محترم راهداری و حمل و نقل جاده‌ای استان گلستان

جناب آقای مهندس ایوب میرشاهی  
معاون محترم راهداری و حمل و نقل جاده‌ای استان گلستان

جناب آقای مهندس محسن یارزلو  
رئیس کالا حمل و نقل جاده‌ای استان گلستان

فرارسیدن هفته حمل و نقل، بهار حمل و نقل بر شما  
و تمامی دست‌اندرکاران عرصه  
حمل و نقل کشور را تبریک عرض می‌نماییم.

اعضاء و کارکنان شرکت تعاونی کامیون داران  
شهرستان کردکوی (شמושک یساقی)

## روز ملی حمل و نقل ۲۶ آذر

فرارسیدن ۲۶ آذر که حماسه‌ای ارزشمند  
در تاریخ حمل و نقل کشور می‌باشد را  
به کلیه مدیران و تلاشگران حمل و نقل  
جاده‌ای کشور تبریک عرض می‌نماییم.

شرکت تعاونی کامیون داران بندر گز  
(استان گلستان)



## روز ملی حمل و نقل ۲۶ آذر

روز ملی حمل و نقل بر خانواده بزرگ  
حمل و نقل کشور به خصوص کارکنان و  
رانندگان مبارک باد

تعاونی کامیون‌داران آمل  
انجمن صنفی رانندگان سنگین برون‌شهری آمل



## روز ملی حمل و نقل ۲۶ آذر

فرارسیدن ۲۶ آذر سالروز صدور فرمان  
تاریخی امام خمینی (ره) که حماسه ارزشمند  
در تاریخ حمل و نقل کشور رقم زده شد را  
به کلیه مدیران و تلاشگران حمل و نقل  
جاده‌ای کشور تبریک عرض می‌نماییم.

انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل  
جاده‌ای کالای رشت

## روز ملی حمل و نقل ۲۶ آذر

جناب آقای مهندس نجفی  
مدیر کل راهداری و حمل و نقل جاده‌ای استان مازندران

جناب آقای مهندس علی نصیری  
معاون حمل و نقل جاده‌ای استان مازندران

جناب آقای ناجی سلامی  
رئیس کانون انجمن‌های صنفی رانندگان کل کشور

جناب آقای محمد علی فرجی  
رئیس اتحادیه و کانون رانندگان استان مازندران

فرارسیدن هفته حمل و نقل را به شما و تمامی  
دست اندرکاران و رانندگان زحمتکش  
تبریک عرض می‌نماییم.

رئیس انجمن صنفی کارگری رانندگان  
کامیون‌های سنگین غرب مازندران (نوشهر)  
ابراهیم احمدی

## روز ملی حمل و نقل ۲۶ آذر

فرارسیدن هفته حمل و نقل بر خانواده بزرگ  
حمل و نقل کشور به خصوص کارکنان و  
رانندگان پرتلاش و زحمتکش سراسر  
کشور مبارک باد

شرکت تعاونی کامیون‌داران و تریلی‌داران  
شهرستان قائم شهر



روز ملی حمل و نقل  
۲۶ آذر

**جناب آقای مهندس حسن نیا**

ریاست محترم سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای

**جناب آقای مهندس داریوش عابدینی**

مدیر کل محترم اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده‌ای هرمزگان

فرا رسیدن ۲۶ آذر روز ملی حمل و نقل بر شما و کلیه مسئولان، مدیران و تلاشگران بخش حمل و نقل جاده‌ای کشور به ویژه تمامی رانندگان زحمتکش تبریک عرض می‌نماییم.

جلیل اسماعیلی رئیس انجمن صنفی  
شرکت‌های حمل و نقل کالای بندر لنگه

روز ملی حمل و نقل  
۲۶ آذر

**جناب آقای مهندس محمد اسلامی**

وزیر محترم راه و شهرسازی

**جناب آقای مهندس آدم‌نژاد**

معاون محترم وزیر راه و شهرسازی

**جناب آقای مهندس حسن نیا**

ریاست محترم سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای کشور

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 را تبریک عرض می‌نماییم.

اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده‌ای استان ایلام

روز ملی حمل و نقل  
۲۶ آذر

فرا رسیدن هفته حمل و نقل که یادآور اخلاص توانمندی و خودباوری رانندگان خستگی‌ناپذیر حمل و نقل کشور می‌باشد را به تمامی دست‌اندرکاران حمل و نقل کشور بخصوص شرکت‌های حمل و نقل تبریک عرض می‌نماییم.

انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل  
کالا شهرستان بندر عباس



روز ملی حمل و نقل  
۲۶ آذر

**جناب آقای مهندس یوسف عابدینی**

مدیر کل محترم راهداری و حمل و نقل جاده‌ای استان هرمزگان

**جناب آقای کوروش جهانبخش**

معاون محترم حمل و نقل جاده‌ای استان هرمزگان

فرا رسیدن هفته حمل و نقل را که یادگار کم نظیری از فداکاری و تلاش زحمتکشان صنعت حمل و نقل کشورمان می‌باشد را صمیمانه به تمام بخش‌های حمل و نقل کشور تبریک و تهنیت عرض می‌نماییم.

انجمن صنفی کارفرمایی شرکت‌های مسافربری  
سواری کرایه استان هرمزگان

اصغر صابر صلغی ( رئیس هیئت مدیره )

## روز ملی حمل و نقل ۲۶ آذر

فرارسیدن هفته حمل و نقل بر کلیه مدیران و دست‌اندرکاران بخصوص رانندگان زحمتکش کالا و بار استان کردستان مبارک باد.

**انجمن صنفی شرکت‌های  
حمل و نقل کالا و بار سنندج**



## روز ملی حمل و نقل ۲۶ آذر

فرارسیدن ۲۶ آذر روز ملی حمل و نقل را به تمامی مسئولان و دست‌اندرکاران حمل و نقل جاده‌ای کشور تبریک عرض می‌نماییم

**انجمن صنفی رانندگان مسافربری  
برون شهری استان کردستان**



فرارسیدن هفته حمل و نقل را به شما مدیران لایق و تمامی دست‌اندرکاران و شرکت‌های حمل و نقل کالا و رانندگان زحمتکش تبریک عرض می‌نماییم.



## روز ملی حمل و نقل ۲۶ آذر

**شرکت حمل و نقل کوثری**

**شرکت حمل و نقل جاوید بار ورامین**

**شرکت حمل و نقل بار آوران نظام**

(عاملیت توزیع سیمان به قیمت کارخانه)

علی طاووسی

۰۹۱۲۱۱۱۷۸۵۵

۰۲۱-۵۵۲۹۷۸۵۵

روز ملی حمل و نقل  
۲۶ آذر

### جناب آقای مهندس محمد اسلامی

وزیر محترم راه و شهرسازی

### جناب آقای مهندس عبداله‌اشم حسن‌نیا

ریاست محترم سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای کشور

فرا رسیدن روز و هفته حمل و نقل را که یادگار کم نظیری از فداکاری و تلاش زحمتکشان صنعت حمل و نقل کشورمان در دوران دفاع مقدس می باشد را صمیمانه به تمام بخش حمل و نقل کشور تبریک و تهنیت عرض می نمایم.

کانون انجمن‌های صنفی رانندگان ناوگان حمل کالای کشور  
هیئت مدیره کانون



روز ملی حمل و نقل  
۲۶ آذر

### گرامیداشت هفته حمل و نقل و راهداری

لوح یادبود به مناسبت قدردانی از زحمات اتحادیه تعاونی مینی‌بوسرانی کشور و رانندگان تلاشگر در خدمت‌رسانی به زائران اربعین حسینی در سال ۱۳۹۸

اتحادیه تعاونی مینی‌بوسرانی کشور  
مدیرعامل - غلامرضا غضنفری







## شرکت مسافری جوان سیر ایثار

کیفیت، آرامش، رفاه، آسایش



شرکت «حمل و نقل مسافری جوان سیر ایثار» به واسطه خدمات برجسته در خدمات رسانی به زائران اربعین حسینی در سال ۱۳۹۸، به دریافت لوح تقدیر از دستان وزیر راه و شهرسازی در مراسم «گرامیداشت هفته حمل و نقل، رانندگان و راهداری» نائل آمد.

تلفن: ۰۲۱-۶۶۵۷۴۶۵۰۰  
[www.javanseirisar.ir](http://www.javanseirisar.ir)



سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای کشور



مراسم گرامیداشت هفته‌ی حمل و نقل، رانندگان و راهداری  
روابط عمومی اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده‌ای چهارمحال و بختیاری

## جناب آقای مهندس محمد اسلامی

وزیر محترم راه و شهرسازی



فرارسیدن هفته حمل و نقل و راهداری ۲۶ آذر لغایت ۱ دیماه، یاد آور اخلاص، توانمندی و خودباوری فعالان صنعت حمل و نقل را به تمامی فعالان، برنامه ریزان و تعالی گران این بخش تبریک عرض نموده و امید است که هرسال با بهره گیری حداکثری از ظرفیت های نهفته در بخش حمل و نقل جاده ای با همدلی و همکاری بیش از گذشته کارنامه درخشانی را برای خدمات گیرندگان این بخش ارائه نماییم.

## جناب آقای مهندس عبدالهاشم حسن نیا

معاون محترم وزیر و ریاست سازمان راهداری و حمل و نقل جادهای کشور



فرارسیدن ۲۶ آذر را که به روز حمل و نقل و رانندگان و ۱ دیماه روز راهدار آراسته شده است و یاد آور تعلق خاطر رانندگان به معمار کبیر انقلاب، حضرت امام خمینی (ره) و تلاش فعالان این عرصه برای کسب عزت و پیشرفت کشور عزیزمان ایران اسلامی میباشد؛ به حضور حضرتعالی و اعضای خانواده عظیم حمل و نقل تبریک و تهنیت عرض مینمایم و ضمن ادای احترام به همه این عزیزان خدمت، اهتمام و تلاش بی شائبه و صادقه آنها را ارج می نهم، امید است در سایه الطاف الهی و در راستای اهداف والای نظام مقدس جمهوری اسلامی ایران، موفق و سرفراز باشید.

## جناب آقای مهندس فرامرز مداح

هئیت عامل محترم راهداری و حمل و نقل جادهای کشور



فرارسیدن هفته حمل و نقل را که یادگار کم نظیری از فداکاری و تلاش زحمتکش صنعت حمل و نقل کشورمان در دوران دفاع مقدس می باشد را صمیمانه به شما مدبران لایق و تمام دست اندر کاران بخش حمل و نقل کشور تبریک عرض می نمایم.

## جناب آقای دکتر مهران قربانی

معاون محترم حمل و نقل سازمان راهداری و حمل و نقل جادهای کشور



بی شک رسیدن به توسعه پایدار و عدالت اجتماعی در بخش حمل و نقل، در گرو همکاری و مساعی تلاشگران در حوزه حمل و نقل می باشد. ۲۶ آذر ماه لغایت ۱ دیماه هفته حمل و نقل و راهداری بهانه ای بود تا به مصداق حدیث شریف (( من لم یشکر الخالق لم یشکر المخلوق )) از زحمات و تلاشهای شما در این عرصه تشکر و قدردانی بعمل آید. توفیق روز افزون برای جنابعالی در ظل توجهات حضرت حق خواستاریم.

## جناب آقای دکتر غلامحسین دغاغله

مدیر کل محترم دفتر حمل و نقل کالا سازمان راهداری و حمل و نقل جادهای کشور



فرارسیدن ۲۶ آذر را که به روز حمل و نقل و رانندگان و ۱ دیماه روز راهدار آراسته شده است و یادآور تعلق خاطر رانندگان به معمار کبیر انقلاب حضرت امام خمینی (ره) و تلاش فعالان این عرصه برای کسب عزت و پیشرفت کشور عزیزمان ایران اسلامی میباشد؛ ضمن ادای احترام به همه این عزیزان خدمت، اهتمام و تلاش خستگی ناپذیر حضرتعالی را در عرصه حمل و نقل کشور ارج می نهم. امید است در سایه الطاف الهی و در راستای اهداف والای نظام مقدس جمهوری اسلامی ایران، موفق و سرفراز باشید.

## جناب آقای مهندس یوسف عابدینی

مدیر کل محترم راهداری و حمل و نقل جادهای استان هرمزگان



۲۶ آذرماه، به پاس خدمات طاقت فرسای ناوگان خستگی ناپذیر حمل و نقل کشور، و برای آگاهی هر چه بیشتر جامعه، با نقش و جایگاه اساسی بخش حمل و نقل در اقتصاد ایران زمین، به عنوان (( روز حمل و نقل و ۱ دیماه روز راهدار )) انتخاب شده است. این روز را به تمامی دست انداز کاران صنعت حمل و نقل استان، به ویژه حضرت تعالی که مسیرهای طولانی جاده ای، را با پشتکاری شگفت انگیز طی می کنید و در راه شکوفایی اقتصاد ایران اسلامی گام بر می دارید تبریک می گوئیم.

انجمن صنفی رانندگان و سائط نقلیه سنگین کالای شهرستان بندرعباس

عیسی بشقره - رئیس هیئت مدیره



اتحادیه شرکتهای تعاونی مسافری کشور

روز ملی حمل و نقل  
۲۶ آذر

اولین اتحادیه دارای گواهینامه ISO 9001:2008

شماره ثبت: ۵۲۸۳۴

فرارسیدن **۲۶ آذر**، سالروز صدور فرمان تاریخی  
امام خمینی (ره) و روز ملی حمل و نقل را به تمامی  
مسئولان محترم سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای  
کشور و کلیه همکاران و رانندگان عزیز شرکتهای  
حمل و نقل جاده‌ای کشور تبریک عرض می‌نماییم.

نشانی: تهران، خیابان فردوسی، بین منوچهری و کوشک، کوچه زمانی (کلوپ)، پلاک

تلفن: ۶۶۷۰۹۰۳۲ - ۶۶۷۲۷۰۹۷ - ۶۶۷۲۷۷۲ - فاکس: ۶۶۷۰۰۱۳۷۲۳

وبسایت: [www.ianbus.net](http://www.ianbus.net) - [www.iranbus.info](http://www.iranbus.info) - [www.iranbus.ir](http://www.iranbus.ir) - [www.iranbus.org](http://www.iranbus.org)

ایمیل: [info@iranbus.net](mailto:info@iranbus.net) - [info@iranbus.ir](mailto:info@iranbus.ir)

پیام کوتاه: ۳۰۰۰۵۲۳۶۳۶

اتحادیه شرکتهای تعاونی مسافری کشور

# تقدیر وزیر راه و شهرسازی از اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده‌ای استان فارس



اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده‌ای استان فارس



به اطلاع می‌رساند؛ اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده‌ای استان فارس به واسطه خدمات‌رسانی به مناطق سیل‌زده با اقدامات و پشتیبانی خاص برای بازگشایی محورهای مواصلاتی این مناطق به دریافت لوح تقدیر از دست‌ان‌وار وزیر راه و شهرسازی در مراسم «گرامی‌داشت هفته حمل و نقل، رانندگان و راهداری» نائل آمد.

📍 فارس، شیراز، بلوار مدرس، حد فاصل خیابان فصل آباد و پل غدیر

☎ ۰۷۱-۳۷۲۷۰۲۸۰ / ۰۷۱-۳۷۱۷۶۲۹۳ 📞



سازمان راه‌داری و حمل و نقل جاده‌ای



وزارت راه و شهرسازی

# هفته حمل و نقل، رانندگان و راه‌داری گرامی‌باد

ادی  
روز راه‌دار

۲۶ آذر  
روز حمل و نقل  
و رانندگان



طلوع خورشید فرزان غیرت و صلابت رانندگان  
و دست‌اندرکاران بخش حمل و نقل جاده‌ای، و راه‌داری گرامی‌باد

Deniz  
Seafarer Company (LTD)



20<sup>th</sup> EDITION  
**INTERMODAL**  
2020  
SOUTH AMERICA  
INTERNATIONAL FORUM FOR LOGISTICS,  
CARGO TRANSPORT AND INTERNATIONAL TRADE

MARCH 17 - 19  
SAO PAULO EXPO - SP - BRAZIL  
10am - 9pm

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

## شرکت تعاونی کاربران بندر بوشهر (گروه ۶۵۵۲)

روز ماحمل نقل  
۲۶ آذر

- ✦ ۲۰ سال سابقه کار در امور راهبری شناورها،
- ✦ تامین نیرو انسانی، تخلیه و بارگیری و بارشماری کالاهای جنرال کارگو، فله خشک و مایع
- ✦ سرمایه گذاری در احداث اسکله صادراتی در جزیره نگین
- ✦ احداث یک پست برق گازی ۴،۵ مگاواتی در بندر بوشهر
- ✦ تعمیر و نگهداری پست‌های برق فشار ضعیف و متوسط



بوشهر، اداره کل بندر و دریانوری، درب خروج مسافری، دفتر شرکت تعاونی کاربران / تلفن: ۰۷۷-۳۱۶۶۱۹۷۹

# تدبیر از بزرگان امید بر جوانان



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



www.elitearia.com

info@elitearia.com

@eliteariajam



متخصص در

حمل هوایی، دریایی، زمینی، ترخیص و ترانزیت کالا

دارای نماینده های قوی در آمریکای شمالی، اروپا و آسیای شرقی



فکس: ۹۶۶۶۷۳۹۰

تلفن: ۹۶۶۶۷۳۷۰

تهران، شهرک غرب، بلوار دادمان، برج طوبی، طبقه ۱۴، واحد ۳





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

۰ ۲۱ - ۸۳۵۶۳



**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](http://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

# IFL



شرکت حمل و نقل بین المللی ساپرا ترابر  
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



☎ ۰۲۱-۴۱۶۳۲۰۰۰

۴۱۸۰۶

Email: [Info@sapratarabar.com](mailto:Info@sapratarabar.com)  
[WWW.sapratarabar.com](http://WWW.sapratarabar.com)

تهران، خیابان ولیعصر، روبروی پارک ساعی، برج سپهر ساعی، طبقه ۱۶، واحد ۱۶۰۳